ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiundsechzigster Jahrgang.

1922.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1922.

Inhaltsverzeichnis

des Jahrgangs 1922

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Aufsätze.

B. Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Österreich.

Ungarn.

Niederlande.

Übrige europäische Länder.

Belgien.

Bulgarien.

Dänemark.

Freie Stadt Danzig.

England.

Esthland.

Finnland.

Frankreich.

Griechenland.

Internationaler Verkehr.

Schweiz.

Spanien.

Südslawien.

Tschechoslowakei.

Fremde Erdteile.

Afrika.

C. Allgemeines.

D. Rechtspflege.

E. Bücherschau.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 1. | Berlin, den 5. Januar 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Rücksendung nicht bestellter Beiträge und die Beantwortung von Anfragen kann wegen der großen Portoerhöhungen künftig nur bei vorheriger Einsendung des Rückportos stattfinden.

Rückblick auf das Jahr 1921.

Vom Geheimen Oberregierungsrat Dr. v. Ritter.

Anfang November 1921 konnte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf sein 75jähriges Bestehen zurückblicken. Sein Leben war reich an ernster Arbeit, aber auch reich an Erfolgen, ein steter Aufstieg, der vor Beginn des Weltkrieges seinen Höhepunkt erreichte, bis dann die politischen und wirtschaftlichen Kriegsfolgen den unvermeidlichen Rückschlag brachten. Auf der Jubiläumsfeier, die anläßlich der 57. Vereinsversammlung vom 7. bis 9. September in Berlin begangen wurde, sind die wechselnden Schicksale des Vereins mit der Feder und mit beredtem Munde von den Vertretern aller Vereinsmitglieder gewürdigt worden. Überall klang aber auch der feste Entschluß hindurch, an dem Verein und seinen Zielen treu festzuhalten, und die Zuversicht, daß nach schweren Tagen wieder bessere Zeiten kommen müssen, wenn die Eisenbahnen Mitteleuropas in treuem Zusammenwirken an dem Wiederaufbau des inneren und internationalen Verkehrs arbeiten.

Der Werdegang des Vereins ist ein getreues Spiegelbild der Schicksale, die die meisten seiner Mitglieder durchgemacht haben. Noch sind die schweren Wunden, die der Krieg und seine Folgen ihm geschlagen, nicht völlig geheilt, aber die kritischsten Zeiten scheinen wir hinter uns zu haben, und ein langsamer Wiederaufstieg ist schon in vielen Zweigen des Eisenbahnwesens erkennbar. Die Kohlenlage, der Zustand der Eisenbahnanlagen, der Betriebsmittelstand, die Betriebsleistungen, die Gestaltung des Fahrplanes, die Stimmung und das Verhalten des Eisenbahnpersonals zeigen fast durchweg eine erfreuliche Besserung. Am schlechtesten sieht es noch mit den finanziellen Ergebnissen aus, im wesentlichen eine Folge des katastrophalen Sturzes der Valuta bei den im Kriege unterlegenen Staaten, ein Zustand, der nicht bloß auf die valutaschwachen, sondern auch auf valutastarke Verwaltungen eine verhängnisvolle Wirkung ausübt. Aber auch hier zeigt sich schon ein Lichtschimmer der Hoffnung. Die Verhandlungen, die durch die Regierungen und zwischen den wirtschaftlichen Führern der gegnerischen Mächtegruppen geführt werden, scheinen nicht so aussichtslos zu sein, wie die amtlichen Kundgebungen es darstellen, und man kann sich auch ohne übertriebenen Optimismus der Hoffnung hingeben, daß sich auch bei den schärfsten Gegnern jeder Nachgiebigkeit die Überzeugung Bahn brechen wird, daß nur durch gegenseitige Hilfe und durch wohlwollende Abwägung der praktischen Möglichkeiten eine Festigung des europäischen Wirtschaftslebens und der Beginn eines dauernden Aufstieges erreicht werden wird. Wenn dies geschieht, dann wird auch das letzte Hindernis fallen, das sich der Gesundung des Eisenbahnwesens Mitteleuropas heute noch entgegenstellt.

Die außerordentlichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten, mit denen alle wichtigeren Eisenbahnverwaltungen zu kämpfen haben, haben fast überall die Frage aufgerollt, ob die gewählte Betriebsform die richtige sei, oder ob der Übergang zu einem anderen System der Eisenbahnpolitik Abhilfe bringen könne. Wir haben dieses Schauspiel in England und Amerika erlebt, wo während des Krieges die Privatbahnen in Staatsbetrieb genommen worden waren und die dauernde Beibehaltung des Staatsbetriebes erwogen wurde. In Frankreich sind große politische Parteien mit starkem Nachdruck für eine Verstaatlichung eingetreten, trotz der nicht gerade günstigen Erfahrun-

gen, die man mit der verstaatlichten Westbahn gemacht hatte. Andererseits hat sich ein zur Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse der französischen Staatsbahn eingesetzter Ausschuß am Schluß des Jahres in seinem Gutachten für die Abkehr vom Staatsbahnsystem ausgesprochen. In Schweden ist auch ein sehr scharfer Feldzug gegen das Staatsbahnsystem geführt worden. In der Schweiz scheinen die Kreise, die schon immer Gegner der Verstaatlichung gewesen waren, wegen der Verlustwirtschaft der S. B. B. Wasser auf ihre Mühle zu bekommen, und gerade in letzter Zeit wird wieder die Rückkehr zum Privatsystem heftiger als bisher gefordert. In Spanien wird dagegen die Verstaatlichung der Privatbahnen gewünscht. Die Kämpfe, die um die Entstaatlichung der Reichseisenbahnen in Deutschland entbrannt sind, sind immer noch nicht entschieden.

Gerade diese gleiche Not der Länder mit Staats- und mit Privatbetrieb sollte zu denken geben und die Frage nahelegen, ob die Betriebsform wirklich für die Fehlbeträge verantwortlich gemacht werden kann. Vor dem Kriege waren bei beiden Betriebsformen befriedigende Ergebnisse zu beobachten; jetzt versagen beide. Es kann also doch wohl nicht gut am System liegen, sondern an den durch den Krieg und die Revolutionen geschaffenen allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen. Die von dem Kriege verschonten Länder ersticken an der Höhe ihrer Valuta. Ihre Erzeugnisse sind für ihre früheren Abnehmer unerschwinglich, Handel und Wandel stocken; die Höhe der Tarife hindert auch die Durchfuhr, da selbst große Umwege durch das Gebiet der valutaschwachen Länder billiger sind. Für die vom Kriege heimgesuchten Länder war der starke Verschleiß der Eisenbahnanlagen und der Betriebsmittel verhängnisvoll, deren Instandsetzung ungeheure Summen verschlungen hat. Dazu kommt für die valutaschwachen Länder, insbesondere für die Mittelmächte, die ungeheure Steigerung der Preise und der Löhne infolge der Geldentwertung, endlich, für alle Länder gemeinsam, die durch den Achtstundentag und andere soziale Errungenschaften hervorgerufene Belastung der Personalkosten. Erst wenn diese wirklichen Ursachen geschwunden oder gemildert sein werden, werden auch die Eisenbahnen wieder rentieren, mag diese oder jene Betriebsform herrschen. Daß aber die Eisenbahnverwaltungen durch die Not veranlaßt worden sind, gründliche Einkehr zu halten und zu prüfen, ob nicht noch manche Vereinfachungen und Verbesserungen des Betriebes und der Verwaltungsgrundsätze möglich sind, das ist zu begrüßen und wird auch später, wenn die Verhältnisse wieder besser geworden sind, weitere Früchte tragen. Wir werden bei der Darstellung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen auf diese Frage noch zurückkommen müssen.

In das erste volle Kalenderjahr, das die deutschen Reichseisenbahnen in ihrer nun geeinigten Gestalt zurückgelegt haben, fällt ein schwerer Schicksalsschlag, der Verlust eines großen Teiles von Oberschlesien. Dem klaren Ergebnis der Abstimmung zum Trotz und ungeachtet der Warnung ehrlicher und weitblickender Politiker aus dem Lager der Entente und der Neutralen hat ein von politischen Gründen beeinflußter Machtspruch ein in überwiegender Mehrheit deutsches Land, eine wirtschaftliche Einheit zerstückelt und damit nicht bloß ein Unrecht, sondern auch eine Kurzsichtigkeit begangen, die sich bitter rächen wird. Das etwa 600 qkm große Kohlengewinnungsgebiet von Oberschlesien ist von einem gut entwickelten und den früheren Verkehrsbeziehungen angepaßten Eisenbahnnetz durchzogen, das jetzt schon äußerst verworren ist und nur einheitlich betrieben werden kann. Eine Trennung des Netzes in zwei Teilstücke mit gesonderter Leitung und die Verschiebung aller Grenzverhältnisse müssen eine Verwirrung von unabsehbaren Folgen zeitigen. Allerdings soll 15 Jahre hindurch nach den Genfer Beschlüssen der Betrieb der deutschen Voll- und Schmalspurbahnen im Abstimmungsgebiet unter einer gemischten Verwaltung bleiben, und es finden zur Zeit Verhandlungen über die nähere Regelung statt. Aber selbst wenn diese einen befriedigenden Verlauf nehmen, wird es nicht an Reibungen und Interessengegensätzen fehlen, die die Ausbeutung dieses nicht nur für das Deutsche Reich, sondern für große Teile Europas lebenswichtigen Gebietes und die Verteilung seiner Erzeugnisse auf die einzelnen Verbrauchsplätze erschweren.

Die Danziger Eisenbahnen sind am 1. Dezember in polnische Verwaltung übergegangen. Wenn auch Bestimmungen erlassen worden sind, die die Interessen der deutschen Bevölkerung Danzigs sichern sollen, so sieht man doch dort der Zukunft mit Sorgen entgegen.

Ihre endgültige organisatorische Gestaltung hat die Reichseisenbahnverwaltung nach 1¾jährigem Bestehen noch nicht erhalten. Es war an maßgebender Stelle von vornherein klar, daß der bei der beschleunigten Verreichlichung geschaffene Übergangszustand von langer Dauer sein würde. Denn einmal hätte jede Überhastung in einer so wichtigen und in so weite Zukunft hinaus wirkenden Frage verhängnisvoll werden können, und außerdem gab es so viele dringende, unaufschiebbare Arbeiten, die die Tätigkeit der leitenden Eisenbahnmänner voll in Anspruch nahmen, daß man die Organisationsfrage wohl oder übel zurückstellen mußte. Von den umfassenden Arbeiten, die für die gründliche Vorbereitung der Neuordnung jetzt schon getroffen werden, wird an anderer Stelle die Rede sein.

Wesentliche Organisationsänderungen sind also im Jahre 1921 bei den deutschen Reichseisenbahnen nicht eingetreten. Zu erwähnen ist, daß am 1. Januar 1921, dem zwischen dem Reich und den Ländern abgeschlossenen Staatsvertrage gemäß, die in Sachsen, Württemberg und Baden eingerichteten Zweigstellen aufgehoben und durch die dortigen Generaldirektionen ersetzt worden sind. Nur die Zweigstellen für Preußen-Hessen und Bayern sind unter der Leitung von Staatssekretären bestehen geblieben. Die durch den tragischen Tod des Staatssekretärs v. Frauendorfer freigewordene Leitung der bayerischen Zweigstelle ist dem bisherigen Präsidenten der Eisenbahndirektion München, Frank, übertragen worden. In Preußen ist das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dessen Zuständigkeiten in Eisenbahnangelegenheiten im wesentlichen auf das Reichsverkehrsministerium übergegangen waren, am 15. August 1921 aufgelöst worden. Die anderen zur Zuständigkeit dieses Ministeriums gehörenden Arbeitsgebiete sind anderen preußischen Ressorts (Handelsministerium, Landwirtschaftsministerium) übertragen worden. Innerhalb des Reichsverkehrsministeriums ist, der wachsenden Bedeutung der Technik entsprechend, eine neue Stelle für einen technischen Staatssekretär geschaffen worden. Dieser neue, wichtige Posten wurde dem Geheimen Oberbaurat Kumbier anvertraut, der bereits im Feldeisenbahnwesen als beratender Eisenbahntechniker vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten dem Feldeisenbahnchef zugeteilt worden war und dadurch ein langjähriger Mitarbeiter des jetzigen Reichsverkehrsministers geworden ist. Abgesehen von den ihm als Staatssekretär zugewiesenen grundsätzlichen Angelegenheiten aus allen technischen Abteilungen ist Staatssekretär Kumbier die Leitung der Betriebsabteilung E IV an Stelle des ausgeschiedenen Ministerialdirektors Breusing übertragen worden. Die maschinentechnische Abteilung, deren Geschäftsumfang immer größer geworden war, ist in eine Werkstättenabteilung, E VII, und eine Betriebsmaschinenabteilung, E III, zerlegt worden; die Leitung der ersteren hat der Ministerialdirektor Anger behalten, während die Abteilung E III von dem bisherigen Präsidenten des Eisenbahn-Zentralamts, Gutbrod, übernommen worden ist. Andererseits sind die Verkehrsabteilung (bisher E III) und die Tarifabteilung (E V) unter der Bezeichnung „Verkehrsabteilung E V“ zusammengelegt worden. Zu erwähnen wäre noch die Einrichtung eines statistischen Büros im Reichsverkehrsministerium, das die Bearbeitung aller statistischen Werke des Ressorts übernehmen wird, insbesondere die Reichseisenbahnstatistik, die monatlichen Zusammenstellungen der Betriebsergebnisse (Einnahmen), die geschäftlichen Mitteilungen der Ergebnisse des Reichseisenbahnbetriebs,

die Statistischen Mitteilungen, die Statistik der Dienst- und Ruhezeiten u. a. m.

Inwieweit der immer wiederholten Forderung nach Dezentralisation der Eisenbahnverwaltung bei der endgültigen Neuordnung der Reichseisenbahnen Rechnung getragen werden wird, steht noch dahin; jedenfalls ist aber der Reichsverkehrsminister bemüht, im Rahmen der jetzigen Verwaltungsordnung dem gesunden Gedanken Rechnung zu tragen, daß Entscheidungen nach Möglichkeit in die Hände der Stellen gelegt werden, die die Unterlagen für die Entscheidung aus eigener Anschauung und Bearbeitung kennen. Zu den in dieser Hinsicht seit dem Zusammenschluß der Reichseisenbahnen getroffenen Maßnahmen gehört die Erweiterung der Zuständigkeit der Verkehrsämter und der größeren Güterabfertigungsstellen zur selbständigen Entscheidung von Schadensersatzansprüchen wegen Beschädigung und Verlust von Frachtgütern. Sie haben dadurch etwa 40 % aller Entschädigungsanträge aus der Zuständigkeit der Eisenbahndirektionen zur Bearbeitung erhalten. Ferner ist die Zuständigkeit der Eisenbahndirektionen zur Feststellung von Kostenanschlägen, zum Abschluß von Lieferungsverträgen und zur Zuschlagserteilung bei Verdingungen erweitert worden. Den Vorstehern der Dienststellen 1. und 2. Klasse sind zunächst für das Gebiet Preußen-Hessen wichtige, bisher den Ämtern vorbehaltene Verwaltungsbefugnisse übertragen worden, zum Beispiel gewisse Geschäfte aus dem Gebiet des Personalwesens, Beschaffungen innerhalb eines ausgesetzten Wirtschaftsetats, Abnahme von Materialprüfungen und Verfolgung von Unregelmäßigkeiten. Diese Maßnahmen haben den Zweck, nicht bloß Vereinfachungen zu schaffen, sondern auch das Verantwortungsgefühl, die Dienstfreudigkeit und das Ansehen dieser Beamten zu heben. Durch höhere Einstufung in der Besoldungsordnung und durch Ernennung zahlreicher Vorsteher solcher Stellen zu Eisenbahnoberinspektoren und Amtmännern hat die Verwaltung in gleichem Sinne gewirkt.

Die Betriebsleistungen sind in dem vergangenen Jahre ganz außerordentlich gehoben worden. Dem Publikum fällt vor allem die größere Reichhaltigkeit des Personenzugfahrplanes, die fast friedensmäßige Pünktlichkeit der Züge auf. Die Personenzugkilometer betrugen 1920:51 %, 1921: 64 % der Friedenszahl; sie sollen 1922 auf 70 % gesteigert werden. Daß die Personenwagenachskilometer im Jahre 1921 sogar auf 78 % der Friedensleistungen gestiegen sind, zeigt, daß die Züge mit stärkerer Achsenzahl gefahren werden als früher. Im Güterverkehr ist das Verhältnis zu dem Friedensverkehr noch günstiger. Die Steigerung der Güterzugkilometer betrug in den Jahren 1920 und 1921 78 und 79 %, die der Güterwagenachskilometer 77 und 80 %. Der Sommerfahrplan konnte durch Einführung zahlreicher neuer Zugverbindungen erweitert werden, die durchweg mit größerer Geschwindigkeit fahren als früher. Zahlreiche direkte Wagenläufe verbessern den Durchgangsverkehr. Die Speise- und Schlafwagenkurse wurden vermehrt. Im Dezember wurde ein neuer Schlafwagen 3. Klasse erprobt, dessen Abteile je drei übereinander angeordnete Schlafstätten enthalten. Diese schon aus Schweden und Rußland bekannte Einrichtung soll auf den Reichsbahnen in größerem Umfange eingeführt werden und den minderbemittelten Reisenden die Möglichkeit gewähren, Nachtruhe unterwegs zu genießen und dadurch Zeit und Nachtquartier in Gasthäusern zu sparen.

Über die Verkehrslage auf den deutschen Eisenbahnen während des Jahres 1921 ist zu berichten, daß sich in den ersten Monaten der Güterverkehr recht flott gestaltet hat. Mit der am 1. April in Kraft getretenen Tariferhöhung trat ein jäher Rückschlag ein. Die alljährlich um diese Jahreszeit wiederkehrende Erscheinung eines Verkehrsrückganges wurde noch dadurch verstärkt, daß die Versender nach Möglichkeit versucht hatten, ihre Transporte noch vor der Erhöhung auf die Bahn zu bringen. Bis zum Monat Juli dauerte diese Verkehrsflauheit an, die zeitweise sogar zu einer betrieblich schwierigen Aufstellung von Tausenden von unbenutzten Güterwagen zwang. Dieser Verkehrsmangel veranlaßte die Verwaltung zur Durchführung von Sparsamkeitsmaßregeln (Entlassung von Personal, Ausfall von Zügen und dergleichen), die erst nach und nach abgebaut werden konnten, als der Herbstverkehr wegen der frühen Ernte ungewöhnlich zeitig einsetzte. Es entstanden dadurch Ausfälle in der Wagengestellung. Der Bedarf an Wagen wurde noch durch weitere Umstände vergrößert, die der Eisenbahnverwaltung die Befriedigung der Verkehrsansprüche erschwerten. Die Entscheidung in der oberschlesischen Frage führte bekanntlich zu einer raschen und in solcher Höhe noch niemals aufgetretenen Entwertung der deutschen Reichsmark. Ihre Folge war ein sprunghaftes Anschwellen des Verkehrs wegen der aus Besorgnis vor weiteren Preissteigerungen vorgenommenen Massenaufkäufe von Waren aller Art und wegen der erheblichen Käufe des die Valuta ausnutzenden Auslandes. Die Aufhebung der Bewirtschaftung von Kartoffeln und Getreide hatte eine bedeutende Steigerung des Verkehrs dieser Güter zur Folge und deren ungeregelte, sich zum Teil überkreuzende Beförderung auf weite Strecken. Die Kartoffelernte fiel außergewöhnlich ungleich aus. Einige Bezirke, die sich sonst aus eigenen Erzeugnissen zu versorgen pflegen (Hessen, Bayern usw.), mußten ihren Bedarf aus der reichen Ernte anderer Bezirke (Pommern, Ostpreußen) decken. Auch hierdurch trat ein unvorhergesehener, gewaltiger Verkehr auf weite Strecken ein. Mitte Oktober stieg die tägliche Anforderung bis auf 24 000 Güterwagen für Kartoffelbeförderung. Weiter wurden die Betriebsmittel durch die Durchfuhr großer Getreidetransporte von Hamburg und den Rheinhäfen nach der Schweiz und Österreich und bedeutender Zuckersendungen von der Tschechoslowakei nach Hamburg stark in Anspruch genommen. Daß die Kartoffeltransporte zeitweilig die doppelte, andere wichtige Sendungen sogar die mehrfache Höhe des Vorjahres erreicht haben, zeigen die nachstehenden (abgerundeten) Bedarfszahlen für den Monat September: Kartoffeln 162 000 Wagen (1920: 82 000), Getreide 266 000 (54 000), Kali 82 000 (34 000), Thomasmehl 18 300 (8800), sonstige phosphorhaltige Düngemittel 12 700 (2400).

Die Wagengestellung begegnete naturgemäß bei dieser Verkehrsanschwellung erheblichen Schwierigkeiten. Wenn sie auch größer gewesen ist als im Vorjahre, so hat sie doch mit der Zunahme des Verkehrs nicht gleichen Schritt halten können. Sehr erschwerend kam hinzu, daß die Wasserstraßen auch in dem Jahre 1921 wegen seiner ungewöhnlichen Dürre aus Wassermangel fast völlig versagt haben. Der Maschinistenstreik trug zur weiteren Verminderung des Rheinverkehrs bei. Der Verkehr des Hamburger Hafens, der der Friedensstärke nahegekommen ist, mußte wegen Versagens der Elbwasserstraße auf die Eisenbahnen gelenkt werden, an die nunmehr höhere Ansprüche gestellt wurden als im Jahre 1913. Es traten dadurch Betriebsstockungen ein, die sich auf die Nachbarbezirke fortpflanzten. Auch der Verkehr zwischen Bayern und Österreich war stärker als im Frieden, weil der Weg über die Tschechoslowakei wegen des doppelten Grenzüberganges und der höheren Transportkosten infolge der günstigeren tschechischen Valuta gemieden wurde. Die bayerischen Bahnanlagen waren diesen Leistungen nicht voll gewachsen, so daß auch hier Stockungen eintraten. Schließlich ist noch zu erwähnen, daß der Verkehr durch den polnischen Korridor wiederholt gestockt hat, weil Polen seiner durch das polnische Provisorium begründeten Beförderungspflicht nicht immer nachkam. In Ostpreußen traten dadurch, namentlich während der Herbstzeit, Stockungen ein, die die Kartoffelversorgung schwer geschädigt haben.

Was speziell den Kohlenverkehr betrifft, so erreichte die Wagengestellung für Ruhrkohle am 8. März 1921 mit 25 678 O-Wagen ihren Höhepunkt. Durch Fortfall des Überschichtenabkommens am 13. März trat ein Rückschlag ein. Der Bedarf von etwa 24 000 O-Wagen täglich ging auf rund 21 000 zurück. Mit kleinen Schwankungen konnte bis zum Monat September der Wagenbedarf voll gedeckt werden. Im Oktober begannen mit dem allgemein steigenden Verkehr Ausfälle, die Ende November

am dringendsten wurden. Infolge des Frostes und der ungewöhnlich starken Nebel traten Betriebsstockungen ein, die wiederholt Verkehrssperren nötig machten. In Oberschlesien war die Wagengestellung im allgemeinen gut, Schwierigkeiten entstanden allerdings zeitweilig, wenn die zur Beförderung der Kohlen an das Ausland hergegebenen Wagen nicht rechtzeitig zurückkamen.

In den letzten Wochen des abgelaufenen Jahres hat sich die Verkehrslage wieder schärfer zugespitzt. Der Mangel an Betriebskohlen hat in manchen Bezirken zeitweilig zur Einstellung von Zügen gezwungen, und es wurden für die Zeit nach dem Weihnachtsfest weitere Betriebseinstellungen angekündigt, namentlich der Fortfall der minder wichtigen Schnell- und Personenzüge, die im Reichskursbuch mit einem Punkte bezeichnet sind. Es ist aber zu hoffen, daß es sich nur um eine vorübergehende Erscheinung handelt, die bald überwunden sein wird.

In wagenpolitischer Beziehung stand das Jahr 1921 im Zeichen der Anbahnung besserer Verkehrsbeziehungen mit dem Ausland durch Abschluß von Wagenübergangsverträgen. Das in der Konferenz von Stresa abgeschlossene internationale Wagenübereinkommen (R. J. V.) gilt vom 1. Januar 1922 im Verkehr mit Frankreich, Belgien, Italien, Luxemburg, Schweiz, Bulgarien, Südslawien, Tschechoslowakei, Litauen, Lettland. Mit den Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und mit den nordischen Ländern sind die dem R. J. V. nachgebildeten, aber hinsichtlich der Wagenmieten günstigeren Vorschriften des neuen Vereinswagenübereinkommens in Geltung.

Das Rechnungsjahr 1920, das bis zum 31. März 1921 reicht, schließt nach den vorläufigen Ermittelungen mit einem Fehlbetrage von 15 bis 16 Milliarden Mark ab.*) Die Einnahmen waren zwar auf rund 18 Milliarden gestiegen, die Ausgaben jedoch sogar auf rund 34 Milliarden Mark. Der Voranschlag für 1921 sah eine Erhöhung der Einnahmen auf 26,6 Milliarden vor, während die Ausgaben auf die gleiche Summe von 34 Milliarden Mark geschätzt wurden, so daß immer noch mit einem Fehlbetrage von rund 6½ Milliarden Mark gerechnet worden ist. Die Wirklichkeit hat gewisse Abweichungen von dieser Schätzung gebracht. Die mit der Abstimmung in Oberschlesien und ihrer ungünstigen Auslegung durch die Entente zusammenhängenden Unruhen und wirtschaftlichen Unsicherheiten, die Wirkung der Sanktionen am Rhein haben im Anfang des Rechnungsjahres so ungünstig auf den Verkehr gewirkt, daß die wirklichen Ergebnisse hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind. Dagegen trat im Sommer eine merkliche Besserung ein. Im August überschritten die Einnahmen die des Vorjahres um 91 %, wobei nicht nur die Tariferhöhung vom 1. Juni 1921, sondern auch die Zunahme des Verkehrs an der Einnahmesteigerung mitwirkten. Es kann alles in allem damit gerechnet werden, daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr sich in Wirklichkeit in dem Rahmen des Voranschlages halten werden, während die Einnahmen aus dem Personenverkehr ihn sogar wesentlich überschreiten dürften. Im November hatten diese Einnahmen die Schätzung bereits um 230 Millionen übertroffen. Die Steigerung betrug gegenüber dem Vorjahre im Juni 43,4 %, im Juli 47,3 %, im August 47,8 %. Bei weiterer günstiger Entwickelung wird mit einer Mehreinnahme im Personenverkehr von rund 500 Millionen Mark gegenüber dem Voranschlag gerechnet.

Wenn trotzdem mit einer Erhöhung des veranschlagten Fehlbetrages auf 10,8 Milliarden Mark gerechnet werden muß, so liegt das an der Ausgabenseite. Die unerwartet starke Entwertung der deutschen Valuta infolge der politischen Ereignisse hat auf die Preisgestaltung aller Betriebsstoffe und Materialien äußerst ungünstig eingewirkt. Dazu trat die allgemeine Verteuerung der Lebenshaltung, die zu einer ungeheuren Erhöhung der Löhne und Gehälter zwang. Die zum Ausgleich vorgenommenen Tariferhöhungen konnten erst zum 1. November im Güterverkehr und zum 1. Dezember im Personenverkehr durchgeführt werden, sie hinkten also hinter den Ausgabensteigerungen erheblich nach. Was die Zukunftsaussichten betrifft, so hat der Reichsverkehrsminister bereits die Hoffnung ausgesprochen, daß der Haushalt für 1922 ohne Fehlbetrag abschließen werde. Allerdings ist Voraussetzung, daß ein in Vorbereitung befindliches Reichsfinanzgesetz in Kraft tritt, durch das die wirtschaftliche Selbständigkeit des Eisenbahnetats von dem allgemeinen Reichsetat durchgeführt wird, und daß ein Teil der Eisenbahnschulden und Eisenbahnausgaben von dem allgemeinen Reichsetat übernommen wird. In der Tat gehören sehr wichtige Ausgaben des Eisenbahnressorts streng genommen nicht auf sein Schuldkonto, auf sächlichem wie auch auf personellem Gebiete. Dahin gehören die Kosten für die Wiederherstellung der durch den Kriegsbetrieb heruntergewirtschafteten Eisenbahnanlagen und Betriebsmittel, der Ersatz für die im Kriege verlorenen und nach dem Friedensvertrag abgegebenen Fahrzeuge. Auf personellem Gebiet sind die Einstellung und Beibehaltung von Beamten und Arbeitern aus der Zahl der Flüchtlinge aus verlorenen Gebietsteilen, die Beschäftigung von Arbeitslosen über den wirklichen Betriebsbedarf hinaus, die Vermehrung des Personals aus Anlaß der Einführung des Achtstundentages, die Besoldung der Betriebsräte u. a. m. auf die Demobilmachungsvorschriften und auch auf politische Gründe zurückzuführen. Wenn man diese Kosten abrechnet, sind die Ergebnisse aus dem Eisenbahnbetrieb bei weitem nicht so trostlos, wie es jetzt den Anschein hat. Durch eine reinliche Scheidung würde der Vorteil größerer Klarheit über die Lage unseres größten Verkehrsunternehmens erreicht und manchen ungerechtfertigten Angriffen gegen den „bürokratischen Staatsbetrieb“ die Spitze abgebrochen werden. Ob für die Reichsfinanzen in ihrer Gesamtheit durch diese Verbesserung des Eisenbahnetats etwas gewonnen würde, ist natürlich eine andere Frage.

Angesichts der gewaltigen Steigerung der Betriebsausgaben mußte sich die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen in Gemeinschaft mit dem ihr schon zu Beginn des Jahres beigeordneten Ausschuß der Verkehrsinteressenten mit der Aufgabe beschäftigen, Mittel und Wege zu finden, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben im Haushalt der Reichsbahn wiederherzustellen. Als Ergebnis dieser Beratungen wurde am 1. April 1921 eine Erhöhung der Güter- und Tiertarife durchgeführt; sie betrug:

bei den Stückklassen I und II	85 %
„ der Klasse A	80 %
„ „ „ B	75 %
„ „ „ C	70 %
„ „ „ D	60 %
„ „ „ E	50 %
„ dem Ausnahmetarif 6 (Kohle)	55 %
„ den sonstigen Ausnahmetarifen	55 %
beim Tiertarif	55 %

Von der Form eines gleichmäßigen prozentualen Zuschlags wurde abgesehen, weil man durch die Abstufung des Erhöhungsverhältnisses die einzelnen Güter nach ihrer Tragfähigkeit belasten wollte. Zur Verbilligung der Lebens- und Düngemittel wurde ferner eine Reihe von Frachtermäßigungen eingeführt. Es handelte sich dabei um den Ausnahmetarif für Fische — gültig ab 15. Juni 1921 —, den Ausnahmetarif für Milch — gültig ab 1. Juli 1921 —, den Ausnahmetarif für Düngemittel — gültig ab 15. Juli 1921 — sowie um die ab 1. Juli 1921 in Kraft gesetzte Beseitigung des 50prozentigen Gewichtszuschlags bei der Frachtberechnung für Güter der ermäßigten Eilgutklasse und die Wiedereinführung der Frachtberechnung für gebrauchte Packmittel nach dem halben Gewicht nach der Stückgutklasse I.

Bei der Erörterung der am 1. April 1921 durchgeführten Tariferhöhung bestand im Zusammenhang mit der damaligen Besserung der Valuta die Hoffnung, es werde sich eine allgemeine Preissenkung vollziehen. Diese Hoffnung ist bekanntlich nicht nur nicht zur Tatsache geworden, sondern sogar ins Gegenteil

*) Die Darstellung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Reichsbahnverwaltung schließt sich im wesentlichen den vortrefflichen Ausführungen Dr. Hombergers im Archiv für Eisenbahnwesen 1921, S. 1029 ff., an.

umgeschlagen. Die Folge war eine weitere Erhöhung der Güter- und Tiertarife ab 1. November 1921 um rund 30 % sowie eine abermalige Erhöhung dieser Tarife am 1. Dezember 1921 um abermals 50 %. Auch damit scheint das Ende der Tariferhöhungen noch nicht erreicht zu sein. Es schweben bereits Verhandlungen, die Tarife am 1. Februar 1922 abermals um rund 33⅓ % zu steigern, und zwar unter organischer Einarbeitung der sämtlichen bisherigen Erhöhungen in die bestehenden Tarife. Die Güterfrachten, die durch die Erhöhungen des Jahres 1921 im Durchschnitt (Klasse C) um das 19fache der Friedenssätze erhöht worden sind, werden durch die Tariferhöhung vom 1. Februar 1922 durchschnittlich auf das 26fache der Friedenssätze steigen. Gleichzeitig mit dieser Erhöhung soll eine Vereinfachung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs dadurch vorgenommen werden, daß die Liste A und das Verzeichnis II wegfallen. Als Ersatz für die Liste A soll eine neue Nebenklasse für 10 t gebildet und nach Fortfall des Verzeichnisses II ein 10prozentiger Frachtzuschlag bei allen in bedeckten Wagen beförderten Gütern erhoben werden.

Die Personen- und Gepäcktarife sind am 1. Juni und 1. Dezember 1921 um je 30 % gesteigert worden. Auch hier ist aber zum 1. Februar 1922 mit einem abermaligen Aufschlag um 75 % zu rechnen. Hiernach betragen die Fahrpreise:

ab 1. Dezember 1921

in 1. Klasse 77 Pfennig (11 faches des Friedenspreises)
„ 2. „ 43 „ (9,55 „ „ „)
„ 3. „ 26 „ (8,66 „ „ „)
„ 4. „ 17 „ (8,5 „ „ „)

ab 1. Februar 1922

in 1. Klasse 135 Pfennig (19,3 faches des Friedenspreises)
„ 2. „ 76 „ (17 „ „ „)
„ 3. „ 46 „ (15,3 „ „ „)
„ 4. „ 30 „ (15 „ „ „)

Die Bautätigkeit der Reichseisenbahnen ist seit dem Kriege nicht in dem Maße durch Eröffnung neuer Bahnstrecken und durch den Bau großer Bahnhofs- und Rangieranlagen nach außen hin in die Erscheinung getreten wie früher; galt es doch vor allem, die zur Verfügung stehenden Kräfte und Mittel zur Beseitigung der Kriegsschäden zu verwenden. Der Zustand der durch den Kriegsbetrieb aufs äußerste in Anspruch genommenen Eisenbahnen war derart, daß vielfach die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes gefährdet war. Diesen Zustand zu beseitigen, war die dringendste Aufgabe der Verwaltung, und man kann sagen, daß in mühevoller und kostspieliger Arbeit dieses Ziel jetzt erreicht worden ist. Dazu kam der durch die Verschiebung der Grenzen und der Zufuhrgebiete notwendig gewordene Ausbau zahlreicher Anlagen. Deshalb mußte die Aufstellung und Durchführung eines von vielen Seiten geforderten Neubauprogramms zunächst zurückgestellt werden. Bedeutende Mittel sind allerdings für die Einführung des elektrischen Betriebes, namentlich in Bayern, bereitgestellt worden. Bis 1924 soll die elektrische Zugförderung für die Strecken München-Garmisch, München-Regensburg, München-Holzkirchen, München-Salzburg und München-Kufstein durchgeführt sein. Dazu kommen die Elektrisierungsarbeiten für die Berliner Stadtbahn und in den Bezirken Halle und Breslau.

Auf dem Gebiete der Fahrzeugbeschaffung sind in den Jahren 1920/21 Aufwendungen in Höhe von rund 20 Milliarden Mark gemacht worden Etwa 5000 Lokomotiven, 7700 Personenwagen, 4000 Gepäckwagen und 145 000 Güterwagen wurden beschafft, also annähernd so viele Fahrzeuge, wie nach dem Friedensvertrage an die Entente abgegeben werden mußten. Diese Ausgaben sind als Kriegsfolgen zu großem Teil auf den Etat der allgemeinen Finanzverwaltung verrechnet worden. Im Rechnungsjahre 1921 sind noch etwa 1800 Lokomotiven, 4300 Gepäckwagen und 49 000 Güterwagen zu liefern, so daß der Friedensstand demnächst überschritten sein wird. Der Reparaturstand ist aber leider wesentlich ungünstiger als früher; er beträgt zurzeit für Lokomotiven 38,2 % (im Frieden 19 %), für Personen- und Gepäckwagen 18,4 % (13 %) und für Güterwagen 12,8 % (3,9 %). Die Leistungsfähigkeit der Werkstätten ist durch die Reparatur der zurückzuliefernden Beutewagen stark in Anspruch genommen worden. Für die Vergrößerung und Ausgestaltung der Werkstättenanlagen sind gleichfalls große Mittel aufgewendet worden.

Das Werkstättenwesen hat sich im Berichtsjahr befriedigend weiter entwickelt. Mehrere große Besprechungen unter Vorsitz des Ministerialdirektors für das Werkstättenwesen wurden mit den Dezernenten für das Werkstättenwesen und den Werkvorständen in Erfurt, Ulm und Leipzig abgehalten, um die persönliche Fühlungnahme der leitenden Werkstättenbeamten der Deutschen Reichsbahn untereinander und mit der Zentralstelle herbeizuführen. Unverkennbar sind die Fortschritte zur Ordnung und Leistung in den Eisenbahnwerkstätten. Der beste Wertmesser hierfür ist die Besserung des Ausbesserungszustandes für Lokomotiven und Wagen. Man geht wohl nicht fehl, wenn man die Erfolge in den Werkstätten der ehemaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahn auf die Durchführung des Gedingeverfahrens zurückführt. Es verrät weiten Blick und Großzügigkeit der Verwaltung, daß sie in dem Reichslohntarifvertrag, der im Frühjahr 1921 Gültigkeit erlangt hat, neben den rein lohntechnischen Bestimmungen auch die Grundbedingungen der Fertigung in Anlage 5 mit den Gewerkschaften vereinbarte und festlegte. Diese Vereinbarungen lassen jetzt schon ihre segensreiche Auswirkung erkennen, und erfreulicherweise ist das Verständnis bei den oberen und mittleren Werkbeamten sowie bei der Arbeiterschaft in lebhafter Entwicklung zu der Erkenntnis, daß die Grundlagen der Fertigung, die in der Anlage 5 des Lohntarifvertrages nur kurz angedeutet sind, in sorgfältigster Weise ausgebaut werden müssen. Einen starken Rückhalt erhalten diese von Verwaltung und Beamten- und Arbeiterschaft gemeinsam betriebenen Bemühungen in dem „Merkbuch zum Gedingeverfahren in den Werkstätten“, das vom Reichsverkehrsministerium im November des Berichtsjahres herausgegeben worden ist. Der kundige Werkstättenmann findet hier näher ausgeführt alle die Voraussetzungen, die zu einer richtigen Durchführung des Gedingeverfahrens unerläßlich sind. Großer Raum ist in dem Merkbuch den im Lohntarifvertrag vereinbarten Arbeits- und Zeitproben gewidmet. Es ist erfreulich, festzustellen, daß der Gedanke dieser von Taylor angeregten Zeitaufnahmen, die in der ganzen Weltindustrie schon feste Wurzeln gefaßt haben, auch in der Beamten- und Arbeiterschaft der deutschen Eisenbahnwerkstätten immer mehr bodenständig wird. In vielen Werkstätten regen sich die Bemühungen um die Zeitaufnahmen, ohne die eine sorgfältige Bestimmung der Stückzeiten nur sehr schwer möglich ist. Wenn die Arbeiten mit dem zurzeit sichtbaren Interesse so weiter fortschreiten, so werden sie bald vollen Erfolg bei der Stückzeitbestimmung in allen Werkstätten haben. Das Gedinge-Merkbuch wird nun auch in den außerpreußischen Werkstätten die Einführung des Gedingeverfahrens erleichtern.

In Erkenntnis der Wichtigkeit, in dem Gedingeverfahren zu arbeiten, wird versucht, auch in den Betriebswerkstätten und auf Güterböden das Gedingeverfahren einzuführen. Man wird sich auch hier nicht der Erkenntnis verschließen dürfen, daß die Organisation der Arbeit, d. h. die Arbeitserledigung für die Anwendung des Gedingeverfahrens vorzubereiten und reif zu machen, stete Grundbedingung für ein richtiges Arbeiten im Gedinge ist. Für die Betriebswerkstätten wird man alles daransetzen müssen, um die Belegschaft auch dort zu einer Stammbelegschaft zu machen und die Arbeit nach Möglichkeit zu spezialisieren. Für Güterböden ist es ganz besonders wichtig, ebenso wie in der Bahnunterhaltung die Arbeiten betriebswissenschaftlich zu untersuchen. Hat bisher eine solche Untersuchung der Arbeitsvorgänge fast nur in den Maschinenfabriken stattgefunden, so wird die nächste Zukunft die betriebswissenschaftliche Untersuchung des Ladegeschäfts auf Güterböden und der Gleisunterhaltung als äußerst dringliche Aufgabe

sehen, um das Gedingeverfahren so wie es gedacht ist, durchzuführen und nicht zu einem Scheingedinge werden zu lassen.

Die drei Musterwerke Grunewald, Leinhausen und Darmstadt haben im April des Berichtsjahres ihren ersten Betriebsbericht für die einjährige Arbeit in der Neuumstellung vorgelegt. Die günstigen Erfahrungen mit der einheitlichen Spitze (Werkdirektor) haben die Verwaltung veranlaßt, einige andere größere Werke ebenfalls in die Neuordnung umzustellen. Diese Arbeiten sind im besten Gange. Wenn auch die Fülle der neuen Aufgaben und ihre Schwierigkeit, insonderheit für die Werkbeamten, die diesen Schwierigkeiten nicht immer voll gewachsen sind, den Erfolg nur langsam heranreifen läßt, so ist doch das rege technische Leben in diesen Werken unverkennbar. Wenn sich die Öffentlichkeit mit den Werkstätten noch immer gern beschäftigt — was an und für sich kein Fehler ist —, so kann es nicht schaden, ihr Gelegenheit zu geben, auch einmal die Werkstätten der Deutschen Reichsbahn kennenzulernen, wie das kürzlich der Berliner Presse in dankenswerter Weise von dem Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin gestattet worden war.

Mit Anfang des neuen Jahres tritt die neue Werkzeitschrift „Das Eisenbahnwerk“ mit dem 1. Jahrgang in Erscheinung, zu der der Grund in der im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten gegen Ende des Jahres 1919 bearbeiteten „Denkschrift für die Neuordnung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten“ gelegt war mit den Worten: „Es ist eine Eisenbahn-Werkzeitung zu schaffen, in der in kurzer Weise die Erfahrungen aus den einzelnen Betriebsabteilungen gesammelt und bemerkenswerte Vorgänge möglichst schnell allen Werken mitgeteilt werden“. Nach der Aufnahme, die das erste Probeheft gefunden hat, darf man hoffen, daß diese neue Zeitschrift, die von einem rührigen Verlag auf Anregung der Verwaltung in Gang gebracht ist, sich zu einer wirklichen Hauszeitschrift für alle Werkstättenbetriebe der Deutschen Reichsbahn im Sinne der bekannten Werkzeitschriften der Großindustrie-Betriebe entwickeln wird.

An dieser Stelle soll darauf hingewiesen werden, daß die Reichsbahnverwaltung überhaupt größeren Wert als früher darauf gelegt hat, durch Herausgabe von Druckschriften das Publikum und die Angestellten über wichtige Fragen des Eisenbahnwesens in sachlicher und zuverlässiger Weise aufzuklären und dadurch den vielfach entstellten Darstellungen der Presse entgegenzutreten. In zwangloser Folge soll eine Schriftenreihe „Die Reichsbahn“ veröffentlicht werden, durch die die amtliche Auffassung über bedeutsame Tagesfragen mit ausführlicher Begründung und unter Beifügung amtlichen Zahlenmaterials bekanntgegeben wird. Das erste Heft ist bereits erschienen. Die Reichszentrale für Verkehrswerbung ist gleichfalls mit Darstellungen über den deutschen Reiseverkehr, mit künstlerischen Abbildungen der Natur- und Kunstschönheiten der deutschen Heimat auf den Plan getreten. Ein Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens ist im Jahre 1921 in seinem ersten Jahrgang erschienen (Herausgeber Dr. Sarter), das nach dem Vorbilde des englischen Railway Yearbook ein zuverlässiger Führer für alle Kreise sein soll, die mit den verschiedensten Verkehrszweigen in Berührung kommen, und knappe Darstellungen aller Verkehrseinrichtungen aus der Feder erster Fachmänner enthält. Endlich wäre noch zu erwähnen, daß der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zum ersten Male seit Kriegsausbruch das vor allem für Verfrachterkreise unentbehrliche sog. Kochsche Eisenbahnstationsverzeichnis unter Berücksichtigung der durch die Friedensverträge auf der Eisenbahnkarte entstandenen großen Veränderungen herausgegeben hat.

Im Rückblick auf die Personalbewegung des Jahres 1920 wurde abschließend gesagt, daß die deutschen Eisenbahnen um die Jahreswende kritischen Stunden entgegengingen, da die vier Spitzenorganisationen der Eisenbahnbeamten und -arbeiter willens zu sein schienen, zur Durchsetzung ihrer seit dem November 1920 schwebenden Teuerungsforderungen in den Streik einzutreten, sobald alle Verhandlungsmöglichkeiten erschöpft wären. Diese Gefahr war so drohend, daß die Reichsregierung sich am 17. Dezember „gegenüber der in den letzten Tagen eingetretenen passiven Resistenz einiger Gruppen von Beamten“ zu der Erklärung veranlaßt sah, daß sie in der Frage des Beamtenstreiks nach wie vor auf dem Boden der von der preußischen Staatsregierung im Einverständnis mit der damaligen Reichsregierung am 20. Februar 1920 abgegebenen Erklärung stehe. Die Reichsregierung könne auch keinen Unterschied zwischen dem Fernbleiben von der Arbeitsstätte, zwischen Streik und passiver Resistenz machen. In allen diesen Fällen verletze der Beamte die ihm obliegende Amtspflicht. Infolgedessen habe er auch in allen Fällen die Einleitung des Disziplinarverfahrens mit dem Ziele auf Entfernung aus dem Amt und den Verlust des Diensteinkommens zu gewärtigen. Der Reichsverkehrsminister gab hierzu noch Erläuterungen heraus, die sich insbesondere gegen die Streiktreiberei wandten. Beide Erlasse riefen am 29. Dezember 1920 eine Erklärung der vier Spitzenorganisationen des Personals hervor, in der sich der bezeichnende Satz findet: „Die Frage eines Eisenbahnerstreiks wird nicht durch papierne Erlasse und Verordnungen entschieden, sondern durch das Maß des Entgegenkommens gegenüber den Forderungen der Organisationen.“ Inzwischen führten die Verhandlungen mit dem 16er Ausschuß der vier Organisationen am 5. Januar 1921 zu einem vorläufigen und am 14. Januar zu einem abschließenden Ergebnis. Da sich die Gewerkschaften für die Annahme des Verhandlungsergebnisses durch das Personal einsetzten, war die Streikgefahr abgewendet. Daß die Kommunisten aus der Erregung unter den Eisenbahnern Kapital zu schlagen versucht haben, dabei aber nicht auf ihre Rechnung gekommen sind, sei nur nebenbei erwähnt. Die nächsten aus der Not der Zeit hervorgegangenen Teuerungsbewegungen — im August und Oktober — sind ohne bedenkliche Begleiterscheinungen verlaufen, zumal die Reichsregierung stets nach Kräften bemüht gewesen ist, dem Personal über die wachsende Teuerung hinwegzuhelfen. Vor allem ist es im Oktober zu einer durchgreifenden Erhöhung der Bezüge der Beamten und Arbeiter gekommen. Trotzdem haben die Spitzenverbände der gesamten Reichsbeamten- und Arbeiterschaft am 3. Dezember der Reichsregierung neue Forderungen eingereicht, die abgesehen von weiteren Erhöhungen der Gehälter und Löhne auch eine Annäherung der Gehälter der unteren und mittleren Beamten an die der höheren Beamten anstreben. Der Reichsminister der Finanzen hat erwidert, daß er diese Forderungen, die für das Reich, die Länder und Kommunen insgesamt einen Mehraufwand von 50—60 Milliarden verursachen würden, nicht als Grundlage für neue Verhandlungen ansehen könne. Er hat aber den Deutschen Beamtenbund und die übrigen gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen zum 19. Dezember zu einer Besprechung eingeladen. Wie am Schluß des Vorjahres, so ist die Lage also auch diesmal wieder bedrohlich; denn die soziale Arbeitsgemeinschaft deutscher Beamtenverbände (Besoldungsgruppen 1 bis 6) hat den Deutschen Beamtenbund aufgefordert, nötigenfalls unter Aufwendung aller gewerkschaftlichen Mittel auf die Durchsetzung der Forderungen hinzuwirken; die Unterbeamten würden sonst auch gegen den Willen der Spitzenorganisationen in den Streik eintreten. Der Ausgang dieser Bewegung ist im Augenblick noch nicht zu übersehen.

Das Verhalten der Beamten und Arbeiter der Reichsbahn hat im übrigen das Vertrauen gestärkt, daß sie allen Versuchen von radikaler Seite zum Trotz gewillt sind, ihre Dienstpflichten gewissenhaft zu erfüllen. Das hat sich besonders bei dem kommunistischen Aufruhr im März gezeigt und ist auch in einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 31. März anerkannt worden, worin dem Eisenbahnpersonal der durch den Aufruhr erfaßten Gebiete der Dank für treue Pflichterfüllung ausgesprochen ist. Die wenigen Einzelstreiks von meistens rein örtlicher Bedeutung vermögen jene Auffassung nicht zu erschüttern. Der kurze Demonstrationsstreik in Oppeln am 11. Mai, der sich auf sämtliche Staats- und Privatbetriebe erstreckte,

hatte rein politischen Charakter mit patriotischem Einschlag; er richtete sich gegen den polnischen Terror in Oberschlesien. Bedenklicher war die Beteiligung von Eisenbahnbediensteten an dem politischen Generalstreik aus Anlaß der Ermordung des bayerischen Landtagsabgeordneten Gareis. Obwohl die Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums durch Erlaß vom 11. Juni vor der Teilnahme an diesem Streik gewarnt und dabei ausgesprochen hatte, daß Zuwiderhandelnde die Folgen ihres Verhaltens zu tragen haben würden, haben sich doch Arbeiter der Eisenbahndienststellen in München, ferner der größere Teil der Werkstättenarbeiter in Neuaubing, sowie eine nicht erhebliche Zahl von Arbeitern in Ingolstadt und Rosenheim zur längeren oder kürzeren Teilnahme an dem am 14. Juni beendeten Streik hinreißen lassen, ferner die Arbeiter der Werkstätten in Nürnberg, mit Ausnahme der Betriebswerkstätte Nürnberg Rbf. und — auf einige Stunden zwecks Teilnahme an einer Demonstration — die Arbeiter der Dienststellen in Ludwigshafen und Kaiserslautern. Ihnen allen ist der Lohn für die versäumte Arbeitszeit einbehalten worden. Soweit Arbeiter zum Streik gehetzt haben, ist ihnen für den Wiederholungsfall die fristlose Kündigung angedroht worden. Am 13. August ist in Cassel ein wilder Streik der Betriebs- und Werkstättenarbeiter ausgebrochen, der sich auch auf mehrere benachbarte Bahnhöfe des Direktionsbezirks ausdehnte, aber durch Eingreifen der Gewerkschaftsleitungen und des Reichsverkehrsministeriums — unter Ablehnung der geforderten Gleichstellung der Arbeiter in den Betriebswerkstätten mit den im Gedingelohn arbeitenden Arbeitern der Hauptwerkstätten — am 16. August beigelegt worden ist (vgl. die Nrn. 33 u. 34 d. Ztg.). Zu erwähnen ist nur noch eine Streikbewegung im Direktionsbezirk Halle im Oktober, die sich gegen die Einführung der durch den Lohntarifvertrag bedingten geteilten Arbeitszeit, ferner gegen die Beseitigung des schematischen Achtstundentags im Betriebs- und Bahnbewachungsdienst richtete, aber nicht zum Ausbruch gekommen ist. Ein vor Weihnachten im Bezirk Elberfeld ausgebrochener Streik der Eisenbahnarbeiter griff auf die Nachbarbezirke über und breitete sich sogar bis in den Bezirk Berlin hinein aus. Es handelte sich um Lohnfragen, die im Verhandlungswege erledigt wurden. Die Arbeit wurde am Silvesterabend wieder aufgenommen. Die Nachwirkungen des Streiks machten sich aber noch bis in das neue Jahr hinein durch Störungen und Unregelmäßigkeiten im Betriebe geltend. — Alles in allem genommen und im Vergleich zu dem Vorjahre waren diese Streikbewegungen für den Riesenbetrieb der Reichsbahn ohne allzugroßen Belang.

Das Jahr 1921 hat den Lohnempfängern der Reichsbahn den an die Stelle des Lohntarifvertrags vom August 1920 getretenen Lohntarifvertrag vom 11. März gebracht, ferner eine einheitliche Betriebsräteverordnung vom 3. März und die Schlichtungsverordnung vom 6. März (vgl. Nr. 13 d. Ztg.); andererseits hat der Reichsverkehrsminister durch Erlaß vom 7. Mai für die Reichsbahnbeamten vorläufig, das heißt bis zum Inkrafttreten des dem Reichstag vorliegenden Gesetzentwurfs über die Beamtenvertretungen, eine einheitliche Interessenvertretung geschaffen, deren Gliederung in örtliche Beamtenräte, in Bezirksbeamtenräte und den Hauptbeamtenrat im Reichsverkehrsministerium mit dem Aufbau der Betriebsräte übereinstimmt. Die Wahlen zu den Betriebs- und Beamtenräten geben einen Anhalt über die Stärke der gewerkschaftlichen Organisationen des Personals der Reichsbahn. Bei der am 16. und 17. Juni erfolgten Wahl zum Hauptbetriebsrat sind 456 329 gültige Stimmen abgegeben worden, davon für die Vorschlagsliste des Deutschen Eisenbahner-Verbandes 346 566, für die der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter 56 790 und für die des Allgemeinen Eisenbahner-Verbandes 52 973; demnach nehmen diese drei Verbände in dem 25 Mitglieder starken Hauptbetriebsrat 19, 3 und 3 Sitze ein. Für den Hauptbeamtenrat wurden am 6. September 369 394 gültige Stimmen abgegeben, davon für die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamter und Anwärter 230 803, für die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter 74 317, für den Deutschen Eisenbahner-Verband 61 268 und für den Allgemeinen Eisenbahner-Verband 2957 Stimmen (zersplittert 49). Da der Hauptbeamtenrat 17 Mitglieder zählt, entfallen auf die Reichsgewerkschaft 11 und die beiden folgenden Gewerkschaften je 3 Sitze. Der Deutsche Eisenbahner-Verband, der bei diesen Wahlen rund 408 000 Stimmen auf sich vereinigt hat, ist also die weitaus stärkste unter den vier Spitzenorganisationen des Reichsbahnpersonals. Seine Anhängerschaft entnimmt ihren Bestand demnach zum größten Teil aus den Arbeiterkreisen; doch ist die Zahl seiner Anhänger auch unter den Beamten nicht gering; im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden hat er sogar die Hälfte der Beamtenstimmen auf sich vereinigt. Doch ist der Besitzstand des Deutschen Eisenbahnerverbandes nicht unangefochten, zumal ihm neuerdings im eigenen Lager ein Gegner in dem freigewerkschaftlichen Deutschen Metallarbeiter-Verband erstanden ist. Im April hat nämlich in Dresden eine „Reichskonferenz für die Eisenbahnwerkstättenarbeiter des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes“ getagt, die die Eisenbahnwerkstätten zum „Interessengebiet“ des Metallarbeiter-Verbandes erklärt hat. Mit Recht hat der Deutsche Eisenbahner-Verband, dessen Gebiet gerade die Werkstätten sind, in dieser Erklärung eine „Kampfansage“ erblickt, gegen die er sich nachdrücklich verwahrt hat. Sollte sich jener Verband, der mit seinen 1 600 000 Mitgliedern die größte Arbeiterorganisation der Welt ist, die Agitation unter den Metallarbeitern der Eisenbahnwerkstätten ernstlich angelegen sein lassen, so könnte der Eisenbahner-Verband dabei leicht den Kürzeren ziehen. Andererseits bereitet ihm auch die „Dreisäulentheorie“ der freigewerkschaftlichen Zentrale, des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes, Sorgen; denn nach dieser neuerdings aufgekommenen Theorie sollen die Arbeiter, Angestellten und Beamten gesonderte Organisationen bilden, was dem Streben des Eisenbahner-Verbandes nach Zusammenfassung der drei Arbeitnehmergruppen nicht nur ein Ende bereiten, sondern ihn auch zur Abgabe eines Teils seiner Mitglieder an die Sonderorganisationen nötigen würde. Übrigens hat der Deutsche Eisenbahner-Verband neuerdings wieder die Pflege der internationalen gewerkschaftlichen Beziehungen aufgenommen. Ende November 1920 hat er sich an der 7. Internationalen Konferenz der Eisenbahner und im April 1921 an der Tagung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in Genf beteiligt. Innerhalb der vier Eisenbahner-Großorganisationen klaffen nach wie vor Gegensätze; die Einheitsfront, zu der sie sich Ende 1920 aus Anlaß der Teuerungsbewegung zusammengeschlossen hatten, hat schon bei der Agitation für die Beamtenrätewahlen, wie vorauszusehen war, ihre Brüchigkeit erwiesen. Bei dieser Gelegenheit ist namentlich zwischen der Reichsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten und dem Deutschen Eisenbahner-Verband ein erbitterter Kampf um die Seele der Beamten ausgefochten worden; die Art, in der dieser Kampf geführt worden ist, läßt erkennen, daß an einen Ausgleich der Gegensätze vorerst nicht zu denken ist.

Der Personalstand ist, gemessen an den — gegenüber den Friedensverhältnissen geminderten — Betriebsleistungen und an den durch die Gebietsabtretungen verkleinerten Streckenlängen, immer noch zu hoch. Die Gesamtkopfzahl der Angestellten betrug im Jahre 1913 740 502, im Jahre 1920 1 090 850 Köpfe. Im Voranschlage 1921 waren nur 996 909 Köpfe vorgesehen, im August 1921 betrug aber der wirkliche Stand immer noch 1 057 301 Köpfe. Wenn dies auch gegenüber dem Jahre 1919 eine Verminderung um rund 65 000 Köpfe bedeutet, so ist doch die Verwaltung ständig bemüht, eine Verminderung der Angestelltenzahl durchzuführen. Es stellen sich ihr aber durch die Demobilmachungsvorschriften, durch die Gefahren der Arbeitslosigkeit, die Schwierigkeiten der Versetzungen infolge der Wohnungsnot große Hindernisse bei der Personaldisposition entgegen. Die jetzige Auslegung der Vorschriften über den Achtstundentag, die der Eigentümlichkeit des Eisenbahnbetriebes nicht gerecht wird und insbesondere keine genügende Unterscheidung zwi-

schen der Dienstzeit (einschließlich der Dienstbereitschaft) und der wirklichen Arbeitszeit macht, bereitet auch bei der Personalausnutzung große Schwierigkeiten. Es ist jetzt, wie schon erwähnt, ein Arbeitszeitgesetz in Vorbereitung, das Abhilfe schaffen soll.

Die gewaltige, durch die Steigerung der Preise der Lebenshaltung bedingte Erhöhung der Löhne und Gehälter hat einen erheblichen Anteil an der Anschwellung der Betriebsausgaben. Mit Wirkung vom 1. August und 1. Oktober sind Neuregelungen der Beamtengehälter durchgeführt worden, die nicht nur eine angemessene Annäherung des Einkommens an die Kosten der Lebensführung erreichen, sondern auch vor allem das Mißverhältnis zwischen den Grundgehältern und den von 50 auf 70 und 93 % gestiegenen Teuerungszulagen beseitigen sollten. Jetzt beträgt der Durchschnitt der Einkommenserhöhungen der Beamten gegenüber dem Jahre 1913 das 8,64fache, wobei zu berücksichtigen ist, daß die oberen Klassen in sehr viel geringerem Maße als die niedrigeren verbessert worden sind, und der der Arbeiter das 15,775fache. Während also die Höhe der Arbeiterlöhne mit der Entwertung des Geldes im allgemeinen gleichen Schritt gehalten hat, ist dies bei den Beamtengehältern auch nicht entfernt der Fall. Man kann demnach von einer Überzahlung des Personals füglich nicht reden. Im Gegenteil hat jetzt infolge der abermaligen Teuerungswelle auf allen Gebieten der Lebenshaltung eine neue Gehaltsbewegung der Beamtenschaft eingesetzt, der eine Berechtigung nicht ganz abgesprochen werden kann. Die sächlichen Ausgaben sind in weit höherem Maße gestiegen, so z. B. die Preise für Steinkohlen um das 26fache, für Stabeisen um das 30fache, für Eisenschwellen um das 21fache, für Schienen um das 20fache, für Petroleum um das 24fache. Es kommt hinzu, daß die Güte der Lieferungen vielfach hinter dem Friedensstande noch zurückbleibt, das gilt vor allem für die Kohlen, so daß auch der Verbrauch an Kohlen gegenüber 1913 verhältnismäßig stärker gewesen ist, er betrug auf 1000 Lokomotivkilometer im Jahre 1913: 14,40 t, im Jahre 1919: 20,85, 1920: 19,85 t; für 1921 und 1922 sind 19,38 und 18,8 t veranschlagt; auch hier wird also mit einer allmählichen Besserung gerechnet.

Der Ausbildung des Eisenbahnpersonals hat sich auch in diesem Jahre die Fürsorge der Reichseisenbahnverwaltung in immer steigendem Maße zugewandt. Sie erstreckt sich nicht bloß auf die Ausbildung der Lehrlinge und Dienstanfänger, sondern auch auf die Fortbildung der älteren Angestellten. Da heutzutage trotz der bedeutend erscheinenden Bezüge des Personals fast alle Festbesoldeten, die für eine Familie zu sorgen haben, mit wirtschaftlicher Not kämpfen müssen, erachtet es die Verwaltung für ihre Pflicht, ihre Unterweisung auch auf außerdienstliche Dinge auszudehnen, wie Kleingarten- und Kleinviehwirtschaft, Selbstanfertigung häuslicher Geräte und dergl. Es wird Aufgabe der bei den Eisenbahndirektionen eingesetzten Bildungsdezernenten sein, in diesem Sinne fördernd zu wirken und die Freude an häuslicher Betätigung in der dienstfreien Zeit zu heben. Anfang Oktober 1921 fand ein Studienkursus zur Belehrung aller Bildungsdezernenten über ihre Aufgabe statt. Die zur Nutzbarmachung der psychotechnischen Eignungsprüfung eingesetzte psychotechnische Versuchsstelle in Berlin (Psytev) ist am 5. Oktober eröffnet worden.

Gegen Schluß des Berichtsjahres ist die Ausführung eines Planes gesichert worden, der schon längere Zeit erwogen worden ist und vielleicht eine große Rolle im deutschen Massengüterverkehr zu spielen bestimmt ist. Es handelt sich um die Herstellung der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Die Bedeutung der Donau als internationaler Schiffahrtsstraße ist von der Entente, die ihre Fangarme nach allen Wertobjekten der Mittelmächte und des Abendlandes ausstreckt, erkannt worden. Englisches Kapital besitzt bereits 70 % der Aktien der österreichischen und ungarischen Dampfschiffahrtsgesellschaften; Frankreich strebt vor allem nach Einfluß in Ungarn und womöglich nach dem Besitz der ungarischen Staatsbahnen. Der Gedanke, den Rhein mit der Donau zu verbinden und dadurch einen Verkehrsweg von der Nordsee bis zu den Balkanländern und dem Schwarzen Meer herzustellen, ist uralt. Eine solche Wasserstraße, der ein Jahresverkehr von mindestens 4½ Millionen Tonnen vorausgesagt wird, würde ihre Einflußzone etwa 200 km weit nach rechts und links ausdehnen. Auf deutschem Boden soll sie zwischen Aschaffenburg und Passau für 1200 t-Schiffe befahrbar sein. Zugleich soll sie aber zu einer Wasserkraftstraße ausgearbeitet werden. Sie wird, zusammen mit der oberen Donau zwischen Kelheim und Ulm, 40 Kraftwerke mit 400 000 PS (2½ Milliarden Kilowattstunden) erhalten, die der deutschen Volkswirtschaft jährlich 3 Millionen Tonnen Kohlen ersparen werden. Für den Bau sind drei Abschnitte in Aussicht genommen worden: Aschaffenburg-Würzburg und Passau-Regensburg, dann der Ausbau bis Nürnberg mit dem sogenannten Lechzubringer und endlich die Verbindungsstrecke Nürnberg-Donau. Für die Durchführung dieser Riesenarbeiten ist ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen in Form einer Aktiengesellschaft mit staatlicher Beteiligung vorgesehen. Für den ersten Bauabschnitt sind mindestens 1600 Millionen Mark erforderlich, von denen das Reich 45 % und Bayern 26 % aufbringen, während der Rest von 29 % von den Gemeinden und dem Privatkapital beschafft wird.

Die Finanzierung des Neckarkanals soll durch eine Aktiengesellschaft gesichert werden. Das Aktienkapital wird zunächst nur 350 Mill. Mark betragen, kann aber beim Fortschreiten der Arbeiten verdoppelt werden. Außerdem werden Obligationen für eine Milliarde Mark ausgegeben. Das Reich beteiligt sich an dem Aktienkapital mit 160 Millionen, Württemberg mit 80, Hessen mit 2,5, Baden mit 17,5 Millionen, den Rest von 20 Millionen sollen die Gemeinden und Private aufbringen. Die Zinsengarantie für die Obligationen übernimmt das Reich. Die Gesamtkosten des Kanals sind auf 1½ Milliarden Mark veranschlagt worden. Die Kanalstrecke Mannheim-Heidelberg wird zunächst in Angriff genommen, ebenso die Schaffung von Kraftstufen, deren Ausbeutung der Gesellschaft Einnahmen bringen soll.

Zum Schluß dieser Übersicht über den Stand des deutschen Eisenbahnwesens muß noch einer Bewegung gedacht werden, die in den letzten Monaten die öffentliche Meinung, die Presse und die Verwaltung selbst beschäftigt und zu Erörterungen von fast leidenschaftlicher Schärfe geführt hat, nämlich des Kampfes um die „Entstaatlichung der Reichsbahnen“. Der Gedanke einer Abkehr vom Staatsbahnsystem ist auch in Deutschland nicht neu, er hat immer Anhänger gehabt; von Zeit zu Zeit wird er in der Tagespresse und der Fachliteratur wieder aufgegriffen und gipfelt teils in dem Vorschlag eines wirklichen Verkaufs oder einer Verpachtung der Staatsbahnen an Privatunternehmer, teils in der Anregung der Einführung kaufmännischer Grundsätze in die Geschäftsgebarung des Eisenbahnbetriebs oder der Schaffung eines gemischtwirtschaftlichen Systems. In den letzten Wochen ist anläßlich der Verhandlungen über eine Kredithilfe der Industrie die Forderung der „Privatisierung“ der Reichsbahnen mit einem bisher noch unerreichten Nachdruck erhoben worden; sie wurde in der Presse und in öffentlichen Versammlungen erörtert. Vielfach hatte man den Eindruck, daß die Parteinahme für und wider nicht bloß von sachlichen Gesichtspunkten geleitet war und daß reichlich viel mit Schlagwörtern gearbeitet wurde. Will man vorurteilsfrei zu dieser Lebensfrage der deutschen Eisenbahnen Stellung nehmen, so wird man vor allem prüfen müssen, erstens, ob anzunehmen ist, daß ein Privatunternehmen ohne Schädigung der Volksinteressen in der Lage sein würde, erheblich günstigere Ergebnisse zu erzielen, und zweitens, ob nicht auch der Staatsbetrieb in den Stand gesetzt werden kann, sich aus eigener Kraft aus der heutigen Notlage herauszuringen.

Es ist unbestreitbar, daß die deutschen Eisenbahnen als Privatunternehmen ohne Schwierigkeiten gute oder doch wesentlich bessere finanzielle Ergebnisse erzielen könnten als der Staatsbetrieb, wenn sie von allen Schranken befreit wür-

den, die diesem aus sozial- oder wirtschaftspolitischen Gründen gezogen worden sind, wenn sie z. B. den Betrieb von unrentablen Strecken und Zügen einstellen, ihre Tarife lediglich nach eigensüchtigen Gesichtspunkten willkürlich bemessen könnten und an keine Vorschriften über Besoldung, Ausnutzung, Entlassung, Pensionierung des Personals gebunden wären. Dieser Zustand schrankenloser Entschlußfreiheit, der nicht einmal bei anderen Privatunternehmungen herrscht, könnte aber für die deutschen Eisenbahnen nicht in Frage kommen; teils stehen gesetzliche Vorschriften (Achtstundentag), teils wohlerworbene Rechte (des bereits angestellten Personals) entgegen, teils würde in den Überlassungsverträgen dafür gesorgt werden, daß die Werte, die durch alle diese einengenden Vorschriften geschaffen worden sind oder wenigstens geschaffen werden sollten, nicht zerstört werden. Wenn aber der Privatunternehmer diese gewaltigen Einschränkungen und Belastungen seiner Erwerbspolitik weiter mitschleppen muß, dann bleiben ihm recht wenige Gebiete übrig, auf denen er seine kaufmännischen Gesichtspunkte mit finanziellem Erfolge betätigen kann; es könnten vielleicht praktische Vereinfachungen im Etats- und Buchungswesen, größere Selbständigkeit der leitenden Persönlichkeiten und daher Befreiung ihrer Entschlußfähigkeit von parlamentarischen und anderen in der Zuständigkeit der Reichsressorts begründeten, zeitraubenden Mitwirkungen, größere Freiheit im Beschaffungswesen in Frage kommen — lauter Vorteile, die auch die Reichseisenbahnverwaltung erreichen könnte und sicher auch erreichen wird, wenn das geplante Reichsfinanzgesetz zustande kommt, und wenn die zur Mitwirkung an den Organisationsfragen berufenen, aus den besten und fachkundigsten Männern zusammengesetzten Körperschaften und Ausschüsse sowie der anscheinend in Aussicht genommene Verwaltungsrat ganze Arbeit machen. Der vielleicht bestechendste Gesichtspunkt, der gegen das Staatsbahnsystem geltend gemacht werden kann, ist der, daß dieses System zu seiner vollen günstigen Auswirkung einer Voraussetzung nicht entraten kann, nämlich einer straffen, sozusagen militärischen Disziplin, eines unerschütterlichen Pflichtbewußtseins seines Personals, und daß seit der Revolutionszeit diese Voraussetzungen bei einem Teil des Eisenbahnerheeres nicht mehr zutreffen. So bedauerlich diese Feststellung auch ist, sie könnte nur dann entscheidend sein, wenn es mit der Disziplin bei der Industrie, wo sie auch nicht entbehrt werden kann, besser stünde. Das ist aber nicht der Fall. Der die Arbeiterbewegung beherrschende Leitgrundsatz „besser leben und weniger arbeiten als früher" treibt bei der Industrie noch viel reichere Blüten als in den Staatsbetrieben, nur werden Forderungen dort leichter bewilligt, weil die finanziellen Folgen ohne eigenen Schaden auf die Kundschaft abgewälzt werden können. Im Bergbau beträgt z. B. die Durchschnittsleistung des einzelnen Mannes etwa 60 % der Friedensleistung, sie ist also nicht größer als bei der Eisenbahn. Außerdem machen sich auch bei den Staatsbahnangestellten Anzeichen für eine allmähliche Rückkehr zu den alten Grundsätzen des Pflichteifers und der Pflichttreue unter Zurückstellung persönlicher Vorteile bemerkbar.

Alle diese Erwägungen zeigen, daß zu dem so umstürzenden Mittel der Entstaatlichung erst gegriffen werden sollte, wenn alle anderen versagen. Das scheint auch die Ansicht fast aller maßgebenden Persönlichkeiten zu sein. Der Reichsverkehrsminister ist ohne vorgefaßte Meinung an die Prüfung herangetreten. In einer langen Aussprache, zu der die Leiter der Zentralstellen, der Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen sowie die bereits aus dem Eisenbahndienst ausgeschiedenen früheren leitenden Persönlichkeiten des deutschen Eisenbahnwesens zugezogen worden sind, hat er alle Seiten der Frage gründlich erörtern lassen. Der Reichswirtschaftsrat, der Sozialisierungsausschuß u. a. m. sind gehört worden; überall das gleiche Ergebnis: Ablehnung der Entstaatlichung aber Vereinfachung und Verbesserung der Verwaltung. Auch Exzellenz von Breitenbach, aus dessen früheren Äußerungen man eine gewisse Neigung zur Entstaatlichung herauszulesen meinte, hat sich angeschlossen. Der Reichsverkehrsminister will es mit der Verbesserung und Vereinfachung der Verwaltung ernst nehmen. Zahlreiche Stellen arbeiten an dem vielseitigen Programm. Aus Eisenbahnfachmännern setzen sich zwei Ausschüsse zusammen, die im verflossenen Herbst zum ersten Male zusammengetreten sind und die eigentliche Behördenorganisation zum Ziele ihrer Beratungen zu machen haben. Der eine Ausschuß, aus 12 administrativen und drei technischen Eisenbahnbeamten zusammengesetzt, tagt unter Vorsitz des früheren Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin, späteren Staatssekretärs des Reichspostamts, Exzellenz Rüdlin, und beschäftigt sich mit der Organisation der Zentral- und Direktionsinstanz, während der zweite, aus fünf Eisenbahntechnikern und vier Eisenbahnverwaltungsbeamten zusammengesetzte Ausschuß, unter dem Vorsitz des früheren Eisenbahndirektionspräsidenten von Schaewen, die Gliederung der nachgeordneten Behörden behandelt. Der im August 1920 gebildete Sachverständigenbeirat, dem vier Arbeitnehmervertreter, vier Arbeitgebervertreter und Angehörige der sonstigen Gruppen des Reichswirtschaftsrates und endlich 10 vom Reichsverkehrsminister berufene Mitglieder angehören, hat sich gleichfalls mit Organisationsfragen befaßt. Er wird von dem Staatssekretär Stieler geleitet und hat 3 Ausschüsse zur Bearbeitung der einzelnen Wirtschaftsgebiete gebildet: Den Tarifausschuß (unter Vorsitz des Ministerialdirektors Pape), den Wirtschaftsausschuß (Ministerialdirektor Holtze) und den Werkstättenausschuß (Ministerialdirektor Anger). Im Zentralamt ist mit Erlaß vom 21. April ein Finanzausschuß zur Ausarbeitung neuer, vereinfachter Vorschriften für das Buchungs- und Kassenwesen eingesetzt. Schließlich ist unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Kumbier ein Organisationsausschuß zur Prüfung der Möglichkeit von Vereinfachungen im Betriebswesen eingesetzt worden. Hiernach wird man zugeben müssen, daß, wenn keine zufriedenstellende Lösung dieses Programms gefunden wird, dies jedenfalls nicht an einem Mangel an mitwirkenden Körperschaften und Berufskreisen liegen kann.

Die von der Reichseisenbahnverwaltung und den zu ihrer Unterstützung bestellten Ausschüssen bisher gepflogenen Erörterungen haben sich schon zu einzelnen Vorschlägen verdichtet, an deren Durchführung tatkräftig herangetreten werden soll. Dahin gehören die schon erwähnte Einbringung eines Arbeitszeitgesetzes und die Schaffung eines Verwaltungsrates, der sich aus Mitgliedern des Reichstages, des Reichsrates, des Reichswirtschaftsrates, aus Vertretern des Personals und aus Sachverständigen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft und des Eisenbahnwesens zusammensetzt; er soll in alle Rechte eintreten, die bisher der Reichstag besaß, und ähnlich wie die Aufsichtsräte der Aktiengesellschaften die stete Überwachung der Wirtschaftsgebarung der Reichseisenbahnen führen. Die Bildung dieses neuen Organs in der jetzt anscheinend in Aussicht genommenen Form ist bereits vor $^5/_4$ Jahren von einem der Schöpfer der preußisch-hessischen Verwaltungsorganisation von 1895, Exzellenz Hoff, in seinem in Nr. 78/1920 unserer Zeitung erschienenen Aufsatz „Reichseisenbahnaufsichtsrat" angeregt worden. Wenn die richtigen Männer aus den führenden Kreisen des deutschen Wirtschaftslebens dieser Körperschaft angehören, so wird sich dort am besten Gelegenheit bieten, die privatwirtschaftlichen Grundsätze, so weit sie für ein so großes einheitliches Unternehmen überhaupt passen, einzuführen. Die bisher in der Presse überreichlich gemachten Vorschläge bewegten sich vielfach an der Oberfläche und ließen eine gründliche Kenntnis der Eigenart des Eisenbahnbetriebes vermissen. Erst wenn die Aufsichtsratsmitglieder diese Kenntnisse erworben haben und dadurch in die Lage kommen, die Folgen einer Übertragung kaufmännischen Geschäftsgebarens auf das Eisenbahnwesen sachverständig zu überblicken, werden sich die erfreulichen Folgen des Zusammenwirkens von Eisenbahnfachleuten und Männern des freien Wirtschaftslebens zeigen.

Das von dem Reichsverkehrsminister angekündigte Reichs-

finanzgesetz wird die Loslösung der Eisenbahn von den gesetzlichen Körperschaften und dem Finanzministerium und von ihrer Mitwirkung bei der Aufstellung des Etats, der Abnahme der Rechnungen und der Tarifbildung vorsehen. Ferner soll das Reichsfinanzgesetz eine schärfere Abgrenzung zwischen werbenden und nichtwerbenden Ausgaben (dem ordentlichen und außerordentlichen Haushalt) vornehmen und Vorschriften über die Bildung eines Rücklagefonds und über die Regelung des Zinsen- und Tilgungsdienstes enthalten. Diese Loslösung der Eisenbahnen von dem allgemeinen Reichsetat bedeutet für sie einen Zwang, sich finanziell selbst zu erhalten, da sie künftig auf Reichszuschüsse nicht mehr werden rechnen können. Sie werden also genötigt sein, neu auftretende Ausgabensteigerungen alsbald durch Tariferhöhungen auszugleichen; andererseits aber werden Überschüsse der Reichseisenbahnen nicht mehr in die Reichskasse abzuführen sein, sondern zur Tilgung des Anlagekapitals, zur Bildung von Rücklagefonds und zur Bestreitung neuer werbender Anlagen verwendet werden können.

Zur Besserung der Eisenbahnfinanzen wird auch die Aufhebung der noch geltenden Demobilisationsvorschriften beitragen. Der erzwungenen Beschäftigung Erwerbsloser über den Betriebsbedarf hinaus muß unbedingt ein Ende gemacht werden. Mit der Herabminderung des Personalüberflusses ist schon dadurch begonnen worden, daß den Eisenbahndirektionen untersagt worden ist, für das durch natürlichen Abgang ausscheidende Personal mehr als ein Drittel der Kopfzahl wieder einzustellen. Der Materialverbrauch soll auf das äußerste eingeschränkt werden. Die Hebung der Leistungsfähigkeit der Werkstätten wird, wie oben schon ausführlicher dargelegt ist, mit allen Mitteln gefördert. Das Gedingeverfahren wird ausgebaut, den Grundsätzen des Taylorsystems wird weitgehende Beachtung geschenkt, die kostspieligen Reparaturen von Fahrzeugen durch die Privatindustrie sollen abgebaut, bei Bauaufträgen soll versucht werden, die unwirtschaftlichen sogenannten Kolonialverträge zu verlassen.

Alle diese Vorschläge eröffnen eine Fülle von neuen und fruchtbaren Aufgaben, die, richtig durchgeführt, eine große Verbesserung der Wirtschaftlichkeit unserer Reichseisenbahnen sichern werden. Wenn sie vielleicht auch für sich allein noch nicht genügen werden, um aus dem heutigen Zuschußunternehmen einen so gewinnbringenden Betrieb zu machen, wie es das „Rückgrat der preußischen Finanzen“ im Frieden war, so liegt dies an den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen, unter denen auch die Eisenbahnunternehmungen der meisten übrigen Länder, Staats- wie Privatbahnen, in gleicher Weise leiden. Sie bieten aber jedenfalls mindestens ebensoviel Gewähr für eine Gesundung unseres Eisenbahnwesens, wie ein Privatbetrieb, der naturgemäß den Interessen der Allgemeinheit nicht in gleichem Maße zu dienen geeignet wäre, und dessen Einführung alle politischen und idealen Errungenschaften mit einem Schlage vernichten würde, die durch die Einigung aller deutschen Staatsbahnen zu einem einheitlichen deutschen Reichsbahnnetz erzielt werden sollten. Das beginnende Jahr wird, wenn nicht alle, so doch einen großen Teil dieser Gesundungsvorschläge verwirklichen und dadurch die Grundlage für die von den zahlreichen mitwirkenden Stellen jetzt bearbeitete, endgültige Neuorganisation der Reichseisenbahn schaffen. Der erste Teil des Wiederaufbauprogramms, das sich die Leiter unseres Eisenbahnwesens gesetzt haben, die Wiederherstellung der Eisenbahnanlagen und des Betriebsmittelparks, der Pünktlichkeit, Sicherheit und Reichhaltigkeit des Betriebes, ist, wie man mit Genugtuung feststellen kann, so gut wie durchgeführt. Möchte der zweite Teil, die Neugestaltung und Verbesserung der inneren Verwaltung und die Gesundung der Eisenbahnfinanzen im neuen Jahr seiner Verwirklichung näher gebracht werden!

(Schluß folgt.)

Die Enteignung für Reichseisenbahnen in Preußen

Von Prof. Dr.-Ing. **Blum.**

Unter obiger Überschrift erörtert (Nr. 44 d. Ztg.) Herr Wirklicher Geheimer Rat Fritsch die Änderungen, die durch den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich im Enteignungswesen in Preußen eingetreten sind. Was Exzellenz Fritsch über die Enteignung ausführt, sei als richtig angenommen; er behandelt aber auch die Planfeststellung (die ja mit der Enteignung in engster Verbindung steht), und kommt zu dem Ergebnis, daß das Recht der vorläufigen Planfeststellung und die endgültige Entscheidung über den Planfeststellungsbeschluß auf den Reichsverkehrsminister übergegangen sei. Dieser Ansicht muß widersprochen werden.

Exzellenz Fritsch stützt sich bei seinen Ausführungen auf:

1. Art. 90 der Reichsverfassung, der bestimmt:

„Mit dem Übergang der Eisenbahnen übernimmt das Reich die Enteignungsbefugnis und die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen“.

2. den § 12 des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, der bestimmt:

„Den Reichseisenbahnbehörden stehen alle Befugnisse öffentlich-rechtlicher Art zu, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder zugestanden haben.“

Exzellenz Fritsch entwickelt seine ganzen Gedankengänge aus der Enteignung heraus und schließt von ihr allgemein auf die Planfeststellung. Planfeststellung ist aber auch nötig ohne Enteignung, denn die Entwürfe zu Eisenbahnen müssen landespolizeilich geprüft und müssen festgestellt werden, nicht weil vielleicht auch Enteignungen in Betracht kommen können, sondern weil sie auf den Städtebau, das Siedlungswesen, die Vorflut usw. einwirken, und diese Einwirkungen bilden meistens bei den Auseinandersetzungen zwischen Gemeinden und Eisenbahn die heißestumstrittenen Fragen. Ob nämlich irgendein Grundstück enteignet oder belastet wird oder irgendeine Wirtschaftserschwernis entsteht, das ist für die Allgemeinheit meist belanglos und kann wohl immer mit Geld wieder gutgemacht werden. Daß aber ein städtebaulich verfehlter Eisenbahnentwurf die ganze Entwicklung einer Stadt und ihrer Umgebung, die gesunde Weiterbildung der Straßen und der Kleinbahnen, die schönheitlichen Momente, die sozial notwendige Anlage von Freiflächen, kurzum das gesamte Siedlungswesen und damit die seelische und körperliche Ertüchtigung der städtischen Bevölkerung aufs schwerste gefährden kann, das ist die Hauptsache, und das hat mit Enteignung und allem, was für sie Voraussetzung ist oder sich aus ihr ergibt, nichts zu tun.

Und die Fragen, die hierbei gemeistert werden müssen, sind viel wichtiger und verwickelter, als daß man auf sie ein Rechtsverfahren anwenden könnte, das von dem Gedanken beherrscht wird, daß die Eisenbahnanlage den Vorrang vor allen in Mitleidenschaft gezogenen Anlagen beanspruche, daß die Eisenbahn die Belange der Allgemeinheit vertrete, und daß sich die „Privat“-Belange ihr daher unterordnen müßten. Bei Eisenbahnanlagen innerhalb städtischen Gebiets ist die Eisenbahn nichts anderes als eines der vielen Glieder, die den „Städtebau“ ausmachen. Es ist also undenkbar, einer Stelle, die nur die Belange der Eisenbahn (und einiger anderer, aber nicht aller Verkehrsmittel) vertritt, die endgültige Entscheidung über städtebauliche Gesamtfragen zuzuweisen.

Das ist um so weniger möglich, als im Reichsverkehrsministerium die entsprechenden Berufe überhaupt nicht vertreten sind und auch nicht beschafft werden können, denn Städtebauer oder Straßenbahner usw. von Ruf werden nicht eine Stellung annehmen, in der sie nicht schöpferisch und verantwortlich schaffend, sondern nur schlichtend, ausgleichend und vermittelnd tätig sein können, und in der sie doch stets letzten Endes einen Laien als entscheidenden Vorgesetzten über sich haben. Der bisherige höchst unerquickliche Zustand langwieriger Kämpfe würde also verewigt werden; das können wir uns

aber ebenso sehr wegen unserer Verarmung wie wegen der Wichtigkeit der gesamten Siedlungsfragen nicht leisten. Außerdem sind letztere zwar nicht in allen, aber in den hier maßgebenden Beziehungen nicht Reichs- sondern Ländersache. Soll sich nun die zuständige oberste Landesbehörde damit abfinden, daß der Reichsverkehrsminister in einer Angelegenheit — noch dazu in eigener Sache! — endgültig entscheidet, die in ihrem Gesamtumfang Landessache und nur in einem Teilgebiet Reichssache ist?

Aber das ist gar nicht der Wille der Gesetze. Art. 90 der Reichsverfassung besagt: „Das Reich übernimmt . . . die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen", und § 12 des Staatsvertrags besagt: „Den Reichseisenbahnbehörden stehen alle Befugnisse . . . zu, die bisher den Eisenbahnbehörden zugestanden haben."

Es handelt sich aber nicht um das „Eisenbahnwesen", sondern jedesmal um eine Gesamtfrage des Städtebaus, des Siedlungswesens, der Wasserverhältnisse usw., und jedesmal bildet die Eisenbahnfrage nur einen Teil der Gesamtfrage, und in dieser Beziehung haben die „Eisenbahnbehörden" Preußens (und wohl aller Bundesstaaten mit eigenem Eisenbahnbesitz) bisher überhaupt keine Befugnisse gehabt. Die „Eisenbahnbehörden" waren nämlich die Eisenbahndirektionen und der „Eisenbahnminister"; die Direktionen hatten die Belange der Eisenbahn als „Partei" vor der zuständigen Behörde, nämlich dem Regierungspräsidenten, zu vertreten, und bei der „Prüfung" war man auf gütliche Einigung angewiesen; war diese nicht zu erzielen, so ging die „Befugnis" der Entscheidung nicht an den Eisenbahnminister", sondern an den „Minister der öffentlichen Arbeiten", und im Ministerium wurde die Angelegenheit nicht nur von den Eisenbahnabteilungen, sondern auch von der Abteilung bearbeitet, die mit dem Eisenbahnwesen grade nichts zu tun hatte. Daß der Minister der öffentlichen Arbeiten gleichzeitig (in „Personalunion") Eisenbahnminister war, mag die Rechtslage etwas trüben, kann sie aber nicht ändern. Maßgebend ist, daß die wirklich höchste Instanz, nämlich das preußische Volk, die Entscheidung durch den „Eisenbahnminister" in eigener Sache nicht gewollt und ihm daher nie eine solche Befugnis übertragen hat; vielmehr stand, so lange wir Privatbahnen hatten, der entsprechende Minister als höchste staatliche Stelle über den Parteien, und nachdem wir zum Staatsbahnbetrieb übergegangen waren, entschied der Minister der öffentlichen Arbeiten, aber nicht, weil er zufällig auch „Generaldirektor" der Staatsbahnen war, sondern weil er preußischer Staatsminister war. Das ist von ihm selber in dem Erlaß vom 7. Februar 1914 ausdrücklich betont worden. Dieser Erlaß sollte aber nur gewissen Mißständen vorbeugen, die sich anscheinend dadurch eingeschlichen hatten, daß die Eisenbahndirektionen vielleicht stellenweise zu sehr auf die „Personalunion" zwischen Arbeits- und Eisenbahnminister gebaut hatten. Das preußische Volk aber war durch diesen Erlaß nicht beruhigt worden; es hat vielmehr die Vorlage eines Gesetzes verlangt, durch das eine wirklich unparteiische höchste Instanz (Kollegium der Minister des Innern, der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten) geschaffen werden sollte. Das Gesetz ist nur durch den Kriegsausbruch nicht verabschiedet worden; — übrigens haben bei den Beratungen grade die Kommissare des Eisenbahnministers immer wieder betont, daß in diesen Fragen der angebliche „Eisenbahnminister" ja gar nicht Eisenbahn-, sondern preußischer Staatsminister ist.

Es ist also meiner Ansicht nach undenkbar, daß man den klaren Willen des preußischen Volkes beugt, indem man einem allerdings weit verbreiteten, aber tatsächlich unrichtigen Sprachgebrauch, nämlich die Abkürzung der Bezeichnung „Minister der öffentlichen Arbeiten" in „Eisenbahnminister", entsprechend anwendet. Daß diese ganzen Bestimmungen ohne genaueste Erläuterung in Kraft treten konnten, ist nur auf die Schnelligkeit zurückzuführen, mit der gegenwärtig die Gesetzmaschine arbeiten muß. Schleunigste Klärung ist dringend geboten; es müssen dabei aber auch die Vertreter der anderen Belange (Städtebau, Siedlungswesen, Landeskultur, Kleinbahnen usw.) gehört werden.

Man könnte gegen mich den Vorwurf erheben, daß ich hier als „Eisenbahner" gegen die Eisenbahn Stellung nähme. Diesen Vorwurf müßte ich als einseitig und unrichtig zurückweisen; ich möchte daher zusammenfassend betonen:

In allen Fragen der Vorbereitung von Entwürfen und der Enteignung soll man dem Reichsverkehrsminister (und den entsprechenden anderen Behörden) möglichst viel Macht geben; man soll hier vor allem dafür sorgen, daß die ganzen Verfahren beschleunigt und vereinfacht werden, indem man sie von den Schlacken formaler Zutaten befreit.

In allen Fragen der Planfeststellung darf aber von keiner Stelle „in eigener Sache" entschieden werden. Hierfür müssen vielmehr unabhängige Instanzen geschaffen werden, die wirklich über den Parteien stehen. Ich könnte mir z. B. denken, daß man in Preußen für jede Provinz, in den übrigen „Ländern" für jedes Land eine Stelle schafft, an die die Berufung geht, wenn sich die Parteien (z. B. Stadt und Eisenbahndirektion) vor dem Regierungspräsidenten nicht einigen, und daß eine Oberste Reichsinstanz endgültig entscheidet. Die betreffenden Stellen müßten mit Vertretern der verschiedenen Berufe besetzt sein und müßten das Recht haben, von Fall zu Fall besonders geeignete Fachleute als Beisitzer heranzuziehen.

Ich warne aber dringend vor einer Auslegung der Bestimmungen im Sinne von Exzellenz Fritsch. Das würde nur so lange dauern, bis die Städte und andere Körperschaften verspüren würden, was hier angeblich Gesetz geworden ist, und dann würde eine Revision einsetzen, die dem Eisenbahnwesen sicher nicht zum Heil gereichen würde.

* *

Der Verfasser des Aufsatzes in Nr. 44 d. Ztg., Exzellenz Fritsch, hat um Aufnahme nachstehender Gegenäußerung ersucht:

Die Schriftleitung hat mir vorstehende Ausführungen zur Äußerung mitgeteilt. Herr Prof. Dr.-Ing. Blum beanstandet meine juristischen Darlegungen über Fragen, über die ich mich in meinem Artikel nicht eingehender ausgesprochen hatte, weil mir keine Zweifel zu bestehen schienen. Ich hole das Unterlassene hiermit nach.

Es handelt sich um eine Eisenbahnangelegenheit, nämlich um die Feststellung der Pläne für Eisenbahnanlagen, nicht von Stadtbebauungs-, Besiedelungs- oder sonstigen Plänen. Die in § 4 des Eisenbahngesetzes dem Staate vorbehaltene Feststellung der Eisenbahn-Baupläne, die sog. vorläufige Planfeststellung, gehört zu den staatlichen Hoheitsrechten, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen. Folglich ist sie für Reichsbahnbauten nach Art. 90 der Reichsverfassung auf das Reich übergegangen, und zwar mit den Rechtswirkungen, mit denen sie in Preußen ausgestattet ist, d. h. die Machtvollkommenheit der Behörde, die zur Feststellung berufen ist, erstreckt sich auf den ganzen Inhalt dieser Feststellung, auch wenn sie Entscheidungen in sich schließt, zu denen sonst andere Behörden zuständig sein würden. Ob eine Enteignung nachfolgt oder nicht, ist dabei rechtlich bedeutungslos.

Was die behördliche Zuständigkeit anlangt, so ist in Preußen zur vorläufigen Feststellung der Eisenbahnbaupläne stets und ausschließlich der Minister berufen gewesen, zu dessen Geschäftsbereich das Eisenbahnwesen gehörte. In diesem Zusammenhange möchte ich mit einigen Worten auf die von Herrn Professor Blum gestreiften Verhandlungen des Landtags eingehen, die sich an den 1909 im Abgeordnetenhause eingebrachten Antrag Brandenstein knüpften. Hierbei hat die Staatsregierung dem Abgeordnetenhause zweimal Gesetzentwürfe vorgelegt, welche den in beiden Kammern geäußerten Wünschen entgegenkamen, aber schon bei deren Begründung und nachher in den Verhandlungen nachdrücklich betont, daß „die Feststellung der Eisenbahnpläne der bisher berufenen Ministerialinstanz als der Stelle verbleiben muß, die allein in der Lage ist, alle technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Gesichtspunkte zu übersehen und miteinander in Einklang zu bringen" (Wortlaut der Begründung des 1. Entwurfs, Abgeordnetenhaus 1911, Drucksache 205, S. 6). Das Abgeordnetenhaus nahm aber an beiden Entwürfen Änderungen vor, in denen die Staatsregierung eine Gefährdung jener ihrer Auffassung erblickte. Als das Abgeordnetenhaus nicht nachgab, zog die Regierung Anfang Mai 1913 ihre zweite Vorlage (die erste war durch Sessionsschluß unter den Tisch gefallen) zurück. Damit, also 1¼ Jahr vor Ausbruch des Weltkrieges, war (nach Ausweis der Register zu den Landtagsverhandlungen) die Sache parlamentarisch erledigt. Unter dem 7. Februar 1914 (Eis.-Verord.-Bl. Nr. 6) veröffentlichte sodann der Minister der öffentlichen Arbeiten zwei Erlasse, in denen er den ausgesprochenen Wünschen soweit Rechnung trug, wie es ihm ohne Änderung der Gesetzesvorschriften angängig erschien. Nachrichtlich füge ich noch hinzu, daß § 385 des im April 1913 verkündeten Wassergesetzes die dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach § 4 des Eisenbahn-Gesetzes zustehenden Befugnisse ausdrücklich aufrecht erhielt.

Im Reiche ist eine ausdrückliche Bestimmung darüber, wer das jetzt auf das Reich übergegangene Planfeststellungsrecht auszuüben hat, meines Wissens bisher nicht ergangen. Sie scheint mir aber auch gar nicht nötig. Denn nach Art. 56 der Reichsverfassung leitet jeder Reichsminister den ihm anvertrauten Geschäftszweig selbständig, die Feststellung von Eisenbahnbauplänen ist eine Eisenbahnangelegenheit, und Eisenbahnangelegenheiten gehören zu den Geschäftszweigen, die dem Reichsverkehrsminister anvertraut sind. Damit ergibt sich eine Regelung, die sich zugleich als die naturgemäße Fortentwicklung der bisherigen Einrichtung darstellt. Mit dem Übergange des im Eisen-

bahngesetz § 4 behandelten preußischen Hoheitsrechts auf das Reich ist die Zuständigkeit zu seiner Geltendmachung von dem preußischen Minister, zu dessen Geschäftsbereiche das Eisenbahnwesen gehörte, auf den Reichsminister für das Eisenbahnwesen übergegangen. In diesem Sinne halte ich meine von Herrn Professor Blum bekämpfte Heranziehung des § 12 des Staatsvertrages aufrecht.

Auf alle Fälle aber führt für die unter das Etatsgesetz vom 26. März 1921 fallenden Bahnbauten des Reichs in Preußen — und nur diese hat mein Artikel in Nr. 44 d. Ztg. zum Gegenstande — eine weitere Erwägung meines Erachtens mit Notwendigkeit zu dem gleichen Ergebnis: Der in meinem Artikel abgedruckte § 17 dieses Gesetzes weist für den Fall, daß wegen solcher Bauten eine Enteignung stattfindet, die endgültige Entscheidung über den Umfang der Enteignung, d. h. die endgültige Planfeststellung im Sinne des Enteignungsgesetzes ausdrücklich und vorbehaltlos dem Reichsverkehrsminister zu. Da also dieser Minister nicht an die vorläufige Planfeststellung gebunden ist, so hätte es keinen Sinn, letztere einer „unparteiischen", d. h. zum Reichsbahnbetrieb in keiner Beziehung stehenden Stelle zu übertragen und mit den weitestgehenden Garantien auszustatten. Denn der Reichsverkehrsminister hat ja das letzte Wort und wäre rechtlich nicht behindert, die schönste „vorläufige" Planfeststellung als schätzbares Material zu den Akten zu nehmen. Offenbar ist der Gesetzgeber — wie bisher wohl die allgemeine Meinung (vgl. Sarter, Die Reichseisenbahnen, S. 48) — von der Voraussetzung ausgegangen, daß mindestens im Enteignungsfalle auch die vorläufige Planfeststellung, dem bisherigen Rechte entsprechend, zur Zuständigkeit des Reichsverkehrsministeriums gehört. Die Zuständigkeit für sie aber davon abhängig zu machen, ob Enteignung nachfolgt oder nicht, ist schon deshalb nicht möglich, weil zur Zeit der vorläufigen Feststellung keine Sicherheit darüber zu bestehen braucht, ob es zur Enteignung kommt. Von dem Gesichtspunkt aus, von dem mein Herr Gegner meine Ausführungen anficht, ist es auch völlig gleichgültig, ob die Enteignung nachfolgt oder nicht, den Ausschlag gibt vielmehr die Frage, ob durch den Eisenbahnbauplan wichtige Interessen, die außerhalb des Eisenbahnwesens stehen, in Mitleidenschaft gezogen werden. Ist das aber der Fall, so wird es regelmäßig nicht ohne Enteignung abgehen.

Hiernach geben mir die Ausführungen des Herrn Professor Blum keinen Anlaß, an meiner Auffassung des gegenwärtig bestehenden Rechts irgend etwas zu ändern. Da ich mir für meinen Artikel keine weitere Aufgabe als die Entwicklung dieses Rechts gestellt hatte, könnte ich schließen. Ich möchte aber noch ein kurzes Wort hinzufügen, um nicht den Eindruck aufkommen zu lassen, als läge mir nur daran, Paragraphos wohl einstudiert zu haben.

Von der Notwendigkeit, daß schwerwiegende Interessen, wie die des Städtebaus, der Besiedlung usw., wenn sie durch Eisenbahnpläne berührt werden, ausgiebig zu Worte kommen und nach aller Möglichkeit berücksichtigt werden, bin ich ebenso durchdrungen wie Herr Professor Blum. Aber nur für solche Fälle, nicht auch für die wahrscheinlich um ein vielfaches größere Zahl der Entwürfe, von denen jene „Belange" nicht getroffen werden, kann meines Erachtens das Bedürfnis einer anderen Regelung in Frage kommen. Ob dieses Bedürfnis besteht, oder ob die bisherigen, durch die Erlasse vom Februar 1914 verbesserten Bestimmungen zum Schutz jener Interessen ausreichen, hängt von dem Gebrauch ab, den der Reichsverkehrsminister von seinen Befugnissen macht. Der Reichsverkehrsminister ist ja aber kein unfaßbar hinter Wolken thronender Herrgott, er ist auch Reichsminister und dem Reichstage für sein Tun und Lassen verantwortlich. Außerdem verpflichtet ihn Art. 94 der Reichsverfassung und § 19 des Staatsvertrags dazu, vor seiner Entscheidung den Landesregierungen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, und es wird deren Sache sein, die etwa gefährdeten öffentlichen Interessen mit dem nötigen Nachdrucke zu vertreten. Also möge das preußische Volk diese Sorge hinter die anderen, recht viel schwereren, die es jetzt bedrücken, einstweilen zurückstellen.

* *

Als Abschluß dieser Erörterung lassen wir die nachstehende Schlußbemerkung des Professors Dr. Blum folgen:

Vorstehende Ausführungen kann ich nicht unwidersprochen lassen. Einem Wunsch der Schriftleitung entsprechend fasse ich mich aber so kurz wie irgend möglich:

1. Es ist meiner Ansicht nach nicht zulässig, aus der Enteignung irgend etwas Allgemeingültiges für die Planfeststellung abzuleiten; denn die Planfeststellung ist das Allgemeine und das stets Notwendige, die Enteignung aber ist das Besondere und nur gelegentlich Notwendige.
2. Die Planfeststellung ist nur dann eine „Eisenbahn"-angelegenheit, wenn dabei in keiner Weise in andere Verhältnisse (Wege, Vorflut, Städtebau usw.) eingegriffen wird; ist dies aber der Fall, dann handelt es sich um eine Allgemeinangelegenheit, von der die Eisenbahnfrage nur einen Teil — wenn auch einen sehr wichtigen — bildet.
3. Für die endgültige Entscheidung bei der Planfeststellung war in Preußen nie eine Eisenbahnbehörde zuständig, sondern stets die allgemeine Staats-Behörde, nämlich der Minister der öffentlichen Arbeiten (der nur fälschlich meist „Eisenbahnminister" genannt worden ist).
4. Der Antrag Brandenstein war vor dem Krieg nicht endgültig erledigt. Es kommt dabei nicht darauf an, was der Minister (die Regierung) veranlaßt hat, sondern auf den Willen des Landtags; dessen weiteres Vorgehen ist aber nur durch den Kriegsausbruch hintangehalten worden.

Sollen die Gepäckträger der Eisenbahnverwaltung Lohn kosten?

Von Eisenbahnoberinspektor **Otto Hoffmann**, Berlin.

Die Eisenbahnverkehrsordnung schreibt vor, daß auf Stationen, wo das Bedürfnis besteht, Gepäckträger zu bestellen sind, die das Reise- und Handgepäck innerhalb des Bahnhofsbereichs nach den von den Reisenden bezeichneten Stellen zu bringen haben. An gleicher Stelle ist weiter gesagt, daß die Gepäckträger besondere Kleidung zu tragen und eine gedruckte Dienstanweisung nebst Gebührentarif stets mit sich zu führen haben.

Während die Eisenbahnverkehrsordnung somit deutlich vorschreibt, daß die Reisenden die Träger selbst zu entlöhnen haben, werden in Wirklichkeit die Gepäckträger gerade seit dem Umsturz in den meisten Bezirken auch noch von der Verwaltung fast voll gelöhnt. Allerdings muß hierbei gesagt werden, daß Gepäckträger, die lediglich den Anreicherdienst verrichten, nur an einzelnen Orten bestehen, wo dieser Dienstzweig an Unternehmer verpachtet ist. Die Regel bildet, daß die betreffenden Bediensteten als Träger und Gepäckarbeiter gleichzeitig beschäftigt werden. Sie erhalten nach dem Reichslohntarif § 19 den gleichen Lohn wie die Güterbodenarbeiter, auf den die von den Reisenden unmittelbar eingenommenen Gebühren angerechnet werden. Für diese Anrechnung kommen natürlich nur die Tarifgebühren in Betracht, während die Überzahlungen der Reisenden den Gepäckträgern verbleiben. Zur Feststellung der Höhe der Einnahmen aus dem Trägerdienst werden Zählungen gemäß § 19 des Reichslohntarifs veranstaltet. Ob die Ergebnisse der Zählungen als einwandfreies Material zu verwerten sind, will ich dahingestellt lassen. Nachgewiesen ist, daß an einzelnen Stellen überhaupt kein Träger zu den sonst von ihnen besonders belagerten Zügen an den Zähltagen erschienen war. Es wird daher wohl eine andere Art der Feststellung des Lohnzuschusses Platz greifen und andererseits auch überall der Trägertarif dem heutigen Geldwert angepaßt werden müssen.

Bei allen Festsetzungen der Trägertarife war der jeweilige Marktpreis für Handarbeit nicht in Betracht gezogen worden. Im Gegenteil hatten die Gepäckträger es überall durchgesetzt, daß die amtlich festgesetzten Trägergebühren niedrig gehalten waren, obwohl die Handarbeit und darunter besonders die bessere Handarbeit, wie es der Trägerdienst ist, nach dem Kriege eine verhältnismäßig bessere Bewertung erfahren hat als früher. Diesem Umstande ist nach meinen Feststellungen bisher nur selten Rechnung getragen worden. In den meisten Bezirken bewegen sich die Grundgebühren der Gepäckträger zwischen 40 ₰ und 1 ℳ. Derartig niedrige Tarife der Gepäckträger ergeben zum Schaden der Verwaltung niedrige Lohnabzüge und somit hohe Lohnzuschüsse. Das reisende Publikum entlöhnt die Gepäckträger, besonders bei niedrigen Sätzen, nur selten nach dem Tarif, sondern in der Regel nach der eigenen Bewertung der geleisteten Arbeit. Die Bezahlung fällt dann immer höher aus als der amtliche Tarif, so daß die Eisenbahnverwaltung dauernd geschädigt wird, weil der Berechnung für die Abzüge nur die amtlichen Tarifsätze und nicht die tatsächlich eingenommenen Gebühren zugrundegelegt werden können. Die vorher erwähnten niedrigen Tarifsätze können nicht als Entgelt für die geleistete

Arbeit angesehen werden, weil der Marktwert erheblich höher ist. In diesen Fällen zahlt die Eisenbahnverwaltung bei jeder Trägerarbeit zu, denn sie bekommt nicht den Betrag angerechnet, auf den der Träger nach dem Reichslohntarif Anspruch hat.

Im Bezirk Berlin sind zurzeit mit den Gepäckträgern die Gebührensätze nach folgenden Grundsätzen neu vereinbart und festgelegt worden. Der Tagelohn eines Gepäckträgers betrug im Jahre 1914 ungefähr 6 ℳ und die Grundgebühr des Trägertarifs 25 ₰, die Zuschläge je 10 ₰. Demgegenüber steht jetzt ein Tagelohn von 64 ℳ, so daß die Grundgebühr und die Zuschläge mindestens auf das Zehnfache zu erhöhen wären. 2 ℳ 50 ₰ Grundgebühr für 25 kg und Zuschläge von je einer Mark für je angefangene weitere 25 kg dürften bei dem heutigen Geldwert als regelrechter Entgelt der Trägerarbeit angesehen werden und die Verwaltung vor Zuzahlungen schützen.

Bei Einsetzung zeitgemäßer Tarifgebühren und vorsichtiger Verwertung der Zählergebnisse könnten die Lohnabzüge annähernd ermittelt und, wie bisher allgemein üblich, in festen Marktbeträgen festgesetzt werden. Eine derartige Anordnung würde jedoch bei der ständigen Veränderung des Geldwertes und den damit verbundenen Lohnänderungen regelmäßig neue Festsetzungen der Abzüge erfordern. Selbstverständlich werden dabei von den Gepäckträgern immer wieder Einwendungen gemacht werden, so daß sicherlich bei jeder Neufestsetzung zum Schaden der Verwaltung eine gewisse Zeit verstreicht, ehe die Tarife und die Abzüge dem neuen Geldwerte angepaßt sind. Um nun die Trägerarbeit nach dem jeweiligen Marktpreise von den Reisenden bezahlen zu lassen und die Eisenbahn vor Lohnzuschüssen in der Zeit der Neufestsetzung der Lohnabzüge zu bewahren, erscheint es zweckmäßig, die Lohnabzüge von vornherein auf einen gewissen Hundertsatz des jeweiligen Lohnes festzulegen. In diesen Fällen werden die Gepäckträger schon von selbst bei Lohnänderungen auf die Neufestsetzung des Trägertarifs drängen, so daß die oben befürchteten Schäden für die Verwaltung nicht aufkommen werden.

Die Festsetzung des Hundertsatzes für den Lohnabzug könnte auf zweifache Weise erfolgen, und zwar einmal, wie vorher geschildert, auf Grund der Zählungen unter Verwertung des Verkehrszuwachses usw., und zum andern Mal auf Grund der Berechnung der Selbstkosten der Verwaltung. Letztere dürften den Lohn und die Kassenzuschüsse der für den reinen Arbeitsdienst erforderlichen Kräfte darstellen. Es ist eigentlich für eine Verkehrsverwaltung, die kaufmännisch betrieben werden soll, selbstverständlich, daß bei jedem Betriebszweige die Selbstkosten genau festzusetzen sind. Für den vorliegenden Fall lassen sie sich, wie schon angedeutet, genau und einwandfrei ermitteln. Hierzu diene folgendes Beispiel:

Bei einer Gepäckabfertigung werden 90 Lohnempfänger beschäftigt, die abwechselnd als Träger und Arbeiter Dienst tun, während bei Ausschaltung des Trägerdienstes lediglich zur Bewältigung des Gepäckarbeitsdienstes nur 58 Köpfe erforderlich werden. Die Selbstkosten sind also der Lohn für 58 Köpfe nach Gruppe 6 des Reichslohntarifes nebst Zuschüssen für die verschiedenen Kassen (Betriebskranken-, Arbeiterpensionskassen). Der Jahreslohn beträgt somit 313 (Tage) × 58 (Köpfe)

× 64,00 M. (Lohnsatz) . . . . =	1 161 856,00 M.
dazu Zuschüsse 780,60 M. (Jahressatz) × 58 (Köpfe) =	45 274,80 „
mithin zusammen	1 207 130,80 M.

Vorstehender Betrag darf also nur höchstens für 90 Gepäckträger an Arbeitslohn, an Lohn für Urlaub und Kassenzuschüsse im Jahre gezahlt werden; ja es wird sogar noch ein gewisser Teil vorerst für die Haftung gemäß § 38 (4) der EVO. abgezweigt werden müssen. Würde die Verwaltung den Trägerdienst verpachten, so würde sie selbstverständlich auch dem Unternehmer die Haftung auferlegen. Billigerweise wird also beim Bestehen der jetzigen Einrichtung die Haftung durch Lohnersparung sichergestellt werden müssen. Am einfachsten gestaltete sich die Bezahlung der Gepäckträgergemeinschaften, wenn diesen der Lohn und Kassenzuschuß der für den Arbeitsdienst erforderlichen Gepäckarbeiter unter Abzweigung eines gewissen Hundertsatzes für das Haftungsrisiko der Eisenbahn ausbezahlt würde. Es könnte den Gemeinschaften überlassen bleiben, den Betrag auf die einzelnen Mitglieder zu verteilen. Bisher ist diese Bezahlungsart noch nicht eingeführt worden, weil die Gepäckträger sie ablehnten.

Die Verwaltung wird es daher weiter übernehmen müssen, jedem einzelnen Gepäckträger den Teillohn zu errechnen und auszuzahlen. Dabei muß auf die Verschiedenheit des Verkehrs in den einzelnen Jahreszeiten Rücksicht genommen werden, um dem einzelnen Gepäckträger während des ganzen Jahres möglichst gleichmäßige Bezüge zu sichern. Daneben ist sie verpflichtet, dem Gepäckträger nach § 23 (1) des Reichslohntarifs während des Urlaubs den vollen Lohn nach Gruppe 6 zu zahlen.

Die Verteilung der obigen Selbstkosten dürfte daher, wie folgt, erfolgen:

für den Sommer vom 1. 4. — 31. 10. = 170 Tage mit erhöhtem Lohnabzug von 46 v. H. = täglicher Zuschußlohn 34,40 M. = 170 × 90 × 34,40 M. . . =	526 320 M.
für den Winter vom 1. 11. — 31. 3. = 125 Tage mit niedrigerem Lohnabzug von 35 v. H. = Zuschußlohn von 41,60 M. = 125 × 90 × 41,60 . . . . =	468 000 „
Voller Lohn für je 18 Tage Urlaub (Durchschnitt) für 90 Mann = 64,00 × 18 × 90 . . . . =	103 680 „
Zuschuß für 90 Köpfe je 780,60 jährlich = 90 × 780,60 =	70 254 „
Mithin kosten die 90 Gepäckträger in einem Jahre	1 168 254 M.

Der Unterschied zwischen dem Lohn für 58 Arbeiter und dem Lohnzuschuß für 90 Gepäckträger in Höhe von rund 38 800 ℳ könnte für oben angegebene Haftungszwecke einbehalten werden.

Sollte sich in Einzelfällen die Verteilung nicht so regeln lassen, daß die Zuschußlöhne usw. für die Gepäckträger unter den Selbstkosten bleiben, so sind auf den betreffenden Bahnhöfen eben zu viel Gepäckträger vorhanden. Es wird da eine Personalverringerung eintreten müssen. Auf keinen Fall kann es sich die Eisenbahnverwaltung bei der jetzigen Finanzlage leisten, zur besonderen Bequemlichkeit der Reisenden Personen vorzuhalten, die einen Lohnzuschuß der Verwaltung erfordern.

Es kann somit die oben gestellte Frage verneint werden, soweit der reine Trägerdienst in Frage kommt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erhöhung des Höchstbetrages der Bahnpolizeistrafen.** Ab 1. Januar 1922 ist durch das Gesetz zur Erweiterung des Anwendungsgebiets der Geldstrafe und zur Einschränkung der kurzen Freiheitsstrafen vom 21. Dezember 1921 (R.-G.-Bl. S. 1604) der bisherige Höchstbetrag der Bahnpolizeistrafen von 100 ℳ auf das Zehnfache, d. i. **1000 ℳ** erhöht worden. Hierdurch verlieren die bahnpolizeilichen Verfehlungen nicht den Charakter einer Übertretung im Sinne des § 1 des Reichsstrafgesetzbuches, denn ein Vergehen ist, soweit die Geldstrafe in Frage kommt, nur gegeben, wenn die Handlung mit Geldstrafe von mehr als 1500 ℳ (bisher 150 ℳ) bedroht ist. Eine Übertretung ist nunmehr eine mit Haft oder Geldstrafe bis zu **1500 ℳ** (bisher 150 ℳ) bedrohte Handlung. Damit ist einem schon lange als Mißstand empfundenen Mangel, daß bahnpolizeiliche Übertretungen, wie z. B. der Mißbrauch der Notbremse, nur mit 100 ℳ Geldstrafe belegt werden können, gesteuert (vgl. hierzu Nr. 24 dieser Zeitung vom 16. Juni 1921, S. 468). Bei der Festsetzung der Geldstrafe sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters zu berücksichtigen. Ist dem Verurteilten nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht zuzumuten, daß er die Geldstrafe sofort bezahlt, so kann ihm das Gericht eine Frist bewilligen oder gestatten, die Strafe in bestimmten Teilbeträgen zu zahlen. Das Gericht kann diese Vergünstigungen auch nach dem Urteil bewilligen. Es kann seine Entschließungen nachträglich ändern. Wenn der Verurteilte die Teilzahlungen nicht rechtzeitig leistet, oder bessern sich seine wirtschaftlichen Verhältnisse wesentlich, so kann das Gericht die Vergünstigungen widerrufen. Der Versuch, die Geldstrafe beizutreiben, kann unterbleiben, wenn mit Sicherheit vorauszusehen ist, daß sie aus dem beweglichen Vermögen des Verurteilten nicht beigetrieben werden kann. Die Vollstreckungsbehörde kann dem Verurteilten gestatten, eine uneinbringliche Geldstrafe durch freie Arbeit zu tilgen. Das Nähere regelt die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrates. Soweit dies nicht geschieht, sind die obersten Landesbehörden ermächtigt, das Nähere zu regeln. Nach Anhörung der Staatsanwaltschaft kann das Gericht anordnen, daß die Vollstreckung der Ersatzfreiheitsstrafe unterbleibt, wenn der Verurteilte ohne sein Verschulden außerstande ist, die Geldstrafe zu zahlen oder durch freie Arbeit zu tilgen.

Zweifelhaft ist, ob die Eisenbahnstellen, die nach Landesrecht ermächtigt sind, wegen der in den bahnpolizeilichen Vorschriften mit Strafe bedrohten Übertretungen Strafverfügungen auf Geldstrafe bis zu einem bestimmten Betrag, z. B. in Württemberg bis 30 ℳ, zu erlassen, nunmehr auch auf das Zehnfache der bisherigen Höchstbeträge gehen können. Der Wortlaut des § 1 Abs. 1 des Geldstrafenerweiterungsgesetzes spricht dagegen, denn dort wird nur der Höchstbetrag der Geldstrafen, die bei Übertretungen angedroht sind, auf das Zehnfache erhöht. Auch aus Satz 2 des § 1 wird man nichts anderes entnehmen können. Die zur Erlassung von Strafverfügungen ermächtigten Eisenbahnstellen werden in allen Fällen, in denen sie eine höhere

Strafe für angemessen halten, als sie aussprechen können, die Akten der vorgesetzten Behörde zur Übergabe an die Amtsanwaltschaft vorlegen. Dr. Seybold.

Das Arbeitszeitgesetz. W. T. B. meldet: In der Presse ist die Notiz verbreitet worden, die Verhandlungen zwischen dem Reichsverkehrsministerium und den Organisationen der Beamten und Arbeiter über den Entwurf eines Arbeitsgesetzes seien auf einen toten Punkt gelangt und abgebrochen. Wie unrichtig diese Darstellung ist, ergibt sich schon daraus, daß am 29. und 30. Dezember erneut Verhandlungen stattgefunden haben. Die Verhandlungen sind auf den 5. Januar vertagt worden.

— Beschleunigte Personenzüge mit 4. Klasse. Die Reichsbahn, die zum 1. Februar, um der allgemeinen Preissteigerung zu folgen, die Personentarife um 75 % erhöhen muß, wird zum Ausgleich für diese unvermeidliche Härte beschleunigte Personenzüge mit 4. Klasse einführen, die auf weite Entfernungen durchgehen und für die Hauptverkehrsplätze günstige Verkehrszeiten aufweisen. Diese Züge werden mit der bei Personenzügen üblichen Geschwindigkeit verkehren, aber erheblich weniger Zeit als die heute fahrenden Personenzüge brauchen, da sie nur an den wichtigsten Stationen Aufenthalt nehmen sollen. Die Einführung der Züge ist mit dem Inkrafttreten des neuen Fahrplanes, das heißt zum 1. Juni 1922, geplant. Die Züge werden für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen, z. B. Berlin-München, Berlin-Frankfurt a. M., Berlin-Hamburg u. a. m. geschaffen werden. Sie werden die 3. und 4. Klasse führen, die 2. Klasse nur in Ausnahmefällen.

Der Fahrplan und die Fahrtzeiten der Züge stehen noch nicht fest, doch wird man den Fahrplan im allgemeinen so einzurichten suchen, daß man etwa am frühen Morgen in Berlin abfährt und am späten Abend in München ankommt, und umgekehrt. Ähnliches würde für die anderen Verkehrsbeziehungen gelten.

— Zur Entstaatlichung der Reichsbahnen. Der Verband der oberen Reichseisenbahnbeamten hat zu dieser Frage folgende Entschließung gefaßt:

„Der Verband der oberen Reichseisenbahnbeamten ist der Ansicht, daß der im Zusammenhange mit der Kreditaktion des Reichsverbandes der deutschen Industrie erörterte Plan, den Staatsbetrieb der Eisenbahnen aufzugeben, nicht geeignet ist, das allein erstrebenswerte Ziel, die Wiederherstellung der Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn ohne Vernachlässigung anderer Staatsnotwendigkeiten, zu erreichen.

Der Verband erkennt an, daß eine Neuordnung der Reichsbahnverwaltung unbedingt erforderlich ist, er hält aber die Schaffung eines selbständigen Unternehmens mit staatlichem Charakter nach Artikel 92 der Reichsverfassung und nicht die Überführung der Eisenbahnen in Privatbesitz für das richtige Mittel zur Gesundung des Eisenbahnwesens. Voraussetzung ist allerdings: Befreiung von allen politischen Einflüssen, im besonderen weitgehende Unabhängigkeit von Parlament und Regierung, Vertretung der volkswirtschaftlichen Interessen durch Mitwirkung wirtschaftlicher Gruppen (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) und hervorragender Sachverständiger auf dem Gebiete der Volkswirtschaft und des Eisenbahnwesens. Materiell ist die Neuordnung vielfach in Anlehnung an privatwirtschaftliche Form und Denkweise durchzuführen. So ist der bereits beschrittene Weg der Erforschung aller Arbeitsvorgänge und der Ermittelung ihrer Selbstkosten bis ins einzelne weiter zu verfolgen. Auf derart gewonnener wissenschaftlicher Grundlage wird es gelingen, die Arbeitsweise und damit die Wirtschaftsgebarung des gesamten Eisenbahnunternehmens so zu verbessern, daß es einem gut geleiteten Privatbetriebe nicht nachsteht.

Die in unserem Verbande zusammengeschlossenen oberen Reichseisenbahnbeamten sind daher überzeugt, daß sie imstande sind, in Gemeinschaft mit der Gesamtheit aller Eisenbahnbediensteten vorstehende Aufgaben auch im Rahmen eines Staatsbetriebes, wie ihn die Reichsverfassung vorsieht, durchzuführen."

— Eisenbahnerstreik. Ein im Bezirk Elberfeld vor Weihnachten ausgebrochener Streik der Eisenbahnarbeiter hat nicht nur in Rheinland-Westfalen erhebliche Störungen hervorgerufen, sondern auch auf die Nachbarbezirke, ja sogar bis in den Berliner Verkehr hinein übergegriffen. Es handelte sich um Lohnbewegungen, die um so weniger Berechtigung hatten, als Verhandlungen mit der Verwaltung im Gange waren. Die Arbeitsniederlegung bedeutete einen Tarifbruch und wurde schon deshalb von dem rechtlich denkenden Teil der Arbeiterschaft und einem Teil der Gewerkschaften gemißbilligt. Da der Verkehrsminister erklärte, nur mit den tariftreuen Organisationen verhandeln zu wollen, so gab der Deutsche Eisenbahnerverband, der zuerst durch seine Haltung den Streik gefördert hatte, unter dem Druck der Verhältnisse eine Erklärung ab, die es ihm ermöglichte, an den Verhandlungen teilzunehmen. In der Silvesternacht wurde der Streik abgebrochen. Im allgemeinen haben die an der Lohnbewegung beteiligten Arbeiter nicht mehr erreicht, als von ihnen ohne den Tarifbruch im Verhandlungswege erzielt worden wäre. Die Streiktage sind nicht bezahlt worden. Die Nachwirkung des Streiks machte sich noch bis in die ersten Tage des neuen Jahres hinein durch Unregelmäßigkeit im Verkehr geltend.

— Bezirkseisenbahnräte. Am 4. Januar findet in Hannover eine außerordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Hannover-Münster statt, in der über die Vorlage, betreffend die Erhöhung der Güter- und Tiertarife unter organischer Einarbeitung dieser Erhöhungen in die bestehenden Tarife verhandelt wird.

Am 5. Januar findet in Magdeburg eine Sitzung des Bezirkseisenbahnrats des dortigen Eisenbahndirektionsbezirkes statt, der sich gleichfalls mit der Frage der Tariferhöhung befassen wird.

— Die Verkehrslage im Ruhrgebiet. Die Betriebsverhältnisse besserten sich bei den Eisenbahnen des Ruhrbezirkes infolge des dauernd offenen Wassers. Leider stockte der Ablauf nach den Hamburger Bahnhöfen. Der Leerwagenzulauf für Brennstoffe war nicht so stark, daß den gestellten Anforderungen voll entsprochen werden konnte. Um die Abfuhr von Brennstoffen für die Entente und den Leerwagenzulauf zu verbessern, konnte die ursprünglich für die Weihnachtsfeiertage vorgesehene Ruhe im Güterzugverkehr nicht durchgeführt werden. An beiden Tagen verkehrten die Güterzüge nach einem beschränkten Werktagsplan. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 18. bis 24. Dezember im arbeitstäglichen Durchschnitt 18 541 (i. V. 19 468) Wagen gestellt. Infolge des Rückganges in der Wagengestellung um täglich etwa 2000 Wagen im Vergleich zur Vorwoche haben die Brennstofflagerbestände auf den Zechen von 959 675 t am 17. Dezember auf 1 044 254 t am 24. Dezember zugenommen. — Die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein haben noch keine wesentliche Besserung erfahren. An den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen wurden werktäglich 14 094 (9195) t, in den Zechenhäfen der Kanäle 21 996 (14 886) t umgeschlagen.

Österreich.

— Neuregelung des Begleiterwesens bei den Bundesbahnen. Die in den letzten Kriegsjahren und nach dem Umsturze in erhöhtem Maße eingetretene Diebstahlsgefahr beim Eisenbahnverkehr sowie die zahlreichen Schwierigkeiten, die sich bei Überschreitung der Staatsgrenzen aus dem Bestehen verschiedenartiger, schwer zu überblickender Ein-, Aus- und Durchfuhrvorschriften ergaben, haben es mit sich gebracht, daß die Absender von der in der Eisenbahnverkehrsordnung vorgesehenen Möglichkeit, Sendungen begleiten zu lassen, ausgiebigen Gebrauch gemacht haben. So sehr diese Begleitung den Zwecken der Parteien entspricht, so hat doch die Zunahme des Begleiterwesens Folgen gezeitigt, die sich in einer für die klaglose Abwicklung des Bahnverkehrs sehr nachteiligen Weise äußern. Die Zunahme der Begleiterzahl erschwert dem Bahnpersonale die Beurteilung, ob die bahnfremden Personen zur Benutzung der Güterzüge und der dem Publikum im allgemeinen entzogenen Bahnhofsräumlichkeiten auch tatsächlich befugt sind. Auch wenden die Parteien bei Auswahl der Begleiter nicht immer jene Vorsicht an, die die Sicherung der der Eisenbahn anvertrauten Werte erfordern würde. Endlich betrachten es die Begleiter oft als ihre Hauptaufgabe, nicht so sehr die von ihnen begleiteten Güter gegen Diebstähle zu schützen, als vielmehr die Weiterbeförderung der Güter auch gegen die Anordnung des Verkehrsdienstes und gegen die für die Ein-, Aus- und Durchfuhr geltenden Vorschriften durch Beeinflussung der Bahn- und Zollbediensteten durchzusetzen und eine Bevorzugung der von ihnen begleiteten Güter zu erzielen. Es erwies sich daher als notwendig, an die Direktionen Weisungen hinauszugeben, durch die das Begleiterwesen eine den Interessen des Bahndienstes entsprechende Regelung erfährt. Demnach gelten für die Begleitung der Sendungen gegenwärtig folgende Bestimmungen:

Die Begleitung einer Sendung bedarf keiner Bewilligung durch die Eisenbahn, wenn sie in der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder in den Tarifen vorgesehen ist. In allen anderen Fällen ist die Begleitung einer Sendung nur zulässig, wenn sie von der zuständigen Bahndienststelle bewilligt wird. Es kommen folgende Fälle der Begleitung in Betracht:

1. Amtliche Begleitungen und Begleitung von Dienstgutsendungen,
2. Begleitungen durch Angestellte konzessionierter Transportbegleitunternehmungen,
3. Begleitungen durch den Absender, durch Angehörige oder dauernd Angestellte des Absenders in besonderen Einzelfällen, z. B. bei Übersiedlungen.

Die Bewilligung zur Begleitung ist zu erteilen, wenn es die Verkehrsverhältnisse gestatten; in den unter Punkt 3 angeführ-

ten Fällen ist bei Erteilung der Bewilligung überdies auf die persönliche Eignung des Begleiters Bedacht zu nehmen. Die Bewilligung kann im Falle 1 und 2 allgemein auf einen Angestellten des betreffenden Amtes, der betreffenden Dienststelle oder des konzessionierten Transportbegleitunternehmens lauten, ohne daß eine bestimmte Begleitperson namentlich bezeichnet werden muß; im Falle 3 aber muß in der Bewilligung die Person des Begleiters namentlich angeführt sein. Die Vereinbarung mit dem Absender ist durch die von diesem in den Frachtbrief vorzunehmende Eintragung der Worte „Begleiter beigegeben“ zum Ausdrucke zu bringen. Die bahnseitige Bewilligung wird durch handschriftliche Eintragung der Worte „Begleiter bewilligt“ nebst Unterschrift oder durch Aufdruck des unterfertigten Stempels „Begleiter bewilligt“ im Frachtbriefe und durch Ausstellung einer Bestätigung über die gegebene Bewilligung bescheinigt, die folgende Angaben zu enthalten hat: Art und Gewicht des begleiteten Gutes, Absender, Empfänger, Versand- und Bestimmungsstation, Wegeleitung, Wagennummer und die Bezeichnung des Begleiters im Sinne der obigen Bestimmung. Die Bescheinigung muß mit dem Tagesstempel der Versandstation versehen sein. Zur Erteilung der Bewilligung sind berechtigt: a) In der Regel die Bundesbahndirektion, in deren Bereich die Versandstation gelegen ist. Die Direktion hat in die Bescheinigung Art und Gewicht des begleiteten Gutes, den Absender, Empfänger, die Versand- und Bestimmungsstation sowie nach Maßgabe der obigen Bestimmungen den Namen des den Begleiter beistellenden Amtes, der Dienststelle oder Firma bzw. den Namen des Begleiters einzutragen. Von der Versandstation ist die Wagennummer, die Wegleitung und der Tagesstempel einzusetzen. b) Auf besondere Ermächtigung der Bundesbahndirektion die Versandstationen, denen dann die Ausfertigung der oben angegebenen Bescheinigung obliegt.

— **Neuerungen im Fahrparke der Bundesbahnen.** Obwohl die traurige Finanzlage des Staates, der Abgang im Staatshaushalte, insbesondere der bei den Bundesbahnen selbst, auf die Ausgestaltung und Verbesserung des Fahrparkes geradezu lähmend wirkt und nur die dringlichsten Ausgaben bewilligt werden können, ist die Bundesbahnverwaltung doch bestrebt, den Bestand an Lokomotiven, Tendern und Wagen, der ihr nach dem Zusammenbruche zufiel, nach Möglichkeit zu verbessern und am technischen Fortschritte unserer Zeit teilnehmen zu lassen. Die außerordentlich bescheidenen Mittel, die hierfür zur Verfügung stehen, verbieten zwar großzügige Verbesserungen des vorhandenen rollenden Materials und größere Neubestellungen zu seiner Vermehrung, allein sie reichen bei sparsamer Verwendung doch aus, um durch mannigfache Versuche und Erprobungen technischer Neuerungen deren Einführung in künftigen besseren Zeiten vorzubereiten und wenigstens die neugebauten Fahrzeuge mit den besten und neuesten technischen Einrichtungen zu versehen.

Im Bau von Lokomotiven muß für Lokomotiven mit 16 t Achsdruck vorgesorgt werden, die bereitstehen müssen, sobald die Verbesserung des Oberbaues auf einigen Hauptstrecken ihre Verwendung zulassen wird. In absehbarer Zeit wird dies auf der Strecke Wien-Salzburg der Fall sein. Eine neue, schwerere Schnellzuglokomotive sowie eine Güterzuglokomotive mit 16 t Achsdruck sind hierfür in Vorbereitung. Es wird dann möglich sein, die Schnellzüge dieser Strecke zu verstärken und kostspielige Beförderung von Zügen mittels Vorspann zu vermeiden oder wenigstens einzuschränken. Mannigfache Versuche im Lokomotivbau zielen darauf ab, den Kohlen- und Schmierölverbrauch zu vermindern. So vor allem Versuche mit der Ventilsteuerung, Bauart Lentz, die bisher so günstige Ergebnisse hatten, daß bereits an die Ausführung dieser Steuerung in größerem Umfange geschritten werden kann. Es handelt sich hierbei um die Anpassung der bei ortsfesten Dampfmaschinen schon lange bewährten Steuerung des Dampfes durch Ventile an Stelle der Flach- oder Rundschieber. Weitere Versuche gelten der besseren Ausnutzung der Kesselabgase und des Abdampfes durch Speisewasservorwärmer, die die bisher verlorene Wärme der abziehenden Rauchgase und des Auspuffdampfes noch weiter verwerten. Die Armut an Kohle zwingt uns eben, stets auf noch irgend mögliche Ersparnisse zu sinnen, der hohe Preis, der für die Kohle ins Ausland gezahlt werden muß, läßt heute Apparate und Einrichtungen noch nutzbringend erscheinen, die bei billigem Kohlenpreise sich nicht bezahlt gemacht hätten. Ebenso ist man bestrebt, die so kostspieligen Schmieröle sparsamst zu verwenden; zahlreiche Erfindungen bezwecken auch hier noch weitere Einschränkungen im Verbrauch und die Vermeidung von unnötigen Verlusten.

Was die Ausstattung der Personen- und Schnellzugwagen betrifft, so werden jetzt alle neuen Wagen wieder mit Stoffen und Polsterungen in Friedensausführung hergestellt und wieder mit Vorhängen an den Fenstern versehen. Alle Schnellzugwagen erhalten elektrische Beleuchtung, System Dick, wobei durch besondere Sicherungen das Entwenden der Beleuchtungskörper und Birnen verhindert werden soll.

Die Einführung der Umlaufheizung schreitet fort und verbürgt eine fühlbar werdende Besserung in der Beheizung auch langer Züge. Hierbei werden zweiteilige Heizschläuche aus Metall mit weiteren Querschnitten verwendet werden. Es entfallen hierdurch die Störungen in der Heizung durch das Platzen von Kautschukschläuchen, die überdies sehr teuer waren. Bei der Umlaufheizung werden die Wagen gleichmäßig erwärmt: der Übelstand der bisherigen Heizung, daß die ersten Wagen des Zuges überheizt wurden, während die letzten Wagen langer Züge nur schwach oder sogar gar nicht mehr beheizt waren, ist durch sie beseitigt. Neu wird auch die ständige Bezeichnung der Wagenabteile 2. und 3. Klasse als „Raucher“- oder „Nichtraucher“-Abteile sein. Die betreffenden Tafeln werden an neuen Wagen nicht mehr auswechselbar, sondern fest angebracht.

Durch eine verbesserte Konstruktion der Wagenfenster nach System Gander sollen leichte Beweglichkeit und gut Abdichtung gegen Zug erreicht werden. Auch ist beabsichtigt, Personenwagen mit eisernen Kastengerippen auszuführen, wodurch größere Widerstandsfähigkeit, Verminderung des Eigengewichtes und Wegfall des Bezuges teurer ausländischer Hölzer erreicht wird.

Besonderes Augenmerk wird auch ständig der Bremsfrage zugewendet. Zwar liegt die Einführung einer durchgehenden Bremse für Güterzüge infolge der hohen Kosten noch in weiter Ferne. Da aber insbesondere Frankreich die Frage aufgegriffen hat und eben jetzt umfangreiche Versuche mit der automatischen Vakuum-Güterzugbremse und mit Druckluftbremsen durchführt, so ist die Bundesbahnverwaltung bestrebt, die Vakuumbremse für Güterzüge auch den neuesten Anforderungen anzupassen. So sind jetzt Versuche im Gange, bei der Vakuumbremse die Güterwagen, wenn sie beladen sind, selbsttätig entsprechend ihrem höheren Gewicht kräftiger abzubremsen. Endlich ist eine Ausführung der Vakuumbremse als Schnellbahnbremse für Züge hoher Geschwindigkeit in Erprobung, die es gestatten soll, Züge mit 100 km und mehr in der Stunde mit größter Sicherheit zu fahren und im Bedarfsfalle auf möglichst kurzer Strecke zum Anhalten zu bringen.

— **Der Stand der Kohlenversorgung Österreichs.** Die Krise in der Kohlenversorgung Österreichs kann gegenwärtig als überwunden betrachtet werden, was auch durch die von der Regierung verfügte Aufhebung der staatlichen Kohlenwirtschaft bestätigt wird. Ein Überblick über den derzeitigen Stand der österreichischen Kohlenversorgung ergibt folgendes Bild: Es kommen hauptsächlich für Österreich das Brünner und Ostrauer Gebiet in der Tschechoslowakei und das oberschlesische Gebiet in Deutschland in Betracht. Alle übrigen Kohlengebiete, wie das westfälische, das Saargebiet, das westgalizische und Dombrowagebiet oder die ungarischen Kohlen sowie das Trifailer Kohlenvorkommen treten teils wegen des langen Beförderungsweges, teils wegen ihrer geringen Überschüsse oder der Preisgestaltung in zweite Reihe. Was die Kohleneinfuhren Österreichs aus den tschechoslowakischen Gebieten Brüx und Ostrau betrifft, ist im Laufe des Jahres 1921 insofern ein erfreulicher Wandel eingetreten, als der Bezug nicht mehr unterbunden war und dem Handel die Möglichkeit zur Anknüpfung der alten geschäftlichen Beziehungen gegeben wurde. Allerdings erlitt dieser gebesserte Zustand gegen Jahresschluß durch das stürmische Ansteigen der tschechischen Krone einen empfindlichen Rückschlag. Die tschechischen Regierungskreise scheinen jedoch die Notwendigkeit der Erhaltung der natürlichen Absatzgebiete richtig einzuschätzen und den Willen zu haben, den Kohlenverkehr durch Beseitigung der noch bestehenden hemmenden Vorschriften zu erleichtern. Anders liegt die Frage des Kohlenbezuges aus dem oberschlesischen Gebiete. Der Wechsel der Staatszugehörigkeit, die lange Dauer der Übergangszeit haben gewisse Erscheinungen gezeitigt, die sich namentlich im Rückgang der Leistungen ausdrücken. Die ehemals mustergültige Bedienung der Kunden, die sorgfältige Sortierung haben stark gelitten, und wenn dieser Vorgang weiter fortschreitet, wird namentlich Wien, das seinen Hausbrand fast ausschließlich aus Oberschlesien bezieht, vor eine schwierige Frage gestellt. Aber auch die allgemeine Fördermenge bleibt in diesem Gebiet gegen die Friedensleistung zurück, was nur deswegen noch nicht hart empfunden wird, weil derzeit der Absatz nach Rußland gänzlich unterbunden ist. Wird Rußland für die oberschlesische Kohle wieder aufnahmefähig, sind für Österreich wieder Zeiten der Kohlenknappheit zu befürchten. Was die Kohlenversorgung der österreichischen Bahnen, des größten Kohlenverbrauchers, betrifft, so ist diese mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit als sehr günstig zu bezeichnen. Auch die Güte der Kohle hat sich gebessert. Eine Störung des Eisenbahnverkehrs durch Kohlenmangel ist aller Voraussicht nach nicht zu befürchten, Drosselungen des Verkehrs, wie in den Vorjahren, werden sich hoffentlich nicht mehr ereignen. Durch die Lieferung besserer Marken und Sorten aus dem Braunkohlengebiet ist auch die Gefahr von Bränden der Kohlenlager geschwunden. Die Kohlenlagerbrände, durch Selbstentzündung entstanden, haben wohl erheblichen Schaden verursacht, allein die über die Schadenszahlen verbreiteten An-

gaben waren weit über die Wirklichkeit gegriffen, da die tatsächliche Schadenssumme fünf Millionen österreichische Kronen nicht übersteigt.

Ungarn.

— **Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs zwischen Ungarn und Österreich.** Zwischen den Vertretern des österreichischen Eisenbahnministeriums und der ungarischen Regierung fand dieser Tage in Györ (Raab) eine Verkehrsverhandlung statt, die zu einem vollen Einverständnis führte. Danach wurde der Verkehr am 20. Dezember v. J. wieder aufgenommen. Sowohl die Güter- als auch die Personen- und Eilzüge werden über Györ und Bruck wieder eingeführt. Als Grenzstation wird Hegyeshalom bestimmt, wo die Zoll- und Paßkontrolle der Personenzüge vorgenommen wird, während bei den D-Zügen die Kontrolle im Zuge selbst stattfindet. Auf der Linie Budapest-Fehring-Graz finden die Förmlichkeiten des Grenzübertritts in Szentgotthard, auf der Linie Györ-Ebenfurt in Sopronkertész statt.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Ungarn und Südslawien.** Der Güterverkehr wurde zwischen diesen Staaten über die ungarisch-südslawische Grenze wieder aufgenommen. Infolge Verschiebung der Demarkationslinie sind nunmehr folgende Stationen als Übergangspunkte im wechselseitigen Güterverkehr zu berücksichtigen: 1. Gyékényes Übergang, Anstoß von 2 km an die Entfernungen von Gyékényes, 2. Kelebia Übergang, Anstoß von 4 km an die Entfernungen für Kelebia, 3. Röszke Übergang, Anstoß von 4 km an die Entfernungen für Röszke, 4. Szöreg Übergang, Anstoß von 9 km an die Entfernungen von Szöreg, 5. Murakeresztúr, Anstoß von 3 km an die Entfernungen für Murakeresztúr.

— **Neues Eilzugpaar zwischen Budapest und Poprádfelka über Kaschau.** Am 15. Dezember v. J. wurde zwischen Budapest Ostbahnhof und Poprádfelka mit wöchentlich dreimaligem Verkehr ein neues Eilzugpaar in Verkehr gesetzt. Die neuen Züge gehen vereinigt mit den zwischen Budapest Ostbahnhof und Sátoraljaujhely bereits verkehrenden Eilzügen 1502/402 und 401/1501 ab. Die Züge führen außer Personenwagen I. bis III. Klasse auch einen Speisewagen. Gleichfalls vom 15. Dezember 1921 ab wird der Verkehr der von Budapest Westbahnhof nach und von Szob verkehrenden Personenzüge auf die Strecke Szob-Párkánynána im Anschluß auf die Züge von und nach Preßburg ausgedehnt.

— **Wiederaufnahme des Verkehrs auf der Südbahn.** Nach einer Mitteilung der Direktion der königl. ungarischen Staatsbahnen wurde der Verkehr zwischen Ungarn und Südslawien auf der Nagykanizsa-Murakersztúrer und Csákvárer Strecke wieder aufgenommen.

— **Erhöhte Ausfuhrgebühren.** Der Finanzminister hat die Ausfuhrgebühren neuerdings, und zwar in bedeutendem Maße, erhöht. Demnach sind an Ausfuhrgebühren zu entrichten: für Malz 10 % des Verkaufspreises, für Flachs-, Hanfsamen und andern ölhaltigen Samen 200 K je Meterzentner Rohgewicht, für Geflügel (mit Ausnahme von Federwild) je Meterzentner 4 K, für alle Gänseleberkonserven je Meterzentner 250 K, für Luzerne- und Kleesamen 10 % des jeweiligen Auslandskaufpreises. Ferner wurde die Liste der ausfuhrpflichtigen Waren folgendermaßen ergänzt: für den Meterzentner Rohgewicht: Zwiebeln 500, Knoblauch 2500, Unschlitt 500, Semmelbrösel 1200, für den Meterzentner Reingewicht: Wild und Federwild 1000, Gänseleber 2000 K.

— **Die Kohlenförderung der bedeutenden Kohlenbergwerke im Jahre 1920.** Im Jahre 1920 gestaltete sich die Kohlenförderung folgendermaßen:

Salgótarjáner Kohlenbergwerke	1 679 395 t
Ung. Allgemeine Kohlenbergwerke	1 502 827 t
Rimamurány-Salgótarjáner Kohlenbergwerke	251 484 t
Budapester-Umgebung Kohlenwerke . . .	270 566 t
Ärarische Kohlenbergwerke	290 398 t

— **Drahtseilbahn in Leányfalu.** Bereits im Jahre 1918 hat die Firma Thassy in Leányfalu eine 2,7 km lange Drahtseilbahn ausgebaut, die den Zweck verfolgt, die in dieser Ortschaft gelegenen Walderzeugnisse zur Donau zu befördern. Die Firma hat als Weiterentwicklung dieser Drahtseilbahn jetzt eine 1,4 km lange Drahtseilbahn gebaut, deren polizeiliche Begehung am 29. November stattgefunden hat. Die neue Bahn ist zur täglichen Beförderung von 10 Wagenladungen eingerichtet.

Niederlande.

— **Erhöhung der Personentarife am 1. Januar 1922.** Vom 1. Januar 1922 ab sind die Personenfahrpreise neu festgesetzt worden, und zwar in I. Klasse auf 6,5, in II. Klasse auf 4,87 und in II. Klasse auf 3,25 Cents für das Kilometer, somit fast genau auf das Doppelte der im August 1914 gültigen Fahrpreise. Damals waren die Sätze: I. Klasse 3,25, II. Klasse 2,45 und III. Klasse 1,62 Cents. Diese wurden während des Krieges erst um 20 % und später zeitweilig bis 50 % erhöht unter gleichzeitiger Aufhebung der Fahrpreisbegünstigungen für Kilometerhefte und den Vorortverkehr. Am 1. Juli 1919 trat dann eine neue Erhöhung ein auf der Grundlage folgender Sätze: I. Klasse 5, II. Klasse 3,75, III. Klasse 2,50 Cents für das Kilometer. Dieses dauerte aber nicht lange, weil schon am 1. Dezember 1919 eine neue Erhöhung mit 25 % geboten war. Seitdem waren die Sätze also: I. Klasse 6,25, II. Klasse 4,6875, III. Klasse 3,125 Cents für das Kilometer. Für kleine Entfernungen ist die durch die neueste Tarifänderung hervorgerufene Erhöhung nur gering, für Entfernungen über 200 km ist die Erhöhung aber erheblich, weil die bisher gültigen Kilometerkarten für zwei beliebige Reisen (Preis I. Klasse 20 fl., II. Kl. 15 fl., III. Kl. 10 fl.) künftig nicht mehr ausgegeben werden.

— **Dienst- und Ruhezeiten des Personals.** Mit Rücksicht auf den großen Ausfall zwischen Einnahmen und Ausgaben — für 1921 wird auf mindestens 20 Millionen Gulden zu rechnen sein — wird eine Änderung der Dienst- und Ruhezeiten des Personals geplant in der Weise, daß künftig statt mit der „Dienstzeit" mit der „Arbeitszeit" gerechnet wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Der zweite Simplondurchstich.** Am 4. Dezember 1921 ist die Vollendung des zweiten Simplonstollens durch eine feierliche Schlußsteinlegung unter Mitwirkung der eidgenössischen und italienischen Behörden und der Vertreter der Kirche festlich begangen worden. Damit ist ein wichtiges, für den internationalen Verkehr hochbedeutsames Werk beendigt worden, dessen Geschichte mehrere Jahrzehnte zurückreicht. Die Konzession für dieses gewaltige Bauwerk wurde bereits im Jahre 1885 von der damaligen Jura-Simplon-Gesellschaft erworben; der Bau wurde im August 1898 von der Firma Brandt, Brandau & Co. begonnen. Es stellten sich unerwartete Schwierigkeiten ein, die in der hohen Gesteinstemperatur, in dem Auftreten großer Wassermassen und hindernder Druckstellen im Gebirge begründet waren. So konnte erst im Jahre 1904 der Durchstich des ersten Stollens, im Jahre 1905 die Betriebseröffnung für den Dampfbetrieb, der bald durch elektrischen Betrieb abgelöst wurde, erfolgen. Bekanntlich wurde der Simplontunnel nicht, wie bisher üblich, in einem, für zwei Gleispaare eingerichteten Stollen, sondern in zwei in 17 m Abstand nebeneinander liegenden, eingleisigen Stollen hergestellt, von denen der zweite zwar gleichzeitig im Rohbau ausgeführt wurde, aber zunächst noch unvollendet bleiben sollte, bis die Verkehrsverhältnisse den zweigleisigen Tunnel erheischten. Diesen Zeitpunkt hielten die S. B. B. im Jahre 1910 für gekommen. Sie übernahmen die Arbeiten des Ausbaues dieses Mal in eigener Ausführung und begannen mit ihnen im Winter 1912/13. Der Krieg hat die Baufortschritte zeitweilig gehemmt; die Willenskraft der Verwaltung und ihrer Ingenieure hat aber trotz aller Schwierigkeiten verhältnismäßig rasch die Arbeiten zur Vollendung gebracht. Der Kostenanschlag ist trotz der veränderten Preisverhältnisse eingehalten worden.

Von den großen Alpendurchstichen ist der Simplontunnel mit rd. 19 800 m der längste. Der Gotthardtunnel mißt 14 920 m, der Mont-Cenis-Tunnel 12 333 und der Arlbergtunnel 10 250 m. Der Simplontunnel ist wegen der Erfahrungen, die man in dem kostspieligen Betriebe hochgelegener Tunnel (Hauenstein!) gemacht hatte, im Gegensatz zu dem Gotthardtunnel, dessen Scheitel etwa 1150 m über dem Meeresspiegel liegt, als Basistunnel in einer Höhe von 633 bis 704 m ü. M. angelegt worden. Er beginnt bei Brig, steigt im Verhältnis von 2 ‰ bis zum Scheitelpunkt und senkt sich nach Iselle zu mit 7 ‰. Er verläuft fast gradlinig in nordwest-südöstlicher Richtung.

Der Simplontunnel stellt eine ziemlich gerade Verbindung von Calais nach Mailand her. Von den Verbindungen Mailand-Paris ist sie mit einer reinen Fahrzeit (Vorkriegsfahrplan) von 15¾ Stunden die kürzeste; die entsprechenden Zahlen für die Gotthard- und die Mont-Cenis-Linie sind 16 und 17¼ Stunden. Die Lötschbergbahn stellt eine neue Zufahrtstraße zum Simplon her. Der Simplonverkehr leidet, wie der schweizerische Durchgangsverkehr überhaupt, an dem durch die Valutaverhältnisse bedingten Abstand zwischen Fahr- und Frachtpreisen der Schweiz und ihrer Nachbarländer. Auch im Interesse der jetzt vollendeten großen Verkehrsader ist ein baldiger Ausgleich der unhaltbaren Valutaverhältnisse Europas zu erhoffen!

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die bis zum Monat November einschließlich bekanntgegebenen Betriebsergebnisse der S. B. B. für 1921 bleiben weit hinter dem Voranschlage zurück, der mit einem Betriebsüberschuß von 55 Mil-

ionen Franken rechnete. Auf der Ausgabenseite sind die erhöhten Kosten für alle Betriebsmaterialien und für die Gehälter und Löhne des Personals schuld. Der Preis für Kohle stellt sich jetzt auf etwa 150 Fr. je Tonne. Die Einnahmen litten unter der durch die Teuerungs- und Valutaverhältnisse bedingten Verkehrsflauheit. In den ersten beiden Monaten des Jahres blieben die Einnahmen um 3,4 und 2,4 Millionen Franken hinter den Ausgaben zurück, und auch in dem letzten Berichtsmonat November ist wiederum ein Fehlbetrag von 2,4 Millionen eingetreten. Am günstigsten haben die Monate August und September mit je rd. 3,7 Millionen Überschuß abgeschnitten. Die ersten 11 Monate des Jahres haben insgesamt einen Betriebsüberschuß von 10,6 Millionen aufzuweisen, der sich noch verringern dürfte, wenn die absteigende Kurve noch im Dezember anhält. Der Jahresabschluß wird also der Verwaltung große Enttäuschung bereiten. — Die Finanzlage der Privatbahnen, denen nicht die gleichen Mittel zu Gebote stehen, ist sehr mißlich. Vor kurzem konnte man das Schauspiel erleben, daß eine kleine Privatbahn Nyon-Crassier im Kanton Waadt unter den Hammer kam. Der Übernahmepreis war vom Bundesgericht auf 150 000 Fr. festgesetzt, später auf 75 000 Fr. ermäßigt worden. In drei Steigerungen wurde aber nur ein Angebot des Kantons Waadt von 50 000 Fr. erzielt, der sich zum Weiterbetrieb der Bahn verpflichtete. Jetzt liegt die Entscheidung über den Zuschlag beim Bundesgericht. — Die größte schweizerische Privatbahn, die Berner Alpenbahngesellschaft (Lötschbergbahn) hat nach großen Betriebsverlusten der letzten Jahre am 31. Dezember 1920 ein Passivsaldo von 21,7 Mill. Franken aufzuweisen, zu denen noch an Tilgungsquoten 12,2 Mill. Franken hinzukamen, so daß die gesamte Schuldsumme fast 34 Mill. Franken betrug. Der zur Rettung des Unternehmens aufgestellte Sanierungsplan sieht eine Herabsetzung des Stammaktienkapitals um 50 % und des Prioritätaktienkapitals um 20 % vor. Außerdem hat der Bund etwa 90 000 Obligationen der Lötschbergbahn aus französischem Besitz erworben, was infolge des Valutastandes für weniger als die Hälfte des Nennwertes in Schweizer Franken geschehen konnte. Er übernimmt für die von ihm bisher im Interesse der Gesellschaft gemachten Aufwendungen in Höhe von etwa 25 Millionen Franken einen Teil dieser Obligationen, die hypothekarisch sichergestellt und mit 5 % verzinst werden. Der Rest der Stücke wird der Gesellschaft zum Zwecke der Sanierung überlassen. Der Bund erhält außerdem als Ersatz für die verfallenen Obligationenzinsen für rd. 7½ Mill. Franken Prioritätsaktien. In ähnlicher Weise übernimmt der Kanton Bern für seine Forderungen aus seiner Zinsgarantie in Höhe von rd. 13⅓ Mill. Franken Obligationen. Durch alle diese Maßnahmen erhält die Gesellschaft eine Erleichterung ihrer Bilanz um rd. 40 Mill. Franken, die nicht nur zur Tilgung ihrer Verbindlichkeiten ausreichen, sondern auch noch eine Reserve für die Zukunft übrig lassen. — In Sachen der Reorganisation der Bundesbahnen hat die nationalrätliche Kommission nunmehr beschlossen, daß die drei noch beibehaltenen Kreisdirektionen ihren Sitz in Lausanne, Luzern und Zürich haben werden. Natürlich machen sich gegen diesen Entschluß örtliche und persönliche Widerstände geltend, die aber die Durchführung nicht hindern werden. Interessant ist eine Entschließung, die der Verein technischer Beamter der Schweizer Bahnen, Sektion des Schweizerischen Technikerverbandes, zu der Lex Haab kürzlich angenommen hat. Es heißt da, daß im Projekt von Bundesrat Dr. Haab die zu einer Gesundung der Finanzen und des Geistes der Verwaltung notwendigen Elemente bis zur Grenze des heute Erreichbaren vorhanden sind. — Im Alter von 65 Jahren ist nach kurzer Krankheit der langjährige Vorsteher des Baudepartements bei der Generaldirektion der S. B. B. Otto Sand gestorben. Sand ist 1856 in St. Gallen geboren; er studierte am Polytechnikum in Zürich Ingenieurwissenschaften und wurde nach Abschluß seiner Studien Mitglied des Rheinbaubüros in Rheineck, von wo er bald zur französischen Ostbahn als Ingenieur berufen wurde. Im Jahre 1886 kehrte Sand in die Heimat zurück; nach einer Beschäftigung — zuletzt als technischer Direktor der Vereinigten Schweizerbahnen — bei mehreren Verkehrsunternehmungen trat er am 1. Juli 1901 in die Generaldirektion der S. B. B. ein, wo er über 20 Jahre Generaldirektor war, seit 1912 Vizepräsident der Generaldirektion. Große Arbeit haben die S. B. B. auf dem Gebiete des Bauwesens in dieser Zeit geleistet, und ein großer Teil ihrer Erfolge ist der Arbeitskraft und erprobten Tüchtigkeit des Verstorbenen zuzuschreiben. Er war auch als Mensch eine ganze, aufrechte Persönlichkeit voller Herzensgüte; ihm werden viele Freunde nachtrauern. Die Bundesbahnverwaltung trifft der Verlust um so schwerer, als Präsident Dinkelmann am 1. Januar 1922 zum Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport übergetreten ist. Es war beabsichtigt, nach seinem Ausscheiden die Zahl der Generaldirektoren auf drei zu beschränken. Präsident Dinkelmann hatte sich bereit erklärt, den Vorsitz der Generaldirektion einstweilen weiterzuführen, bis Herr Sand wiederhergestellt sei. Nun wird aber an des letzteren Stelle ein neuer Generaldirektor gewählt werden müssen. — Der Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahn- und Postdepartements, Bundesrat Dr. Haab, ist für 1922 zum Bundespräsidenten gewählt worden (vgl. Nr. 52/1921 d. Ztg.).

Zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit hat die Eidgenossenschaft einen Betrag von 66 Millionen Franken ausgesetzt, von denen rd. 30 Millionen auf die S. B. B. entfallen, die jetzt für Notstandsarbeiten verwendet werden. Es handelt sich u. a. um die Anlage zweiter Gleise auf der Strecke Thalwil-Richterswil, Rothenburg-Emmenbrücke, Solothurn-Lagnau, Olten-Solothurn usw., Arbeiten für den elektrischen Betrieb auf den Bahnhöfen Göschenen und Altdorf, Tieferlegen der Strecke Lausanne-Vallorbe u. a. m. Die Arbeiten zur Beseitigung der Gesteinsblähungen im Hauenstein-Basistunnel sind so weit vorgeschritten, daß der Verkehr jetzt tagsüber ununterbrochen wird durchgeführt werden können. Einzelne Arbeiten werden in Nachtschichten erledigt. Man rechnet damit, daß die Sicherungsbauten für Jahre ausreichen werden. Nach dem jetzigen Stand der Arbeiten ist anzunehmen, daß der elektrische Betrieb der Gotthardlinie Ende Januar bis Chiasso wird ausgedehnt werden können. Im Verlaufe des Frühlings wird die Strecke von Erstfeld nordwärts bis Arth-Goldau betriebsbereit sein. Im Bau der Werke selbst sind seit dem Sommer bedeutende Fortschritte gemacht worden. So wurde die Staumauer des Amstegerwerkes beim Pfaffensprung nahezu vollendet. — Die Elektrisierung der Rhätischen Bahn geht ihrer Vollendung entgegen. Die Arbeiten an der einzigen zurzeit noch mit Dampf betriebenen Linie Reichenau-Ilanz-Disentis gehen so rasch vorwärts, daß der elektrische Betrieb mit Beginn des Sommerfahrplans 1922 ebenfalls wird aufgenommen werden können; es werden zwischen Landquart und Chur je 13, auf der Engadiner und der Prättigauer Linie je 6, auf den übrigen Linien je 5 Zugpaare elektrisch verkehren. Mit der Elektrisierung Reichenau-Disentis ist die Elektrisierung des bündnerischen Schmalspurbahnnetzes, das einen Umfang von mehr als 400 km besitzt — außer der Rhätischen Bahn umfaßt es Chur-Arosa, die Berninabahn und die Misoxer Linie —, vollendet; eine neue Dampflinie wird erst wieder mit der Inbetriebnahme des Teilstückes Disentis—Andermatt der Furkabahn vorhanden sein.

Die Verkehrsstatistik für 1920 des Hafens von Genua, dem als Zufuhrhafen für die Schweiz eine besondere Rolle zugeteilt war, zeigt, daß die Einfuhr für die Schweiz gegen 1919 um 162 630 t abgenommen hat. Sie umfaßte 425 086 t Güter, darunter rd. 152 000 t Kohlen, und 159 000 t Getreide. Auch sonst ist der Verkehr von Genua gegen das Vorjahr zurückgegangen.

— **Neue polnische Eisenbahn Pultusk-Wasielsk.** Der polnische Landtag in Pultusk hat beschlossen, eine Eisenbahnlinie von Wasielsk nach Pultusk zu bauen, welche dann weiter über Makow nach Ostrolenka verlängert werden soll. Die einleitenden Arbeiten führt der Landtag auf eigene Kosten durch, wofür er 6 Millionen polnische Mark bestimmt hat. Die weiteren Arbeiten soll die eigens dazu gegründete Aktiengesellschaft durchführen. Die Kosten eines Baukilometers werden auf 10 Millionen veranschlagt.

— **Brand des Hauptbahnhofes von Bukarest.** Am 25. Dezember ist der ganze Abfahrtsflügel des Bukarester Nordbahnhofes mit Gepäckabfertigung, Fahrkartenkassenhalle und Wartesälen sowie den darüber befindlichen Büros des Verkehrsdienstes der Eisenbahnregionaldirektion I samt Telegraphen- und Telephonzentrale vollständig abgebrannt. Der Brand entstand in den Büroräumlichkeiten des Aufbaues, und zwar nach vorläufiger Annahme durch ein unbeaufsichtigt gewesenes Ofenfeuer oder durch Kurzschluß und wurde gegen 6 Uhr morgens entdeckt, als die Fahrgäste der Frühzüge bereits in dichten Scharen die Kassenhalle und die Warteräume füllten. Es entstand eine arge Panik, die indessen keine Opfer forderte, da alle Räume noch vor dem Einstürzen der Decken geleert werden konnten.

Das Feuer, das wohl die ganze Nacht geschwelt hatte, breitete sich mit solcher Schnelligkeit aus, daß die Feuerwehr sich auf die Rettung des übrigen Teiles des Bahnhofes beschränken mußte, der in seinen zahlreichen Auf- und Anbauten u. a. auch die gesamten Büros der Eisenbahnregionaldirektion enthält. Nach schwerer Arbeit, die nicht ohne erhebliche Verletzungen einiger Feuerwehrleute abging, gelang es, den Brand vom Speisesaal I. und II. Klasse, von der großen Bahnhofshalle, vom Ankunftsflügel und von den Zollbüros fernzuhalten und auch den größten Teil der Büroräume der Regionaldirektion zu retten. Abends 11 Uhr war der Brand gelöscht.

Die Fahrkartenkassen, die von den Beamten geschlossen werden konnten, hielten dem Angriffe des Feuers stand, das Papiergeld in ihnen war nur zum Teil leicht angekohlt. Der Schaden wird trotzdem auf etwa 25 Millionen Lei geschätzt. Die Zugabfertigung erfolgte während des Brandes von dem etwa 5—600 m vom Brandort abgelegenen Eilgutschuppen aus, jedoch naturgemäß mit großen Verspätungen. Bereits am 26. Dezember konnte die Abfertigung wieder in die Halle zurückverlegt werden und erfolgte, wenn auch mit viel Unbequemlichkeiten, wieder mit gewöhnlicher Pünktlichkeit. Der Bahnhof bedient zurzeit 22 Zugpaare täglich.

Bücherschau.

— **Die Reichsbahn,** Schriften und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium, Heft I, Verlag von Georg Stilke, Berlin.

Das Reichsverkehrsministerium hat das erste Heft der angekündigten (vgl. Nr. 52/1921, Seite 986 d. Ztg.) Schriftenreihe „Die Reichsbahn" herausgegeben. Es bietet eine Fülle interessanten Stoffes zur Beurteilung der Frage, ob wirklich die Reichseisenbahnverwaltung die Schuld an der ihr so häufig vorgeworfenen „Mißwirtschaft" trägt, und ob deshalb eine Änderung des Systems ins Auge zu fassen ist. Nach einer Einführung aus der Feder des Verkehrsministers Groener bildet den Hauptteil des Büchleins ein Auszug aus dem großangelegten und erschöpfenden Vortrag, den Staatssekretär Stieler am 10. Dezember 1921 im Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Köln gehalten hat. Er geht in geschichtlicher Reihenfolge auf die Lage ein, in der sich die deutschen Eisenbahnen während des Krieges und auch nach Friedensschluß befunden haben, auf die Folgen der Übernahme der Staatsbahnen durch das Reich und auf die Politik, die von der Reichsbahnverwaltung seitdem befolgt worden ist. Schließlich weist er überzeugend nach, daß durch die Entstaatlichung der Reichsbahn nichts Wesentliches gewonnen, aber viele Werte vernichtet würden, und daß auch in der heutigen Form ein Wiederaufstieg möglich ist, wenn das am Schlusse des Vortrages entwickelte Gesundungsprogramm befolgt wird. Auch Staatsminister von Breitenbach bekennt sich zur Beibehaltung des Staatsbahnsystems, nachdem nachgewiesen worden ist, daß auch ohne die Entstaatlichung eine Sanierung zu erreichen sei. Als entscheidende Voraussetzung betrachtet er aber, daß „Reichstag und Kabinett gegenüber dem autonomen Reichseisenbahnbetriebe sich größerer Zurückhaltung befleißigen und denselben tunlichst freihalten von den Einengungen und Beeinflussungen der parlamentarischen Regierungform". Zu erwähnen ist noch ein Aufsatz über Gemeinwohl oder Interessenpolitik von Dr. Homberger und Darstellungen über das zu erwartende Reichsbahnfinanzgesetz, über die Tarifpolitik, die Wagengestellung und über die Arbeitsleistung bei der Eisenbahn verglichen mit der des Bergbaues. Die letztere Gegenüberstellung zeigt, daß auch im Bergbau die Durchschnittsbelastung des einzelnen Mannes kaum zwei Drittel der Friedensbelastung beträgt, also nicht größer ist als die des Eisenbahners. Ein übersichtliches statistisches Material ergänzt und vervollständigt die Aufsätze.

Es ist sehr erfreulich, daß in einer Frage, die die öffentliche Meinung so stark beschäftigt, das Reichsverkehrsministerium die Flucht in die Öffentlichkeit nimmt und in so sachlicher und überzeugender Weise das Publikum über die wirklichen, aus Verständnislosigkeit und Interessenpolitik so oft entstellten Tatsachen aufklärt. -r.

— **Sächsischer Eisenbahnkalender auf das Jahr 1922** Bearbeitet von M. Hultsch, Eisenbahn-Obersekretär. Preis broschiert 12 *M*, gebunden 14 *M*. Verlag von C. Heinrich, Dresden-N. 6.

Der bekannte Kalender ist in seiner bewährten Form wieder erschienen und bringt außer dem Kalendarium in einem allgemeinen Teil allerhand Angaben (Gebühren, Steuern, Maße und Gewichte, häufig vorkommende Zahlenwerte u. dgl.), die im praktischen Leben gebraucht werden. Der fachliche Teil enthält die wichtigsten Dienstvorschriften und die wesentlichsten Bestimmungen des Personalrechts, daneben aber auch die besonders für die sächsischen Eisenbahner nützliche Behördeneinteilung und Personalien für das Gebiet der ehemals sächsischen Staatsbahnen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Bundesbahndirektion Villach. Die bisher durch uns besorgte Betriebsführung der am 28. Juli 1889 eröffneten regelspurigen Privat-Lokalbahnlinie Gleisdorf-Weiz ist am 1. Januar 1922 vom steiermärkischen Landeseisenbahnamte in Graz übernommen worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Die an der Strecke Tübingen-Sigmaringen liegende Station Kaiseringen-Frohnstetten wird am 1. Februar 1922 für den unbeschränkten Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Nr. I 118 vom 21. Dezember 1921 an die vorsitzende Verwaltung des Technischen Ausschusses und an die Mitglieder des Unterausschusses, betreffend die Frage eines diebessicheren Verschlusses an gedeckten Güterwagen, betreffend Niederschrift Nr. 1 des vorgenannten Unterausschusses über die Sitzung in Nürnberg am 8. Dezember 1921 (abgesandt am 28. Dezember);

Nr. I 119 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend „Zulassung längerer Schlafwagen zum Verkehr auf den Vereinsbahnstrecken" (abgesandt am 2. Januar d. J.);

Nr. I 121 vom 28. Dezember 1921 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend den Technischen Unterausschuß für die Fragen des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen (abgesandt am 3. Januar d. J.);

Nr. I 122 vom 28. Dezmber 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend „Güteprobensammlung des Vereins" (abgesandt am 3. Januar d. J.);

Nr. I 123 vom 29. Dezember 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend „Technisches Vereinsorgan, Jahrgang 1922" (abgesandt am 3. Januar d. J.);

Nr. I 123 vom 29. Dezember 1921 an die ehemaligen preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen, betreffend „Technisches Vereinsorgan, Jahrgang 1922" (abgesandt am 3. Januar d. J.);

Nr. I 124 vom 30. Dezember 1921 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend „Antrag wegen Anwendung der vom Normenausschuß der deutschen Industrie angenommenen Bezeichnungen und Abkürzungen für Lokomotiven und Tender im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" (abgesandt am 3. Januar d. J.);

Nr. II 264 vom 23. Dezember 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend „die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1922" (abgesandt am 29. Dezember 1921).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 1. Januar 1922 tritt ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft, der eine Erhöhung verschiedener Zollnebengebühren und geänderte örtliche Bestimmungen vorsieht.

Der Tarif kann zum Preise von 1,50 Franken von unserem Rechnungsbüro käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen unser Verkehrsbüro B. (33)

Saarbrücken, den 29. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.).

Mit Gültigkeit vom 1. Janwar 1922 werden für die Beförderung von Gütern, soweit sie nicht seewärts ein- oder ausgeführt werden, zwischen Bremen Hbf. und den Lade- oder Übergabestellen im Gebiet der Tarifstationen Bremen Hohentorshafen (für diese auch in Richtung Delmenhorst), Bremen Inlandshafen, Bremen Weserbf. und Bremen Zollausschluß besondere Anstoßfrachtsätze erhoben. Gleichzeitig werden für seewärts ein- und ausgehende Güter Kontrollvorschriften eingeführt.

Außerdem werden die örtlichen Bestimmungen für Bremen Zollausschluß und Bremen Inlandshafen die bisherige Ladestelle Bremen Hohentorshafen geändert. Bremen Neustadt Pbf. erhält die Bezeichnung Bremen Hohentorshafen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (32)

Hannover, den 19. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Deutschen Reichsbahn—Sächsisches Netz, Teil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1920.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Abschnitt E III unter Ziffer 4 das Wägegeld für Einzelverwägung von Wagenladungsgut in Dresden für Umschlagsgut auf 33 ₰ und für Ortsgut auf 36 ₰ für 100 kg festgesetzt. (14)

Dresden, am 29. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Geltung wird die Station Nürnberg Süd des rechtsrh. bayerischen Netzes der Reichsbahn in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres durch die beteiligten Güterabfertigungen. (31)

Erfurt, den 30. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C Ib (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

a) Die Bestimmung für Königsberg (Pr.) im Abschnitt II wird durch Aufnahme von Überführungsgebühren für die Beförderung zwischen dem Kaibahnhofe und der neuen Kaimauer ergänzt.
b) Die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn für Milch und frische Kartoffeln zu erhebenden Frachtzuschläge werden erhöht.

Näheres enthält die am 2. Januar erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (27)

Berlin, den 28. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln).

Vom 1. Februar bis einschließlich 30. April 1922 wird die durchgehende Abfertigung für den Verkehr mit der Insel Wangerooge über Carolinensiel aufgehoben. (28)

Münster (Westf.), 29. Dezember 1921.
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6.

Ab 10. Januar 1922 wird Elsnigk (Anhalt) als Gewinnungsstätte in den Ausnahmetarif 6 einbezogen. (29)

Halle (Saale), 30. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Auf 1. Februar 1922 werden die seitherigen örtlichen Gebühren aufgehoben und durch neue Bestimmungen und Sätze ersetzt. Dabei fallen die Gebühren für die Rangiervergütung nach ¼ Std. bzw. 5 Min. als entbehrlich ganz fort.

Auf den gleichen Zeitpunkt werden in Erzingen die Gebühren für die Erfüllung der Zollvorschriften usw. durch die Eisenbahn und das Wagenstandgeld beim Grenzverkehr in Frankenwährung festgesetzt, wie für die anderen badischen Übergangsstationen zur Schweiz. Durch die Maßnahme treten Tariferhöhungen ein. Die Durchführung erfolgt durch Nachtrag IV zur Abt. 1 des bad. Gütertarifs, in dem auch einige bereits im Verfügungswege bekanntgegebene Änderungen des Tarifs zur Durchführung gelangen. (26)

Karlsruhe, den 29. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 wird in den Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 1921 die Station Ratheim des Direktionsbezirks Köln als Versandstation aufgenommen. Gleichzeitig werden in dem Entfernungs- und Frachtsatzzeiger für die niederländischen Strecken einige Berichtigungen durchgeführt. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen. (3)

Essen, den 16. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1922 treten folgende Tarifnachträge in Kraft: I zum Teil IB (Tarif 570b), I zum deutsch-dänischen sowie II zum deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif, Teil II (Tarife 580 und 574), XV zum deutsch-dänischen Kohlentarif (Tarif 1198) und IX zum deutsch-dänischen Tiertarif (Tarif 1840). Sämtliche Nachträge enthalten in der Hauptsache Änderungen und Erhöhungen, die den am 1. Februar 1922 im innerdeutschen Verkehr eintretenden Änderungen und Erhöhungen entsprechen. Voraussichtlich vom 25. Januar an werden die Nachträge durch das Auskunftsbüro Berlin, Alexanderplatz, oder die am Orte befindlichen Dienststellen bezogen werden können.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (34)

Altona, den 30. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinsames Heft C Ib (Zuschlags- und Anschlußfrachten usw.).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 an werden die auf Seite 31 des Tarifheftes unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirkes Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht und zwar

für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 13 auf 20 ₰,
für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 50 auf 75 ₰,
für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 40 auf 60 ₰.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914 S. 455).

Erfurt, den 23. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion. (6)

Wechselgütertarif Sachsen—Bayern (rechtsrh. Netz), Heft 7 B.

Am 1. März 1922 tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. Juli 1917 nebst Nachtrag I aufgehoben wird. Mit dem neuen Tarif sind teilweise Frachterhöhungen verbunden. Für die nicht wieder aufgenommenen Stationen Elsterwerda Berl.-Dresdn. Bf., Görlitz (Schlesien), Röderau und Schlauroth werden zum gleichen Zeitpunkt Entfernungen im Mitteldeutsch-Bayerischen und Ostdeutsch-Bayerischen Güterverkehr eingeführt werden. Der Zeitpunkt, von dem an der Tarif bezogen werden kann, wird noch bekanntgegeben. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft. (8)

Dresden, am 28. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Württemberg.

Am 1. Februar 1922 wird die jetzt nur dem Stückgutverkehr dienende Station Urbach b. Schorndorf für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. Gleichzeitig treten im Verkehr mit dieser Station geänderte Tarifentfernungen in Kraft, mit denen teilweise Frachterhöhungen verbunden sind. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (36)

Dresden, am 1. Januar 1922.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Brenner und über Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Seite 30, 40, 42 und 44 des Tarifs ist die Stationsbezeichnung Milano Porta Garibaldi zu ändern in Milano Farini.

Seite 16 des Tarifs ist der Titel der Pos. „Wein, gewöhnlicher, ausgenommen Marsala- und Wermutwein“ zu ändern in „Wein, gewöhnlicher, ausgenommen Wermutwein“. Auf der gleichen Seite ist der Titel der Pos. „Marsala- und Wermutwein“ zu ändern in „Wermutwein“.

Seite 22 ist die Position „Vini communi, esoluso il Marsala e il Vermouth“ zu ändern in „Vini communi esoluso il Vermouth“. Auf der gleichen Seite ist die Position „Vino di Marsala e di Vermouth“ zu ändern in „Vino di Vermouth“.

Seite 39 des Tarifs sind in der Überschrift des Tarifs Nr. 3 in der 5., 8. und 10. Zeile die Worte „Marsala- und“ zu streichen. (16)

München, den 28. Dezember 1921.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.
in München.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Bei der nunmehr für den Gesamtverkehr eröffneten bayerischen Station Gnötzheim sind die Dienstbeschränkungen „E. St. 250 kg, O. R.“ zu streichen.

In der Kilometertafel II werden einige Entfernungen berichtigt.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen. (22)

München, den 29. Dezember 1921.
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (pfälz Netz) -Baden und Württemberg.

Am 1. März 1922 treten neue Tarifhefte in Kraft. Hierdurch werden die Tarifhefte 8, 9 und 11 B vom 1. Juli 1918 nebst Nachtrag I mit der Abweichung aufgehoben, daß das Tarifheft 8 B noch bis auf weiteres in Kraft bleibt für den Verkehr zwischen den Stationen des Saargebietes einerseits und den Stationen der Deutschen Reichsbahn (sächs. Netz) und der Gera—Meuselwitz—Wuitzer Eisenbahn anderseits. Die neuen Tarifhefte bringen infolge von Entfernungsänderungen geringfügige Frachterhöhungen mit sich. Der Tag, von dem an Abdrucke der neuen Tarifhefte zu erlangen sind, wird noch bekanntgegeben. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Str. 4 II, Auskunft. (7)

Dresden, am 28. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Köln-Bonner Eisenbahnen

Mit Gültigkeit vom 1. Februar n. J. tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den deutschen Reichsbahnen eine Erhöhung der Frachten um etwa 30 %, sowie eine Erhöhung der Gebührensätze ein.

Für die Frachtberechnung gelten:

a) Für Güter der ordentlichen Tarifklassen:
   Der Frachtsatzzeiger Heft C I a zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses).
b) Für Brennstoffe (Kohlen, Briketts usw.):
   Der Frachtsatzzeiger 1 im Ausnahmetarif 6 zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses).

Köln, den 31. Dezember 1921.
Die Direktion. (35)

Ausnahmetarife für die regelmäßige Beförderung von Milch.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 werden die besonderen Milchausnahmetarife der einzelnen Länderbahnen und anschließenden Privatbahnen — unter Berücksichtigung der bisherigen Tariferhöhungen im Milchverkehr — zu einem gemeinsamen für sämtliche Reichsbahnstrecken und anschließende Privatbahnen geltenden Ausnahmetarife vereinigt. Die neuen Frachtsätze decken sich mit den Frachtsätzen im Nachtrag 1 des jetzigen Ausnahmetarifs 2a (preuß.-hess., sächsisches Netz usw.). Auf den Strecken des bayerischen (rechtsrh.), badischen und württembergischen Netzes treten hierbei gegenüber den bisherigen Sätzen weitere Erhöhungen um etwa 33⅓ % ein. (5)

Berlin, den 27. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif und deutsche Wechselgütertarife.

Die Station Friedrichsfeld (Baden) Süd bleibt bis auf weitere Anordnung für den Güterdienst geöffnet. Die bekanntgegebene Schließung der Station für den Güterverkehr wird zurückgenommen.

Karlsruhe, den 26. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion. (4)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A. Anhang 6.

Mit dem 1. Februar 1922 fallen die im Abschnitt B des Anhang 6 zu Heft A enthaltenen Bedingungen für die regelmäßige Beförderung von Arzneimitteln in diesem Heft fort. Sie gehen in den zum 1. Februar 1922 erscheinenden Reichsbahntarif, Teil II, für den Personen- und Gepäckverkehr über.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (21)

Berlin, den 30. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Voraussichtlich am 1. Februar 1922 wird eine Neuausgabe des Ostdeutsch-Bayerischen Gütertarifs erscheinen. Sie enthält teilweise erhöhte Entfernungen sowie neue Entfernungen für eine größere Anzahl ostdeutscher Stationen.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. v. J. 1914, Seite 455).

München, den 27. Dezember 1921. (20)
Tarifamt beim R V M, Z B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Die Station Gnötzheim wurde für den Gesamtverkehr eröffnet. Auf Seite 18 des Tarifs ist der Vortrag „E St 250 kg, O R." zu streichen. Für Wagenladungen von Gnötzheim erhöhen sich die Entfernungen für Gnötzheim um 8 km. (23)

München, den 30. Dezember 1921.
Tarifamt beim R V M, Z B.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr ab 1. Februar 1922 erhöht. Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage die unterzeichnete Direktion. (13)

Sommerfeld, 28. Dezember 1921.
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv 1500).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 wird die Telegrammgebühr in der Ausführungsbestimmung IV zu § 49 EVO. sowie im Abschnitt VI des Nebengebührentarifs von 3 ℳ auf 5 ℳ erhöht. Die Änderung der Ausführungsbestimmung ist gemäß § 2 EVO. genehmigt, ebenso das unverzügliche Inkrafttreten der Maßnahme gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 dieser Ordnung (s. R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (10)

Berlin, den 28. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Ab 1. Februar 1922 werden im Verkehr mit der württembergischen Station Urbach b. Schorndorf alle Güter direkt abgefertigt. Näheres, besonders über die Bildung der Entfernungen, bei den Abfertigungsstellen. (11)

Erfurt, den 29. Februar 1921.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 werden im Nachtrag I im Abschnitt I des Nebengebührentarifs einige Preise für Vordrucke mit denen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abt. B in Übereinstimmung gebracht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (15)

Dresden, am 29. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirekton.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 an werden die Beförderungspreise für den Tier- und Güterverkehr um 30 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Zülz (Oberschles.). Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. (24)

Neustadt (O.-S.), 30. Dezember 1921.
Die Direktion.

2. Personen- und Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Badische, Hessische und Thüringische Linien (Tarifverz. 188 a, b und d).

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden tritt am 1. Februar 1922 Nachtrag III zum Binnentarif für den Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr in Kraft, der eine Erhöhung der Fahrgeld-, Fracht- und Gebührensätze enthält. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E. V. O. (17)

Darmstadt, am 1. Januar 1922.
Die Direktion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 ab werden, dem Vorgehen der Reichseisenbahn entsprechend, die Beförderungspreise für den Personen-, Güter- und Tierverkehr erhöht. Am gleichen Tage erscheint zum Binnen-, Personen- und Gepäcktarif der Nachtrag VI. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (18)

Berlin, den 30. Dezember 1921.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Württembergische Nebenbahnen. Aktiengesellschaft zu Stuttgart.

Am 1. Februar 1922 werden die Personen-, Tier- und Gütertarife erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion.

Stuttgart, den 30. Dezember 1921. (25)
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Am 1. Februar 1922 treten im Binnen- und direkten Personen-, Tier- und Güterverkehr Erhöhungen ein. Die Erhöhung im Personenverkehr beträgt 75 %. (30)

Blankenburg (Harz), 30. Dezember 1921.
Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 werden die Telegrammgebühren, wie folgt, erhöht:

1. in der Ausführungsbestimmung 1 (²) zu § 14 E.V.O. von 1,50 ℳ auf 5,— ℳ,
2. in den Ausführungsbestimmungen 1 (⁴) und 2 zu § 15 E.V.O. von 3,— ℳ auf 10,— ℳ,
3. in der Ausführungsbestimmung 3 (⁸) zu § 15 E.V.O. von 4,50 ℳ auf 15,— ℳ.

Diese Änderungen der Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 E.V.O genehmigt, ebenso das unverzügliche Inkrafttreten der Maßnahme gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 dieser Ordnung (s. R.G.Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 28. Dezember 1921. (9)
Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei.

Am 1. Februar 1922 tritt zu obenbezeichnetem Tarif der Nachtrag III in Kraft, der Erhöhungen der Fahrpreise und Gepäckfrachten enthält. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Str. 1. (12)

Dresden, am 29. Dezember 1921.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II.

Am 1. Februar 1922 erscheint der Personen- und Gepäcktarif Teil II der Deutschen Reichsbahn. Durch diesen Tarif werden die Personen- und Gepäcktarife Teile II der ehemaligen Staatsbahnen aufgehoben. (2)

Erfurt, im Dezember 1921.
Eisenbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 werden die am 1. Dezember d. Js. in Kraft getretenen Personenfahrpreise usw. um 75 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Eisenbahn-Direktion.

Lippstadt, den 20. Dezember 1921. (1)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Die laut Bekanntmachung vom 24. November dieses Jahres mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 eintretende Erhöhung im Personenverkehr um 50 % wird vom gleichen Tage ab auf 75 % erweitert.

Die Genehmigung gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung ist erteilt. (19)

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 2. | Berlin, den 12. Januar 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1921.

Vom Geheimen Oberregierungsrat Dr. v. Ritter.

(Schluß aus Nr. 1.)

Als die österreichischen Bundesbahnen in das Jahr 1921 eintraten, standen sie fast unüberwindlichen Schwierigkeiten gegenüber. Die an sich unzureichend bemessene und durch unvorhergesehne Zwischenfälle immer wieder gestörte Kohlenbeschaffung und der nach Anzahl und Beschaffenheit ungenügende Bestand an Betriebsmitteln zwangen stets von neuem zu Einschränkungen und Einstellungen im Eisenbahnbetrieb. Nach beiden Richtungen hat aber die Bundesbahnverwaltung im Laufe des Jahres durch vorsorgende Maßnahmen eine ganz außerordentliche Besserung der Verhältnisse erreicht.

Was die Kohlenfrage betrifft, so hat Österreich bekanntlich die meisten Gruben durch den Friedensvertrag verloren. Österreich verfügt nur noch über wenige Grubenbetriebe, die vorwiegend Braunkohle liefern. Durch Eröffnung neuer Betriebe und Erhöhung der Förderung ist es gelungen, die Produktion zu heben; sie betrug im Jahre 1920 2,4 Millionen Tonnen Braunkohlen, 1921 2,5 Millionen Tonnen, und für 1922 wird eine Förderung von 3 Millionen Tonnen erwartet. Überdies wird in geringerem Ausmaße Steinkohle gefördert (1920: 130 000 t). Im wesentlichen ist Österreich aber auf die Zufuhr aus dem Auslande angewiesen. Auch diese hat sich gegen das Jahr 1920 außerordentlich gebessert. Schon im ersten Vierteljahr 1921 betrug die Einfuhr über eine Million Tonnen gegen ¾ Million in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Für den Ausfall an oberschlesischer Kohle während des Frühjahrs 1921 konnte aus dem Saargebiet und der Tschechoslowakei — wenn auch zu unverhältnismäßig hohem Preise — Ersatz beschafft werden; allerdings erwies sich die tschechische Kohle vielfach als minderwertig. Allmählich gelang es der Verwaltung, durch weise Sparsamkeit und durch umfangreiche Beschaffung unter Ausnutzung des günstigen Weltkohlenmarktes den Kohlenbestand so zu steigern, daß am Ende des Jahres ein Vorrat für etwa zwei Monate vorhanden war. Man kann jetzt sagen, daß die Kohlenfrage in Österreich im wesentlichen eine Geldfrage geworden ist. Deshalb konnte sich die Bundesregierung auch entschließen, die als sehr lästig empfundene Kohlenbewirtschaftung zum 31. Dezember 1921 aufzuheben und nur gewisse Vorkehrungen bis 1. März 1922 bestehen zu lassen, die den Hausbrand sichern sollen.

Die Betriebsmittelfrage gestaltete sich deshalb schwierig, weil die für die Verteilung des Betriebsmittelparks der früheren Monarchie unter die Nachfolgestaaten eingesetzte Kommission mit ihren Arbeiten nur langsam vorwärts kam, und die Beschaffung neuer Betriebsmittel in großem Stile schon an der Kostenfrage scheiterte. Schwierig gestaltete sich auch die Eisenversorgung, die im ersten Halbjahr 1921 so stark zugenommen hatte, daß sie bis dahin schon die gesamte Einfuhr von 1920 überstieg. Im zweiten Halbjahr 1921 änderte sich das Bild vollständig. Es trat große Knappheit auf dem Weltmarkt ein, Angebote aus Deutschland fielen vollständig aus. Durch Angstkäufe der Industrie und Spekulation wurde der Mangel an käuflichen Beständen weiter erhöht. Erst gegen Jahresschluß ist wieder eine Besserung des Bezuges aus der Tschechoslowakei eingetreten; allerdings sind die Preise infolge des Valutasturzes ins Ungeheuerliche gestiegen. Nach einer im März 1921 aufgestellten Statistik waren die Preise für Schienen von 177 Kronen

im Jahre 1913 auf 19 000 K für die Tonne gestiegen, für Holzschwellen von 4 auf 150 K für das Stück, für Weichen von 3625 auf 320 000 K für das Stück, für Glas von 2 auf 340 K für das Quadratmeter. Die Kohlen kosteten im März schon 3140 gegen 17,30 K für die Tonne im Jahre 1913. Diese Preise haben sich im Laufe des Jahres 1921 noch ständig erhöht.

Trotz aller Hemmnisse kann die Bundesbahnverwaltung mit Befriedigung auf die Hebung der Verkehrsleistungen im Laufe des Jahres 1921 zurückblicken. Die Besserung der Kohlenlage gestattete es, im Sommerfahrplan vom 1. Juni die bis dahin nur dreimal wöchentlich verkehrenden Fernzüge täglich fahren zu lassen. Nach allen Nachbarländern wurden neue Zugverbindungen eingerichtet. Die chronische Wagenüberfüllung, die zu ständigen Verspätungen Anlaß gab, ließ allmählich nach, und es wird zur Zeit der Personenzugfahrplan im allgemeinen pünktlich eingehalten. Die Leistungen im Personenverkehr übertreffen jetzt sogar die Friedenszahlen. Im Güterverkehr konnten die in der Zeit der Verkehrsnot eingeführten Beschränkungen im wesentlichen aufgehoben werden. Bemerkenswert ist, daß die Verkehrsrichtungen sich infolge der geänderten Verhältnisse ganz außerordentlich verschoben haben. Ganz besonders ist es die Westbahn, die an Stelle der früher leistungsfähigeren großen Linien zur Trägerin des Hauptverkehrs geworden ist. Der Güterverkehr hat auf den Westbahnlinien bereits den Verkehr von 1914 um 29 % der Bruttotonnenkilometer überschritten. Auch der Personenverkehr hat sich dieser Strecke mehr und mehr zugewandt; von Reisenden nach Deutschland wird sie trotz längerer Fahrzeit lieber benutzt als die Nordbahnlinien, die den Nachteil größerer Grenzschwierigkeiten haben. Bemerkenswert ist die Einführung der 24-Stundenzeit, die mit dem 1. Juni erfolgte.

Eines der größten Hindernisse für eine wirtschaftliche Gesundung Deutsch-Österreichs bildet das Verhältnis zu den Nachfolgestaaten. Die österreichisch-ungarische Monarchie war politisch und wirtschaftlich abgerundet, ein durch jahrhundertelanges Zusammenarbeiten und durch ein einheitliches Eisenbahnnetz verbundenes Ganzes. Der Friedensvertrag von St. Germain hat dieses Wirtschaftsgebiet auseinandergerissen. Die neuen Grenzen durchschneiden die Verkehrsstraßen willkürlich, und es ist bisher noch nicht möglich gewesen, die Nachfolgestaaten wirtschaftlich und verkehrstechnisch in sich und für den zwischenstaatlichen Verkehr befriedigend zu organisieren. Dazu gehört ein einmütiges, von gutem Willen getragenes Zusammenwirken, an dem es wegen der politischen Abneigungen und wirtschaftlichen Gegensätze noch gefehlt hat. Im November 1921 ist es endlich gelungen, auf einer Konferenz in Portorose die Grundlagen zu schaffen, die einen Neuaufbau des Verkehrswesens ermöglichen. Die Vereinbarungen, die dort zustande gekommen sind, bezwecken, „den Verkehr der Reisenden und ihres Gepäcks und der Güter zu erleichtern bis zum Inkrafttreten einer allgemeinen europäischen Vereinbarung und ohne den Bestimmungen einer solchen vorzugreifen". Allgemein ist als Regel aufgestellt, daß die besonderen Schwierigkeiten, die dem Personen- und Güterverkehr Mitteleuropas sich entgegenstellen, unterdrückt und die für den zwischenstaatlichen Verkehr wichtigen Grenzbahnhöfe eröffnet und offen gehalten werden sollen. Der Grenzdienst soll womöglich auf gemeinsamen Grenzbahnhöfen abgewickelt werden; bei Verkehrseinschränkungen soll zur Aufrechterhaltung der Ein-, Aus- und Durchfuhr gegenseitige Hilfe geleistet werden. Für tadellose Anschlußverhältnisse, für die Wiedereinführung durchlaufender Züge im Personenverkehr und durchlaufender Wagen ist zu sorgen, desgleichen für den Ferngüterverkehr, für die Beschleunigung durchgehender Transporte, vor allem für lebenswichtige Güter. Als rechtliche Grundlage für den zwischenstaatlichen Verkehr wird das Berner internationale Übereinkommen angewendet. Die gegenwärtig noch geltenden Einschränkungen, insbesondere hinsichtlich der bahnseitigen Haftung, sollen möglichst bald abgebaut werden, die Wiederherstellung direkter Tarife wird als äußerst wünschenswert bezeichnet, die Zollbehandlung an der Grenze soll möglichst erleichtert werden. Diese Beschlüsse sind fast durchweg einstimmig gefaßt worden; sie sollen jeweils zwischen zwei Staaten in Kraft treten, sobald diese sie ratifiziert haben. Die Aufstellung einheitlicher Beförderungsbedingungen und Güterklassifikationen ist späterer Regelung vorbehalten.

Die großen Verkehrsschwierigkeiten, die schon im Jahre 1919 zur Gründung des Wagenumlaufkomitees geführt hatten, bildeten einen weiteren Verhandlungsgegenstand. Vorbehaltlich der endgültigen Aufteilung des früheren gemeinsamen Wagenparks sind zur Sicherung einer geregelten Durchführung des Wagendurchlaufs und zur Berechnung der Wagenmieten einstweilige Vereinbarungen getroffen worden, deren Einzelheiten durch eine demnächst nach Wien einzuberufende fachmännische Kommission geregelt werden sollen. Ferner wurden für die Rückgabe der beschlagnahmten Privatwagen Regeln aufgestellt. Die Bedeutung dieser Vereinbarungen liegt vor allem darin, daß rund 115 000 Wagen mit einem Werte von mehr als 50 Milliarden österr. Kronen, die bisher nur auf dem Gebiet, auf dem sie sich befanden, benutzt werden durften, künftig derselben Regelung unterliegen werden, wie das rechtmäßige Eigentum jeder einzelnen Eisenbahnverwaltung. Ein Ausschuß soll demnächst Vorschläge für eine den technischen Bedürfnissen entsprechende Verteilung der Brenn-, Schmier- und Leuchtstoffe, der Schwellen und anderen Eisenbahnbedürfnisse machen. Man hofft dadurch die großen Schädigungen zu vermeiden, die bisher durch das Aufhören jeglicher Einfuhr an derartigen Stoffen einzelnen Verwaltungsgebieten erwachsen sind.

Die Ergebnisse der Konferenz von Portorose sind von der allergrößten Bedeutung für die weitere Entwickelung der Verkehrsverhältnisse Österreichs und seiner Nachbarstaaten.

Eine sehr starke Belastung bedeutet für die Bundesbahnverwaltung der weit über die Bedürfnisse des Betriebes hinausgehende Personalbestand. Bei der Abtretung des größten Teiles ihrer Linien (vor dem Kriege 19 472 km, nach Friedensschluß etwa 4600 km) mußten die Bundesbahnen eine verhältnismäßig weit größere Zahl von Eisenbahnangestellten zurückübernehmen, als ihrem Verkehrsumfange entsprach. Dazu kamen die Folgen des gesetzlich eingeführten Achtstundentages, die, in Köpfen ausgedrückt, einer Belastung mit etwa 13 400 Angestellten und nach den Entlöhnungsverhältnissen Anfang des Jahres 1921 einer Mehrausgabe von 738 Millionen Kronen entsprechen. Es ist kürzlich dem Nationalrat ein Gesetzentwurf vorgelegt worden, in dem Maßnahmen zur Verringerung eines Personalaufwandes im Bundesdienste getroffen werden sollen. Der Abbau wird aber nur ganz allmählich vor sich gehen können.

Aus allem, was bisher über die finanzielle Belastung der Bundesbahnen gesagt worden ist, kann man unschwer erkennen, daß es ihnen auch nicht entfernt möglich sein kann, in ihrem Etat die Ausgaben mit den Einnahmen zu balancieren. Im Jahre 1921 ist der Übergang von der bisherigen Zählung des Rechnungsjahres vom 1. Juli bis zum 30. Juni zu einer Anpassung des Rechnungsjahres an das Kalenderjahr vollzogen worden. Es wurde deshalb für das zweite Halbjahr vom 1. Juli bis 31. Dezember 1921 ein besonderer Übergangsvoranschlag gemacht. In diesem waren die Ausgaben auf 11 Milliarden, die Einnahmen auf 7 Milliarden, der Betriebsverlust also auf 4 Milliarden Kronen veranschlagt. Das tatsächliche Ergebnis ist noch ungünstiger ausgefallen. Für das volle Kalenderjahr hat der bei der Umbildung des Kabinetts an Stelle des bisherigen Ministers Dr. Pesta an die Spitze des Bundesverkehrsministeriums berufene Dr. Walter Rodler den Betriebsverlust kürzlich mit Rücksicht auf die neuerlichen Preiserhöhungen auf nahezu 40 Milliarden Kronen geschätzt. In den Voranschlag für 1922 sind die Gesamtausgaben mit 54,1 Milliarden, die Einnahmen mit 46,7 Milliarden eingesetzt worden.

Nachdem die am 15. Oktober 1920 auf neuer Grundlage erstellten Gütertarife am 15. Dezember 1920 und am 15. Februar 1921 um rund 50 %, am 1. Juli 1921 unter gleichzeitiger Neufestsetzung der Grundlagen um 70 bis 80 %

und die Personentarife im Juni 1921 um rund 100 % erhöht worden waren, mußte zum 1. Dezember 1921 wiederum zu einer umfassenden Tariferhöhung geschritten werden. Zur Herstellung des völligen Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben wäre schätzungsweise eine Erhöhung um 300 % nötig gewesen. Mit Rücksicht auf die schweren wirtschaftlichen Folgen hat sich die Verwaltung indessen mit geringeren Aufschlägen begnügt. Im allgemeinen beträgt die Erhöhung im Personenverkehr für die 1. Klasse 350 % und für die 2. und 3. Klasse 200 %; das Verhältnis der Fahrpreise für die drei Wagenklassen beträgt nun 1 : 2 : 6 statt 1 : 2 : 4. Die Erhöhung der Gepäckfrachten beträgt 300 %, der Expreßguttarife 200 %. Im Güterverkehr sind die Frachtsätze im allgemeinen um 200 % erhöht worden. Die Tariferhöhungen werden aber zu einer Balancierung des Etats so lange nicht führen können, wie die Entwertung der österreichischen Krone nicht zum Stillstand kommt. Welchen Einfluß diese haben muß, kann man ermessen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Krone, die früher den Wert des schweizerischen Franken ein wenig überschritt, Anfang Dezember in Zürich für ⅕ Centime zu kaufen war, und daß das Anlagekapital der österreichischen Bundesbahnen von rund 2 Milliarden Goldkronen heute auf etwa 408 Milliarden Papierkronen geschätzt wurde.

Kein Wunder, daß die Bautätigkeit bei dieser Finanzlage sich in bescheidenen Grenzen halten mußte. Sie erstreckte sich hauptsächlich auf solche Herstellungen, die zur glatten Abwickelung des aus den geänderten staatlichen Verhältnissen sich ergebenden neuen Durchgangsverkehrs unbedingt notwendig geworden waren. Zunächst ist jetzt der Bau eines zweiten Gleises für die Strecke Wels-Passau in Aussicht genommen worden und gewisse Ergänzungsanlagen, die zur Bewältigung des starken Durchgangsverkehrs nach Italien und Südslawien erforderlich sind. Es ist auch die Schaffung einer geschlossenen zweigleisigen Linie zwischen Wien Südbahnhof und St. Veit an der Glan nötig geworden. Für die Linie Selzthal-St. Michael sind zum Bau eines zweiten Gleises gleichfalls bereits die Entwürfe ausgearbeitet worden. Zu den dringendsten Arbeiten, die jetzt schon vorgenommen werden sollen, gehört auch der Umbau mehrerer unzulänglich gewordener Stationen, namentlich des Bahnhofs Linz. Von den in den Etat für 1922 für werbende Anlagen eingestellten 7,3 Milliarden Kronen entfallen 0,8 Milliarden auf bauliche Investionen, 3,1 Milliarden auf die Beschaffung von Betriebsmitteln und 3,1 Milliarden auf die Elektrisierungsbauten. Die sich auf allen Gebieten immer mehr fühlbar machende Wohnungsnot wirkt auch auf den Betrieb der Bundesbahnen in empfindlicher Weise ein. Insgesamt wurden im Jahre 1921 gegen 900 Wohnungen und Unterkünfte für etwa 500 ledige Bedienstete mit dem Kostenaufwand von annähernd 400 Millionen Kronen neu in Bau genommen, womit die Gesamtzahl der seit dem Umsturz von der Bundesbahnverwaltung erbauten Wohnungen auf etwa 2900 ansteigt. Die Durchführung des am 23. Juli 1920 zum Gesetz erhobenen großzügigen Elektrisierungsprogramms, über das in dem letzten Jahresbericht ausführlich berichtet wurde, schreitet rüstig vorwärts. Der für das Rechnungsjahr 1920/21 hierfür ausgesetzte Kredit von 500 Millionen Kronen mußte infolgedessen auf 1200 Millionen Kronen erhöht werden.

Durch die Erwerbung des Burgenlandes von Ungarn übernimmt Österreich rund 360 km neue Bahnen (40 km Staatsbahnen, 180 km Privatbahnen im Staatsbetrieb und 140 km Privatbahnen im Privatbetrieb). Zur Leitung dieses Netzes wird ein Betriebsinspektorat in Ödenburg, falls diese Stadt Österreich zugesprochen wird, eingesetzt. Die nördlichen Linien des Burgenlandes werden der Direktion Wien-Nordost, die südlichen Villach zugeteilt. Über den baulichen Zustand der neuen Linien, namentlich über die schlechte Beschaffenheit der Schwellen, wird sehr geklagt.

Für die Südbahn, die infolge der Zersplitterung ihrer durch die neuen Grenzen auseinandergerissenen Strecken, durch die Beschlagnahme eines Teiles ihrer Linien durch die Italiener und durch die Unklarheit, die für die Regelung gemeinsamer Fragen noch unter den Nachfolgestaaten herrscht, in eine äußerst kritische Lage geraten war, ist das Régime provisoire nach Genehmigung durch alle beteiligten Staaten in Kraft getreten. Diese müssen, soweit die zur Erhaltung des Betriebes notwendigen Ausgaben der Südbahn durch ihre jeweiligen Kassenbestände nicht gedeckt werden können, Vorschüsse leisten, die verzinst und innerhalb der Konzessionsdauer zurückgezahlt werden müssen, wie dies auch für die früher von Österreich und Ungarn bereits gezahlten Vorschüsse vorgesehen ist. Italien, das den Betrieb der Südbahnstrecken auf italienischem Boden selbst führt, leistet diese Vorschüsse à fonds perdu und zahlt der Gesellschaft eine Entschädigung. Die Regierungen der beteiligten Staaten haben gegenüber der Südbahn ein Aufsichtsrecht. Das Régime provisoire hat bis zum 31. Dezember 1922 Gültigkeit und kann nötigenfalls bis zum 31. März 1923 verlängert werden; bis dahin soll es durch ein Régime définitif ersetzt werden, das durch neue Vereinbarungen, gegebenenfalls auch durch Schiedsspruch, zustandekommen soll.

Über die Betriebsergebnisse der Südbahn ist bekannt geworden, daß auf den südslawischen Strecken infolge Erstarkung der dortigen Volkswirtschaft die Betriebsausgaben gedeckt werden konnten. Österreich hat im Jahre 1920 481 Millionen Kronen Vorschuß gezahlt, Ungarn 60 Millionen Kronen, Italien bereits als Vergütung 100 Millionen Kronen. Die am 15. Dezember 1920 durchgeführte 50prozentige Tariferhöhung hat nur 40 % Mehreinnahmen gebracht, eine im Februar 1921 eingeführte weitere 50prozentige Erhöhung nur 25 % Mehreinnahmen. Am 1. Juli trat wiederum eine Tariferhöhung von 70 bis 80 % im Güterverkehr und von 100 % im Personenverkehr in Kraft. Eine erneute, umfassende Tariferhöhung erfolgte am 1. Dezember 1921. Der Kohlenverbrauch stieg infolge der schlechten Beschaffenheit der Kohle um 45—55 %. Von den Betriebsmitteln der Gesellschaft sind 30 % der Güterwagen und 13 % der Personenwagen in Verlust geraten.

Trotz dieser Schwierigkeiten hat der Verkehr zugenommen. Es wurden im letzten Jahre bereits 80 % der im letzten Friedensjahre bewegten Frachten erreicht. Wenn man aber berücksichtigt, daß die Beförderungen auf kürzeren Strecken laufen als früher, so kann man sagen, daß sowohl der Güterverkehr als auch der Personenverkehr zurzeit etwa 50 % der Friedensleistungen beträgt. Der Verkehr ist aber weiter im Steigen begriffen.

Die im Laufe dieses Jahres eingetretene Festigung der inneren Verhältnisse des Königreichs Ungarn, die sich in der Verbesserung der Valuta widerspiegelt, hat auch im Eisenbahnverkehr ihren Ausdruck gefunden. Der Beginn des Jahres 1921 stand infolge der Trostlosigkeit der Kohlenlage noch im Zeichen wiederholter, plötzlich auftretender Verkehrsstockungen. Der Personenverkehr war in der Zeit vom 23. Dezember 1920 bis 3. Januar 1921, mit Ausnahme der D- und Eilzüge, auf allen Staats- und Südbahnstrecken eingestellt. Auch der Güterverkehr war bei Jahresbeginn völlig lahmgelegt, mit Ausnahme der notdürftig durchgeführten Beförderung lebenswichtiger Güter. Weitere Verkehrseinstellungen folgten im Februar und März. Allmählich besserte sich aber die für den Eisenbahnbetrieb maßgebende Kohlenlage. Ungarn bezog in Friedenszeiten etwa zwei Drittel seines Kohlenbedarfs aus eigenen Gruben und ein Drittel aus dem Ausland. Der Friedensvertrag hat das Land aber eines großen Teils seiner Kohlenwerke beraubt, so daß die Einfuhr aus dem Ausland für die Aufrechterhaltung der industriellen Betriebe und des Eisenbahnverkehrs von ausschlaggebender Bedeutung wurde. Die Regierung ist mit großer Tatkraft daran gegangen, beide Kohlenquellen wieder zu beleben. Die in Ungarn verbliebenen Gruben von Stein- und Braunkohlen wurden mit allen Mitteln in ihrer Leistungsfähigkeit gehoben, neue Kohlenlager wurden erschlossen. So konnten in der Mitte des Jahres 1920 aus ungarischen Gruben im Tagesdurchschnitt 1820 Wagen gegen

2500 Wagen im Jahre 1913 gefördert werden. Die Zufuhr aus dem Ausland, die teils wegen schlechten Willens, teils wegen eigener Knappheit der Nachbarstaaten, insbesondere der Tschechoslowakei, noch im Anfang des Jahres 1921 fast völlig gestockt hatte, besserte sich allmählich, nicht zum wenigsten infolge der Festigung der Valuta. Gegen Mitte des Jahres konnte der Verkehr schon ziemlich anstandslos wieder bewältigt werden, da es der Eisenbahndirektion gelungen war, sich wieder Kohlenvorräte für eine Woche zu verschaffen. Die Einschränkungen des Personenverkehrs, wie z. B. die Einstellung des Betriebes an Sonnabenden und Sonntagen, konnten fallen. Mitte Juni durfte der Handelsminister in einer viel beachteten Rede die Annäherung des ungarischen Personenverkehrs an den alten Friedensstand in Aussicht stellen. Wenn später hin und wieder Verkehrseinstellungen eintraten, so waren dies teils nur vorübergehende und rein örtliche Erscheinungen, teils Folgen politischer Ereignisse, wie der Räumung der an Ungarn zurückfallenden Baranya durch die Südslawen, der durch den Staatsstreich König Karls verursachten Störungen oder der in Westungarn zwischen Ungarn und Österreich aufgetretenen Zwistigkeiten.

Sehr langwierige und schwierige Verhandlungen erforderte die Wiedereinführung des durchgehenden Verkehrs mit den Nachbarstaaten. Es ist dabei die betriebliche Schwierigkeit nicht zu übersehen, die darin liegt, daß die neuen Grenzen willkürlich oder aus rein politischen Gründen, jedenfalls aber ohne Rücksicht auf die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs, gezogen worden sind. Überall fehlt es an leistungsfähigen Übergangsbahnhöfen und an den notwendigsten Abfertigungseinrichtungen. So konnte der Verkehr nur schrittweise über die neueingerichteten Grenzübergänge eingeführt werden. Nach und nach kommen immer wieder neue Grenzstationen hinzu, so daß mit einer steten Besserung und Ausdehnung der direkten Verkehre wird gerechnet werden können. Jetzt schon verkehren wenigstens einige Zugpaare zwischen Ungarn und allen Nachbarstaaten. Besonders wichtig war es, den Güterverkehr ohne Umladung an der Grenze wieder einzurichten. Die rechtliche Grundlage ist jetzt überall gegeben. Da das Eisenbahnbetriebsreglement im Verkehr Ungarns mit den Randstaaten nicht mehr galt, bedurfte es besonderer Vereinbarungen. Im allgemeinen ist das Berner Übereinkommen zur rechtlichen Grundlage für diesen Güterverkehr genommen worden, allerdings mit einigen Änderungen, wie Unzulässigkeit der Nachnahmen, der nachträglichen Verfügungen und der Interessedeklaration, Verpflichtung zur Vorauszahlung der Fracht und dergl.

Der Ausgestaltung des ungarischen Eisenbahnverkehrs stellen sich auch die Mängel des Betriebsmittelparks hindernd in den Weg. Von den durch die Rumänen bei ihrer Räumung des Landes mitgenommenen rund 160 000 Wagen sind nur 6000 zurückgegeben worden. Auch die Kommission zur Verteilung des Wagenparks der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie unter die Nachfolgestaaten ist mit ihren Entscheidungen und ihrer Durchführung noch im Rückstande. Die Staatsbahnverwaltung hat daher mit sehr großem Mangel an Betriebsmitteln zu kämpfen, der noch durch die Besetzung von zahlreichen Wagen durch Flüchtlinge aus den verlorenen Gebieten zu Wohnzwecken erhöht wird. Im August handelte es sich um 4308 Wagen und 15 000 Flüchtlinge. Die ungarischen Wagen- und Lokomotivwerkstätten arbeiten mit Hochdruck. Es wurden auch neue Lokomotiven dort gebaut, andere aus Deutschland bestellt. Zur Behebung des Schwellenmangels hat die Staatsbahnverwaltung Waldungen gekauft; die dort gewonnenen Schwellen werden in eigenen Anlagen bei Dombovár getränkt.

Das ungarische Personal, das in der Revolutionszeit in eine radikale Strömung hineingerissen worden war, hat sich im Laufe des Jahres nach Entlassung der als Rädelsführer besonders hervorgetretenen Hetzer recht gut gehalten. Allerdings haben die Eisenbahner infolge der wirtschaftlichen Nöte große Schwierigkeiten durchmachen müssen; die Verwaltung hat aber alles daran gesetzt, um ihnen nach Möglichkeit durch Gehaltszulagen, durch Zuteilung von Lebensmitteln und Kleidungsstücken und durch andere wirtschaftliche Vergünstigungen zu helfen.

Die finanziellen Ergebnisse mußten sich angesichts der geschilderten betrieblichen Schwierigkeiten und der ungeheuren Steigerung aller Preise für Betriebsstoffe und Löhne ungünstig gestalten. Im Voranschlag 1921/22 wird noch mit einem Fehlbetrage von 1185 Millionen Kronen gerechnet, wovon allerdings etwa die Hälfte auf Ausgaben zurückzuführen ist, die dem eigentlichen Betriebe fernliegen und auf das Konto der Kriegs- und Demobilmachungsverhältnisse zu setzen wären. Dahin gehören z. B. die schon erwähnte Benutzung des Wagenparks durch die sogenannten Wagenbewohner und die Einstellung überzähliger Flüchtlinge in das Angestelltenheer.

Trotz dieser mißlichen Finanzlage hat die Regierung große Mittel für den Ausbau des ungarischen Verkehrswesens bereitgestellt, im ganzen etwa 1324 Millionen Kronen, von denen u. a. 900 Millionen für Lokomotiv- und Wagenankäufe, 60 Millionen für den Ausbau der Reparaturwerkstätten, 102 Millionen für die Anlage des zweiten Gleises auf Teilen der Durchgangsstrecke Belgrad-Budapest-Wien und 17,5 Millionen auf den Ausbau des Budapester Rangierbahnhofes entfallen. Die praktische Durchführung eines groß angelegten Elektrisierungsplanes ist durch Inangriffnahme der Arbeiten für die elektrische Betriebsführung auf den Strecken Szentendre-Visegrád, Göd-Aszód und Nagytétény-Ercsi eingeleitet worden. Daneben ist die ungarische Regierung auf den Ausbau der Wasserstraßen bedacht; vor allem soll der Donau-Theiß-Kanal ausgebaut werden. Die Vorarbeiten sind bereits ausgeführt; die Finanzierung erfolgt mit Hilfe ausländischen Kapitals.

Die Organisation der Staatsbahnen entspricht nicht mehr dem durch die Gebietsverluste verkleinerten Eisenbahnnetz. Deshalb werden allmählich die Betriebsleitungen den kleineren Verhältnissen angepaßt; mit der Auflösung der Budapester linksufrigen Betriebsleitung am 1. April 1921 ist der Anfang gemacht worden. Auch der etwas zu umfangreiche Verwaltungsapparat der Direktionsinstanz wird nach und nach durch Verschmelzung mehrerer Sektionen vereinfacht.

Alles in allem befindet sich das ungarische Eisenbahnwesen auf dem Wege der Gesundung. Die Betriebsverhältnisse sind ganz erheblich verbessert worden, und die heute noch unbefriedigenden wirtschaftlichen Ergebnisse werden, wenn nicht Rückschläge kommen, ohne Zweifel nach und nach günstiger werden. — Die ungarischen Staatsbahnen haben seit dem 1. Juni im Fahrplan die 24-Stundenrechnung eingeführt.

Die Umformung der niederländischen Eisenbahnen zu einem gemeinschaftlichen System, die schon im Jahre 1920 grundsätzlich beschlossen worden war, ist am 28. Juli 1921 in Kraft getreten. Die beiden großen Privatbahnverwaltungen, die Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen und die Holländische Eisenbahngesellschaft, haben hiernach die Betriebsführung behalten, der Staat hat sich aber durch Übernahme der Aktienmehrheit an den Ergebnissen beteiligt und wesentliche Aufsichtsrechte erhalten. Für beide Gesellschaften ist vor kurzem ein gemeinsamer kommerzieller Dienst in Utrecht eingerichtet worden, der eine einheitliche Behandlung der Verkehrsfragen sichert. Das erste unter der Neuordnung stehende Betriebsjahr hat wenig günstige Ergebnisse gezeitigt. Hatten die beiden Gesellschaften schon das Rechnungsjahr 1920 mit einem Verlust von 2,4 Millionen Gulden abgeschlossen und die H. S. M. zum erstenmal, die S. S. zum erstenmal seit 1874 keine Dividende verteilen können, so wird für das Rechnungsjahr 1921 sogar mit einem Fehlbetrag von 20 Millionen gerechnet, der nach den Verträgen dem Staat zur Last fällt. Maßgebend für die unverhältnismäßige Steigerung der Betriebsausgaben waren vor allem die hohen Kohlenpreise und die gewaltigen Personalausgaben bei einer Verkürzung der Dienstschichten, die eine Mehreinstellung von 8000 Köpfen erforderlich gemacht hat. Es wird ernstlich eine Verlängerung der Dienstzeit oder eine

ürzung der Löhne erwogen. Der Verkehr hat sich erreulich gehoben. Der Fahrplan konnte ausgebaut werden.

Die zur Prüfung der Elektrisierungsfrage eingesetzte Kommission hat dem Ministerium ein Gutachten vorgelegt, as die Anwendung von Gleichstrom mit 1500 Volt empfiehlt. Während die großen Nord-Südlinien zunächst noch mit Dampfkraft betrieben werden sollen, will man an die Elektrisierung er Linie Amsterdam-Rotterdam herantreten, die mit einer Zugolge von 10 bis 20 Minuten elektrisch betrieben werden soll.

Die Unsicherheit, die über der Zukunft der luxemburgichen Eisenbahnen schwebte, ist jetzt durch ein vorläufiges Abkommen zwischen der luxemburgischen und der belgischen Regierung beseitigt worden. Danach soll bis zur endgültigen Regelung der Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn und nötigenfalls auch der Prinz-Heinrich-Bahn von den belgischen Staatsbahnen übernommen werden; diese zahlen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft die Jahresrente von 3 868 400 Franken aus. Der luxemburgische Staat erhält ein Drittel des Betriebsgewinnes, mindestens aber 250 000 Franken. Die belgische Verwaltung darf die Tarife selbst festsetzen und will hre Industrie durch Höherstellung der luxemburgischen Tarife gegenüber den belgischen begünstigen. Man sieht, daß die luxemburgische Regierung trotz des wiederholt bekundeten Wunsches der Bevölkerung, ihre Eisenbahnen nicht unter französische oder belgische Abhängigkeit zu geben, sich doch dem Einfluß des größeren Nachbarn nicht hat entziehen können. Die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, die im Jahre 1920 noch unter französischer Verwaltung stand, hat einen Reingewinn von 1,871 Millionen Franken erzielen und eine Dividende von 4 % verteilen können. Die für den Erzverkehr sehr wesentliche Prinz-Heinrich-Bahn hat am 1. Februar eine Erhöhung ihrer Tarife von etwa 160 % auf 200 % der Friedenssätze durchgeführt.

Die Verkehrs- und Finanzkrisis, unter der die Eisenbahnen der Schweiz seit dem Kriege leiden, ist noch nicht überwunden. Äußerlich merkt man von diesen Nöten nichts; es ist ein Vergnügen, den pünktlichen Betrieb, den reichhaltigen Fahrplan, die sauberen Betriebsmittel der Schweizerischen Bundesbahnen (S. B. B.) zu beobachten. Aber die Schweiz ist ein bezeichnendes Beispiel dafür, daß die valutastarken Länder nicht minder unter den Folgen des Krieges zu leiden haben. Die sogenannte Indexziffer ist trotz des an manchen Stellen durchgeführten Preisabbaues nicht weit von der doppelten Höhe der Friedenspreise entfernt. Hohe Material- und Brennstoffpreise, gewaltige Steigerung der Löhne, Überbesetzung mit Personal, Minderleistungen infolge des Achtstundentages sind Erscheinungen, die auch der Schweiz nicht fremd sind. Die Tarife sind nach den verschiedenen Tariferhöhungen namentlich für die valutaschwachen Nachbarn unerschwinglich geworden. Der Güterverkehr leidet unter der Industriekrisis; Durchfuhrgut wird zum Teil um die Schweiz herumgeleitet; der Fremdenverkehr, einst eine der Säulen des schweizerischen Wohlstandes, hat trotz erheblichen Zustromes aus Holland und den nordischen Ländern nachgelassen; der deutsche, der österreichische regelmäßige Besucher der schweizerischen Sommerfrischen fehlt fast ganz, auch der Franzose bleibt lieber in der für ihn billigeren Heimat. Der Wettbewerb der Kraftfahrzeuge macht sich empfindlich geltend, die Benutzung der zahlreichen neu entstandenen Autokurse ist bis zu einer Entfernung von 100 km zum Teil wohlfeiler. Sie bieten auch sonst der Bahn gegenüber wesentliche Vorteile.

Ganz besonders haben die kapitalschwächeren Privatbahnen, namentlich die Bergbahnen, unter diesen Verhältnissen gelitten. Einige mußten ihren Betrieb einstellen. Selbst blühende Unternehmen, wie z. B. die Montreux-Oberland-Bahn, die Rhätische Bahn, die Bernina-Bahn, die Berner Oberlandbahnen, die Wengernalp- und die Jungfraubahn konnten sich nur durch Einstellung ihres Zinsendienstes halten und bedurften einer Sanierung, die den Besitzern der Aktien und Obligationen große Opfer auferlegte. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (Lötschbergbahn) hatte ein Schuldenkonto von rund 34 Millionen Franken angesammelt, das nur durch eine opferwillige, großzügige Hilfe des Bundes und des Kantons Bern beseitigt werden konnte.

Die S. B. B. haben die Eidgenossenschaft hinter sich und können deshalb ohne unmittelbare Gefahr für ihren Bestand der Zukunft entgegensehen. Sie bilden aber darum nicht minder einen Gegenstand dauernder Sorge für die Finanzverwaltung. Der Betrieb wirft allerdings immer noch einen Überschuß ab, er betrug im Jahre 1920 noch rund 48½ Millionen Franken, ist aber für 1921, bis zum Monat November einschließlich, auf rund 10½ Millionen heruntergegangen, und es ist nicht anzunehmen, daß die Ergebnisse für Dezember diese Summe erhöhen werden. Der Voranschlag für 1921 rechnete mit einer Gesamteinnahme von 435 und einer Gesamtausgabe von 380 Millionen Franken, also mit einem Betriebsüberschuß von 55 Millionen. Bei diesen Zahlen sind aber die für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlichen Summen nicht enthalten. Wenn man diese berücksichtigt, so wird die Gewinn- und Verlustrechnung bis Ende 1921 voraussichtlich mit einem Passivsaldo von über 200 Millionen Franken abschließen. Dazu kommt ein gewaltiger Kapitalbedarf für Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und für die Durchführung des Elektrisierungsprogramms. Das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1920, betreffend Abänderung des Art. 7 des Eisenbahnrückkaufsgesetzes, hat die für die Tilgung des Anlagekapitals der S. B. B. festgesetzte Zeit von 60 auf 100 Jahre verlängert. Dadurch sind rund 98 Millionen Franken frei geworden, die zur Deckung eines Teiles der Fehlbeträge zu verwenden sind. Trotzdem ist aber das immer weitere Anwachsen der Passiva für die S. B. B. recht bedenklich.

Angesichts dieser Fehlschläge sind zahlreiche Stimmen für eine Rückkehr zum Privatbetriebe laut geworden; die große Mehrheit des Schweizer Volkes will aber von diesem Radikalmittel, dessen Erfolg mehr als zweifelhaft wäre, nichts wissen. Die Bundesbahnverwaltung muß also nach anderen Mitteln suchen, um das Gleichgewicht wieder herzustellen. Daß Tariferhöhungen ein zweischneidiges Schwert sind und jedenfalls allein kein wirksames Mittel für eine dauernde Verbesserung der Betriebsergebnisse darstellen, ist in der Schweiz erkannt worden. Man hat sich sogar zu einigen Ermäßigungen verstanden, die namentlich den Touristenverkehr begünstigen sollen. Die Preise der Sonntagsfahrkarten sind um 20 % gekürzt worden, auf Rundreisehefte werden 20 bis 30 % Nachlaß gewährt, auch Schüler- und Gesellschaftskarten sind billiger geworden. Die Schnellzugszonen wurden von 8 auf 4 herabgesetzt.

Das Hauptgewicht muß also auf die Verminderung der Ausgaben gelegt werden. Der großzügige Plan einer Verwaltungsreform (lex Haab), der die Behördenorganisation vereinfachen und verbilligen will, ist zwar durch persönliche und örtliche Einflüsse maßgebender Kreise stark beschnitten worden, er stellt aber trotzdem das Maß des auf diesem Gebiete Erreichbaren dar. Die Kreisdirektionen werden von 5 auf 3 (Lausanne, Luzern, Zürich) herabgesetzt, die Direktorenstellen bei den Kreisen und der Generaldirektion werden gleichfalls vermindert. Der Verwaltungsrat, der sich zu einem richtigen Parlament ausgewachsen hatte, wird verkleinert. Eine Ersparniskommission bereist das ganze Netz, um die Besetzung der Dienststellen unter die Lupe zu nehmen, und hat jetzt schon gute Erfolge erzielt. In Jahresfrist konnten 2000 Stellen gestrichen werden. Für 1922 ist ein Personalbestand von 68 933 Mann gegen 73 666 im Jahre 1921 vorgesehen. Dabei wird bei Entlassungen mit tunlichster Schonung vorgegangen. Die Entscheidung des Nationalrats über die Reformvorschläge wird erst in seiner Frühjahrstagung fallen.

Die Bautätigkeit ist, soweit nicht Notstandsarbeiten zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit in Frage kommen, sehr stark eingeschränkt worden. Es wird davon ausgegangen, daß das, was vor dem Kriege ausreichte, auch heute genügen muß. Nur das Elektrisierungsprogramm wird tatkräftig weiter gefördert. Allerdings machte sich infolge der Herabsetzung der Kohlenpreise einerseits und der Erhöhung aller Baukosten und Erschwerung der Kapitalbeschaffung andererseits eine Stimmung für die Einstellung oder Einschränkung des Programms geltend. Die Ver-

waltung ist aber fest geblieben, damit der Kohlenbedarf der Schweiz, der sich auf jährlich 500 000 bis 700 000 t beläuft, demnächst zu drei Vierteln durch Kraftgewinnung im eigenen Lande ersetzt werden kann. So sind denn auch die Arbeiten auf der Gotthardstrecke sehr erheblich vorwärts gekommen. Die Bergstrecke wird jetzt schon elektrisch betrieben; in diesem Monat noch soll der elektrische Betrieb auf der Südstrecke bis Chiasso aufgenommen werden, im Frühling die Nordstrecke von Erstfeld bis Arth-Goldau. Einstweilen wird die Kraft durch das große Kraftwerk am Ritomsee südlich von Airolo geliefert. Das für den nördlichen Betrieb bestimmte Kraftwerk in Amsteg macht bedeutende Fortschritte. Die Lötschbergbahn betreibt jetzt ihr ganzes Oberlandnetz elektrisch. Die Rhätische Bahn hat nur noch eine Linie, Reichenau-Ilanz-Disentis, die mit Dampflokomotiven befahren wird; es soll aber auch hier mit Beginn des Sommerfahrplanes 1922 der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

Am 4. Dezember 1921 ist der Ausbau des zweiten Simplonstollens vollendet und damit der größte, im Jahre 1898 begonnene Alpendurchstich im zweigleisigen Ausbau beendet worden. Der Tunnel ist 19 800 m lang (Gotthard 14 920, Mont Cenis 12 333, Arlberg 10 250) und besteht aus zwei in 17 m Abstand parallel verlaufenden Stollen, von denen der erste bereits 1905 dem Betrieb übergeben werden konnte. Der im Rohbau gleichzeitig hergestellte zweite Stollen blieb damals unausgebaut liegen, weil man erst das Anwachsen eines größeren Verkehrsbedürfnisses abwarten wollte. Im Jahre 1910 haben die S. B. B. in eigener Regie den Ausbau des zweiten Stollens in Angriff genommen.

Der am 1. Juni 1921 — zum ersten Male als Jahresfahrplan — in Kraft getretene Fahrplan der S. B. B. enthält gegenüber den früheren, seit Kriegsbeginn wiederholt eingeschränkten Fahrplänen große Verbesserungen.

Alles in allem darf man sagen, daß die S. B. B. heute eines der am besten verwalteten und betriebenen Netze Europas sind, und daß von der Verwaltung zur Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse alles getan wird, was billigerweise von ihr erwartet werden kann, daß aber eine völlige Beseitigung der großen finanziellen Schwierigkeiten des Unternehmens erst nach Wiederherstellung des europäischen finanziellen Gleichgewichts erhofft werden kann.

Die Verhältnisse in den valutastarken nordischen Ländern standen im verflossenen Jahre, namentlich in den nördlichsten Landstrichen, unter dem Zeichen des Daniederliegens von Industrie, Handel und Verkehr mit allen Begleiterscheinungen, wie Arbeitslosigkeit, Bedarf an Notstandsarbeiten u. a., daneben aber auch unter dem Zeichen des erhöhten Reisendenstromes nach den valutaschwachen Nachbarländern, besonders nach Deutschland. Um den Verkehrsausfall auszugleichen und die Entlohnungen des noch von Kriegszeit her sehr angeschwollenen Personalbestandes zu decken, mußten die Bahnen hohe Verkehrstarife einführen, die in allen diesen Ländern wiederum immer mehr wachsende Widerstände hervorriefen und anscheinend jetzt langsam abgebaut werden sollen. Die im Jahre 1921 herrschende außergewöhnliche Dürre übte auch in Dänemark und den skandinavischen Ländern, vor allem in Form großer Waldbrände, eine verheerende Wirkung aus.

In Schweden bewilligte der Reichstag, um eine Herabsetzung der Bahntarife, deren Höhe sich sogar vielfach schon in einer Abwanderung der Güter auf den Autoverkehr äußerte, zu ermöglichen, einen Betrag von 10 Millionen Kronen aus Staatsmitteln, anscheinend mit gutem Erfolg, denn man erwartet einen günstigen Jahresabschluß der Eisenbahnen. Dabei verschiebt sich der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Ergebnisse der Staatsbahnen immer mehr auf Kosten der Ostküste nach den Westküstenhäfen und, während die südlicheren Bahnen wirtschaftlich immer besser abschließen, gehen die nördlichen mehr zurück. Eine Reihe von Ausschüssen arbeitet an Vorschlägen für die Gesundung der Wirtschaftsführung der schwedischen Bahnen. Einiges Aufsehen hat nach dieser Richtung ein auf Veranlassung der schwedischen Steuerzahlervereinigung von dem deutschen Unterstaatssekretär a. D. Franke abgegebenes Gutachten erregt. In diesem Zusammenhange ist auch die Frage „Staats- oder Privat bahnen“ lebhaft besprochen worden. Anscheinend besteht abe an maßgebender Stelle keine Neigung, den Staatsbetrieb auf zugeben. Die Bestrebungen, den Personalstand herabzu setzen, sind nach wie vor im Gange. Sehr wesentlic tragen zur Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichte der Bahnen noch immer die hohen Kohlenpreise be Durch erhöhte Beiziehung heimatlicher Brennstoffe, von Tor und Holz, konnte dem auch teilweise entgegengewirkt werde Die Schieferölfeuerung, für die große Ölschiefervorräte sich i Schweden bieten würden, scheint sich vorderhand bei den Bahne nicht durchzusetzen. Man ist mit Eifer daran, die Elektrisie rung der Bahnen fortzusetzen. Auch zeigen sich Anfänge vo Versuchen, in geeigneten Fällen den Verkehrsbedürfnissen stat durch Erbauung neuer Bahnen durch Einführung staatliche Autoverkehrs entgegenzukommen und auf gewissen Staatsbahn strecken zur Vereinfachung Motorwagen anzuwenden. Das scho im Vorjahre bemerkte Bestreben, die Auslandsverkehrsbeziehun gen zu pflegen, sich auf die Wiedereröffnung des russische Marktes vorzubereiten und die durch die neue Weltlage ge schaffenen Verhältnisse auszunutzen, nimmt seinen Fortgang Die schon im Vorjahre spielenden großartigen Hafen- un Fährenpläne sind immer noch auf der Tagesordnung, ohne bishe zu einem greifbaren Ergebnis geführt zu haben. Die Einfüh rung der Kunze-Knorrbremse an den Güterwagen der Staats bahnen wird tatkräftig gefördert; einen weiteren Grund zur Be schleunigung bieten die Forderungen des Übergangsverkeh nach Deutschland. Schwedisch-norwegische Verkehrs- un Grenzbahnausschüsse sind für die Behandlung von gemeinsame Verkehrsfragen und Verbindungsbahnfragen zustandegekomme und sind eifrig tätig. Die schon so lange spielende Stockholme Bahnhoffrage schien einen Augenblick der Lösung sehr nahe z sein, aber es war nur Schein. An Stelle des Staatsrates Murra ist mit dem Ministerium Branting ein junger Journalist Staatsra Anders Örne in der Ministerialinstanz an die Spitze des Ve kehrswesens getreten.

Was über die wirtschaftlichen Verhältnisse in Schweden ge sagt wurde, spiegelt sich in kleinerem Maßstabe auch in Nor wegen wider. Ein bedeutsames Ereignis für die norwegische Staatsbahnen war die im September erfolgte Eröffnung de Dovrebahn. Leider wurde die Feier getrübt durch einen schwe ren Eisenbahnunfall, den ein anläßlich der Festlichkeit einge legter Sonderzug auf der neuen Bahn erlitt, und dem neben eine großen Anzahl von Verwundeten auch einige bekannte no wegische Persönlichkeiten zum Opfer fielen. Wie in solche Fällen üblich, schloß sich an das Unglück eine lebhafte Press erörterung an mit Ausfällen auf ein angeblich übertrieben Sparverfahren und auf Unzulänglichkeiten der Bahneinric tungen.

In Dänemark ist man unter dem Drucke der notleidende Industrie daran, die überaus hohen Tarife etwas zu senken. D bisherigen wirtschaftlichen Teilergebnisse der Staatsbahn lasse kein gutes Endergebnis erwarten. Die dänische Presse behaupt vielfach, daß gerade eine Tarifherabsetzung der Bahn neue Verkehr zuführen und damit die Wirtschaftlichkeit heben würd Ein Sparausschuß ist zur Beseitigung der ständig wachsend Fehlbeträge tätig. Er bringt Personalersparnisse, mehr kau männische Behandlung des Beschaffungswesens, erhöhte Anwe dung inländischer Brennstoffe, Einschränkung des Zugverkeh und der Zuggeschwindigkeiten u. a. in Vorschlag.

In Finnland wird ebenfalls sehr über die Höhe d Eisenbahntarife geklagt. Die Bewegung, die auch hier gegen d Tarife einsetzt, knüpft an angeblich nicht ungünstige Jahre abschlußaussichten an und begründet damit die Möglichkeit d Senkung der Tarife. Immer mehr ergeben sich Zeichen d Wiederanknüpfung der Verkehrsbeziehungen mit Rußland. D Arbeiten am Helsingforser Groß- und Freihafen gehen vorwär

Esthland trifft Anstalten, um sich durch Anlage v Eisenbahnen und Häfen nach der Wiedereröffnung des russ

schen Marktes als Durchgangsland für den Welthandel auszubilden.

Der Entwurf für eine umfassende Neuorganisation der französischen Eisenbahnen, die eine Finanzgemeinschaft der Gesellschaft zum Ausgleich der Erträge der wirtschaftlich starken und schwachen Eisenbahnen und den Fortfall der staatlichen Zinsbürgschaft vorsah, ist bereits am Ende des Jahres 1920 im Abgeordnetenhause durchberaten und angenommen worden, so daß die Zustimmung des Senats für den Anfang des neuen Jahres erwartet wurde. Sie hat bis zum Sommer auf sich warten lassen und ist am 10. Juli schließlich mit einigen unwesentlichen Einschränkungen erfolgt. Es bedarf nun noch des Abschlusses von Verträgen mit den Eisenbahngesellschaften, und man nimmt an, daß die Neuregelung im Anfang des neuen Jahres wird in Kraft treten können. Über die Betriebsverhältnisse der französischen Eisenbahnen konnte der Minister Le Trocquer im Juli dem Parlament berichten, daß die größten, durch die Brennstoffkrisis verursachten Betriebsschwierigkeiten überwunden sind. Der Wagenumlauf ist wieder normal, die ständigen Verspätungen sind im wesentlichen beseitigt. Der Verkehr hat erheblich zugenommen. Schon im Jahre 1920 sind mehr Reisende befördert worden als im letzten Kriegsjahr, und der Güterverkehr ist nur um 9000 t hinter 1913 zurückgeblieben. Allerdings hat Frankreich so viele schwere Eisenbahnunfälle in der letzten Zeit zu verzeichnen gehabt, daß an dem Oberbau und den Betriebsmitteln augenscheinlich etwas nicht stimmt. Das Betriebspersonal ist denn auch wegen dieser Betriebsunsicherheit vorstellig geworden und fordert schleunige Abhilfe. Die Übermüdung und Arbeitsunlust des Personals bildet eine große Sorge der Verwaltungen. Wegen der Einführung des Achtstundentages hat eine Vermehrung von 355 000 Köpfen (1914) auf 466 000 Köpfe (1920) stattfinden müssen. In den Werkstätten ist das Akkordsystem abgeschafft worden; die Arbeitsleistung ist für den Kopf um die Hälfte zurückgegangen. Da man den Achtstundentag nicht beseitigen kann, wird eine „Veredelung" durch verständigere Anwendung der Bestimmungen angestrebt. In dem ersten Halbjahr 1921 konnten 25 000 Angestellte bereits entlassen werden, und es wird in diesem Sinne weiter verfahren. Im Jahre 1920 haben die Verwaltungen große Fehlbeträge gehabt: die Staatsbahnen rund 529 Millionen Franken, die Nordbahn 105 Mill., die Orléansbahn 400 Mill., die Ostbahn 280 Mill., die Südbahn 101 Mill., die P.L.M.-Bahn 349 Mill. Die Fehlbeträge des Jahres 1921 sind insgesamt auf 1100 Mill. Fr. geschätzt worden. Trotz dieser ungünstigen Finanzlage wird in Frankreich an den Abbau der Tarife gedacht. Mit der Einführung einer 10- bis 25prozentigen Ermäßigung für Ausfuhrgüter ist der Anfang gemacht worden.

Die Bautätigkeit der französischen Eisenbahnen ist hauptsächlich auf eine Verbesserung der Verbindungen der neu erworbenen elsässischen und lothringischen Gebiete mit dem Stammland gerichtet. In Angriff genommen ist bisher nur die Strecke St. Dié-Saales. Vorgesehen sind aber zahlreiche neue Linien. Im Norden von Elsaß eine Verbindung Straßburg-St. Dié; im Süden Mülhausen-Remiremont; in der Mitte Schlettstadt - Markirch - St. Dié, Colmar - Remiremont und Gebweiler (Colmar) - Belfort. Es läßt sich noch nicht übersehen, welche dieser Pläne verwirklicht werden. Zur besseren Verbindung Straßburgs mit dem Ozean sind direkte Züge Straßburg-Bordeaux über Dijon-Chagny-Montluçon eingerichtet worden. Bekanntlich soll Straßburg zu einem großen Binnenhafen ausgebaut werden; die Anlage eines leistungsfähigen Seitenkanals vom Rhein nach Straßburg steht trotz des Widerspruchs der übrigen Rheinanlieger, die in der Ablenkung des Rheinwassers eine Schädigung der Rheinschiffahrt und eine Verletzung der Staatsverträge erblicken, noch immer auf der Tagesordnung. Unter den übrigen Kanalplänen ist vor allem der Zwei-Meere-Kanal zu erwähnen, der Marseille mit Nantes verbinden und Abzweigungen nach Paris, Havre und St. Nazaire erhalten soll. — Zur Durchführung der auch in Frankreich erwogenen großen Elektrisierungspläne hat die P.L.M.-Bahn mit der Errichtung von zwei großen Staustufen bei Culoz und im Défilé von Donzère begonnen. Die so gewonnene Kraft soll zum Betrieb des ganzen Netzes der Gesellschaft genügen.

Über die endgültige Betriebsform der elsaß-lothringischen Eisenbahnen ist noch keine Entscheidung getroffen worden. Es scheint aber, daß der ursprünglich in Aussicht genommene Staatsbetrieb aufgegeben worden ist. In der Generalversammlung der Ostbahngesellschaft hat der Präsident des Verwaltungsrats vor kurzem die Mitteilung gemacht, daß Verhandlungen wegen des Anschlusses des elsaß-lothringischen Eisenbahnnetzes an die Ostbahn gepflogen werden.

Über die Betriebsergebnisse der belgischen Staatsbahnen ist hier nur wenig bekanntgeworden. Der Verkehr des Hafens von Antwerpen, der für Belgien von ausschlaggebender Bedeutung ist, war in der letzten Zeit sehr flau. Die unbeschäftigten Schiffe konnten in den Hafenanlagen kaum Platz finden. Großer Schaden ist dem belgischen Verkehr durch die von Frankreich für alle Güter, die über ausländische Häfen eingehen, erhobene Besteuerung, die sogenannte surtaxe d'entrepôt, erwachsen. Inzwischen sind aber zur Milderung dieses Kampfmittels zwischen den beiden Staaten Vereinbarungen getroffen worden. Der mit Luxemburg abgeschlossene Vertrag (s. o.) wird zur Hebung des Verkehrs mit den für die belgische Eisenindustrie so wichtigen luxemburgischen Rohstoffen wesentlich beitragen. Allerdings sind Befürchtungen wegen des Wettbewerbs der luxemburgischen Werke und des ungünstigen Einflusses auf die belgischen Unternehmungen laut geworden. Dem soll durch die Gestaltung der Tarifpolitik abgeholfen werden. Die Tarifsätze werden für die luxemburgischen Eisenbahnen höher gestellt als für die belgischen. Außerdem hat Belgien seine Frachtsätze für Ausfuhrgüter und Erze erheblich ermäßigt. Die Elektrisierung der Strecke Brüssel-Antwerpen wird in Angriff genommen. Die Personenzüge sollen mit 83 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren und die Strecke in 32 Minuten zurücklegen.

Wenn sich auch der Betrieb der italienischen Eisenbahnen seit dem vorigen Jahre insofern gebessert hat, als der Fahrplan pünktlicher eingehalten wird, die Wagen sauberer und die Diebstähle seltener sind, so sind sie doch noch weit davon entfernt, die vor dem Kriege erreichte Höhe wieder erklommen zu haben. Es machte sich in dem Berichtsjahr vor allem ein empfindlicher Mangel an Lokomotiven fühlbar. Für das um 1500 Kilometer vergrößerte Staatsbahnnetz ist zwar der Güterwagenbestand von 90 000 auf 120 000 gestiegen, der Lokomotivpark ist dagegen von 4400 auf 4200 Stück zurückgegangen, eine Zahl, die zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse bei weitem nicht ausreicht. Auch der Reparaturstand hat sich verschlechtert, da die Werkstätten geringere Leistungen aufweisen als früher. Die Lokomotivfabriken arbeiten langsam; von der übernommenen Lieferung von 669 neuen Maschinen sind noch 506 Stück im Rückstande.

Der Betrieb hat wiederholt unter Streikbewegungen, namentlich in Norditalien, gelitten. Ein Ende April angesagter Generalstreik fand zwar wenig Anklang und war nur von kurzer Dauer; kleinere, örtliche Ausstände haben aber wiederholt den Betrieb gestört. Die Fascistenbewegung, ursprünglich ein berechtigter und heilsamer Zusammenschluß aller ordnungsliebenden und vaterländisch gesinnten Organisationen zur Abwehr des unerträglich und für die Wirtschaft des Landes verhängnisvoll gewordenen, von landfremden Elementen geschürten sozialistisch-kommunistischen Terrors, ist vielfach durch den Einfluß gewalttätiger Elemente zu einer Plage geworden, gegen die wiederum durch Ausstände der Arbeiterschaft protestiert worden ist, so namentlich anläßlich der jüngst in Rom abgehaltenen Heerschau des Fascistenbundes.

Die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen waren, namentlich infolge der gesteigerten Ausgaben für Betriebsstoffe und Löhne, recht unbefriedigend. Vor kurzem wurde der Fehlbetrag des laufenden Jahres auf über 1 Milliarde Lire angegeben.

Es mußte deshalb wiederholt zu Tariferhöhungen gegriffen werden. Die seit 1907 schwebende Neuregelung der Beförderungsvorschriften und des Tarifs, für die bereits im Jahre 1912 ein Entwurf aufgestellt worden war, der aber liegen geblieben ist, ist jetzt angenommen worden und soll am 1. Januar 1922 in Kraft treten. Die neuen Vorschriften umfassen das ganze italienische Gebiet. Aus dem Gütertarif ist das beschleunigte Frachtgut fortgefallen. Es werden 28 Eilgut- und 47 Frachtgutklassen eingeführt mit Frachtsätzen, die nach belgischem Muster mit der Entfernung abnehmen. Der Tiertarif ist geändert worden und umfaßt vier Klassen. Die Haftpflichtvorschriften schließen sich denen des Berner I. Ü. an. Die Tarifsätze sind für Eilgut durchschnittlich um 54,5 %, für Frachtgut um 3,92 % erhöht worden, während einige Massengüter Ermäßigungen erfuhren.

Die Bautätigkeit erstreckt sich vornehmlich auf die neu erworbenen Landesteile Südtirols, die den Namen Venezia Tridentina erhalten haben. Vor allem sollen Venedig und Triest bessere Verbindungen mit dem Norden erhalten. Zur Verbesserung des Verkehrs Venedig-München soll eine neue Linie gebaut werden, die Conegliano (auf der Strecke Venedig-Udine) mit Franzensfeste verbindet und 72 km kürzer ist als die Verbindung über die Valsuganabahn, deren Trasse zum Teil verlegt wird. Die Bahn Conegliano-Franzensfeste soll elektrisch betrieben werden und erfordert einen Kostenaufwand von 300 Millionen Lire. Zur Verkürzung der Verbindung Triest-Süddeutschland sind die Vorarbeiten für eine Linie Villa Santina-Toblach begonnen worden. Die Strecke Toblach-Cadore durch das Ampezzotal (95 cm Spur) wurde bereits eröffnet. Schließlich sind noch für die Predilbahn (Predilpaß-Tarvis mit zwei Verbindungen nach Triest) 300 Millionen Lire ausgesetzt, von denen 15 Millionen im Jahre 1921 verbaut werden sollten. Das alte Bahnprojekt Rom-Ostia geht endlich seiner Vollendung entgegen.

Die großen Elektrisierungspläne, die die meisten Hauptstrecken (2000 km) umfassen sollen, werden zunächst für die Verlängerung der Linie Genua-Pisa bis Livorno und für die Linie Bologna-Faenza-Pistoja-Bologna durchgeführt. Der beabsichtigte Ausbau des norditalienischen Wasserstraßennetzes scheint nicht erheblich weiter fortgeschritten zu sein.

Durch Gesetz vom 22. Dezember 1920 ist der tschechoslowakischen Regierung die Ermächtigung erteilt worden, die Privateisenbahnen der Republik in Staatsbetrieb zu übernehmen. Es sollte zunächst von diesem Rechte der Kaschau-Oderberg-Bahn gegenüber Gebrauch gemacht werden. Diese Gesellschaft hat es aber vorgezogen, die näheren Bedingungen für die Übernahme im Verhandlungswege zu vereinbaren, und es ist ihr gelungen, für ihr Abkommen eine finanzielle Regelung zu erzielen, die ihr zwar manche Opfer auferlegt hat, aber immer noch günstiger ausgefallen ist, als dies bei einseitiger Festsetzung der Entschädigungssumme durch die Regierung der Fall gewesen wäre. Am 1. Februar hat die Übernahme stattgefunden. Am 18. März wurde die Leitung des Betriebes der Staatsbahndirektion Kaschau übertragen. Mit der Verstaatlichung der Buschtiehrader und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn scheint zunächst noch nicht vorgegangen zu werden.

Am 1. Mai ist ein neuer Lokaltarif für die tschechoslowakischen Eisenbahnen in Kraft getreten. Er hat die bisher noch dem ehemaligen ungarischen Tarif unterstellten slowakischen Eisenbahnen mit einbezogen, so daß er jetzt sämtliche tschechoslowakischen Staatsbahnen und die im Staatsbetrieb befindlichen Privatbahnen einschließlich der staatseigenen Lokalbahnen umfaßt. Die reglementarischen Bestimmungen des Tarifs gründen sich im wesentlichen auf den von der österreichischen und der ungarischen Eisenbahnverwaltung im Jahre 1918 verfaßten Entwurf eines neuen Eisenbahnbetriebsreglements, das an die Stelle des E. B. R. von 1910 treten sollte, und stehn damit im allgemeinen in Übereinstimmung mit dem deutschen, österreichischen und ungarischen Verkehrsrecht. Zur Mitwirkung bei der Fortbildung der Tarife sind im Februar 1921 nach deutschem Muster Verkehrsbeiräte eingesetzt worden, nämlich je ein Direktionseisenbahnrat bei den Direktionen und ein Haupteisenbahnrat bei dem Eisenbahn[-]ministerium; der letztere umfaßt 69 vom Eisenbahnministeriu[m] ernannte Mitglieder. Die Eisenbahnräte können keine Be[-]schlüsse fassen, sie sollen sich nur gutachtlich über allgemein[e] Eisenbahnfragen äußern, insbesondere über allgemeine Organi[-]sationsfragen, über die Grundzüge der Fahrplangestaltung, übe[r] grundsätzliche Fragen der Tarifbildung, über den Ausbau de[s] Eisenbahnnetzes und dgl. mehr. Der Verkehr der tschecho[-]slowakischen Eisenbahnen hat im Berichtsjahr sehr wesentlic[h] unter dem Wagenmangel gelitten. Die Kommission zur Auf[-]teilung des ehemals österreichisch-ungarischen Wagenparkes ist wie schon oben gesagt, mit ihren Arbeiten noch nicht ferti[g] geworden. Außerdem werden 14 500 Wagen vermißt, die sic[h] noch im Ausland befinden, aber zu dem tschechoslowakische[n] Eisenbahnpark gehören sollen. Die Konferenz von Porto[-]rose, über deren Ergebnisse schon berichtet worden ist, wir[d] nicht nur zur Lösung der Wagenfrage, sondern auch zu[r] Hebung und Erleichterung des Verkehrs mit den Nachbarstaate[n] beitragen. Der Ausbau des tschechoslowakischen Eisenbahn[-]netzes ist noch nicht erheblich weiter gefördert worden, bei de[n] Eisenbahndirektionen sind aber zur Bearbeitung der Baufrage[n] Baudirektionen errichtet worden, unter denen wiederu[m] mehrere Bezirksbauexposituren stehen. Die Tschechoslowake[i] ist der internationalen Übereinkunft über die Technische Ei[n-]heit im Eisenbahnwesen vom 18. Mai 1907 beigetreten. Sie ha[t] im Fahrplan die 24-Stundenzählung eingeführt.

Nach endgültiger Festsetzung der Grenzen des S. H. S. Königreiches umfaßt das Staatsbahnnetz 8200 km, vo[n] denen 6020 vollspurig und 2180 schmalspurig sind. Außerde[m] hat Südslawien noch eine Anzahl Privatbahnen, darunte[r] 800 km, die der Südbahn-Gesellschaft gehören. Für die Ve[r-]waltung der Staatsbahnen ist das Land in die vier Bezirk[e] Belgrad, Subotica (Szabadka), Agram und Sarajevo eingeteil[t]. Der Eisenbahnverkehr hat sich in letzter Zeit in Südslawie[n] gehoben. Die Zugfolge konnte verbessert werden; so verkehre[n] z. B. jetzt zwischen Belgrad und Agram vier Personenzugpaar[e]. Im Bezirk Belgrad hat sich die Zugzahl gegen 1919 verzeh[n-]facht. Die Entwickelung des Güterverkehrs ist durch zah[l-]reiche Ausstände gehemmt worden. Vor allem leidet da[s] Eisenbahnwesen des S. H. S.-Königreichs aber unter der Unzu[-]länglichkeit seiner Betriebsmittel. Nach einer — allerding[s] ein Jahr zurückliegenden — Statistik waren von 1274 Lok[o-]motiven nur 580 brauchbar, von 2506 Personenwagen 1454 un[d] von 29 983 Güterwagen 20 614. Beschädigte Wagen und Lok[o-]motiven behindern die Gleise und Bahnhofsanlagen. Auß[er] kleinen Werkstätten der Südbahn in Agram und der Staat[s-]bahnen in Nisch sind Reparaturwerkstätten im Lande nic[ht] vorhanden. Die Nachbarstaaten helfen im Kompensationsweg[e] gegen Gewährung anderer Zugeständnisse. So hat Ungarn 1[0..] Lokomotiven und 2000 Wagen in zufriedenstellender Weis[e] wiederhergestellt. Um den größten Mißständen abzuhelfen, ha[t] sich ein Konsortium von ungarischen und Agramer Kapit[a-]listen zur Errichtung einer Reparaturwerkstätte in Brod a[n] der Save gebildet. Die ungünstige Finanzlage des Staates bild[et] ein Hindernis für größere Beschaffungen und gestattet nic[ht] die Auswechselung des sehr stark beschädigten Schwellen- u[nd] Schienenmaterials der Staatsbahnstrecken. Alles in allem wird [es] noch großer Anstrengungen bedürfen, bis dieses bedeuten[de] neue Staatsbahnnetz den an eine geregelte große Verwaltu[ng] zu stellenden Ansprüchen genügen wird. Von den großen Ba[u-]projekten, die eine bessere Erschließung des Landes bezweck[en] ist im Berichtsjahr kein einziges in Angriff genommen worde[n]. Nach Zeitungsnachrichten will eine Gruppe belgischer Unte[r-]nehmer den Ausbau und die Wiederherstellung des ganzen sü[d-]slavischen Eisenbahnnetzes in die Hand nehmen.

Ähnlich schwierige Verhältnisse herrschen auch in Rumä[-]nien. Nach einer kurzen Übergangszeit ist das von 3000 k[m] durch die Friedensverträge auf 12 000 km angewachsene Eis[en-]bahnnetz der Leitung der Generaldirektion in Bukarest unte[r-]stellt worden, während unter ihr sog. Regionaldirektionen

Bukarest, Jassy, Kischinew, Tschernowitz, Klausenburg, Kronstadt, Temesvar und Kraiova den Betrieb führen. Die Organisation der unteren Dienststellen ist noch nicht einheitlich durchgeführt worden, und es wird über die unter einer „Dilettantenwirtschaft“ eingerissenen Mißstände und Unsicherheiten, über die Unzuverlässigkeit und Unzufriedenheit des Personals, über die unzweckmäßige Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen den Behörden geklagt. Eine zur Besserung dieser Verhältnisse eingesetzte Verkehrs-Kommission, die aus Militärs, Politikern und Würdenträgern, aber nicht aus Fachleuten besteht, hat die Lage nur verschlechtert. Sie hat die Generaldirektion gewissermaßen unter Vormundschaft gestellt und ihre Arbeitskraft gehemmt. Eine im November 1920 vorgenommene Militarisierung der Eisenbahnen hat zwar auf die bei dem Personal eingerissene Disziplinlosigkeit einen heilsamen Einfluß ausgeübt, sonst aber die Möglichkeit eines tatkräftigen Wiederaufbaus eher noch vermindert. Die rumänischen Staatsbahnen haben, um der Arbeitsunlust und der durch die wirtschaftliche Not geförderten Bestechlichkeit und Unehrlichkeit des Personals zu steuern, ein Prämienverfahren eingeführt, das bereits sehr gute Erfolge gezeitigt hat. Auf alle Tarife ist ein 20prozentiger Zuschlag gelegt worden, dessen Ertrag ausschließlich der Gesamtheit des Personals zugute kommt. Die Verteilung erfolgt nach einem einheitlichen Schlüssel nach Maßgabe der über die normale Dienstzeit hinaus geleisteten Arbeit. Eine wesentliche Hebung der Leistungen und die Abnahme der Drückebergerei hat seit der Einführung festgestellt werden können.

Unter allen Mängeln des rumänischen Eisenbahnnetzes ist die Knappheit an Lokomotiven der schlimmste. Die Staatsbahnen verfügten mit ihrem 3000-km-Netz vor dem Kriege über 1062 Maschinen. Gleiche Verkehrsstärke vorausgesetzt, würden jetzt rd. 4000 Stück nötig sein. Im Jahre 1919 standen aber den Staatsbahnen nur rd. 1000 Lokomotiven zur Verfügung, von denen angeblich nur 380 diensttüchtig waren. Die Beförderung von Betriebskohlen und Erdöl stockte aus Mangel an Lokomotiven, während Wagen in genügender Anzahl vorhanden waren. Neubestellungen in Deutschland und Österreich wurden anfangs aus politischen Gründen abgelehnt; man hielt sich an Amerika, wo im April 1920 50 Lokomotiven zum Preise von je 4,9 Millionen Lei bei Baldwin bestellt wurden. Erst später wandte man sich auch an die Werke der Mittelmächte. In rascher Folge wurden 635 Stück bestellt, unter anderen 50 Stück bei Orenstein & Koppel, 75 bei Henschel, 10 bei den Hohenzollernwerken, 10 bei Linke-Hofmann, 80 bei Skoda, 10 bei Steeg. Im Jahre 1921 waren 460 abzuliefern, der Rest 1922. Außerdem wurden mit in- und ausländischen Reparaturwerkstätten Verträge über die Ausbesserung von Lokomotiven abgeschlossen. Wenn keine Zwischenfälle eintreten, werden hiernach an betriebsfähigen Lokomotiven zur Verfügung stehen: für 1921: 1960, 1922: 2266, 1923: 2761, 1924: 3012, 1925: 3140. Das Budget der Staatsbahnen wird durch diese Bestellungen in ganz außerordentlicher Weise belastet. Der Plan, die inländischen Werkstätten an französische und englische Unternehmer auf 7 Jahre zu verpachten, scheint infolge des Widerstandes der öffentlichen Meinung aufgegeben worden zu sein.

Für den Wiederaufbau des Verkehrswesens hat der Ministerrat beschlossen, in den Etat 1921/22 400 Millionen Lei bereitzustellen, von denen u. a. 90 Millionen auf die Wiederherstellung zerstörter Eisenbahnbrücken, 80 Millionen auf andere Bauten und 125 Millionen auf den Ausbau der Reparaturwerkstätten entfallen. In Rumänien ist kürzlich eine vierte Wagenklasse eingeführt worden, die zum halben Preise der dritten Klasse benutzt werden kann und stark in Anspruch genommen wird.

Die Nachrichten über die polnischen Eisenbahnen, die allerdings nur spärlich an uns gelangt sind, lauten recht ungünstig. Dem neuen Staat fällt es schwer, für den Betrieb des 15 720 km großen Eisenbahnnetzes und vor allem für die leitenden Stellen ausreichendes und geeignetes Personal zu finden. Die Behandlung der russischen, österreichischen, deutschen Staatsbürger, aus denen sich das neue Polen zusammensetzt, ist nicht dazu angetan, tüchtige Persönlichkeiten zu veranlassen, ihre Dienste zur Verfügung zu stellen. Das polnische Eisenbahnpersonal hat wiederholt seiner Unzufriedenheit durch Streiks Ausdruck gegeben. Ein im Februar 1921 ausgebrochener größerer Ausstand konnte zwar durch Militarisierung und Androhung der Todesstrafe für das Verlassen der Arbeit unterdrückt werden; die Stimmung ist dadurch nicht gebessert worden. Der Zustand des Oberbaues ist schlecht, vor allem wird über die Schadhaftigkeit der Schwellen geklagt. Die im Weltkriege zerstörten Anlagen, Brücken und anderen Kunstbauten sind zwar zum größten Teil wiederhergestellt worden, der Krieg mit den Sowjettruppen hat aber einen Teil wieder vernichtet. Der Betriebsmittelpark ist nach Zahl und Beschaffenheit so unzureichend, daß er für die Versorgung der Industrie und der Verbrauchszentren mit Brenn- und Rohstoffen versagt hat. Eine Anzahl neuer Lokomotiven ist im Auslande beschafft worden. Jetzt wird eine eigene Lokomotivfabrik (die erste Polens) in Charzow (Galizien) von einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 75 Millionen Mark gebaut, die ausschließlich für Polen Lokomotiven herstellen soll. Die Jahresleistung ist auf 150 Stück bemessen. Die Staatsbahnverwaltung hat 1200 Maschinen zur Lieferung innerhalb von 10 Jahren dort in Bestellung gegeben.

Zur Besserung der infolge des Tiefstandes der polnischen Mark sehr kläglichen Finanzverhältnisse ist im Berichtsjahre wiederholt zu Tariferhöhungen geschritten worden. Im April wurden die Gütertarife durch Aufklassifikation und Erhöhung der Sätze um 300 % erhöht. Zum 1. Oktober wurde im Personenverkehr eine Erhöhung von 67 % in der 3. Klasse und eine entsprechend größere Erhöhung in den anderen Klassen durchgeführt. Aber schon am 1. November mußten die Gütertarife wieder erhöht werden, nämlich um rund 200 % für Eilgut und für die teureren Güterklassen und um 100 bis 150 % für Massengüter und bevorzugte Klassen. Andererseits wurden am 1. Dezember durch Einführung von Ausnahmetarifen gewisse Erleichterungen geschaffen. Trotz dieser Erhöhungen will es nicht gelingen, den Etat zu balancieren, und die Regierung geht nach Pressenachrichten mit dem Plane um, den Betrieb der Staatsbahnen einer amerikanischen Unternehmergruppe für eine Jahrespacht von 500 Millionen Dollar zu überlassen.

Während des Jahres 1921 sind zwei neugebaute Eisenbahnstrecken: Kutno-Strzalkowo und Kokoschken-Gdingen eröffnet worden; andere Linien sind im Bau.

Die nicht immer zuverlässigen Mitteilungen aus Rußland sprechen von einer unbeschreiblichen Verkehrszerrüttung, von Mißwirtschaft, Arbeitsunlust, Diebstahl, Materialmangel und Materialverschleuderung, Lebensmittelmangel, Seuchen, Verfall des Eisenbahnoberbaues, namentlich der Schwellen, Versagen der Lokomotiven und des Wagenbestandes, Mangel an Heizmaterial, Anarchie der Heizmaterialgewinnung, -verteilung und -beförderung. Die außergewöhnliche Trockenheit bewirkte ungeheure Waldbrände und rief in gewissen Landstrichen eine entsetzliche Hungersnot hervor. Der Verkehr über Finnland, Esthland, auf dem Meere nach Petersburg, das nach neuesten Nachrichten seinen Namen wieder einmal in Leninburg vertauschen soll, dann auch über das Weiße Meer und selbst Sibirien, scheint nur sehr langsam in Gang zu kommen. Die Eisenbahn- und Posttarife sind ins Unglaubliche gewachsen. Anderseits wieder finden sich Meldungen von großen Verkehrs- und Elektrisierungsplänen und Riesenkonzessionen, die die Sowjetregierung an ausländische Bewerber verleihen oder verliehen haben soll. Was an der Sache ist, ist bei der Verlotterung und Unsicherheit aller Zustände und bei der Unzuverlässigkeit der Sowjetbehörden und der von ihnen ausgehenden Nachrichten schwer festzustellen. Im Auslande erwecken lebhafte Aufmerksamkeit die großen Bestellungen an Eisenbahnmaterial, insbesondere an Lokomotiven, für die ein russischer Ausschuß unter Professor Lomonosows Leitung namentlich in Deutschland und Schweden tätig ist. Verkehrsabkommen mit den westlichen Randstaaten, insbesondere Esthland, Lettland, Polen, sind abgeschlossen worden.

Die schon seit Jahren schwebende Frage einer Neuregelung der spanischen Eisenbahnverhältnisse ist noch nicht gelöst worden. Das Parlament hat einen ihm vorgelegten Entwurf eines neuen Eisenbahngesetzes bereits abgelehnt. Die von vielen Seiten verfochtene sofortige Verstaatlichung der unter ausländischem Einfluß stehenden Eisenbahngesellschaften, mit denen das spanische Volk recht unzufrieden ist, scheint danach aufgegeben worden zu sein; vielmehr ist jetzt ein gemischtwirtschaftliches System in der Weise in Aussicht genommen, daß der Staat sich mit Geldmitteln an den Eisenbahnen beteiligt, während die Gesellschaften im allgemeinen den Betrieb behalten sollen. Die Interessen des Staates werden durch einen Eisenbahnrat wahrgenommen, der aus Vertretern der Regierung und der Gesellschaften besteht. Er hat die Gesellschaften zu überwachen, die Tarife festzusetzen, neue Bauten anzuregen und kann nötigenfalls auch in den Betrieb eingreifen. Außerdem werden in den Aufsichtsrat Vertreter der Regierung ohne Stimmrecht entsandt, die aber gegen Beschlüsse ein Vetorecht ausüben können. Die Regierung entscheidet über solche Einsprüche endgültig. Die Tarife werden so festgesetzt, daß sie die Verzinsung der Obligationen und der staatlichen Kapitalbeteiligung gewährleisten. Von den Überschüssen erhalten die Gesellschaften ½ % mehr als der Staat. Auch kann der Eisenbahnrat die Aufhebung der Konzession oder mit anderen Worten die Verstaatlichung verfügen; in diesem Falle soll den Aktionären eine Rente zugesichert werden, die dem bis dahin erzielten und in Zukunft zu erwartenden Gewinn entspricht. Über das Schicksal dieser Vorlage ist noch nichts bekannt.

Über großartige griechische Eisenbahnpläne, die einen Ausbau des noch wenig ausgedehnten griechischen Netzes und seinen Anschluß an die übrigen Linien des Balkans sowie (durch eine Fährenverbindung von Valona) an Italien in Aussicht stellten, konnte in dem vorigen Jahresrückblicke berichtet werden. Mit der Ausführung scheint Griechenland noch nicht weit gediehen zu sein. Jedenfalls ist außer der einen Verbindung an der Ostküste (Saloniki-Papapuli) noch kein Anschluß mit den Nachbarländern hergestellt worden. Die Abordnung französischer Fachleute, die sich mit der Untersuchung der griechischen Eisenbahnen und ihrer Entwickelungsmöglichkeiten befaßt hat, hat ihre Arbeiten beendet. Nach ihren Vorschlägen sollen die Eisenbahnen in eine privatwirtschaftliche Form unter Beteiligung des Staates gebracht werden. Die Betriebsmittel sollen ergänzt und vermehrt, die Wasserkräfte zur Erzeugung elektrischer Kraft nutzbar gemacht werden. Frankreich hofft, durch Hergabe der großen Geldmittel, die hierzu notwendig sind, durch Abordnung französischer Ingenieure und durch Ausbildung des griechischen Nachwuchses in Frankreich maßgebenden Einfluß in Griechenland zu erlangen und Konzessionen zur Erschließung der noch schlummernden Bodenschätze (Kohlen, Erdöl) erwerben zu können, wobei allerdings die Besorgnis vor einer Konkurrenz Amerikas und Englands nicht ganz unterdrückt werden kann.

Am 15. Juli 1921 ist in England das neue Verkehrsgesetz in Kraft getreten, das der englischen Eisenbahnpolitik für die nächste Zeit die Richtung weist. Bekanntlich waren in England während des Krieges die Eisenbahnen in Staatsbetrieb genommen worden, und die Frage einer dauernden Beibehaltung dieses Zustandes hat lange Zeit hindurch die öffentliche Meinung beherrscht. Noch kurz vor dem Erlaß des neuen Gesetzes hatte die Arbeiterpartei einen Verstaatlichungsantrag gestellt, der aber keine Mehrheit im Parlament gefunden hat. Das neue Gesetz behält also die privatwirtschaftliche Form des Eisenbahnbetriebes bei, faßt aber die Eisenbahngesellschaften in vier Gruppen zusammen, deren Grenzen in der Längsrichtung Großbritanniens verlaufen. Die zu den Gruppen gehörenden Verwaltungen sollen bis zum 1. Januar 1923 im Einverständnis mit den Aktionären und Schuldverschreibungsbesitzern Vorschläge für die organisatorische Gestaltung der Gruppengemeinschaften einreichen, über die ein aus drei Mitgliedern bestehendes, für diesen vorübergehenden Zweck eingesetztes Verschmelzungsgericht (Amalgamation Tribunal) endgültig entscheidet. Die Durchführung ist zum 1. Juli 1923 in Aussicht genommen. Diese Regelung bricht mit dem früher befolgten Grundsatz des freien Wettbewerbs der Eisenbahnverwaltungen; sie bezweckt eine einheitlichere Gestaltung des englischen Verkehrswesens und zugleich eine Vereinfachung des Verwaltungskörpers und eine Verminderung des Verwaltungsaufwandes. Die bisherige Tarifhoheit der Eisenbahnen, die nur durch die gesetzlichen Höchstsätze eingeschränkt war, geht auf ein Tarifgericht (Rates Tribunal) über. Eine Sicherung der Eisenbahnerträge wird für die Eisenbahngesellschaften dadurch erreicht, daß die günstigen Ergebnisse des letzten Friedensjahres, 1913, gewährleistet werden; darin liegt aber auch die Gefahr, daß die Eisenbahnen kein materielles Interesse an sparsamer Wirtschaft haben, weil die Tarife ihnen mindestens die früheren Erträge sichern. Höhere Erträge werden zu 80 % durch Tarifermäßigungen beseitigt, 20 % kommen den Aktionären zugute. Für die Regelung der Arbeiter- und Lohnfragen sind durch das Gesetz Schiedsgerichte (zwei Instanzen) eingesetzt, deren Wirkungskreis sich auf alle Gruppen gemeinsam erstreckt, so daß auch für Arbeiterfragen eine Einheitlichkeit der Behandlung gewährleistet ist. Die finanzielle Auseinandersetzung zwischen den Eisenbahngesellschaften und dem Staat ist gleichfalls geregelt worden. Als Entgelt für die Leistungen während des Krieges hatte der Staat durch Zuschüsse die frühere durchschnittliche Dividende gesichert, so daß eine besondere Vergütung nur für die während des Krieges eingetretene Verschlechterung des Unterhaltungszustandes und der Betriebsmittel gezahlt wird. Sie ist, dem Antrage der Gesellschaften entsprechend, auf 60 Millionen Pfund festgesetzt worden.

Wie sich die praktischen Erfolge der neuen gesetzlichen Vorschriften nach ihrer Durchführung gestalten werden, wird erst die Zukunft lehren. Natürlich hat die Kritik jetzt schon eingesetzt. Der gegenwärtige Stand der Eisenbahnfinanzen ist unbefriedigend. Im September 1920 war zum erstenmal ein Überschuß über die garantierte Dividende hinaus erzielt worden; dann kam aber sofort ein Rückschlag, veranlaßt durch die Wirkungen des Bergarbeiterstreiks im Herbst 1920. Der im Jahre 1918 unter dem Druck der bevorstehenden Wahlen eingeführte Achtstundentag ist auch in England für die Wirtschaft verhängnisvoll geworden. Die Ausnutzung des Betriebsmittelparks läßt gleichfalls zu wünschen übrig. Die Gesellschaften, die bisher die Freizügigkeit des Parkes nur beschränkt zugelassen hatten, sind daher zu der Bildung einer Wagengemeinschaft und eines Wagenamtes für die Regelung und Abrechnung der Wagenbenutzung geschritten. Wie in den meisten Ländern, richtet man in England zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wieder mehr als früher den Blick auf die Wasserstraßen. Es ist eine Kommission gebildet worden, die sich mit der Frage der Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes befaßt und zugleich prüft, ob und wie den Eisenbahngesellschaften der Einfluß, den sie zur Beseitigung der ihnen lästigen Konkurrenz auf die Privatwasserstraßen sich zu verschaffen verstanden haben, wieder entzogen werden könnte.

Zum Leiter des Verkehrsministeriums ist, an Stelle des zurückgetretenen Sir Eric Geddes, Lord Peel, ein namhafter, aus der Richterlaufbahn hervorgegangener Politiker, ernannt worden. Allerdings wird davon gesprochen, daß dieses Ministerium keine lange Lebensdauer mehr vor sich habe, und seine Aufgaben demnächst aus Ersparnisgründen einer Abteilung des Handelsministeriums übertragen werden sollen.

In England hat man sich anscheinend zu der Überzeugung durchgerungen, daß die Erhöhung der Tarife auf die Dauer der Volkswirtschaft schaden muß und der Eisenbahnverwaltung keinen Nutzen bringt. Man ist deshalb bereits zu einer Ermäßigung der Tarife für die Beförderung von Eisenerz und Kalk für Hüttenzwecke geschritten und hat die Absicht, auch für Kohlen, Roheisen und ähnliche Massengüter die Tarife herabzusetzen. Eine allgemeine Herabsetzung der Eisenbahntarife scheint aber noch nicht in Aussicht genommen zu sein. Im Londoner Stadtverkehr haben die Straßenbahn- und die Omnibus-

esellschaft durch Wiedereinführung des Penny-Fahrpreises für urze Strecken eine Tarifermäßigung eintreten lassen. Auch der bbau der Löhne soll von ihnen in Angriff genommen werden. Man geht zurzeit in England mit dem Gedanken um, die lektrische Kraft für den Eisenbahnbetrieb auszuutzen. Zunächst soll mit der Elektrisierung der Londoner adt- und Vorortbahnen begonnen werden. Man hofft, dadurch o für die Fahrt zur Arbeitsstätte erforderliche Zeit herabusetzen. Es ist berechnet worden, daß ein Vorortbewohner, r 10 km zurückzulegen hat, jetzt fast 30 Arbeitstage im Jahre if der Bahn verbringt, von denen durch die Beschleunigung r Fahrgeschwindigkeit zwei Drittel erspart werden sollen.

Was die außereuropäischen Eisenbahnen betrifft, ollen wir uns nur auf wenige Mitteilungen über die beiden aaten beschränken, die sich die Stellung einer Großmacht und, mentlich durch den Krieg, maßgebenden Einfluß auf die Politik uropas erworben haben.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika, die nun schon auf eine fast zweijährige Tätigkeit unter r Herrschaft des am 28. Februar 1920 eingeführten Bundesrkehrsgesetzes zurückblicken können, haben im Jahre 1921 oße Schwierigkeiten zu bekämpfen gehabt, schon wegen des lgemeinen Druckes, der auf Handel und Verkehr, auch auf m überseeischen, lastet und zu einer Stillegung eines großen eils der amerikanischen Handelsflotte gezwungen hat. Außerm hat der unter dem Staatsbetrieb im Kriege heruntergewirthaftete Stand der Eisenbahnen und ihrer Betriebsmittel sich nmer noch nicht genügend gebessert. Der Ausbesserungsstand r Güterwagen betrug z. B. im Jahre 1917 etwa 6 %, jetzt ,6 %, der der Lokomotiven 1917 10 %, jetzt 24 %; es sind darch dem Verkehr rund 240 000 Wagen und 7000 Lokomotiven ändig entzogen. An Forderungen gegen den Bund aus der eit des Staatsbetriebes sind noch 758 Millionen Dollars anemeldet, die wahrscheinlich in Höhe von etwa 500 Millionen erkannt werden. Außerdem aber sind den Eisenbahnen durch ie während der Kriegsjahre eingetretenen, zum Teil durch den taatsbetrieb verursachten Verhältnisse Mehraufwendungen erachsen, die der Erstattung nicht unterliegen und den Etat der esellschaften dauernd weiter belasten, insbesondere wegen der rhöhung der Löhne und der dem Personal überhaupt gemachn Zugeständnisse. Diese Mehrausgaben werden auf jährlich 0 Millionen Dollars geschätzt. Die Gesellschaften sinnen vereblich auf eine Möglichkeit, sie bald abzubauen; sie möchten isbesondere diese Ausgaben nicht mehr auf laufende Rechnung ehmen, sondern durch Anleihen bestreiten. Außerdem erstreben ie jetzt schon eine Revision des Bundesverkehrsgesetzes, nachem es eine angemessene Probezeit durchgemacht haben wird. ie Erhöhung der Eisenbahntarife hat zwar die Betriebseinahmen wesentlich erhöht (1920 gegen 1919 um eine Milliarde ollars), die Ausgaben sind aber weit höher (um über 1½ Milarde) gestiegen. Der Überschuß betrug im Rechnungsjahre 920 nur 62 Millionen gegen 900 Millionen im Durchschnitt der tzten 5 Jahre. Auch im Jahre 1921 scheint keine wesentliche esserung eingetreten zu sein. Nach Ansicht der leitenden Perönlichkeiten kann durch Tariferhöhungen nicht geholfen weren; die bisherigen haben den Gesellschaften keine Besserung ebracht und nur die allgemeine Lebenshaltung weiter belastet. Ian denkt eher an eine Herabsetzung der Tarife; die Zeit wird ber gegenwärtig noch nicht für gekommen gehalten.

Der Schwerpunkt der Frage liegt in den Personalverhältnissen egründet. Die Arbeiterzahl hat sich seit 1916 um 23,4 %, die usgaben für Löhne um 151,8 % erhöht; letztere betrugen 1914) % der Betriebsausgaben, jetzt 70 %. Die Eisenbahnen sehen ur dann die Möglichkeit einer Besserung ihrer wirtschaftlichen age, wenn es gelingen sollte, sowohl die Zahl der Arbeiter ls auch die Höhe der Löhne herabzusetzen. In beiden Richungen sind bereits erfolgreiche Versuche gemacht worden. Der ersonalbestand war im 1. Quartal 1921 gegenüber 1920 bei iner Gesamtzahl von etwa 1½ Millionen Köpfen um 340 456 öpfe vermindert worden. Die Löhne sollten entsprechend der sogenannten „Indexziffer" der allgemeinen Lebenshaltung ermäßigt werden. Die erste Herabsetzung um 12 % wurde am 1. Juli 1921 durchgeführt; zum 1. Oktober sollte eine weitere Herabsetzung von 10 % folgen. Die Arbeiterschaft hat diese Maßregel nicht ruhig hingenommen, sondern zum 31. Oktober den Ausstand angedroht. Die Regierung traf indessen umfassende Vorbereitungen zur Bekämpfung des Streiks. Bedeutende Mengen von Nahrungsmitteln wurden aufgestapelt, freiwillige Hilfe geworben und die Einführung eines Kraftwagenverkehrs nach dem Vorbilde Englands in Aussicht genommen. Da auch die öffentliche Meinung wenig Neigung zeigte, sich auf die Seite der Streikenden zu stellen, wurde der Streik in letzter Stunde abgesagt und dadurch eine schwere wirtschaftliche Schädigung des Landes abgewendet. Ein Teil der Arbeiterschaft wäre nur unwillig der Führung der Organisationen, die es auf eine Kraftprobe ankommen lassen wollten, gefolgt. Bezeichnend für die verständigere Haltung gewisser Arbeitergruppen ist die Tatsache, daß in der Werkstätte Altoona (Pennsylvaniabahn), einer der bedeutendsten Amerikas, die Arbeiter selbst die Rückkehr zu dem auf ihren Wunsch verlassenen Gedingeverfahren gefordert haben. Die Regierung hat den Mut gehabt, auf gesetzlichem Wege gegen planlose Ausstände vorzugehen, indem der Eintritt in den Streik den Eisenbahnangestellten verboten und die Verleitung dazu unter Strafe gestellt worden ist. Dagegen sind zur Sicherung der Rechte der Arbeiterschaft Schlichtungsgerichte eingesetzt worden.

Die durch das Bundesverkehrsgesetz in Aussicht genommene Neuordnung des amerikanischen Eisenbahnwesens durch Bildung von Eisenbahngruppen — ähnlich wie dies in England geschehen ist — ist noch nicht durchgeführt. Das Bundesverkehrsamt hat aber umfangreiche Untersuchungen unter Zuziehung aller Interessenten angestellt, deren Ergebnisse jetzt in einer Denkschrift niedergelegt sind. Diese schlägt, gestützt im wesentlichen auf ein Gutachten des Professor Ripley von der Harvard-Universität, der allerdings 21 Gruppen vorsah, die Bildung von 19 Grupen vor, von denen 5 aus den sogenannten trunk-lines gebildet werden sollen, 4 aus den Bezirken der großen Seen und der Chesapeake-Bucht, 5 im Südosten, 5 im Westen und 2 im Südwesten. Die Gruppeneinteilung ist so gedacht, daß folgende Grundsätze beachtet werden: Wahrung der geographischen Grenzen, Anpassung der Gruppen an ihre Umgebung, Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit, Bemessung des Umfanges derart, daß sie von einer Stelle aus verwaltet werden können, Aufrechterhaltung des Wettbewerbes, Ausgleich der Betriebsüberschüsse zwischen wirtschaftlich starken und schwachen Unternehmungen. Die einzelnen Netze sollen im allgemeinen nicht zerrissen, sondern als Ganzes einer Gruppe zugeteilt werden. Der Wettbewerb soll dadurch aufrechterhalten werden, daß in die bedeutenderen Städte stets mindestens zwei Gruppennetze einmünden. Die bei diesen Vorschlägen noch nicht berücksichtigten Bahnen untergeordneter Bedeutung sollen nachträglich den Gruppen, mit denen sie in Verbindung stehen, zugeteilt werden. Ebenso sollen die Wasserstraßen, die sich in den Händen der Eisenbahngesellschaften befinden, Teile der Gruppennetze bilden.

In Japan soll das Eisenbahnnetz in bedeutendem Umfange ausgestaltet werden. Ein vom Reichstage genehmigter Bauplan sieht die Anlage von 5300 km Eisenbahnen im Laufe von 10 Jahren vor. Der Voranschlag beläuft sich auf 1,419 Milliarden Yen. Im vergangenen Jahre sind trotz der in Japan herrschenden Wirtschaftskrisis 320 km neue Linien gebaut worden. Bei den Privateisenbahnen, die über 3200 km verfügen, sind 6000 km neue Strecken genehmigt und zum Teil schon im Bau. Der elektrische Betrieb soll auf zahlreichen japanischen Linien eingeführt werden; im Eisenbahndepartement ist für diese Arbeiten, die auf fünf Jahre verteilt werden sollen, eine eigene Abteilung geschaffen worden. In erster Linie soll die Elektrisierung der Tokaidolinie von Tokio nach Kobe in Angriff genommen werden. Die Einnahmen der japanischen Staatsbahnen sind um 26 Millionen Yen gegenüber

dem Voranschlage zurückgeblieben, sie sind aber gegenüber dem Vorjahre um 44 Millionen gestiegen. Im Güterverkehr ist in dem letzten Jahre eine Tariferhöhung von 28 % durchgeführt worden, während die Personentarife unverändert geblieben sind.

Die internationalen Verkehrsbeziehungen haben im verflossenen Jahre wiederum eine langsame, aber stetige Besserung erfahren. Von der Einführung neuer durchgehender Zugverbindungen im Personenverkehr ist an verschiedenen Stellen dieses Rückblicks bereits berichtet worden. Die früher äußerst schwierigen Grenz- und Zollverhältnisse machen allmählich einer milderen Handhabung Platz. Zwischen manchen Ländern ist der Paßzwang aufgehoben oder erleichtert worden. Im Güterverkehr wurde der Wagenübergang durch das auf der Konferenz von Stresa beschlossene internationale Wagenübereinkommen auf eine geregelte Grundlage gestellt. Die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnen haben durch das im Verkehr zwischen ihnen und mit den nordischen Ländern geltende neue Vereins-Wagenübereinkommen (V.W.Ü.) weitere Erleichterungen geschaffen. Der durch die Konferenz von Portorose getroffenen Regelung des Eisenbahnverkehrs zwischen den österreichischen und ungarischen Nachfolgestaaten ist oben gedacht worden.

Die auch vom Deutschen Reich beschickte internationale Verkehrskonferenz von Barcelona, die volle sechs Wochen, vom 10. März bis 20. April 1921, getagt hat, ist, soweit sie das Eisenbahnwesen betraf, man möchte sagen, ausgegangen wie das Hornberger Schießen. Es herrschte das ängstliche Bestreben vor, in die Hoheitsrechte der einzelnen Staaten nicht einzugreifen. So ist es statt des in Aussicht genommenen Abschlusses einer Vereinbarung über die internationale Regelung der Eisenbahnen lediglich zu einer Reihe von Empfehlungen (recommandations) gekommen, deren Inhalt nichts anderes besagt als das, was unter der Herrschaft des Internationalen Übereinkommens längst befolgt worden ist. Dahin gehört z. B. die Empfehlung einer tunlichst direkten Beförderung von Gütern auf durchgehenden Frachtbrief unter einheitlichen Beförderungsbedingungen, einer tunlichten Erleichterung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs durch Auflegung direkter Fahrkarten und Gepäckscheine u. a. m. Die Gefahr, daß das Berner Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport durch Unterstellung unte den Völkerbund seine bisherige Unabhängigkeit und Selbstän digkeit einbüßen könnte, ist abgewendet worden, es wurde ih lediglich empfohlen, wichtigere Mitteilungen und Berichte m dem Völkerbund auszutauschen. Außerdem ist der Wunsch he vorgetreten, baldigst an eine Revision des Internationalen Übe einkommens und an die Einarbeitung des bereits durchberatene aber noch nicht genehmigten Entwurfs eines international Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr hera zutreten. Alles in allem kann man sagen, daß es für Deutsch land, das nach Artikel 338 und 379 des Versailler Friedensvertra ges verpflichtet ist, diesen Vereinbarungen beizutreten, keinerl Bedenken unterliegt, die Bestimmungen von Barcelona anzu wenden.

Es ist danach zu erwarten, daß das Berner Zentralamt bal möglichst die Vorbereitungen zur Revisionskonferenz durchfü ren wird. An Stelle des plötzlich verstorbenen, geschätzten Dire tors des Zentralamts, Altbundesrats Dr. Ludwig Forrer, i der in Deutschland wohlbekannte langjährige Präsident der G neraldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, Dinkel mann, gewählt worden, dem allgemeines Vertrauen entgege gebracht wird.

Zusammenfassend kann man sagen, daß das Eisenbah wesen Europas heute schon wesentlich besser aussieht als v einem Jahre. Es zeigen sich überall Ansätze zur Überbrücku der Gegensätze, die bisher das Verkehrsleben lahmgelegt hatte Es sind aber nur Ansätze. Noch macht sich bei einer Grupp von Staaten immer wieder die Neigung geltend, politische G sichtspunkte in diese vorwiegend wirtschaftlichen Fragen hinei zutragen und bei internationalen Verständigungen eine Sche dung in Staaten erster und zweiter Klasse vorzunehmen. Er wenn sie sich zu der Überzeugung durchringt, daß ein Wiede aufbau der internationalen Verkehrsbeziehungen nur unter gleic bewerteter Mitwirkung aller derer, die guten Willens zur g meinschaftlichen Arbeit sind, durchgeführt werden kann, könne wir auf eine Wiederherstellung des mustergültigen Zustand hoffen, der vor dem Kriege den Eisenbahnverkehr auszeichnet Möchte das neue Jahr weitere Fortschritte auf diesem We bringen!

Zur Reform des Gütertarifs.

Von Oberregierungsrat Dr. **Gourdefroy.**

In Nr. 46/1921 dieser Zeitung hat Herr Ministerialrat Dr. Born einen Aufsatz über Einzelwerttarifierung veröffentlicht, in dem er auch an meinen bisherigen Vorschlägen auf diesem Gebiete Kritik übt. Da ich in diesen Blättern noch nicht zu Worte gekommen bin, so dürfte der Leserkreis ein Interesse daran haben, daß ich meine in verschiedenen Tages- und Fachzeitungen bereits veröffentlichten Anregungen nunmehr auch hier unmittelbar, wenn auch in kürzester Form und, wegen Raummangels, verspätet darlege.

Maßgebend für meine Vorschläge war die Erwägung, daß das seit Jahrzehnten bestehende Tarifsystem, das auch gegenüber der Umwälzung des gesamten wirtschaftlichen Lebens in den letzten Jahren keine grundlegende Änderung erfahren hat, den Anforderungen wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit und sozialer Gerechtigkeit nicht mehr entspricht. Insbesondere haben die letzten wiederholten schematischen Tariferhöhungen die verschiedenen Güterarten in bedenklich ungleichmäßiger Weise belastet. Der Hauptmangel des geltenden Systems liegt m. E. darin, daß es dem Werte der Güter, welcher der einzig sichere Maßstab für ihre Belastungsfähigkeit ist, nicht genügend Rechnung trägt. Bei Stückgütern wird auf den Wert überhaupt keine Rücksicht genommen, bei Wagenladungen nur in sehr unvollkommener Weise, indem für die Einreihung in die verschiedenen Tarifklassen auch eine Reihe anderer Gesichtspunkte maßgebend gewesen und überdies die Spannung zwischen den Frachtsätzen der höchsten und niedrigsten Klasse nur eine verhältnismäßig unbedeutende ist. Schon das unter den heutigen Zeitverhältnissen recht erhebliche Verlust- und Schadensrisiko nötigt dazu, bei Bemessung der Frachten, die die Versicherungsprämien m enthalten, mehr auf den Wert des Gutes Rücksicht zu ne men, da andernfalls die billigen Massengüter in ihrer Frac das Entgelt für das erhöhte Risiko der hochwertigen Güt mittragen helfen müssen.

Ein weiterer Mangel des jetzigen Systems ist seine ungen gende Anpassungsfähigkeit an die Schwankungen der Mark. B fast jeder Tariferhöhung sind Monate bis zum Inkrafttret vergangen. Das bedeutet Milliardenausfälle an Frachten. U in der Regel hatten sich in der Zwischenzeit die Verhältnis wieder so geändert, daß die neuen Frachtsätze überholt ware

Schließlich ist der Tarif viel zu verwickelt für den pra tischen Gebrauch. Der Laie findet sich in ihm überhaupt nic zurecht. Und selbst für den Fachmann ist, schon mit Rüc sicht auf die äußerst umständliche Gütereinteilung, ein eingehe des Studium erforderlich. Die Folgen dieser Gestaltung si zahllose Falschdeklarationen zum Nachteile der Eisenbahn u falsche Frachtberechnungen, also für die Bahn ungeheure Au fälle und für beide Teile unerquickliche und unproduktive R klamationen.

Um diesen Mängeln abzuhelfen, ist m. E. der Neuaufbau d Gütertarifs auf völlig neuer Grundlage erforderlich. Der ne Tarif soll nach meinem Vorschlage aus zwei Teilen bestehe

1. dem festen Grundtarif,
2. dem beweglichen Wertzuschlag.

Der Grundtarif soll für alle Güterarten gleich sein; sei Sätze nur verschieden bemessen nach der Beförderungsa

(Frachtgut, Eilgut, Stückgut, Ladungen) und der Ausnutzung des Wagenraums. Im übrigen kann die Berechnung nach Entfernung und Gewicht die gleiche bleiben wie bisher. Er würde etwa so bemessen sein, daß er die reinen Transportselbstkosten deckt.

Daneben soll als Wertzuschlag ein Tausendsatz vom Werte des zu befördernden Gutes erhoben werden, der für nahe, mittlere und große Entfernungen verschieden bemessen werden könnte. Er soll zur Deckung des Versicherungsrisikos und der Generalunkosten sowie zur Erzielung eines mäßigen Gewinnes dienen. Als Grundlage für die Berechnung des Wertzuschlages denke ich mir den Handelswert der Ware am Tage und Orte der Aufgabe, der vom Versender im Frachtbrief anzugeben wäre und von der Bahn nachgeprüft werden könnte. Falsche Wertangabe würde mit hohen Vertragsstrafen geahndet werden. Der angegebene Wert würde zugleich die Höchstgrenze für die Haftung der Bahn im Verlustfalle sein. Sollten diese Maßnahmen nicht ausreichen, die richtige Wertangabe zu gewährleisten, so käme weiterhin die Monopolisierung der Versicherung in Frage, d. h. das Verbot jeder privaten Versicherung von Bahntransporten. Die Versicherungsgesellschaften und ihr Personal könnten in diesem Falle nach dem schon vor einigen Jahren gemachten Vorschlage eines bekannten Fachmannes durch Rückversicherungen seitens der Bahn und Übertragung der Schadensregelung schadlos gehalten werden.

Ausnahmetarife würden bei diesem System, da der Wert im allgemeinen einen zutreffenden Maßstab für die Tragfähigkeit einer Ware abgibt, nur noch in geringem Umfange notwendig sein; sie könnten in der Form eines ermäßigten Tausendsatzes durchgeführt werden. Im übrigen würden beim Ausbau der vorstehenden Richtlinien im einzelnen in weitestem Umfange die Forderungen der Praxis und die Erfahrungen der Bahnverwaltungen und der Verkehrsinteressenten zu berücksichtigen sein.

Ein hiernach aufgebauter Tarif würde m. E. die Mängel des jetzigen Systems vermeiden und den an einen modernen Tarif zu stellenden Anforderungen wirtschaftlicher und sozialer Zweckmäßigkeit und Gerechtigkeit in vollem Maße entsprechen, indem er den Wert als den allein zuverlässigen Maßstab für die Belastungsfähigkeit einer Ware unmittelbar der Frachtberechnung zugrunde legt, gleichzeitig aber dem Grundsatz „Leistung für Gegenleistung" Rechnung trägt. Mit seinem beweglichen Teile, dem Wertzuschlag, würde er sich selbsttätig den Markschwankungen anpassen. Im übrigen wäre bei seinem äußerst einfachen Aufbau eine erforderlich werdende Erhöhung oder Herabsetzung des Tausendsatzes des Wertzuschlages und des Grundtarifs in kürzester Zeit durchzuführen. Abgesehen von einer erheblichen Verminderung der Papier- und Druckkosten sowie der Arbeiten für die Fortbildung und Einbesserung der Tarife, würde bei dem einfachen Aufbau des Tarifs ein jeder auch ohne besonderes Tarifstudium seine Frachten selbst berechnen können, und müssen Fehler auf ein Mindestmaß zusammenschrumpfen. Ich hoffe, daß die Leserschaft aus vorstehender kurzer Skizzierung sich ein Bild meiner Vorschläge machen kann und möchte es ihr überlassen, sich selbst ein Urteil über deren Zweckmäßigkeit zu bilden. Nur in einigen Punkten glaube ich noch zu den Ausführungen Dr. B.s Stellung nehmen zu sollen.

Zunächst ergibt sich aus vorstehender Skizze, daß ich weder, wie er anzunehmen scheint, auf den bestehenden Tarifen aufbaue, noch das reine Wertsystem zugrunde lege: vielmehr vereinigt mein Vorschlag gerade wie der jetzt geltende Tarif das Wertprinzip mit dem Leistungsprinzip („Gewichts- und Wagenraumsystem"), und zwar verkörpert er das auch von Dr. B. empfohlene „gemischte System" in geradezu idealer Form.

Dr. B. sucht nachzuweisen, daß der Wert kein allgemein richtiger Maßstab für die Tragfähigkeit einer Ware sei, während er sich andererseits als Anhänger des bestehenden Tarifsystems bekennt, das ja auch dem Wert eine nicht unerhebliche Bedeutung zuerkennt. Ich sehe darin einen schwer erklärlichen Widerspruch. Im übrigen gibt es wohl keinen zuverlässigeren Maßstab für die Belastungsfähigkeit einer Ware als gerade den Wert — auch Dr. B. weiß einen Ersatz dafür nicht anzugeben —; wenn auch zuzugeben ist, daß Einzelfälle denkbar sind, in denen dieser Maßstab versagen kann.

Die weiteren Einwendungen gegen meine Anregung richten sich im wesentlichen nur gegen ihre praktische Durchführbarkeit, insbesondere bezüglich der richtigen Wertermittelung. Ich sehe darin keine unüberwindlichen Schwierigkeiten. Es kommt selbstverständlich weder der „wirtschaftliche" noch der „objektive" Wert — mehr oder weniger theoretische Begriffe —, sondern der Handelswert am Tage und Orte der Aufgabe in Frage. Bei der weitaus überwiegenden Zahl aller Frachtverträge geht gleichzeitig ein vertraglich vereinbarter Besitzwechsel nebenher. In diesen Fällen ist der vereinbarte Preis (Fakturenwert) maßgebend. Wo das nicht der Fall ist, ist bei Handelsware unschwer der Handelswert zu ermitteln. In den verhältnismäßig wenigen Fällen, wo ein Handelswert nicht oder nur schwer zu ermitteln ist — es handelt sich dabei hauptsächlich nur um Umzugsgut und Reiseeffekten —, wird die Wertermittlung sich allerdings schwieriger gestalten; aber auch hier wird die Praxis eine Lösung finden. Bei einem Umzug hat jeder sorgsame Geschäftsmann und Familienvater das Umzugsgut versichert und muß schon zu diesem Zweck sich über den Wert des Gutes klar sein. Im übrigen sollte man bei der Wertermittlung nicht kleinlich bürokratisch vorgehen, sondern weitherzig einen straffreien Spielraum zulassen. Bei den von mir vorgeschlagenen Sicherungen kann von der Beigabe einer Rechnungsabschrift abgesehen werden; es entfallen somit die von Dr. B. hieran angeknüpften Bedenken.

Wenn bei der Umsatzsteuer und den vielen anderen nach dem Werte erhobenen öffentlichen Gebühren und Abgaben, Wertzöllen u. a. m. die Wertermittlung sich in der Praxis als durchführbar erwiesen hat, so muß das auch beim Gütertransport möglich sein. Man soll von der Ehrlichkeit des deutschen Kaufmanns nicht allzu gering denken und andererseits die Fähigkeit der Güterabfertigungsbeamten nicht unterschätzen. Die Berechnung des Tausendsatzes auch ohne Tabelle muß jedem Frachtrechner geläufig sein. Das Sichdurchfinden durch die jetzige Güterklassifikation — ich will nur beispielsweise auf die chemischen Erzeugnisse hinweisen — stellt weit höhere Anforderungen an ihn, als mein Vorschlag sie mit sich bringt. Die zahllosen Falschtarifierungen sind dafür der beste Beweis.

Gegen betrügerische Versender genügen die oben angedeuteten Maßnahmen: Vertragsstrafen, öftere Stichproben, Begrenzung der Haftsumme auf den deklarierten Betrag, nötigenfalls Monopolisierung der Versicherung. Wenn Dr. B. meint, niemand könne es dem Versender verwehren, sich über den deklarierten Wert hinaus bei einer Privatgesellschaft zu versichern, so möchte ich demgegenüber darauf hinweisen, daß schon vor einigen Jahren eine hervorragende Persönlichkeit der Handelswelt, die in Speditions- und Versicherungsfragen als Autorität gilt, in einer ausführlichen Denkschrift die obligatorische Wertdeklaration und die Monopolisierung der Bahntransportversicherung verlangt und auf die hieraus sich ergebende Einnahmequelle für die Eisenbahn hingewiesen hat. Nach meinen langjährigen Erfahrungen im Eisenbahnverkehrsdienste halte ich meine Vorschläge für praktisch durchführbar, und eine große Anzahl erfahrener Verkehrsbeamter hat mir darin beigestimmt und war mit mir gleicher Ansicht über die Unhaltbarkeit des jetzigen Systems.

Zutreffend ist der Hinweis Dr. B.s auf die Schwierigkeit der Ermittlung des Wertanteilsatzes. Geeignete statistische Unterlagen fehlen zur Zeit leider. Durch besondere Aufschreibungen während eines nicht allzulangen Zeitraumes lassen sich aber genügend sichere Unterlagen dafür schaffen. Selbst wenn im Anfang aber in gewissem Umfange sorgfältige Schätzungen als Grundlage mitbenutzt werden sollten, so erscheint es mir zweifelhaft, ob das eher als eine „Eisenbartkur" anzusprechen sein wird als das jetzt geübte Verfahren der plötzlichen en-bloc-Erhöhung der Tarife und der nachträglich in großem Umfang vorgenommenen Detarifierungen.

Wenn Dr. B. am Schluß seines Aufsatzes mit mir die Reformbedürftigkeit des jetzigen Systems anerkennt, so ist das um so höher zu bewerten, als er sich kurz vorher als Anhänger des konservativen Prinzips in der Tarifpolitik („Bewahrung des Bestehenden") bekannt hat; aber ich glaube, daß die von ihm anscheinend als Äußerstes ins Auge gefaßte Schaffung einer weiteren Klasse hochwertigster Güter kaum den allseitig gestellten Forderungen nach einer Reform des Tarifs genügen wird. Sicher würde sie aber den an sich schon viel zu komplizierten Tarif noch weiter komplizieren.

Zum Schluß möchte ich noch darauf hinweisen, daß Dr. B. es leider vermieden hat, die Frage des Versicherungsrisikos anzuschneiden. Hier ist aber der wundeste Punkt des Systems! Jetzt übernimmt die Eisenbahn bei Stückgut für die gleiche, bei Ladungen für die um höchstens 300 % gesparte Fracht auch die volle Haftung für Verlust und Beschädigung sowohl für das billigste Massengut als für die Sendung im Millionenwert. Eine dem Risiko angemessene Prämienfestsetzung ist aber nur möglich, wenn sie in jedem Einzelfalle nach dem Werte des Gutes ermittelt wird. Man **muß** also schon auf diesem Wege zur Wertermittelung im Einzelfalle kommen, es sei denn, daß man auf das lohnende Versicherungsgeschäft verzichten und es der Privatunternehmung als Geschenk zuwenden soll. Das kommt aber bei der Finanzlage der Eisenbahnen ernstlich wohl nicht in Frage.

Vereinfachung des Streckenbewachungsdienstes bei den österreichischen Bundesbahnen.

Der Bahnaufsichtsdienst im engeren Sinne, d. i. der Streckenbegehungs- und Schrankendienst, wurde mit einem Erlasse des früheren Eisenbahnministeriums aus dem Jahre 1916, um eine Verminderung der Kosten zu erzielen, einer Neuordnung unterzogen.

Hierbei wurde grundsätzlich daran festgehalten, daß der Begehungsdienst vom Schrankendienst soweit möglich vollständig getrennt, die Zahl der regelmäßigen Begehungen nach den vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgestellten Regeln herabgesetzt werden und die weitestgehende Heranziehung der Familienangehörigen ebenso wie der Unfallrentner u. dgl. zum Streckendienst Platz greifen soll. Gleichzeitig wurde getrachtet, die Zahl der Schrankenwärterposten durch Beseitigung schienengleicher Wegübergänge, durch gemeinsame Bedienung mehrerer Schrankenanlagen unter Einbindung derselben in ein und dieselbe Drahtzuleitung usw. möglichst zu verringern. Auch waren die Diensteinteilungen der Schrankenwärter für alle Linien nach der Verkehrsstärke einheitlich geregelt und für die stärkst befahrenen Strecken schließlich mit durchschnittlich 12 Stunden Dienst auf 18 Stunden Ruhe festgesetzt worden.

Infolge der Personaleinstellungen, die durch die Einführung des Achtstundentages (12 Stunden Dienst, 24 Stunden Ruhe) bedingt wurden, hat sich jedoch der Wärterstand, der auf den vom Bunde betriebenen Linien allmählich auf etwa 3100 Mann gesunken war, wieder auf 4200 Mann erhöht, was bei einem Durchschnittsbezuge im Monate Oktober von etwa 200 000 K. für den Mann jährlich z. Zt. Mehrausgaben von 220 000 000 K. für Neueinstellungen allein ergibt. Insgesamt beliefen sich die reinen Personalausgaben für den Schranken- und Streckenbegehungsdienst im Oktober 1921 auf jährlich rund 1 Milliarde Kronen, nicht eingerechnet die namhaften Kosten für die Unterbringung des Personals, für Beheizung und Beleuchtung der Diensträume, für Dienstkleider usw. und die kommenden Bezugserhöhungen.

Bei der trostlosen wirtschaftlichen Lage des Bahnbetriebes war es dringend geboten, diese außerordentlich hohen Ausgaben, die ihrer Natur nach keine wertbildenden sind, so rasch wie möglich abzubauen. Da es aus vielen Gründen angezeigt erscheint, hinsichtlich der dabei anzuwendenden Grundsätze im Einvernehmen mit den anderen Bahnverwaltungen vorzugehen, hat das Bundesministerium für Verkehrswesen schon vor längerer Zeit beim Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die einheitliche Regelung aller einschlägigen Fragen angeregt, und zwar:

a) Eine weitere Herabsetzung der Zahl der regelmäßigen Streckenbegehungen, die auch zumeist von den mit den kleinen Unterhaltungsarbeiten betrauten, fliegenden Rotten mitbesorgt werden könnten.

b) die Auflassung von Abschrankungen auf Hauptbahnen, und zwar zunächst probeweise bei nicht besonders wichtigen Wegeübergängen mit günstigen Anlageverhältnissen und Ersatz dieser Abschrankungen durch einfache Warnungszeichen.

c) Aufstellen einheitlicher Regeln für das richtige Verhältnis der Dienst- und Ruhezeiten der Schrankenwärter nach ihrer tatsächlichen dienstlichen Inanspruchnahme bzw. der Anzahl der verkehrenden Züge.

Die größere Tragweite kommt jedenfalls der unter b erwähnten Maßregel zu, die, bei den amerikanischen Bahnen seit jeher üblich, nunmehr auch bei vielen europäischen Verwaltungen, so den italienischen, schweizerischen, holländischen, französischen und anderen Eisenbahnen zur Durchführung gelangen soll.

Nach § 41 der Eisenbahnbetriebsordnung muß die Bahn „dort, wo es zur Verhütung von Unglücksfällen von der Behörde insbesondere vorgeschrieben wird, gehörig eingefriedet werden. Die Übergänge sind mit starken Barrieren . . . . . . zu versehen. Mindestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegeübergänge geschlossen.“

Nach dem Lokalbahngesetze Art. II ist bei der Konzessionierung von Lokalbahnen in bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Abstand zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse nach dem Ermessen des Bundesministeriums für Verkehrswesen zulässig erscheint und als hierdurch das den autonomen Körperschaften zustehende Recht, im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht beeinträchtigt wird. Gleichartige Erleichterungen können nach dem Ermessen des Bundesministeriums für Verkehrswesen auch für jene schon bestehenden Eisenbahnstrecken zugestanden werden, auf denen der Sekundärbetrieb mit ermäßigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Nun muß vom fachlichen Standpunkte zunächst hervorgehoben werden, daß auf Grund ersterwähnter Bestimmung der Eisenbahnbetriebsordnung auch zahlreiche Wegeübergänge selbst auf schwach befahrenen Hauptbahnstrecken mit abgeschrankt werden mußten, die in jeder Beziehung günstigere Verhältnisse aufweisen, wie Übergänge auf Lokalbahnen. Eine wirkliche Beseitigung der aus der Kreuzung des Bahn- und Straßenverkehres sich ergebenden Gefahren ist nur durch schienenfreie Unter- oder Überführung des Straßenverkehres möglich. Die hierzu notwendigen Herstellungen erfordern aber derartig große Geldmittel, daß die vollständige Beseitigung der Wegübergänge — die Bundes**hauptbahnen** zählen allein derzeit über 2000 — in absehbarer Zeit nicht einmal bei den wichtigsten Hauptschnellzugsstrecken zu erreichen ist. Die üblichen Schrankenanlagen, die den Straßenverkehr vor und während der Vorüberfahrt der Züge sperren, bieten, obwohl sie in der letzten Zeit sehr vervollkommnet wurden, durchaus keinen zuverlässigen Schutz, denn sie sind oft selbst Mitursache von Gefahren und Unfällen, da Fuhrwerks- und Kraftwagenlenker sehr häufig noch unmittelbar vor dem Schließen der Schranken ihre Fahrzeuge über das Gleis zu bringen trachten und dabei von den niedergehenden Schlagbäumen erfaßt und auf dem Gleise festgehalten werden. Würde man aber die Schranken so einrichten, daß sie sich von den eingeschlossenen Lenkern öffnen lassen, so würden sie ihren eigentlichen Zweck überhaupt nicht erfüllen. Auch die mit der Schließung der Schranken verbundene, bei Zugverspätungen oft lang dauernde Sperrung des Straßenverkehres gibt zu vielen Unzuträglichkeiten Anlaß.

Andrerseits hat sich aus dem Umstande, daß auch stark befahrene Wegübergänge auf Lokalbahnen mit dichtem Zugverkehr unabgeschrankt sind, kein Grund zu Bedenken ergeben, wie überhaupt der Charakter der Bahn (Haupt- oder Lokalbahn) bei Beurteilung dieser Frage nicht allein ausschlaggebend ist. Maßgebend sind neben der Dichte und Geschwindigkeit des Zug- und Straßenverkehrs in erster Linie die Anlageverhältnisse des betreffenden Übergangs (Richtungs- und Neigungsverhältnisse von Bahn und Straße) und vor allem die **Übersicht von Straße auf Bahn und umgekehrt.** Es könnten also bei günstigen Anlageverhältnissen, insbesondere bei ausreichender Übersicht, auch auf den Hauptbahnstrecken viele Abschrankungen und damit auch viele Schrankenposten entfallen, zumal sich die Bevölkerung daran gewöhnt hat, sozusagen auf Schritt und Tritt auf Gleise und verkehrende Züge zu stoßen und auch den Automobilverkehr hinnehmen mußte, der für den Straßenverkehr in der Regel gefährlicher ist als der Bahnverkehr. Es kann als Pflicht eines jeden, der öffentliche Verkehrswege benutzt, angesehen werden, selbst auf seine eigene Sicherheit zu sehen und alles zu unterlassen, was die Sicherheit anderer beeinträchtigen könnte.

In einer an die Bundesbahndirektionen gerichteten Dienstanweisung verweist das Bundesministerium für Verkehrswesen nach eingehender Darlegung der Verhältnisse in vorstehendem Sinne auf die Notwendigkeit, unbeschadet des Ergebnisses der vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu führenden Untersuchungen mit vorbereitenden Maßnahmen sofort zu beginnen.

In diesem heißt es dann weiter:

„Selbstverständlich darf dabei nicht außer acht gelassen werden, daß der Eisenbahnverkehr selbst einer höheren Sicherung bedarf als der Straßenverkehr, und es wird daher die Durchführung dieser Maßnahmen nur schrittweise unter Berücksichtigung der vom Standpunkte der Betriebssicherheit gebotenen Grenzen zu erfolgen haben. Wenn alsdann die hierdurch erzielten Ersparnisse mit dazu verwendet werden, die vollständige Beseitigung wirklich gefährlicher Wegübersetzungen durch Anlage von Unter- oder Überführungen, Parallelwege u. dgl. zu beschleunigen, so wird jedenfalls der allgemeinen Verkehrssicherheit nicht weniger gedient sein, als durch die heutigen weitgehenden Abschrankungen. Es wären demnach, ähnlich wie auf Lokalbahnen, auch auf Hauptbahnen in bezug auf die im § 41 der Eisenbahnbetriebsordnung vorgeschriebenen Abschrankungen der Wegübergänge Erleichterungen zu gewähren, soweit dies bei den gegebenen örtlichen und Betriebsverhältnissen nach dem Ermessen des Bundesministeriums für Verkehrswesen zulässig erscheint.

Ihre Aufgabe wird es nunmehr sein, Erhebungen zu pflegen, welche **Übergänge auf den Hauptbahnen** Ihres Bezirkes für die Auflassung bestehender Abschrankungen in Betracht kommen, welcher Personalabfall damit zu erzielen ist und in welcher Reihenfolge die Auflassung zunächst durchgeführt werden soll. Gleiche Erhebungen sind aber auch hinsichtlich der **abgeschrankten Wegübergänge auf den Lokalbahnen vorzunehmen.** Gleichzeitig sind jene in

Schienenhöhe gelegenen Wegübergänge zu ermitteln, welche im Zusammenhange mit vorerörterter Maßnahme gänzlich zu beseitigen wären, wobei naturgemäß in erster Linie solche Übergänge in Aussicht zu nehmen sind, bei denen diese Beseitigung auf verhältnismäßig einfache und nicht besonders kostspielige Weise möglich ist. Da auch die Erhaltung der zahlreichen Einfriedungen bei den jetzigen Material- und Lohnkosten sehr große Auslagen verursacht und ihr weiterer Bestand nicht immer gerechtfertigt erscheint, haben Sie hinsichtlich dieser Anlagen ähnliche Erhebungen durchzuführen und das aus Sicherheitsrücksichten Zulässige im eigenen Wirkungskreise zu veranlassen."

Ueber die Lokalbahnen und Kleinbahnen.

Von **Josef Popper, Budapest.**

In Anbetracht der Riesenmasse der Kriegsausgaben und der sonstigen Aufwendungen, die zur Wiederherstellung der Wirtschaft und zur Vornahme der allerdringlichsten Bauausführungen notwendig sind, erscheint es mehr als je geboten, mit den staatlichen Geldern sorgsam hauszuhalten und nicht dringliche oder gar entbehrliche Anlagen zurückzustellen. Zu letzteren zählen die Lokalbahnen, deren Erbauung in parlamentarisch regierten Staaten sehr oft mit ganz abseits liegenden, politischen Fragen verknüpft wird. Erinnern wir uns nur daran, daß nicht lange Zeit vor Ausbruch des Krieges von der damaligen ungarischen Regierung eine Fülle von Lokalbahnen mit freigebiger Hand über die Länder der ehemaligen Stephanskrone ausgestreut worden ist. Viele Hunderte von Millionen Kronen sollten ausgegeben werden — zumeist aus Rücksicht auf andere als ausschließlich volkswirtschaftliche Erwägungen. Wird es doch nicht mehr bestritten, daß Lokalbahnen — abgesehen von ihrer Notwendigkeit für die Beförderung von Rohstoffen — doch nur in Ländern und Gegenden von intensiv entwickelter Wirtschaft erforderlich sind, und daß der wirtschaftliche Nutzen, also der Bedarf einer Lokalbahn, sich nur in Örtlichkeiten geltend machen könne, wo eine Industrie (durch die Eisenbahnen höherer Ordnung) bereits dicht zusammengedrängt und hoch entwickelt ist. Nur unter diesen Bedingungen wird es wirtschaftlich sein, die Landstraße durch die Schiene zu ersetzen; andernfalls ist eine Lokalbahn, weil sich für das feste Anlagekapital nicht die erforderliche Ausnutzungsmöglichkeit bietet, verfrüht. Dies und ähnliche Grundsätze werden in der Regel zwar von den Privatbahnen, nicht aber vom Staate befolgt. Er entschließt sich viel leichter zum Bau von Lokalbahnen; ihm genügen Aussichten, die die Privatbahnverwaltung abschrecken würden. Mit anderen Worten: das Geld des Staates wird viel leichter ausgegeben, wird viel weniger geschützt, als das der Aktionäre. Dazu kommt folgendes: Fast ausnahmslos erfahren durch den Bau einer Lokalbahn gewisse an der Strecke gelegene Interessentenkreise — Gemeinden, Grundbesitzer, Industrielle u. a. — eine namhafte Einkommen- und Vermögenssteigerung. Es ist daher eine anerkannte Forderung der wirtschaftlichen Gerechtigkeit, die dadurch herbeigeführte Verschiebung in der Verteilung des Volksvermögens durch Auflage einer entsprechenden Beitragspflicht der Adjazenten zum Bau der Lokalbahn auszugleichen. Von den Privatbahnen wird aus der erwähnten Vermögensverschiebung entsprechender Nutzen gezogen. Die Gemeinden leisten Beiträge zur Errichtung von Stationen und Haltestellen, sie (und die namhaften Grundbesitzer) stellen Gelände teils unentgeltlich, teils zu sehr ermäßigten Preisen zur Verfügung. Die Industriellen verpflichten sich zum Abschlusse von Schleppbahn- und Garantieverträgen usw. Bei all diesen Verhandlungen ist der Staat in einer viel schwierigeren Lage. Die erwähnten Interessenten sind entweder Politiker, oder sie haben politischen Einfluß. Sie wissen ihn durch Vermittlung von Parlamentariern nachdrücklich zur Geltung zu bringen. Und viele Forderungen und Wünsche, die als völkische und politische Notwendigkeiten hingestellt werden, dienen doch nur rein persönlichem Nutzen! Daraus ist ersichtlich, daß selbst Lokalbahnen, die bei den Privatbahnen mit Rücksicht auf ihre Anlagekosten und ihre Betriebsführung ertragreich wären, in den Händen des Staates trotz aller vielfach eingeführten Vereinfachungs- und Neuordnungsmaßnahmen durchaus unrentabel sind. Selbst die besten, die sogenannten „selbständigen" (teils im Betriebe befindlichen, teils vom Staat oder von Privaten für Rechnung des Eigentümers betriebenen) Lokalbahnen verzinsen das Anlagekapital durchschnittlich nur mit 2,12 %; die geldliche Belastung des Staates hat bloß durch diese Bahnen vor dem Kriege alljährlich mehr als 50 Millionen Kronen betragen (nach dem von den ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1916/17 herausgegebenen Bericht). Schließlich wäre zu erwähnen, daß die Lokalbahn nur einem verhältnismäßig kleinen Kreise dient. Das ist gewiß vom wirtschaftlichen Standpunkte erfreulich, aber nicht anders, als wenn sich dieser Kreis einer verbesserten Fabrikationsart, einer vollkommeneren Maschine u. dgl. bedienen würde. Deshalb ist an dem Bau einer Lokalbahn, falls sich die Gegend bereits im Bereiche einer Hauptbahn befindet, die Gesamtheit nicht mehr als bei jedem anderen Wirtschaftsfortschritt interessiert. Damit stimmen auch die Erfahrungen überein, die dartun, daß die Lokalbahnen den Anschlußbahnen merklich vermehrten Verkehr nicht zubringen, eine Tatsache, die man gewöhnlich in der Behandlung der Lokalbahnfrage gern übersieht. Daraus ergibt sich der unangefochtene Grundsatz, daß der Staat, dessen Gelder nur der Allgemeinheit dienen sollen, nicht dem kleinen Kreise der Lokalbahninteressenten reiche Mittel zuführen darf, und daß Lokalbahnen, wenn sie zu ihrer Entstehung einer ausgiebigen staatlichen Hilfe bedürfen, zumindest verfrüht sind. Mit Recht sagt daher Sax: „Lokalbahnen auf Staatskosten zu bauen ist verfehlt". Will jemand in den ersten Jahren nach Friedensschluß eine Lokalbahn haben, so möge er sie auf eigene Kosten bauen, aber nicht auf Staatskosten. In diesem Zeitraum wird es sich vielmehr vor allem darum handeln, auf den vorhandenen Lokalbahnen den Verkehr zu verbessern und zu verbilligen, was unter anderem durch ausgiebige Verwendung von Triebwagen geschehen kann. Während des Krieges wurden auch gewöhnliche benzinelektrische Kraftwagen, mit Radreifen versehen, auf Gleisen geführt (Vielachsenantrieb). Es sollen damit sehr gute Erfahrungen gemacht worden sein. Daß durch die Errichtung regelmäßiger Kraftwagenlinien den Bedürfnissen dünn bevölkerter Gebiete für einen längeren Zeitraum vollkommen Rechnung getragen werden kann und es dazu nicht neuer Lokalbahnen bedarf, deren Bau nach dem Kriege noch viel kostspieliger sein wird als vordem, ist allgemein bekannt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der Eisenbahnetat für 1922.** Der Haushalt der deutschen Reichsbahn für das Rechnungsjahr 1922 schließt im ordentlichen Haushalt bei den fortdauernden Ausgaben mit 65 998 628 000 ℳ und in den Einnahmen mit derselben Summe ab. Der Zuschuß beim ordentlichen Haushalt, der 1921 (samt den Nachtragsetats) noch 10 835 013 900 ℳ betragen hat, ist also vollständig entfallen; der Etat balanciert. Im außerordentlichen Haushalt sind vorgesehen an Ausgaben 6 789 259 000 ℳ, an Einnahmen 6 500 000 ℳ, so daß also ein Zuschuß von 6 782 759 000 ℳ (gegen 35 631 013 900 ℳ in 1921) erforderlich ist.

Nachdem es in den Vorjahren gelungen ist, die ordnungsmäßige Abwicklung des Betriebes und Verkehrs der Reichsbahn wieder sicherzustellen, bringt der Haushalt 1922 nach den allgemeinen Erläuterungen, die ihm beigegeben sind, auch die wirtschaftliche Gesundung des Unternehmens durch Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben im ordentlichen Haushalt.

Der Haushalt enthält alle Einnahmen und Ausgaben des Reichsbahnnetzes einschließlich seiner Nebenbetriebe, ferner entsprechend dem Artikel 92 der Reichsverfassung auch die Kosten der Verzinsung, Tilgung und Verwaltung der Eisenbahnschuld. Bei den persönlichen Kosten des ordentlichen Haushalts sind die dem Personal vom 1. August und vom 1. Oktober v. J. bewilligten Erhöhungen der Bezüge (also noch nicht die Erhöhungen aus Anlaß des Eisenbahnerstreiks und der neuen Teuerungsaktion), bei den sächlichen Ausgaben die Mehrkosten veranschlagt, die sich aus der fortschreitenden Geldentwertung ergeben. Zur Deckung der Mehrkosten, ferner zur Herstellung des Gleichgewichts im ordentlichen Haushalt sind Mehreinnahmen aus Tariferhöhungen vorgesehen. Bei der Aufstellung des Haushalts ist das in Vorbereitung befindliche Eisenbahnfinanzgesetz nicht berücksichtigt.

Die Veranschlagung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sowie aus dem Güterverkehr geht von der Annahme aus, daß das deutsche Wirt-

schaftsleben von länger dauernden Störungen weiterhin verschont bleibt. Demgemäß wird damit gerechnet, daß sich die Beanspruchung der Verkehrsleistungen ungehindert entwickelt, und daß infolgedessen die getroffenen umfassenden Maßnahmen zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Reichsbahn, insbesondere die bisherigen und die neu vorgesehenen hohen Aufwendungen zur Verbesserung und Erneuerung des Fahrparks voll zur Auswirkung kommen. Es erscheint deshalb dem Reichsverkehrsministerium vertretbar, eine allgemeine Verkehrssteigerung von 5% gegenüber der ursprünglichen Veranschlagung von 1921 vorzusehen. Ferner sind für 1922 die im Laufe des Rechnungsjahres 1921 eingeführten oder bereits vorgesehenen Tariferhöhungen mit ihrem vollen Jahresertrügnis zu veranschlagen. Die zum 1. Februar 1922 vorgesehene Erhöhung der Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr soll um 25 % auf 75 % stattfinden, für den Güterverkehr ist zum gleichen Zeitpunkt eine solche von 30 % in Aussicht genommen. Unter Berücksichtigung dieser Erhöhungen und der erwarteten Verkehrszunahme ergibt sich für das Rechnungsjahr 1922 eine Jahreseinnahme beim Personen- und Gepäckverkehr von 11 600 000 000 ℳ, beim Güterverkehr 52 600 000 000 ℳ, das sind gegenüber der Wirklichkeit von 1920 mehr 47 421 984 280 ℳ, gegenüber dem Haushalt 1921 mehr 31 200 000 000 ℳ. In dem Ansatz für den Personenverkehr sind auch die Beträge enthalten, die von anderen Behörden als Erstattungen für Berechtigungsscheine zu freier Fahrt zufließen. In der Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte sollen 737 Millionen (gegenüber 1921 mehr 472½ Millionen) erzielt werden. Die Erträge aus Veräußerungen werden mit 826 Millionen (mehr 456 Millionen) angesetzt. In den „verschiedenen Einnahmen" (Pacht- und Mietzinse, Brücken- und Fährgeld, Werft- und Hafengebühren usw.) hofft man 58 Millionen Mark mehr zu erzielen.

Bei den Personalausgaben sind neue planmäßige Stellen nur zu dem Zwecke ausgebracht, um außerplanmäßige Beamte und technische Angestellte, die schon eine lange Reihe von Jahren ständig und ausschließlich Beamtendienst verrichten, in planmäßige Stellen zu überführen, insgesamt 13 879 Stellen, darunter 881 Bahnwärter, 6772 Eisenbahnschaffner, 319 Rottenführer, 3504 Weichenwärter, 485 Rangieraufseher, 44 Aufseher im Sicherungsdienst, 193 Wagenaufseher, 753 Betriebsassistenten 90 Werkführer, 40 Eisenbahnassistenten usw. Die Zahl der Verzahnungsstellen wird erhöht, bei den Werkführern mit Rücksicht auf die fortschreitende Neuorganisation des Werkstättendienstes, bei den übrigen zur Schaffung vermehrter Aufrückungsmöglichkeiten.

Die Mehrausgabe im ordentlichen Haushalt gegenüber 1921 folgt außerdem aus der Neuregelung und Erhöhung der Bezüge der Pensionäre und Hinterbliebenen sowie der Angestellten und Arbeiter, ferner aus der Preissteigerung bei den sächlichen Ausgaben. Eine weitere Mehrausgabe entsteht beim Schuldendienst, hervorgerufen durch das Anwachsen der Eisenbahnschuld infolge der Fehlbeträge der Vorjahre im ordentlichen und des Anleihebedarfs im außerordentlichen Haushalt. Die Mehreinnahmen im außerordentlichen Haushalt sind die Folge größerer Erlöse aus dem Verkauf von Eisenbahngrundstücken. Der Rückgang bei den Ausgaben des außerordentlichen Haushalts beruht darauf, daß wegen der schwierigen finanziellen Lage der Eisenbahnverwaltung alle aufschiebbaren Bauten zurückgestellt worden sind und auch für Fahrzeugbeschaffungen mit geringeren Mitteln als im Vorjahr ausgekommen werden soll. Hieraus erklärt sich ein Rückgang der Ausgabe um rund 1,8 Milliarde Mark. Der weitere Rückgang im Betrage von 16,2 Milliarden Mark ist darauf zurückzuführen, daß im Vorjahr ein größerer Teil des Erwerbspreises der Bahnen und zwar der durch Übernahme schwebender Schulden der Länder zu deckende Teil, im außerordentlichen Haushalte veranschlagt war. Der Geldbedarf im ordentlichen Haushalt in Höhe von 6 782 759 000 ℳ muß im Wege des Kredits flüssig gemacht werden.

Der Personalbestand soll 1922 betragen 997 055, worunter 401 023 planmäßige Beamte und 53 389 außerplanmäßige sowie 980 Angestellte.

Die Bahn-(Eigentums-)Länge des Reichsbahnnetzes wird am Anfang des Rechnungsjahres 1922 voraussichtlich betragen (ohne die in fremde Verwaltung übergegangenen Strecken des Saargebietes mit 439,96 km) 53,354,85 km (worunter 31 200 km Haupt-, 21 091 km Neben- und 1063 km Schmalspurbahnen). Dazu werden 1922 durch Neueröffnung 181,40 km hinzutreten.

Das Reichsverkehrsministerium will mit Nachdruck versuchen, das nunmehr festgestellte Gleichgewicht im ordentlichen Haushalt zu erhalten. Zu diesem Zweck soll den Folgen einer weiteren Geldentwertung durch jeweils sofortige Anpassung der Tarife begegnet werden. Im übrigen soll durch Fortsetzung und weitere Ausgestaltung der Sparmaßnahmen der Verwaltung die Betriebsführung wirtschaftlicher gestaltet werden. Die Wirkungen der Sparmaßnahmen können jedoch nur allmählich in Erscheinung treten; ihre Ergebnisse werden bei der künftigen Tarifgestaltung berücksichtigt werden.

— **Das Eisenbahnfinanzgesetz.** Der Organisationsausschuß im Reichsverkehrsministerium hat sich mit dem Entwurf des Eisenbahnfinanzgesetzes weiter beschäftigt. Ein von der Mehrheit der Gewerkschaftsvertreter gestellter Antrag hierüber als Sachverständige die Herren Geheimrat Dr. Quaatz, Minister a. D. Oeser, Ingenieur Dahl und Stadtbaurat Horten zu hören, wurde mit neun gegen sieben Stimmen abgelehnt, weil sämtliche von der Verwaltung benannte Mitglieder des Ausschusses dagegen stimmten. Dagegen wurde ein Antrag des Ministerialrats Dr. Sarter angenommen, für die Besprechung des Gesetzentwurfs Berichterstatter zu benennen, deren Berichte schleunigst entgegenzunehmen und dann sich über die Frage der etwaigen Zuziehung von Sachverständigen schlüssig zu werden, wenn sich übersehen lasse, welche Fragen den Sachverständigen vorzulegen seien. Zu Berichterstattern über die staatsrechtliche Seite des Gesetzentwurfs wurden Ministerialrat Dr. Sarter und Roth (Gewerkschaft deutscher Eisenbahner), über die wirtschaftliche Seite Ministerialrat Dr. Tecklenburg und Scheffel (Deutscher Eisenbahnerverband) bestimmt. Am 7. d. M. sollten die vier Berichte erstattet werden.

Am 10. Januar will der Reichsverkehrsminister Gröner einem auserlesenen Sachverständigenkreise Gelegenheit zur Stellungnahme zum Eisenbahnfinanzgesetz geben. Geladen sind zu diesem Zwecke die Herren Geh. Kommerzienrat Arnhold, Staatsminister a. D. v. Breitenbach, Unterstaatssekretär a. D. Franke, Staatsminister a. D. Hoff, Ministerialdirektor a. D. Dr. Kirchhoff, Fabrikdirektor Krämer, Direktor des Statistischen Amtes in Schöneberg Dr. Kuczynski, Reinhold Melchior, Staatsminister a. D. Oeser, Geh. Kommerzienrat Dr. Ravené, technisch-wissenschaftlicher Sachverständiger Dr. Schiff, Staatsminister a. D. v. Seidlein, Staatsminister a. D. v. Seydewitz, M. d. R. v. Siemens, Ministerpräsident a. D. Stegerwald, Unterstaatssekretär a. D. Stieger und Bankdirektor Urbig.

— **Das Arbeitszeitgesetz.** In der Sitzung des sozialpolitischen Ausschusses des Reichswirtschaftsrats am 5. Januar d. J. widmete der Vorsitzende dem verstorbenen Mitgliede des Ausschusses Prof. Dr. Ernst Franck, Vorsitzendem der Gesellschaft für soziale Reform, einen ehrenden Nachruf. Sodann nahm der Ausschuß nach Zurückstellung einiger Punkte der Tagesordnung den Bericht seines Arbeitsausschusses über das Arbeitszeitgesetz entgegen.

Der Berichterstatter der Arbeitnehmer bezeichnete den Gesetzentwurf als ungeeignet, die Grundlage für eine allgemeine Regelung der Arbeitszeit zu bilden, wie sie von Arbeitnehmerseite schon lange gefordert würde. Der Arbeitsausschuß habe sich daher entschlossen, die Beratungen abzubrechen und eine grundsätzliche Entscheidung des Plenums des sozialpolitischen Ausschusses über die weitere Behandlung des Entwurfs herbeizuführen.

Der Berichterstatter der Arbeitgeber erklärte die Bereitschaft seiner Abteilung, weiter an dem Entwurf mitzuarbeiten. Er halte diese Weiterarbeit aber nur für fruchtbar, wenn der Unterausschuß bestimmte Richtlinien für seine Beratungen empfinge, und zwar hinsichtlich der Nichteinbeziehung der im Gesetz schon ausgenommenen Kategorien. Unter dieser Voraussetzung beantrage er Zurückverweisung des Gesetzentwurfs an den Unterausschuß.

Es entwickelte sich eine sehr lebhafte Erörterung über die weitere Erledigung des Entwurfs. Die Regierung wies auf die Dringlichkeit hin und bat um baldigen Abschluß der Beratungen. Die Arbeitgeber wollten nach wie vor die Beratung des Gesetzes nicht auf die bereits im § 4 bezeichneten Arbeitnehmerkategorien erstreckt wissen, während die Arbeitnehmer auf der allgemeinen Regelung bestanden. Zur Annahme gelangte mit 15 zu 13 Stimmen folgender Antrag von Arbeitgeberseite:

„Der sozialpolitische Ausschuß beschließt, daß der Unterausschuß das von der Regierung vorgelegte Gesetz weiterberät, aber in den Kreis seiner Beratung die Erweiterung des Gesetzes auf die ausgeschlossenen Kategorien der Arbeitnehmer nicht aufnimmt. Der sozialpolitische Ausschuß hält es aber für erforderlich, daß die Regierung möglichst bald Gesetzentwürfe für die in das Gesetz nicht eingeschlossenen Kategorien vorlegt, insbesondere für gewerbliche Angestellte."

Die Annahme des Antrages hatte für die Arbeitnehmer nach ihren Erklärungen eine Lage geschaffen, die ihnen infolge der materiellen Bindung des Unterausschusses bezügl. § 4 des Gesetzentwurfs (Ausnahmen) eine weitere Mitarbeit nicht möglich erscheinen ließ. Der Ausschuß lehnte nach längerer Aussprache einen Antrag auf Überweisung des Arbeitgeberantrages an das Plenum ab und beschloß, zur Klärung der strittigen Fragen eine zweite Beratung vorzunehmen.

— **Das Defizit der Reichsbahnen.** Durch einen Teil der Presse ging in den letzten Tagen die Meldung, daß die gesamte Einkommensteuer des Reiches durch die Verluste der Reichseisenbahn aufgezehrt sei. Weiter wurde da behauptet, das gesamte Buchkapital der Reichsbahn sei in zwei Jahren verwirtschaftet worden, und das veranschlagte Defizit der Reichsbahn von 1921 in Höhe von 18,7 Milliarden verschlinge mehr als die gesamte für das gleiche Jahr veranschlagte Einkommensteuer von 12 Milliarden.

Diesen Behauptungen gegenüber ist von zuständiger Stelle folgendes mitgeteilt worden:

Der gesamte Buchwert der Reichsbahnen beträgt bekanntlich 40 Milliarden, während das Defizit für 1920 und 1921 rund 27 Milliarden ausmacht. Es ist aber wie bei jedem kaufmännischen Unternehmen, so auch bei der Reichsbahn durchaus falsch, die Fehlbeträge eines oder mehrerer Jahre in Beziehungen zu einem nach ganz anderen Gesichtspunkten berechneten Kaufpreis zu bringen. Wenn ein Unternehmen von rund 26,8 Milliarden Goldmark, wie es die Reichsbahn darstellt, zu 40 Milliarden Papiermark gekauft wird, so ist der Kaufpreis ohne Bedeutung für die Frage, was sich infolge unglücklicher Umstände an Fehlbeträgen ergibt oder nicht ergibt.

Falsch ist ferner die Behauptung, daß das Eisenbahndefizit 1921 mit 18,7 Milliarden Mark veranschlagt worden sei. Der veranschlagte Fehlbetrag im ordentlichen Haushalt betrug für 1921 tatsächlich nur 6,4 Milliarden Mark. Wenn deshalb fortgesetzt von einem Betrag von 18,7 Milliarden Mark gesprochen wird, so liegt dieser Berechnung der grobe Fehler des Anfängers zugrunde, daß der ordentliche und außerordentliche Haushalt zusammengezählt wird. Der außerordentliche Haushalt ist aber weiter nichts als ein Anleihehaushalt oder das, was der Kaufmann „Flüssigmachen neuer Mittel für werbende Anlagen“ nennt. Es wird z. B. niemandem einfallen, von einem Defizit der A. E. G. zu sprechen, wenn diese etwa ihr Anlagekapital um etliche Millionen erhöht, um Erweiterungsbauten auszuführen. Man sollte also auch gegenüber der Reichsbahn so verfahren. Der oben veranschlagte Fehlbetrag von 6,4 Milliarden Mark ist im übrigen tatsächlich im laufenden Jahre vergrößert worden und wird auf etwa 10,8 Milliarden Mark steigen, da die Erhöhung aller persönlichen Kosten und Materialpreise infolge der Verschlechterung der Mark die ursprüngliche Aufstellung des Haushalts über den Haufen warf. Daß diese Mehrausgaben nicht durch Erhöhung der Einnahmen wettgemacht werden konnten, liegt, wie bekannt, daran, daß die Tariferhöhungen immer erst geraume Zeit, meist drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft gesetzt werden können, in dem die Erhöhung sich als nötig erweist und beschlossen wird.

— **Geldpreise für nützliche Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.** Für den Bereich der Deutschen Reichsbahn ist die Verleihung von Geldpreisen für nützliche Erfindungen aus Kapitel 3 Titel 1 des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums mit nachstehenden Grundsätzen geregelt worden:

1. Für nützliche Erfindungen und Verbesserungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens können an eigene Bedienstete der Deutschen Reichsbahn und an Dritte als Belohnungen Geldpreise verliehen werden.
2. Als Erfindungen, die zur Belohnung vorgeschlagen werden können, gelten nicht nur patentierte und patentfähige Erfindungen im eigentlichen Sinne, sondern auch Verbesserungsvorschläge auf den Gebieten der Technik, des Betriebes, des Verkehrs, der Organisation und dergl. Voraussetzung für die Gewährung einer Belohnung ist, daß die Nützlichkeit der Erfindung für die Eisenbahnverwaltung nachgewiesen ist, daß sie eine eigene Erfindertätigkeit erforderte und nicht allein mit den gewöhnlichen Mitteln der Ausbildung und der Erfahrung zustande zu bringen war.
   Es können auch an solche Personen Belohnungen gewährt werden, die die Erfindung in Verfolg eines ihnen amtlich erteilten Auftrags ausgeführt haben, bei dem wohl der zu erreichende Zweck angegeben war, die Ausführung jedoch erst durch eine Erfindertätigkeit gelang. Soweit Arbeitern und Beamten die sachgemäße zeichnerische und schriftliche Wiedergabe von Erfolg versprechenden Erfindungen Schwierigkeiten bereitet, kann ihnen hierbei geeignete Hilfe gewährt werden. Die Namen der Erfinder und der Gegenstand der Erfindung werden im Falle einer Belohnung veröffentlicht.
3. Wiederholte Belohnung ist möglich, wenn die Erfindung ausgedehnte Verwendung gefunden und sich im Laufe der Zeit von besonderem Nutzen erwiesen hat.
4. Die Anträge sind im allgemeinen jährlich einmal, und zwar zum 1. Februar nach dem in einer Anlage hierzu vorgeschriebenen Muster durch die Eisenbahn-Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt einzureichen. Es bleibt den Zweigstellen überlassen, anzuordnen, daß ihnen die Vorschläge der Eisenbahndirektionen vorher vorgelegt werden, um sie mit ihrer Stellungnahme weiterzuleiten.
   Die Anträge sind durch Beschreibungen und Zeichnungen oder Skizzen höchstens in Musterblatt-Größe unter Hervorhebung des Wesentlichen der Erfindung zu erläutern. Den anmeldenden Direktionen obliegt es nachzuprüfen, ob die äußeren Bedingungen für die Verleihung einer Belohnung vorliegen und die Unterlagen vollständig sind.
   Im allgemeinen sind Erfindungen erst dann anzumelden, wenn sie durch die im eigenen und in einem anderen, beliebig zu wählenden Direktionsbezirk angestellten Versuche sich als technisch und wirtschaftlich vorteilhaft erwiesen haben.
   Wenn es sich um Erfindungen handelt, die an und für sich den Bedingungen unter 2 entsprechen, aber nur örtliche Bedeutung haben, entfällt die Nachprüfung in anderen Bezirken. Ihre Nützlichkeit ist jedoch durch längere Erprobung und genaue zahlenmäßige Angaben nachzuweisen.
   Erfindungen, die in den ständigen technischen Ausschüssen bereits behandelt werden, sind erst dann zur Belohnung anzumelden, wenn die Verhandlungen darüber endgültig abgeschlossen sind und die Entscheidung des Reichsverkehrsministeriums gefällt ist.

Für das Rechnungsjahr 1921 steht der Betrag von 60 000 M. zur Verfügung.

Die Anmeldungen sind pünktlich zum 1. Februar 1922 dem Reichsverkehrsminister vorzulegen.

— **Bezirkseisenbahnrat Berlin.** Der Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionen Berlin, Stettin und Berlin Osten trat am 5. d. M. unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Wulff in Berlin zu einer außerordentlichen Tagung zusammen. Gegenstand der Verhandlung waren die Erhöhung der Gütertarife um 30 %, die für den 1. Februar 1922 beabsichtigt ist, ferner Vorschläge für eine organische Einarbeitung der sämtlichen, seit dem 1. Dezember 1920 festgesetzten Zuschläge in die Tarife sowie die Aufhebung der Liste A und des Verzeichnisses II des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I B. Es wurden zwar von verschiedenen Seiten, so insonderheit von Vertretern der Landwirtschaft, erhebliche Bedenken gegen die Vorlage geltend gemacht, auch wurde allseitig darauf hingewiesen, daß die geplante Tariferhöhung eine weitere starke Belastung des wirtschaftlichen Lebens herbeiführen müsse. Trotzdem erkannten die anwesenden Vertreter des Bezirkseisenbahnrats an, daß die Eisenbahnverwaltung sich in einer Zwangslage befinde, die nur auf dem vorgeschlagenen Wege der Tariferhöhung beseitigt werden könne. Demgemäß wurde die Vorlage nach längerer Verhandlung in der von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagenen Form angenommen. Sonderwünsche, die sich auf eine Schonung gewisser Güterarten beziehen, werden von der Eisenbahnverwaltung besonders verfolgt werden.

— **Filme als Handgepäck.** Der Präsident der Eisenbahndirektion Berlin hat zur Sicherung der Reisenden eine Verfügung erlassen, die die Beförderung von Filmen in Pappkartons als Handgepäck unterbinden soll. Es ist angeordnet, daß Filme künftig nur noch in Holzkisten und auch nur in Nichtraucherabteilen als Handgepäck zugelassen werden dürfen. Zuwiderhandlung zieht Ausschließung von der Fahrt und Belegung mit Bahnpolizeistrafe nach sich. Die Eisenbahndirektion begründet ihre Maßnahme damit, daß besonders junge Burschen aus Filmverleihbetrieben mit Filmen in Pappkartons sorglos umgegangen seien und während der Fahrt sogar geraucht hätten. Zur Sicherung der Mitreisenden habe sich daher der Erlaß der neuen Vorschrift als notwendig erwiesen.

— **Schlafwagen.** Vom 9. Januar ab ist bei allen ab Berlin verkehrenden Schlafwagenläufen der siebentägige Vorverkauf von Bettkarten wieder eingeführt mit dem Vorbehalt, daß für Strecken, woselbst Einschränkungen infolge Kohlenmangels bevorstehen, auf der Rückseite der Bettkarten ein Vermerk: „Ausfall des Schlafwagens vorbehalten“ mit Stempel bzw. handschriftlich angebracht wird. Den Reisenden wird empfohlen, sich am Abfahrtstage zu erkundigen, ob der Schlafwagen verkehrt. Seit Anfang dieses Jahres traten folgende neue Preise für Schlafwagen in Kraft: 1. Klasse 200 ℳ, 2. Klasse 100 ℳ, 3. Klasse (Liegewagen) 60 ℳ. Die Vormerkgebühren werden erhöht auf: 1. Klasse 20 ℳ, 2. Klasse 10 ℳ, 3. Klasse 6 ℳ.

— **Tariferhöhung im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.** Am 1. Februar d. J. werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht. Die Erhöhung beträgt im allgemeinen 75 % der jetzigen Fahrpreise. Die künftigen Preise

der Wochenkarten werden auf ¼ der künftigen Monatskartenpreise 3. Klasse festgesetzt. Die Fahrgeldbeträge werden künftig bis zu 10 ℳ auf 50 ₰ und über 10 ℳ auf volle Mark aufgerundet. Im einzelnen treten vom genannten Tage an folgende neuen Fahrpreise in Kraft und zwar im Stadt- und Ringbahnverkehr:

a) Einzelkarten . . . . 2. Kl. 3 ℳ, 3. Kl. 2 ℳ,
b) Monatskarten . . . . 2. Kl. 75 ℳ, 3. Kl. 50 ℳ,
c) Schülermonatskarten . 2. Kl. 38 ℳ, 3. Kl. 25 ℳ,
d) Wochenkarten . . . . 3. Kl. 13 ℳ,
e) Beamtenmonatskarten . 2. Kl. 38 ℳ, 3. Kl. 25 ℳ.

Im Vorortverkehr sind die künftigen Preise einer Hilfsberechnungstafel zu entnehmen, die den Fahrkartenausgaben in den nächsten Tagen besonders zugehen wird. Für Schüler- und Beamtenmonatskarten ist wie bisher die Hälfte der Monatskartenpreise zu erheben. Für Arbeiterrückfahrkarten gelten die Sätze des allgemeinen Verkehrs, d. h. der Satz 4. Klasse nach der Preisberechnungstafel. Die Preise der Fahrradkarten des Vorortverkehrs werden noch bekanntgegeben.

— Die Verkehrslage bei der Reichsbahn im Dezember 1921. Eine Besserung des Eisenbahnbetriebes hat, wie „Der Deutsche“ mitteilt, leider auch der Monat Dezember 1921 noch nicht gebracht. Die gleichen widrigen Witterungsverhältnisse wie im November — Frost, Nebel, Stürme, Rauhreif — herrschten vor und behinderten den Dienst auf den großen Verschiebebahnhöfen stark. Viele Tausende des Lokomotiv-, Rangier- und Zugpersonals erkrankten an Grippe, was die Personalgestellung im Zugdienst erschwerte. Die Binnenwasserstraßen sind noch immer wenig leistungsfähig und können die Eisenbahn nicht wesentlich entlasten.

Als besonders erschwerendes Moment stellte sich der Kohlenmangel für Lokomotivfeuerung ein, da es trotz aller Bemühungen im Sommer nicht gelungen war, die Eisenbahn so zu bevorraten, daß sie beim Eintritt von Stockungen in der Kohlenzufuhr nicht sofort in Verlegenheit geraten würde. Zur Streckung der Kohlenvorräte mußte notgedrungen zu Einschränkungen des Personenverkehrs geschritten werden. Gegen Ende des Monats brachte der in den westlichen Bezirken ausgebrochene Lohnstreik ganz gewaltige Stockungen hervor, die nicht auf die Streikbezirke beschränkt blieben, sondern sofort auf die Nachbarbezirke übergriffen. Die Nachwirkungen des Streiks werden sich noch im Januar recht nachteilig bemerkbar machen.

Der Weihnachts-Personenverkehr war in einigen Bezirken recht lebhaft, so daß Sonderzüge gefahren werden mußten, in anderen Bezirken geringer, als erwartet. Der Güterverkehr ebbte wie alljährlich gegen Weihnachten etwas ab. Er war durch zahlreiche Annahmesperren für Bezirke in besonders schwieriger Lage — wie Altona, Köln, Essen, Elberfeld, Südbayern — stark behindert. Die Leistungen mit gedeckten Wagen im allgemeinen konnten bei fallendem Bedarf gegenüber November etwas gesteigert werden. Für den Kartoffelversand wurden im Durchschnitt etwas über 500 Wagen täglich verlangt und fast restlos gestellt. Der Wagenbedarf für Getreide ging mit durchschnittlich täglich 3600 Wagen ebenfalls zurück, so daß die Ausfälle in letzter Zeit fast verschwunden sind. Trotz aller geschilderten Schwierigkeiten gelang es, die zur Zeit besonders wichtige Versendung künstlicher Düngemittel erheblich zu fördern. Hierfür wurden insgesamt gestellt 71 800 Wagen und die Leistungen für Oktober und November somit erheblich überschritten. Auch die Klagen über unzureichende Wagengestellung für Rohzucker und Verbrauchszucker ließen stark nach. Die Verhältnisse bei den offenen Wagen lagen weniger befriedigend, wenngleich die Anforderung allgemein sank. Die tägliche Auffüllung der großen Kohlenversandgebiete in Westdeutschland mit Leerwagen machte die allergrößten Schwierigkeiten. Die Gestellung offener Wagen für andere Güter als Brennstoffe mußte stark eingeschränkt werden. Die Gesamtleistung wird wahrscheinlich hinter der für Oktober und November zurückgeblieben sein.

Das Ruhrgebiet hatte Anfang und Ende des Monats starke Ausfälle zu tragen, immerhin wird dort die Leistung des November erreicht sein. Der Brennstoffumschlag auf Schiffe in Duisburg blieb wegen des Frostes zu Anfang des Monats um rund 40 000 t hinter dem November zurück. Ende Dezember wurden dort sogar alle angeforderten Wagen für Brennstoffe voll gestellt. Die Gesamtleistung bleibt mit rund 200 000 Wagen dem Vormonat gleich, obwohl der Umschlag in Cosel wegen Zufrierens der Oder den ganzen Dezember eingestellt blieb und die Eisenbahnwagen deshalb weite Läufe bis zu den Verbrauchsstellen zurückzulegen hatten.

Der Versand aus den mitteldeutschen und sächsischen Braunkohlengebieten war etwas günstiger als im Vormonat. Neuerdings müssen für die Entente Braunkohlenbriketts aus dem Meuselwitzer und Bornaer Gebiet — sechs Züge in jeder Woche — gefahren werden. Die Zuckerrübenkampagne nähert sich ihrem Ende. Es werden jetzt nur noch 600 Wagen täglich für Rüben und Schnitzel gebraucht. Zusammen wurden im Dezember hierfür 42 000 Wagen gestellt. Wie sich der Güterverkehr im Januar abwickeln wird, hängt hauptsächlich von den Witterungsverhältnissen ab.

— Die Brölthaler Eisenbahn-A.-G. in Beuel hat ihre Firma in Rhein-Sieg Eisenbahn-A.-G. umgewandelt.

— Personalnachrichten. Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Veränderungen eingetreten: Versetzt sind: die Regierungsräte Dr. jur. Hermann Koch, bisher in Altena (Westf.), zur Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Dr. jur. Schubert, bisher in Essen, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Altena (Westf.), Dr. jur. Gießner, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Limburg (Lahn), Pichier, bisher in Erfurt, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, der Oberregierungsbaurat Franz Schweth, bisher in Essen, zur Eisenbahndirektion nach Trier, die Regierungsbauräte Lohe, bisher in Heilbronn, zur Eisenbahndirektion nach Altona, Delvendahl, bisher in Warburg (Westf.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Essen, Erich Lehmann, bisher in Magdeburg, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, Franz, bisher in Brügge, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Warburg (Westf.), Derikartz, bisher in Jülich, zur Eisenbahndirektion nach Köln, Roth, bisher in Heilbronn, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Flensburg, Dr.-Ing. Ernst Frölich, bisher in Mainz, zur Eisenbahndirektion nach Essen, Queitsch, bisher in Neiße, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 2 nach Magdeburg, Stockhausen, bisher in Stendal, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, Schrank, bisher in Schwetzingen, nach Cassel als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Lubmann, bisher in Duisburg, nach Stendal als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst. — Der Abteilungsdirektor Barschdorff bei der Eisenbahndirektion in Trier, die Oberregierungsbauräte, Geheimen Bauräte Haubitz beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und Theodor Hartwig bei der Eisenbahndirektion in Altona sowie der Regierungsbaurat Wendt, Mitglied der Eisenbahndirektion in Stettin, sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt worden. — Der Regierungsrat Dr. jur. Hein, bisher in Hannover, ist infolge Ernennung zum Oberregierungsrat im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe aus dem Reichseisenbahndienst ausgeschieden. — Dem Regierungsbaurat Cyron, bisher in Leinhausen, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind versetzt: der Oberregierungsrat des Verkehrsamts beim vorgenannten Ministerium Ludwig Klug, der Oberregierungsrat des Wohlfahrtsamts desselben Ministeriums Friedrich Karmann in Rosenheim, der Oberregierungsrat des Verkehrsamts beim Reichsverkehrsministerium Otto Verstl, sämtliche an die Eisenbahndirektion München und der Vorstand der Bauinspektion Ansbach Oberregierungsbaurat Max Wild an die Eisenbahndirektion Würzburg, ferner der Oberregierungsrat des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern Max Völcker an das Verkehrsamt beim genannten Ministerium.

Im Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart ist der Regierungsbaurat Schmidt in Biberach nach Heilbronn (Eisenbahnbausektion) aus dienstlichen Gründen mit seinem Einverständnis versetzt worden.

Österreich.

— Emil Rank †. Ein langjähriger, sehr geschätzter Mitarbeiter unserer Zeitung, den unsere Leser aus zahlreichen Aufsätzen über Tariffragen kennen, Emil Rank, ist am 22. Dezember 1921 in Wien im Alter von 68 Jahren gestorben. In einem Nachruf, den ihm der „Allg. Tarif-Anzeiger“ (Wien) widmet, heißt es:

Rank, der Oberinspektor der Nordwestbahn-Gesellschaft war zur Zeit, als ihr Tarifdienst aus einer Reihe weitbekannter Fachmänner bestand, hat sich durch seine wissenschaftlichen Arbeiten auf dem Gebiete des Verkehrswesens einen berühmten Namen gemacht. Er gehörte zu den besten Theoretikern des Tarifwesens und beherrschte dieses Gebiet, dem er jahrelange Studien widmete, wie kein anderer. Sein erstes größeres Werk erschien im Jahre 1890: „Die Grundsätze für den Abschluß von Eisenbahn-Tarifkartellen“. Rank hat zum ersten Male Grundsätze aus den bis dahin empirisch entwickelten Kartellabmachungen festgelegt, die trotz vielfacher Änderungen bis heute grundlegend geblieben sind. 1895 erschien bei Alfred Hölder in Wien sein Hauptwerk „Das Eisenbahntarifwesen in seiner Bedeutung

zur Volkswirtschaft und Verwaltung". Wir kennen kein zweites Werk, das neben dem ausgezeichneten Buche Franz Ulrichs ebenso allgemeine Anerkennung gefunden hätte als das große Werk Ranks, das, von einem Vorwort von Prof. Emil Sax begleitet, als Standardwerk des kommerziellen Eisenbahnwesens galt und durch keine moderneren Veröffentlichungen ersetzt oder erreicht wurde. 1900 erschien im gleichen Verlage sein volkstümlichstes Werk „Grundzüge des Eisenbahntarifwesens unter besonderer Berücksichtigung der Tarife Österreichs", 1902 „Die Eisenbahn-Tariftechnik". Damit war der Ring der einschlägigen Untersuchungen geschlossen. Seine „Grundzüge des Eisenbahnwesens" sind das erste Lehrbuch des Tarifwesens gewesen, das, wie der Verfasser in seiner Vorrede andeutete, für Eisenbahnbeamte, Industrielle, Handeltreibende und Spediteure von Nutzen war. Kurze Zeit nach Erscheinen war die Auflage vergriffen, und jeder der zahlreichen Leser hat es mit Interesse und praktischem Nutzen gelesen.

Rank hat auch in zahlreichen kleineren Abhandlungen zu allen grundsätzlichen Fragen des Eisenbahnverkehrswesens in der Tages- und Fachpresse das Wort ergriffen. Er gehörte zu den Größen der Eisenbahnfachmänner des alten Österreich. Sein Name hatte in deutschen Fachkreisen einen ebenso guten Klang, wie in seiner engeren Heimat. Er war ein feiner, fast schüchterner Mensch, der sich im Leben nur schwer durchzusetzen wußte, ein Mann von vornehmer Gesinnung und Zurückhaltung.

Ungarn.

— **Tariferhöhung.** Für die Budapester Lokalbahnen, ferner für die Budapest-Haraszti-Ráczkeve, Budapest-Cinkota-Gödöllö, Budapest-Szentendre und Budapest-Nagytétény-Törökbálinter Lokalbahnen ist ein neuer Personen-, Gepäck- und Expreßgut-Tarif mit erhöhten Frachtsätzen erschienen.

— **Gewinnanteil der Eisenbahnangestellten.** Nach einer Verordnung des Handelsministers wurde die Tantieme aus den Betriebseinnahmen der Staatsbahnen, die erst am 15. Februar 1922 fällig gewesen wäre, den Eisenbahnangestellten schon während der Weihnachtsfeiertage ausbezahlt.

— **Die ungarischen Staatsbahnangestellten in Kroatien.** Die Lage der in Kroatien verbliebenen Eisenbahnangestellten der ungarischen Staatsbahnen ist nicht zu beneiden. Wie aus ihrem in einer kroatischen Fachschrift zum Ausdrucke gebrachten Beschwerde hervorgeht, kümmert sich die südslawische Regierung nicht im geringsten um die drückende Lage der Eisenbahner, und sie läßt es zu, daß Eisenbahner in zerrissenen Kleidern und ausgehungert ihren Dienst zu verrichten gezwungen sind.

— **Doppelgleis auf der Budapest-Szabadkaer Strecke.** Auf der Hauptstrecke Budapest-Szabadka der ungarischen Staatsbahnen wird bis Kelebia ein zweites Gleis ausgebaut.

— **Das wirtschaftliche Programm der Regierung und die Fabrikindustrie.** In der Sitzung des Bundes ungarischer Fabrikindustrieller wurde das wirtschaftliche Programm der neuen Regierung besprochen. Der Vorsitzende, Dr. Franz Chorin, erwähnte unter anderem in seiner Rede, daß der Ministerpräsident in seinem neuen Regierungsprogramm die Gesichtspunkte der Industrieförderung nur im allgemeinen gestreift habe; es scheint, daß die Regierung der industriellen Erzeugung nicht die besondere Bedeutung beilegt, die ihr schon aus dem Grunde zukommt, weil die Wiederaufrichtung des Landes ohne gesteigerte und großzügige Industrie nicht zu erwarten ist. Hierauf erstattete Direktor Dr. Max Fenyö Bericht über den finanziellen Teil des Programms, wobei er im Verlauf seiner Rede erwähnte, daß jener Teil des Programms zu ernsten Besorgnis Anlaß gibt, der sich auf die Ausfuhrabgaben bezieht. Wie aus den Erklärungen des Ministerpräsidenten erhellt, plane die Regierung eine erhebliche Erhöhung der Ausfuhrabgaben aus staatsfinanziellen Ursachen, und um die inländischen Preise zu regeln. Die beabsichtigte Erhöhung der Abgaben wäre aber zurzeit schon aus dem Grunde zu mißbilligen, weil fast alle europäischen Regierungen sich vom System der Ausfuhrbeschränkungen lossagen, da sich die Überzeugung Bahn bricht, daß durch die Übertreibung dieses Systems die Interessen der Erzeugung erheblich geschädigt werden.

— **Ausfuhr von Schweinen und Schweinefleisch.** Die Fachkommission für Fett- und Fleischversorgung nahm nach eingehender Verhandlung den Standpunkt ein, daß zurzeit eine Abänderung der bestehenden Bestimmungen nicht begründet sei, da sie zu einer bei der gegenwärtigen Lage der Verbraucher nicht statthaften Erhöhung der Fleisch- und Fettpreise führen würde.

— **Ausgleichsverträge zwischen Polen und Ungarn.** Da der im Februar 1921 zwischen Polen und Ungarn abgeschlossene vorläufige Vertrag jetzt abgelaufen ist, wurden behufs Verlängerung dieses Vertrages die Verhandlungen zwischen Abordnungen dieser beiden Staaten wieder eröffnet.

— **Die Frage des Außenhandels in der Nationalversammlung.** In der Nationalversammlung hielt Baron Szterényi anläßlich der Verhandlung des Gesetzentwurfes über die Statistik eine beachtenswerte Rede, in der er ausführte, daß insbesondere das im Entwurf zum Ausdruck kommende Streben des Handelsministers nach einer einheitlichen, statistischen Warenbenennung rühmenswert sei, ferner sei es auch richtig, Fachkreise und Interessenten bei der Bearbeitung zuzuziehen. Der Redner empfahl die Statistik des Grenzverkehrs der besonderen Sorgfalt des Handelsministers. Auch eine ausführliche Verarbeitung des Materials für die Durchfuhr biete die Grundlage wichtiger Folgerungen. Hierauf wies Handelsminister Hegyeshalmy auf den Umstand hin, daß der Entwurf von besonderer volkswirtschaftlicher Bedeutung sei. Ungarn habe, wenn auch mit ungeheuren Opfern, seine Unabhängigkeit und damit das selbständige Zollgebiet erlangt. Es sei zu hoffen, daß die Außenhandelsstatistik Ungarns derjenigen des Auslandes gleichkommen werde.

— **Die Lage der Wagenbewohner.** Obwohl die Zahl der Wagenbewohner bedeutend abnimmt, sind zur Zeit noch immer 3025 gedeckte Güterwagen besetzt. Durch diese Besetzung der Wagen erleiden die Staatsbahnen einen bedeutenden Betriebsverlust, da die Wagen dem Verkehr nicht zugeführt werden können. Dieser Schaden wird insbesondere dadurch erhöht, daß der Wagenmangel, über den stets Klagen laut werden, sowohl den Inland-, wie auch den Ausfuhrverkehr wesentlich hemmt. Die Regierung setzt jetzt alles daran, um die von den Flüchtlingen besetzten Wagen in den Verkehr wieder einstellen zu können; hierdurch wird sowohl den sozialen, wie auch den wirtschaftlichen Interessen Rechnung getragen werden.

— **Mährisch-Ostrauer Kohle für Ungarn.** Schon vor einigen Monaten hat der Regierungskommissar für Kohlenangelegenheiten mit Tschechien einen Kompensationsvertrag abgeschlossen, wonach Ungarn 10 000 Wagen Ostrauer Kohle gegen Lieferung von 1000 Wagen Mehl erhält. Obwohl das Mehl von Ungarn abgeliefert wurde, konnte die Kohle dennoch nicht übernommen werden, weil infolge des Steigens der Preise der Zentner Kohle 650 ungarische Kronen gekostet hätte. Nachdem aber der Wert der ungarischen Krone gestiegen ist, ist es jetzt möglich geworden, den Kompensationsvertrag abzuwickeln, so daß die Übernahme der ersten Sendung in Szob stattfinden konnte. Den größten Teil der Ostrauer Kohle übernehmen die ungarischen Staatsbahnen und die Gaswerke.

— **Der Telegraphenverkehr von Ungarn nach den Vereinigten Staaten.** Vom 1. Januar d. J. ab steht für die Beförderung von Telegrammen nach Amerika außer dem Kabel auch der Funkentelegraph zur Verfügung. Die Funkentelegraphenstationen in Deutschland und Frankreich bzw. England haben nämlich die Vermittlung der aus Ungarn stammenden, für Amerika bestimmten Telegramme mittels Funkentelegraphen übernommen. Die Funkentelegraphenstrecke ist billiger als der Kabelweg. So kostet seit 1. Januar von Ungarn nach Neuyork ein Wort Kabeltelegramm 180 K, ein Wort Funkentelegramm über Deutschland 152 K, über Frankreich 160 K.

Uebrige europäische Länder.

— **Sicherheits- und Signalordnung der schwedischen Staatsbahnen.** Die noch jetzt geltenden Sicherheits- und Signalanordnungen der schwedischen Staatsbahnen stammen vom 1. Dezember 1906 und traten mit dem 1. Oktober 1907 in Kraft. Das im Sommer 1912 eingetretene Eisenbahnunglück von Malmslätt, das bisher größte in Schweden, mit 20 Toten und vielen Verwundeten, gab 1912 Anlaß zur Einsetzung eines Eisenbahnausschusses für die Betriebssicherheit, der sog. Malmslättkommission, deren Bericht wir in diesen Blättern (1913, S. 1529) eingehend wiedergegeben haben. Die Vorschläge dieses Ausschusses auf dem Gebiete des Signalwesens, der Durchführung des Zugmeldeverfahrens und des Fahrplanes usw. wurden von der Eisenbahndirektion für so eingehend und bedeutungsvoll angesehen, daß sie im Jahre 1914 einen Ausschuß, das sog. „1914-Sicherheitskomitee" einsetzte zu dem Behufe, Vorschläge für erforderliche Änderungen in den bei den Staatsbahnen geltenden Sicherheits- und Signalanordnungen auszuarbeiten. Dieser Bericht wurde Ende 1917 erstattet. Auf Sicherheitsvorschriften für Bahnen mit vereinfachtem Betrieb bezog sich die Aufgabe des Ausschusses wohl deshalb nicht, weil die Eisenbahndirektion schon 1915 solche Vorschriften erlassen hatte, die noch im gleichen Jahre auf

der Strecke Alvsby-Piteå in Anwendung kamen. Bezüglich der Signalfarben hatte sich das „1914-Sicherheitskomitee“ den Vorschlägen der Malmslättkommission Rot für „Halt“, Grün für „Freie Fahrt“ und Brandgelb für „Vorsicht“ angeschlossen, und es hatte für die Ermittlung der geeignetsten Tönung dieser Farben Versuche angestellt, bei denen sich zeigte, daß Rot, Tiefrot und Rotviolett besser als Orangerot sein soll, Grün, Blaugrün besser als Gelbgrün und Gelb, Orangegelb besser als Gelbgrün. Bezüglich des Vorsignales hatte sich das „1914-Komitee“ nicht den Vorschlägen der Malmslättkommission angeschlossen, sondern das schon seit 1913 auf der Strecke Stockholm C-Saltskog versuchsweise angewendete dreibegriffige Vorsignal begutachtet.

Zur Zeit liegt ein neuer Vorschlag für die Sicherheits- und Signaleinrichtung bei den Staatsbahnen vor. Er bildet eine Vermittlung zwischen den Ausarbeitungen des „1914-Sicherheitskomitees“ und den jetzt noch geltenden „Sicherheits- und Signalanordnungen“. Die Sicherheitsordnung besteht aus sieben Abschnitten: I. Allgemeine Bestimmungen; II. Freihaltung der Bahn, Ausheben von Wagen und Verkehr kleinerer Fahrzeuge; III. Anordnung und Einlegung von Zügen; IV. Zusammensetzung der Züge; V. Abfertigung und Durchführung von Zügen, VI. Verspätung von Zügen und Änderungen in der Zugfolge; VII. Zugsunfälle, Unglücke und drohende Unfälle. Zu III. sind Vorschriften im Fahrplan über Kreuzung und Überholung von Zügen vorgeschlagen, wobei man davon ausging, daß Kreuzungen nur für den „kreuzenden“, aber nicht für den „gekreuzten“ Zug angesetzt werden sollen. Über die Verständigung der Bahnbewachung sind neue Bestimmungen beantragt, da es oft schwer oder gar unmöglich ist, den alten Bestimmungen zu folgen auf Grund des Umstandes, daß die Bahnbewachung nicht immer von den Stationen angetroffen werden kann. Zu IV. sind zwei Bremstabellen vorgeschlagen, eine für Schraubenbremsen und eine für durchgehende Bremsen bei 700 m Gesamtbremsweg und 70 % Abbremsung. Die Bremsenzahl wird teils nach den Neigungen und teils nach den Steigungen bestimmt; in letzterem Falle soll die Bremszahl des in der Steigung durchgeführten Zuges nicht unter der für Züge auf wagerechter Bahn bleiben. Ist die Steigung größer als 1 %, so darf außerdem die Bremszahl nicht unter gewissen, im Verhältnis zur Höhe der Steigung angegebenen Zahlen bleiben, nämlich in Steigungen von höchstens 1,2 % nicht unter 7, von höchstens 1,25 % nicht unter 8 u. s. f. Die Anzahl der Achsen ohne durchgehende Bremse in teilweise durchgehend gebremstem Zug soll in gewissen Fällen erhöht werden. Über den Schutzraum im Zuge ist gesagt, daß derselbe in Zügen von über 60 km Stundengeschwindigkeit mindestens ein halber Drehstellwagen oder ein Zweiachser sein soll. Unter gewissen Verhältnissen wird ein Schutzraum in kleineren, langsam gehenden Zügen überhaupt als entbehrlich bezeichnet. Zu V. sind Ausnahmebestimmungen für Durchführung von Zügen durch unbewachte Stationen vorgesehen. In jeder Station soll entweder ein „Plan für den Sicherheitsdienst“ oder die allgemein geltende Tourliste eine genaue Ausscheidung der Geschäfte der Zugdurchführung festlegen. Neu wird vorgeschlagen, daß das Hauptsignal auf freier Strecke nach Prüfung durch die Distriktsverwaltung in der Regel „Freie Fahrt“ zeigen soll.

Die Signalordnung soll drei Kapitel umfassen: I. Allgemeine Bestimmungen; II. Signale auf den Strecken und in den Stationen; III. Signale am Zug und an den Bahnfahrzeugen, die nicht zu den Zügen zu rechnen sind. Die Signalmittel sollen teils aus festen Signaleinrichtungen (Haupt- und Vorsignale) und teils aus Signalgeräten (Flaggen, Laternen u. a.) bestehen. Der Vorschlag des „1914-Sicherheitskomitees“, die Signalordnung nach deutschem Muster zu redigieren, wurde fallen gelassen. Auch inhaltlich scheinen nicht allzu viele Abweichungen von den bisherigen Bestimmungen vorgesehen zu sein. Das Signal „Abstoßen“ ist dem lange Jahre schon im nördlichen Schweden hierfür angewendeten Signal angepaßt. Bezüglich der Weichensignale geht das Bestreben anscheinend dahin, teils ausschließlich weißes Licht anzuwenden und anderseits die Signale beweglich zu machen.

Der jetzt vorliegende Vorschlag scheint unter anderem den Vorzug zu besitzen, daß er die für den täglichen Dienst erforderlichen Sicherheitsbestimmungen in einem Buch zusammenfaßt, während sie sich jetzt an verschiedenen Stellen zersplittert vorfinden, und daß damit ein schon vom Jahre 1877 her stammender Mißstand beseitigt wird.

Wie schon früher an anderer Stelle erwähnt, erwartet man in Schweden die Abänderung der bestehenden Sicherheits- und Signalanordnungen im Laufe der nächsten Jahre. Dr. S.

— **Wegfall der besonderen Durchfahrsignale auf den schwedischen Staatsbahnen.** In den Stationen der Linie Stockholm Central-Saltskog wurden im Jahre 1913 probeweise und unabhängig von dem Vorhandensein von Ausfahrsignalen sog. Durchfahrsignale aufgestellt. Dabei muß erwähnt werden, daß in Schweden der Lokomotivführer die Erlaubnis für die Durchfahrt nicht nur am Einfahrtsignal erhält, sondern auch noch ein Fahrsignal vom Stationsvorstand bekommt. Auf das Signal des Stationsvorstandes könnte verzichtet werden, wenn in Schweden überall Ausfahrsignale aufgestellt wären. Daß ohne Ausfahrsignale die Signaleinrichtungen unvollständig sind, wird auch in Schweden anerkannt. Nach dieser Richtung sollten die an der Versuchsstrecke Stockholm-Saltskog angestellten Proben die nötigen Erfahrungen liefern. Das Durchfahrsignal ist bei Tage ein in halber Höhe des Einfahrsignalmastes angeordneter Flügel, in der Nacht eine Laterne mit brandgelbem Lichte an der gleichen Stelle. Das Durchfahrsignal bietet nach dem Berichte des Sicherheitsinspektors die nachstehend aufgeführten Vorteile: daß bei verbotener Durchfahrt die Züge, ohne vor der Station zum Halten gezwungen zu werden, in diese einfahren dürfen, sofern ein Ausfahrsignal angeordnet ist, daß die Fahrtstellung des Durchfahrsignals die Gewähr bietet, daß die Hauptfahrstraße für den erwarteten Zug gestellt ist, was in der Nacht für den Fall des Erlöschens des unteren Lichtes am Hauptsignal von Bedeutung sein kann, und daß der Lokomotivführer zur rechten Zeit erfährt, ob der Zug seine Fahrt fortsetzen darf oder nicht.

Die Nachteile, die mit der Einführung eines besonderen Durchfahrsignals verknüpft sind, sind nach dem gleichen Berichte die, daß der Fahrdienstleiter nicht mehr gezwungen ist, auf den Bahnsteig herauszukommen, ebensowenig wie der Lokomotivführer gezwungen ist, die Signale des Fahrdienstleiters zu beobachten, daß somit ein in besonderem Fall vom Fahrdienstleiter gegebenes Haltsignal weniger Aussicht hat bestimmt wahrgenommen zu werden, daß das Durchfahrsignal bald als Hauptsignal, bald als Vorsignal zum Ausfahrsignal wirkt und schließlich, daß seine Einrichtung mit bedeutenden Kosten verbunden ist.

Diese von maßgebenden Stellen gemachten Beanstandungen haben im Februar dieses Jahres nochmals zu besonderen Untersuchungen Anlaß gegeben. Es hat sich dabei herausgestellt, daß die Durchfahrsignale in ihrer bisherigen Einrichtung nicht betriebssicher sind. Von Stationen, in denen besondere Vorrichtungen für die Freigabe der Durchfahrsignale aufgestellt sind, wurde gemeldet, daß nach Schneefällen und bei Witterungsumschlag im Winter das betreffende Einfahrsignal oft nicht auf Fahrt gestellt werden kann, wenn das Durchfahrsignal freigegeben worden ist. Es wird dies aber erst in dem Augenblick bemerkt, in dem die Umlegung des Signalhebels vorgenommen werden soll. Um in solchen Fällen die Umlegung zu ermöglichen und Fahrtsignal zu geben, müßte das Durchfahrsignal abgehängt werden. Das kann nur durch Abnahme der Plombe und Auslösung des Feldes von Hand erfolgen. Da aber die Abnahme der Plombe dem Verkehrsinspektor angezeigt werden muß behufs Untersuchung des Falles und Anbringung einer neuen Plombe, so sucht die Station so lange wie möglich diese Plombenabnahme zu vermeiden. Sie macht dagegen fortgesetzt Versuche, das Einfahrsignal doch in Fahrtstellung zu bringen. Das verursacht Zeitverlust, der Zug muß gebremst und zum Halten gebracht werden. In Fällen dieser Art sind also durch das Durchfahrsignal Kosten für Bremsung und Wiederingangsetzung des Zuges entstanden. Außerdem hat der durchfahrende Zug in den nächsten Stationsabschnitt einfahren müssen, obwohl das Durchfahrsignal „Durchfahrt verboten“ gezeigt hatte. Vorkommnisse letzterer Art sind auch dadurch aufgetreten, daß der Durchfahrsignalflügel in gewissen Fällen wegen nicht genügend starkem elektrischen Strom oder aus anderem Anlaß nicht schräg aufwärts gestellt werden konnte. Da es wiederholt vorgekommen ist, daß der Zug in den nächsten Stationsabschnitt einfährt, obwohl das Signalbild „Durchfahrt verboten“ zeigt, scheint die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals gegenüber dem Durchfahrsignal bedeutend abgenommen zu haben. Nach Angabe der Stationsbeamten haben die Lokomotivführer anfänglich gestutzt, wenn sie Ausfahrsignal bekamen, obwohl das Durchfahrsignal auf „Durchfahrt verboten“ stand. Jetzt ist dieser Zweifel überwunden. Der Lokomotivführer hat sich daran gewöhnt, daß auf das Signal „Durchfahrt verboten“ ebenso gut „Ausfahrt“ wie „Halt“ folgen kann. Unter solchen Verhältnissen ist der Wert des Durchfahrsignals für Stationen, in denen kein fahrplanmäßiger Aufenthalt vorgesehen ist, überhaupt fragwürdig. Wahrscheinlich besteht die Sicherheit in solchen Fällen gegenwärtig ausschließlich darin, daß das Ausfahrsignal „Halt“ zeigt, während gleichzeitig der Fahrdienstleiter das Fahrerlaubniszeichen unterläßt. Der Vorteil für den Lokomotivführer, daß er am Durchfahrsignal erkennen kann, ob er durchfahren darf oder nicht, wird dadurch aufgehoben, daß die endgültige Erlaubnis erst durch den Fahrdienstleiter in der Station erteilt wird. Diese Vorsichtsmaßnahme ist aber nicht unbegründet, denn es ist wiederholt vorgekommen, daß der Flügel des Durchfahrsignals vom vorausgehenden Zug nicht ausgelöst worden ist, sondern seine Stellung schräg aufwärts beibehalten hat. Wenn das Einfahrsignal dann auf „Halt“ gestellt wurde, ist wohl der Durchfahrflügel in die wagerechte Lage mitgegangen, aber wenn das nächste Mal das Einfahrsignal auf Fahrt gestellt wurde, ist das

urchfahrsignal auch wieder in die Stellung schräg aufwärts efolgt. In solchen Fällen konnte also „Durchfahrt frei" zu- ande kommen, ohne daß das Durchfahrsignal besonders gestellt urde, auch in Fällen, in denen die Vorbedingungen für urchfahrt gar nicht gegeben waren.

Eine andere Seite dieser Frage ist die, daß ein Ausfahr- ignal mit Vorsignal, auf gewöhnliche Art verbunden, echt wohl angewendet werden kann, sofern es als vorteilhaft efunden würde, dem Lokomotivführer eines fahrplanmäßig eine tation durchfahrenden Zuges darüber Auskunft zu geben, in- ieweit Aussicht besteht, daß der Zug in den nächsten Stations- bschnitt eingelassen werden kann, so zeitig, daß das Ausfahr- gnal noch nicht gegeben werden kann. Es kann nämlich vor- ommen, daß der folgende Stationsabschnitt noch nicht frei ist dem Augenblicke, in dem das Einfahrsignal auf Fahrt gestellt erden muß, daß dies aber in dem Zeitpunkte der Fall ist, dem das Ausfahrsignal gestellt werden muß. Man braucht also ein Durchfahrsignal, sondern das Vorsignal ist sogar besser. as erstere gibt nach obigem eine widersprechende Signalisie- ung, die beim Vorsignal ausgeschlossen ist. Sind die Ein- ichtungen in einer Station so einfach, daß ein Ausfahrsignal icht aufgestellt wird, so bedeutet die Fahrtstellung des Ein- hrsignals für einen fahrplanmäßig durchfahrenden Zug in Virklichkeit auch freie Durchfahrt. Denn besteht ein Hinder- is gegen die Weiterfahrt, so muß das Einfahrsignal beibehalten erden bis der Zug stehen bleibt und das Hindernis beseitigt st, oder es muß ein besonderes Haltsignal in der Station an- eordnet werden. Das gilt, ob ein Durchfahrsignal vorhanden st oder nicht. Das Durchfahrsignal hat also in einer solchen tation in der vorliegenden Hinsicht keinerlei Bedeutung.

Auf Grund der Untersuchungen hat denn auch die Eisenbahn- irektion angeordnet, daß Durchfahrsignale vorderhand auf den chwedischen Staatsbahnen nicht mehr angewendet werden ollen. Diese Maßnahme ist von besonderer Bedeutung in An- ehung einer Anregung der Wirtschaftskommission, die sich für ine Umformung des schwedischen Signalsystems ausgesprochen nd dabei besonders auf den Mangel hingewiesen hatte, daß das chwedische Sinalsystem kein besonderes Signalbild für die Durchfahrt des Zuges besitze. Dr. S.

— **Der internationale Gerichtshof für Transitverkehr.** Wie aus Bern gemeldet wird, wählte der Bundesrat zu technischen Bei- itzern des internationalen Gerichtshofes für den Transitverkehr len Generaldirektor der Bundesbahnen, Niquille, und den Direk- or der Bundesbahnen, Schrafl.

— **Dienstbereitschaft und Arbeitszeit in Frankreich.** Der Gesetzentwurf, der im Reichsverkehrsministerium über die Ar- eitszeit des Personals der Eisenbahnen ausgearbeitet ist, ent- ält bekanntlich als Kern die Scheidung der Dienstbereitschaft on der eigentlichen Arbeitszeit. Die Scheidung zwischen Dienstbereitschaft und Arbeitsdienst ist bei der französischen Post und Telegraphie bereits durchgeführt, und zwar erst seit em 24. Oktober 1921. In der „Sozialen Praxis" wird darüber erichtet:

„Die Arbeitszeit der zum ambulanten Dienst gehörenden Per- onen baut sich auf der Grundlage des Achtstundentages bzw. er Achtundvierzigstundenwoche auf. Dienstbereitschaft von weniger als 1½ Stunden wird nicht auf die Arbeitszeit ange- echnet, Dienstbereitschaft von mehr als 1½ Stunden nur zu inem Drittel. Die ohne eigentliche Arbeit, sei es auch nur Überwachungsdienst, unterwegs zugebrachte Zeit wird ebenfalls ur zu einem Drittel angerechnet. . . . Als Überarbeit wird elegentliche Mehrarbeit von mehr als 1½—2 Stunden je nach Art des Dienstes nicht berechnet. Überstunden, die am gleichen Tage durch erhöhte Freizeit ausgeglichen werden, sind nicht esonders zu vergüten. Überstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit — diese, sofern sie nicht durch entsprechende Freizeit während er nächsten Wochen ausgeglichen wird — sind erhöht zu be- ahlen."

— **Entstaatlichung der französischen Staatsbahnen?** Zu der nter dieser Überschrift im letzten Heft unserer Zeitung erschie- enen Mitteilung ist nachzutragen, daß die am 20. Dezember 1921 m Ministerium der öffentlichen Arbeiten abgehaltene Sitzung er zur Prüfung der Verwaltungs- und Finanzreform der Staats- bahnen eingesetzten Kommission von dem bekannten Volkswirt- chaftler und Abteilungschef im Conseil d'Etat Colson geleitet vorden ist. Ihr gehörten Mitglieder des Parlaments, der Departe- nents, Gemeinden und Handelskammern des Staatsbahngebiets, les Conseil d'Etat und hohe Beamte des Finanzministeriums und les Ministeriums der öffentlichen Arbeiten an. Der mit 28 gegen 0 Stimmen angenommene Vorschlag Dutreil besagt, daß die Staatsbahnen einer industriellen Gesellschaft zum Betriebe ver- bachtet werden sollen, und daß dem Verwaltungsrat der Ge- ellschaft Vertreter des Staates, der interessierten Körperschaf- ten und des Personals angehören sollen. Auf dieser Grund- lage sollen noch weitere Erörterungen der Einzelfragen statt- finden.

— **Tarifermäßigungen in Frankreich.** Wie die Zeitung „Le Journal" vom 20. Dezember 1921 berichtet, hat sich eine Ver- sammlung der Direktoren der großen französischen Eisenbahn- netze am 19. Dezember mit der von dem Minister Le Trocquer in der Kammer angeschnittenen Frage der Ermäßigung der Gütertarife beschäftigt. Die Gesellschaften hätten bis Ende des Jahres ihre Vorschläge für eine Neuordnung der Tarife ein- reichen sollen, haben aber um Fristverlängerung gebeten. Der Eisenbahnausschuß des Senats hat einem Vorschlag Cadillon zu- gestimmt, der folgende Punkte vorsieht: 1. Revision der jetzigen Tarife auf der Grundlage der jetzigen Warenpreise; 2. sehr stark fallende Kurve für Sendungen auf weite Entfernungen; 3. Re- vision der Ausfuhrtarife; 4. Wiedereinführung der Spezialtarife. Die Direktoren der Gesellschaften stellen sich auf den Boden dieser Entschließung und sind sich darüber einig, daß die Be- förderungskosten für Rohstoffe, wie Steinkohlen, Eisen, Holz, Baumaterial usw. ermäßigt werden müssen, damit deren Preise gesenkt werden. Eine Kommission ist mit der Ausarbeitung der neuen Frachttafeln beauftragt worden.

— **Gruppenbildung der englischen Eisenbahnen.** Als erste der Verschmelzungen von Eisenbahngesellschaften Englands zu den vier Gruppen, die das neue englische Eisenbahngesetz vorsieht (s. Nr. 45, S. 831, Jahrg. 1921 d. Ztg.), ist die Vereinigung der London- und Nordwestbahn mit der Midlandbahn zustande ge- kommen. Die Abmachungen zwischen den beiden Eisenbahn- gesellschaften, die das neue Verhältnis zwischen ihnen regeln sollen, sind am 20. Dezember v. J. von dem zu diesem Zwecke eingesetzten Verschmelzungsgericht genehmigt worden und soll- ten am 1. Januar d. J. in Kraft treten. Früher würde eine solche Maßnahme das Parlament tage- und seine Ausschüsse möglicher- weise wochenlang beschäftigt haben; nach dem neuen Eisenbahn- gesetz ist die Genehmigung von dem Verschmelzungsgericht schnell und ohne Schwierigkeiten erteilt worden. Die neue Ge- sellschaft soll London und Nordwestbahn heißen, so daß der Name der Midlandbahn nunmehr von der Bildfläche verschwindet. Die gesamte Gleislänge der nunmehrigen Nordwestbahn beträgt 13 032 km, das Anlagekapital 188 867 156 £. Als besonders be- deutungsvoll wurde die Bestimmung des Verschmelzungsvertrags angesehen, nach der die neue Eisenbahngesellschaft befugt sein soll, neue Aktien oder Schuldverschreibungen auszugeben, soweit das nötig wird, um weitere Gesellschaftsnetze ihrem Netz anzu- gliedern. Es war zweifelhaft, ob diese Bestimmung in dem neuen Eisenbahngesetz zugelassen ist; das Gericht hat entschie- den, daß eine solche Bestimmung im Vertrag weder nötig noch angebracht ist, und dadurch eine wichtige Grundlage für die rechtliche Gestaltung weiterer derartiger Verträge geschaffen. Auf die Tariffrage einzugehen, hat das Verschmelzungsgericht mit der Begründung abgelehnt, daß über diese das Eisenbahn- gesetz Bestimmungen trifft, die nicht mit der Verschmelzung zusammenhängen; die Tarife sollen bekanntlich durch besondere Tarifgerichte geregelt werden.

— **Nochmals die Frachtermäßigung bei den englischen Eisen- bahnen.** In der Woche vor Weihnachten sind die Leiter der englischen Eisenbahngesellschaften zusammengekommen, um die Frage der Frachtermäßigung nochmals zu beraten. Sie haben dabei beschlossen und im Anschluß daran verkündet, daß vom 1. Januar 1922 ab bei den Eisenbahnen von England und Wales die Frachtsätze für Kohle, Eisen und Stahl sowie für Kalk zu chemischen Zwecken und zur Eisen- und Stahlbereitung so herab- gesetzt werden sollen, daß statt des Aufschlags von 100 % zu den Frachtsätzen vom 14. Januar 1920 nur ein Zuschlag von 75 % und statt des einheitlichen Zuschlags von 6 Pence nur ein solcher von 4 Pence für 1 t erhoben werden soll, wobei der Höchstzuschlag von 4 sh beibehalten wird. Diese Ermäßigung entspricht zwar nicht den Wünschen, die die Verbraucher den Eisenbahngesellschaften vorgetragen haben, aber letztere er- klären, nicht weiter gehen zu können. Sie berufen sich dabei darauf, daß bei der heutigen Wirtschaftslage nicht zu erwarten sei, daß die ermäßigten Frachtsätze eine Hebung des Verkehrs zur Folge haben würden; ohne eine Vermehrung der beförderten Menge sei es aber nicht möglich, billigere Beförderungskosten anzusetzen. Andrerseits erwarten die Eisenbahngesellschaften, daß ihrem Entgegenkommen das gleiche Verhalten auf seiten der Gewerkschaften folgen werde, so daß in absehbarer Zeit mit einem Abbau der Löhne vorgegangen werden könne. Wenn die Bewohner von London gehofft hatten, durch die Neuregelung der Kohlenfrachten ihre Kohle billiger zu bekommen, so sehen sie sich enttäuscht. Da der im Januar 1920 eingeführte Zu- schlag 4 sh nicht überschreiten durfte, so hat er für London und England südlich der Themse nicht 100 %, sondern nur etwa 50 % betragen, und die Kohlentransporte aus dem Versorgungs-

gebiet der Hauptstadt nach London werden infolgedessen von der nunmehrigen Ermäßigung nicht betroffen. Die Beschränkung des Zuschlags auf 4 sh bedeutete vor zwei Jahren ein Entgegenkommen der Eisenbahngesellschaften gegen die Landesteile, die ihre Kohle aus erheblicher Entfernung beziehen müssen; heute wird ihnen daraus, daß diese Landesteile von der Frächtermäßigung keinen Vorteil haben, ein Vorwurf gemacht. Die neuen Frachtsätze sollen zunächst ein Jahr lang gelten.

— **Verkehrskonferenz der Balkanstaaten.** Die von der südslawischen Regierung einberufene Verkehrskonferenz der Balkanstaaten hat ihre Arbeiten begonnen. Es nehmen daran teil Südslawien, Italien, Rumänien und Griechenland. Im Vordergrund der Verhandlungen steht die Frage des direkten Personen- und Güterverkehrs zwischen Nord- und Südeuropa einerseits und Konstantinopel und Athen anderseits. Die Konferenz wird mehrere Tage dauern.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen.

Die Wagen der Niederländischen Eisenbahnen tragen eins der fünf Eigentumsmerkmale: N. S., S. S., H. S. M., N. C. S. oder N. B. D. S. Bis zum Erscheinen der Neuausgabe sind die alten Verzeichnisse entsprechend zu berichtigen.

Eröffnung von Stationen.

Königl. Ungarische Staatsbahnen. Auf der Budapest-rechtseitigen Ringbahn zwischen den Stationen Budacsászárfürdó und Óbuda ist eine selbständige Verrechnungsstelle mit der Benennung „Óbuda Leipziger szeszgyár“ am 1. November 1921 eröffnet worden. Diese Verrechnungsstelle ist ausschließlich für die Sendungen der Firma „Wilhelm Leipziger Spiritusfabrik und Raffinerie“ eingerichtet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 423 vom 31. Dezember 1921 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und die im Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen angegebenen vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Eigentumsmerkmale des Fahrparks der österreichischen Bundesbahnen (abgesandt am 10. Januar d. J.);

Nr. V 1 vom 2. Januar 1922 an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins (abgesandt am 9. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 30. 12. 1921 starb in Erfurt im 70. Lebensjahre der

Geh. Regierungsrat **Dr. Axel Schlomka.**

Der Verstorbene ist im Jahre 1882 bei der Eisenbahnverwaltung eingetreten und gehörte der Eisenbahndirektion Erfurt von 1906 bis zum Übertritt in den Ruhestand 1913 an.

Durch seine Arbeitskraft, sein umfassendes Wissen und seinen lauteren, aufrechten Charakter hat er sich die Achtung und Liebe aller erworben, die ihm näher traten. Wir werden sein Andenken in Ehren halten. (44)

Verband der Oberen Reichseisenbahnbeamten, Bezirk Erfurt.

Am 6. d. M. verstarb in Paderborn nach schwerem Leiden

Herr Regierungsrat **Joseph Freitag.**

Der Verstorbene hat nahezu 47 Jahre der Eisenbahn gedient. 27 Jahre war er Verkehrsamtsvorstand, seit dem 1. Februar 1898 leitete er das Verkehrsamt in Paderborn. In allen seinen Stellungen hat er sich durch große Pflichttreue, unermüdlichen Fleiß und praktischen Blick ausgezeichnet. Wir werden das Andenken des treubewährten Beamten und liebenswürdigen Kollegen stets in hohen Ehren halten. (59)

Cassel, den 7. Januar 1922.

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel.

Am 29. Dezember 1921 verschied nach längerem Leiden zu Münster/Westf., wo er im Ruhestand lebte,

der Oberbaurat

Herr **Heinrich Ortmanns.**

Ueber 32 Jahre hat der Verstorbene im Dienste der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gestanden, und seit dem 1. April 1913 der Eisenbahndirektion Bromberg bis zu deren Auflösung angehört.

Mit vorbildlicher Pflichttreue und reichem Wissen hat er sein wichtiges Amt versehen und sich durch seine Liebenswürdigkeit und die Vornehmheit seines Charakters unsere dauernde Wertschätzung erworben.

Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Charlottenburg, im Januar 1922. (42)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Eisenbahndirektion Osten, Berlin (Zool. Garten).

2. Berichtigung.

In der Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 52 S. 990, Jahrg. 1921 d. Ztg. (Inseraten-Nr. 2164), betr. Gemeinschaftliches Heft C I b, muß es in der 3. Zeile statt 22. Januar heißen **1.** Januar.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 16. Januar 1922 wird der an der Bahnstrecke Kreiensen-Seesen zwischen Harriehausen und Seesen Stb. gelegene Bahnhof IV. Klasse Ildehausen, der bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Stückgutverkehr diente, auch für den öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Sprengstoffen und von solchen Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft. (37)

Cassel, den 29. Dezember 1921.

Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die bekanntgegebene Schließung der Station Friedrichsfeld (Baden) Süd für den Güterverkehr wieder zurückgenommen. Die Station bleibt bis auf weiteres für den Güterverkehr geöffnet.

Die badischen Stationen Wintersdorf und Wintersdorf Grenze erhalten die Bezeichnung Wintersdorf (Baden) bzw. Wintersdorf (Baden) Grenze. (46)

Hannover, den 3. Januar 1922.

Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 9. Januar 1922 wird die Mindestfracht für den Verkehr der auf Schweizergebiet gelegenen badischen Stationen unter sich und mit Konstanz, Singen und Waldshut Übergang für Eil- und Frachtstückgut auf 60 Rappen festgesetzt. (49)

Karlsruhe, den 5. Januar 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Am 5. Januar verschied unerwartet der Vorstand des Verkehrsamts in Halle (Saale),

Herr Regierungsrat **Rudolf Gigling.**

Wir beklagen den Verlust eines durch Pflichttreue und Arbeitsfreudigkeit ausgezeichneten Mitarbeiters. Wir werden dem Verstorbenen, der leider nur kurze Zeit bei der hiesigen Verwaltung tätig sein konnte, allezeit ein ehrendes Andenken bewahren.

Halle (Saale), den 9. Januar 1922. (60)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Halle (S).

Güterverkehr (Fortsetzung).

innen-Güter- und Tiertarif für die chmalspurigen Linien der Deutschen Reichsbahn — Sächsisches Netz.

Mit sofortiger Wirkung gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5c für Steingrus (Seiten 7 und 8 des Nachrages III) auch für die Sendungen, die uf den vollspurigen Linien nach dem im Vechselverkehr Deutscher Eisenbahnen ntereinander bestehenden Ausnahmetarif a für Steine usw. abgefertigt werden.

Dresden, am 5. Januar 1922. (48)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch - Bayerischer, Ost - Mitteleutsch-Sächsischer, Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 15. Januar d. J. wird ie Station Ostfelderschmiede des Diektionsbezirks Erfurt als Tarifpunkt für ie Umbehandlung von Bahn zu Bahn für en Übergangsverkehr nach und von der berweißbacher Bergbahn in die vorgeannten Verkehre einbezogen. Näheres urch die beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 7. Januar 1922. (58)
Eisenbahndirektion.

) Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuchlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200,
b) Ausnahmetarif für Düngemittel (Tfv. 2)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 ab ritt die Neuhaldensleber Eisenbahn dem usnahmetarif für Düngemittel (Tfv. 2) ei. Vom gleichen Tage ab werden die n Verkehr mit den Bahnhöfen dieser ahn für Düngemittelsendungen zu erebenden Frachtzuschläge erhöht. Ferner erden mit Gültigkeit vom 1. Januar 922 ab die im Versand von den Bahnöfen der Meppen-Haselünner Eisenbahn ir Brenntorf, Torfstreu, Torfmull und orfbriketts zu erhebenden Frachtzuchläge auf 25 ₰ für 100 kg ermäßigt. Näheres enthält die am 29. Dezember 921 erscheinende Nummer des Tarifnzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten er Erhöhungen gründet sich auf die vorbergehende Änderung des § 6 der Eisenahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1911, . 455). Auskunft geben auch die beteigten Güterabfertigungen sowie das Ausunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Dezember 1921.
Eisenbahndirektion. (47)

eutsch-italienischer Güterverkehr über renner, Innichen, Tarvis, Piedicolle und Postumia.

Kundmachung vom 1. Oktober 1921

Die Ziffer 4 zu Art. 12 (Erhebung der racht) ist wie folgt zu ergänzen:

Die Vorschrift des Absenders, daß er ie Fracht bis zu einem bestimmten renzübergang zahlen will, ist, sofern icht der Teilfrankatur die Bestimmunen unter Ziffer 1—3 entgegenstehen, der ngabe eines bestimmten Betrages gleich 1 achten. (40)

München, 3. Januar 1922.
Tarifamt beim R V M, Z. B.

Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der Schweiz. Eisenbahnen, schweiz. Nebengebührentarif und schweiz. Ausnahmetarif Nr. 10 (Flüssigkeiten in Reservoirwagen) und Nr. 22 Kohlen usw. schweiz. Herkunft.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1922 werden die Bestimmungen in Art. 31 und 32 der schweiz. Tarifvorschriften neu ausgegeben. Die leeren Privatgüterwagen sind mit Frachtbriefen aufzugeben. Durch beladene Läufe nicht gedeckte Leerläufe unterliegen der Frachtberechnung zum Satze von 20 Rp. für den Wagen und das Tarifkilometer. Die Wagenverspätungsgebühren werden nach §§ 37 und 38 des Nebengebührentarifs erhoben. Der Ausnahmetarif Nr. 10, dessen Bestimmungen in die Tarifvorschriften übernommen sind, wird aufgehoben. Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 22 wird auf 12. Januar 1922 durch Aufnahme von Lumpen und Lumpenabfällen, Papier- und Pappeabgängen und -abfällen ergänzt. Näheres in unserm Tarifanzeiger. (52)

Karlsruhe, den 5. Januar 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 wird das Verweisungszeichen „B e s" bei der württembergischen Station Urbach bei Schorndorf gestrichen. Von diesem Zeitpunkt an gelten bei W a g e n l a d u n g e n n a c h Urbach bei Schorndorf die um 2 km erhöhten Entfernungen für Plüderhausen, für Wagenladungen v o n Urbach bei Schorndorf die um 4 km erhöhten Entfernungen für Schorndorf.

Ferner ist vom 1. Februar 1922 ab bei der württembergischen Station Kaiseringen-Frohnstetten die Dienstbeschränkung „O. R. St." zu streichen unter Wegfall der Überführungsgebühren für Wagenladungen im Heft C I b. (45)

Eisenbahndirektion Hannover
8 V 10/2 vom 4./1. 1922.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b,
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Februar 1922 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (55)

Altona, den 5. Januar 1922.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Französisch-österreichischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der durchgehende Verkehr von Gütern, einschließlich Leichen und lebenden Tieren, zwischen Frankreich einerseits und Österreich anderseits im Durchzug durch Deutschland (Deutschland - Belgien, Deutschland - Luxemburg, Deutschland-Luxemburg - Belgien) und durch die Schweiz (Deutschland - Schweiz) unter den nachstehenden Bedingungen aufgenommen:

Die Sendungen werden mit internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst den einheitlichen Zusatzbestimmungen befördert, soweit in den nachstehenden Vorschriften nicht Sonderbestimmungen enthalten sind.

Zu Artikel 6. Verkehrsleitung.

a) Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief alle für den Transport in Betracht kommenden Grenzübergänge von Staat zu Staat, über welche die Sendung geleitet werden soll, vorzuschreiben.

b) Will der Absender Eilgut beschleunigt oder mit Schnellzug befördern lassen, wozu die Zustimmung der Eisenbahn notwendig ist, hat er dies im Frachtbrief oberhalb der Adresse zu vermerken („Beschleunigtes Eilgut", „Schnellzugsgut").

Zu Artikel 11. Berechnung der Fracht.

Die Fracht und sonstigen Nebengebühren werden auf dem Beförderungsweg nach den Binnentarifen der beteiligten Eisenbahnen (für den österreichischen Durchlauf auf Grund der österreichischen Lokal-, Wechsel- oder Verbandstarife, für den deutsch-französischen Durchlauf auf Grund der für den direkten französisch-deutschen Verkehr geltenden Bestimmungen) berechnet.

Für Umbehandlungen gelten die am Tage des Überganges der Sendung in den Umbehandlungsstationen in Kraft stehenden Tarife.

Die Deckenmiete wird nach den Grundsätzen der Versandbahn für den ganzen Beförderungsweg berechnet.

Zu Artikel 12. Erhebung der Fracht.

1. Im Verkehr v o n Frankreich unterliegen die Sendungen bis zur deutsch-österreichischen oder Schweizer-österreichischen Grenzübergangsstation hinsichtlich der Fracht und Nebengebühren, der Zölle und Barauslagen dem Frankaturzwang. Die ab der deutsch-österreichischen oder der Schweizer-österreichischen Grenzübergangsstation erwachsenden Frachten, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen werden vom Empfänger eingezogen.

2. Im Verkehre v o n Österreich sind auch Teilfrankaturen zugelassen. Der Angabe eines bestimmten Betrages ist hierbei gleichzuachten die Vorschrift des Absenders, daß er die Fracht bis zur Grenze des Versandlandes bezahlen will. In diesem Fall können jedoch nur die Fracht und etwaige Nebengebühren der Versandstation frankiert werden. Unterwegskosten gehen zu Lasten des Empfängers.

3. Bei Teilfrankaturen sind Frachterstattungsansprüche an die der Empfangsstation vorgesetzte Eisenbahnverwaltung zu richten.

4. Sollte sich bei der endgültigen Feststellung des Frankaturbetrages in den in der einheitlichen Zusatzbestimmung 2 bezeichneten Fällen die Unzulänglichkeit des auf der Versandstation hinterlegten Betrages herausstellen, so hat der Absender das Fehlende nachzuzahlen.

5. Müssen Frachten und andere Gebühren sowie etwaige Nachnahmen in eine andere Währung umgerechnet wer-

den, so erfolgt die Umrechnung stets zu dem am Tage der Umrechnung für die umrechnende Station geltenden bahnamtlichen Kursen. Erfolgt bei Rückrechnung derart umgerechneter frankierter Beträge die Gegenumrechnung in die Ursprungswährung, so wird der Kurs der ersten Umrechnung zugrunde gelegt.

Zu Artikel 13. Nachnahmen.

Im Verkehr von Frankreich sind Nachnahmen und Barvorschüsse ausgeschlossen.

Im Verkehre von Österreich sind Nachnahmen und Barvorschüsse nur in der Währung des Versandlandes zugelassen.

Die Gebühr für die Rückrechnung einer aufgelassenen Nachnahme wird vom französischen Empfänger auf Grund der für den französischen Durchlauf geltenden Bestimmungen eingehoben. Die von den französischen Eisenbahnen für die Rücksendung der Nachnahmebegleitscheine tarifmäßig festgesetzten Gebühren werden vom Frachtzahler erhoben. Wird die Nachnahme infolge nachträglicher Verfügung ganz zurückgezogen, so wird die tarifmäßige Provision vom Absender eingezogen.

Zu Artikel 14. Lieferfristen.

Die im § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen festgesetzten Lieferfristen werden durch die in den vom Transporte berührten Ländern verlautbarten Lieferfristzuschläge verlängert.

Zu Artikel 15. Verfügungsrecht des Absenders.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders werden uneingeschränkt nur insolange zugelassen, als die Sendung die Grenze des Versandlandes noch nicht überschritten hat. Hat die Sendung die Grenze des Versandlandes bereits überschritten, so ist, sofern es sich nicht um die Ausführung der im Artikel 18 oder 24 des I. Ü. vorgesehenen nachträglichen Verfügungen handelt, nur die Verfügung zugelassen, die die Änderung des Empfängers in derselben Bestimmungsstation zum Gegenstande hat.

Zu Artikel 38. Interessedeklaration.

Sendungen mit Angabe des Interesses an der Lieferung werden in beiden Verkehrsrichtungen zur Beförderung nicht angenommen.

Nähere Auskünfte können bei den Versandstationen eingeholt werden. (43)

Wien, am 29. Dezember 1921.

T. A. B. Zl. 6738/3—1921.

Österreichische Bundesbahnen, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Aufhebung der Gebührenansätze, des Tarifes für die Lagerhäuser in Wien II, Praterkai Fruchtplatz.

Die Gebührenansätze des mit 6. Dezember 1921 für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien II, Praterkai Fruchtplatz, eingeführten Gebührentarifs werden mit sofortiger Gültigkeit außer Kraft gesetzt und sind die derzeitigen Gebührenansätze bei der Direktion der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien III, Hintere Zollamtstraße 1, oder bei der Verwaltung der Lagerhäuser in Wien II, Praterkai Fruchtplatz, zu erfragen. (50)

Wien, am 4. Januar 1922.

5. Personen- und Güterverkehr.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden am 1. Februar 1922 gemäß dem Vorgehen der Deutschen Reichsbahn die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personen-, Güter- und Tierverkehr erhöht. Am gleichen Tage tritt dieserhalb Nachtrag VII zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif in Kraft. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (53)

Dahme (Mark), 31. Dezember 1921.

Die Direktion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Beförderungspreise und Gebühren im Personen-, Güter- und Tierverkehr ab 1. Februar d. J. erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (57)

Mannheim-Waldhof, den 7. Januar 1922.

Bahngesellschaft Waldhof.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 an werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht. Die Erhöhungen betragen im allgemeinen 75 % der jetzigen Fahrpreise mit der Maßgabe, daß die Mindestfahrpreise bei den Einzelkarten

auf 2 ℳ in der 3. Klasse, und
auf 3 ℳ in der 2. Klasse,

bei den Monatskarten

auf 50 ℳ in der 3. Klasse, und
auf 75 ℳ in der 2. Klasse,

bei den Wochenkarten auf 13 ℳ in der 3. Klasse festgesetzt werden. Die Erhöhungen werden entweder durch Ausgabe von Nachträgen zum Tarif und zu den Preistafeln oder im Verfügungswege durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (41)

Berlin, den 2. Januar 1922.

Eisenbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 tritt ein Nachtrag III zum Personen- und Gepäcktarif Teil II in Kraft, der eine Erhöhung der Fahrgeld- und Frachtsätze für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr enthält.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11. (38)

7. Verdingungen.

Unser Holzbedarf für die Zeit vom 1. Januar 1922 bis 31. März 1922 und zwar ungefähr:

190 cbm Tannen- und Kiefernkantholz, Bohlen, Spaltbordbretter, Fußbodenbretter, Tannen- und Kiefernbretter, gesäumt,

9000 lfd. m Dachlatten, Spalierlatten, Fußleisten soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen beim Präsidialbüro, hierselbst, Bismarckpl Nr. 1, zur Einsicht offen und können, lange der Vorrat reicht, gegen vorher Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht Bri marken) von dort bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Ang bot auf Lieferung von Nut holz" sind bis zum 20. Januar 19 vormittags 11 Uhr, an die unt zeichnete Direktion (Bismarckplatz einzusenden. Zuschlagfrist innerh 14 Tagen. (

Essen, den 24. Dezember 1921.

Eisenbahndirektion.

Dänische Staatseisenbahnen.

Für die dänischen Staatseisenbahn soll die Lieferung von etwa 831, Laschenschrauben, Hakennägel, Klem platten, Federringen und Spannplatt vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnung sind gegen portofreie Einsendung v 10 Kronen dänisch vom 1. Banekont Gl. Kongevej 1, Kopenhagen B, zu halten.

Bietungstermin am 10. Februar 19 nachmittags um 3 Uhr. (

8. Verkauf von Lokomotiven.

Verkauf von Lokomotiven.

Die auf Bahnhof Neudietend aufgestellten 40 Stück ausgemustert nicht mehr betriebsfähigen Lokomotiv der Gattungen S 3, 4, 10, P 3, 4, G 3, T 3, 4, 9, 13 und 15 werden öffentli zum Verkauf ausgeschrieben. Verkau termin am Sonnabend, dem 28. Janu 1922, vormittags 11 Uhr, im Geschäf gebäude der Eisenbahndirektion Erfu Verkaufsbedingungen versendet uns Präsidialbüro gegen gebührenfreie E sendung von 10 ℳ, Konto Nr. 135 Postscheckamt Erfurt.

Angebote mit der Aufschrift: „Anka ausgemusterter Lokomotiven" sind v schlossen und versiegelt bis zum Term an den Vorstand unseres Technisch Büros einzusenden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen. (3

Erfurt, den 31. Dezember 1921.

Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterial.

Im Bezirk der Eisenbahndirekti Osten sollen nachstehende minderwerti Werkstätten-Altstoffe öffentlich verkau werden:

Glasbrocken, Zeugabfälle von Lein Leder, Hanf, Wagendeckenabfälle, Plüsc abfälle, Filzabfälle, Koks und Rol decken, Asbestabfälle, Gummi mit u ohne Einlage und Umlage, alte Schme tiegel und Scherben, Wirrdraht, Dra von Sprungfedern, unbrauchbare Pu tücher, Blechabfälle von Blechbüchs Laternen und Lampenteilen usw.

Kaufangebote sind postfrei und vers gelt, mit entsprechender Aufschrift v sehen, an das Rechnungsbüro der Eise bahndirektion Osten in Charlottenbu bis zum 4. Februar 1922, vormitta 10½ Uhr einzureichen. Kauflustige kö nen Bedingungen und Angebotbogen Präsidialbüro der Eisenbahndirekti Osten, Zimmer 14 A 21 einsehen od von dort gegen Einsendung von 5 (nur bares Geld) beziehen.

Zuschlagsfrist bis zum 4. Mä 1922. (5

Charlottenburg, den 29. Dezember 19

Eisenbahndirektion Osten.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 3. | Berlin, den 19. Januar 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Der neue Entwurf für ein Elektrizitätsgesetz in Oesterreich.

Von Ministerialrat Dr. Theodor **Redl**, Wien.

Zu den ungelösten Gesetzesproblemen, die das neue Österreich übernommen hatte, gehört u. a. die Schaffung eines, das Elektrizitätswesen regelnden Gesetzes. Vermöge der im alten Staate geleisteten Vorarbeiten und der reichen, hierbei gewonnenen Unterlagen gelang es, schon im Jahre 1919 einen Entwurf für ein Gesetz, betreffend elektrische Anlagen (Elektrizitätsgesetz) in der Nationalversammlung einzubringen, der jedoch nicht Gesetz wurde. Vor nicht allzulanger Zeit hat ein neuer Entwurf das Licht der Welt erblickt, zwar nicht in der Form einer sogenannten Regierungsvorlage, sonderen als Referentenentwurf, das ist ein, die Regierung als solche noch nicht bindendes Werk des Bearbeiters. Die Angelegenheit befindet sich also noch im Vorbereitungszustande. Da aber dieser Entwurf bereits die Öffentlichkeit, die industriellen und technischen Kreise sowie die Fachpresse[1]) beschäftigt, der Gegenstand eine über die Grenzen Österreichs hinausragende Bedeutung besitzt, und die Elektrizität im Eisenbahnverkehr, wenn die Elektrisierungspläne verwirklicht werden, zu bahnbrechender Bedeutung gelangen wird, dürfte eine Besprechung des Entwurfes im Rahmen dieser Zeitung angebracht sein. Hierbei soll auch erreicht werden, daß die Urteile, Erfahrungen und Kenntnisse jenes Landes rechtzeitig zur Geltung und Würdigung kommen, das, wie auf anderen Gebieten des geistigen Lebens, auch in der Frage der Elektrizitätsversorgung führend und vielfach mustergültig war und ungeachtet des gegenwärtig herrschenden Druckes auch bleiben wird, des Deutschen Reiches, mit dem wir geistig innig uns verbunden fühlen. Der nachstehenden Besprechung wird die Unterscheidung zwischen Bestimmungen allgemeinen Charakters (I) und jenen, die sich besonders auf Eisenbahnen beziehen oder für diese von Interesse sind (II), zugrunde gelegt, und zwar teilweise unter Heranziehung des früheren Entwurfes zum Vergleiche.

I.

Der neue Entwurf führt den geänderten Abkürzungstitel „Elektrizitätswege-Gesetz" (früher Elektrizitätsgesetz). Erscheint diese Änderung bei oberflächlicher Betrachtung eine bloß äußerliche, so stellt sie sich bei genauer Durchsicht und Berücksichtigung des Inhaltes als eine sehr wesentliche, gerade dem Hauptzwecke des Gesetzes dienende dar; denn das Wegerecht, das Leitungsrecht ist eine einschneidende, langersehnte, gesetzgeberische Neuerung. An der Einteilung und den fünf Hauptstücken hält der neue Entwurf hingegen und zwar, wie ich glaube, nicht zu seinem Vorteile fest; denn bei der Einteilung eines Gesetzes, das nicht bloß formelle, sondern auch materiellrechtliche Bestimmungen enthält, sollte man zuerst die Entstehungsart und die Entstehungsvoraussetzungen regeln und dann erst die Rechte und Verbindlichkeiten, die einer nach Erfüllung der Voraussetzungen erstandenen Anlage zukommen bzw. obliegen. Wer z. B. eine Wasserkraftanlage, ein Elektrizitätswerk schaffen will, den interessiert zunächst

[1]) Vgl. die die Wasserkraftausnutzung behandelnde österreichische „Wasserwirtschaft", Hefte 19 und 20.

die Frage: wie soll ich das machen? Dann erst die Frage: Welche Rechte und Begünstigungen kommen dem geplanten Werke zugute bzw. welche Verbindlichkeiten obliegen ihr? Demgemäß wäre folgende Einteilung natürlich und folgerichtig: I. Hauptstück: Allgemeine Bestimmungen. II. Hauptstück: a) Erbauung von Starkstromanlagen, b) Erbauung von Telegraphenanlagen. III. Hauptstück: Wegerecht und Enteignungsrecht a) für Verkehrsanlagen, b) für Telegraphenanlagen. IV. Hauptstück: Schluß- und Übergangsbestimmungen. (Im alten Entwurfe sind die fünf Hauptstücke folgende: I. Allgemeine Bestimmungen. II. Starkstromwegerecht. III. Genehmigung der Starkstromanlagen. IV. Telegraphenwegerecht. V. Schluß- und Übergangsbestimmungen.)

Eine weitgehende Zuständigkeit ist, den geänderten verfassungsrechtlichen Bestimmungen entsprechend, dem Landeshauptmanne (dieser umfaßt den im alten Staate dem Landeschef und dem damaligen Landeshauptmanne zugestandenen Wirkungskreis) eingeräumt, u. a. zur Festsetzung der Pflichten der Stromlieferungsunternehmungen, zur Genehmigung der allgemeinen Stromabgabebedingnisse und Tarife, zur Entscheidung über die Enteignung. Gleich dem früheren Entwurfe unterscheidet auch der gegenwärtige: Stromlieferungsunternehmungen, elektrische Eigenanlagen und Telegraphenanlagen. Bei den Eigenanlagen ist eine (neue) Einschränkung insofern „vorgesehen, als eine elektrische Anlage als Eigenanlage nur dann angesehen wird, wenn im Falle der Abgabe des Überschusses an Dritte der Gesamtanschlußwert hierfür 20 kW nicht übersteigt; hierbei — und dies ist wohl eine sozialpolitischen Erwägungen entsprungene, eigenartige, aber auch für die Elektrizitätswerke selbst günstige Neuerung — ist aber eine Stromabgabe, die an die eigenen Arbeiter und Angestellten oder als Gegenleistung für Rechte oder für den Verzicht hierauf oder für Bau- oder Betriebszwecke der eigenen Anlage erfolgt, nicht einzurechnen. Im § 3 werden die öffentlichen Pflichten festgesetzt und geregelt, die den Stromlieferungsunternehmungen im Falle der Inanspruchnahme des Leitungs- oder Enteignungsrechtes obliegen. Diese sind: Möglichster Ausbau der Anlage zur vollständigen Deckung des Strombedarfes innerhalb des Stromversorgungsgebietes (Lit. A); Vermeidung von Betriebsstörungen (Lit. B); Kraftabgabe an jedermann zu gleichen Bedingungen und Preisen bei vorzugsweiser Behandlung des Bundes, der Länder, Gebietskörperschaften, gemeinnütziger Anstalten und Vereinigungen und volkswirtschaftlich besonders wichtiger Unternehmungen (Lit. C); allgemeiner Wettbewerb für Installationsarbeiten und Lieferung von Leitungsmaterialien (Lit. D); Einholung der Genehmigung der allgemeinen Stromabgabebedingnisse und des Höchstausmaßes der Tarife (Lit. E): vertragsmäßige Vereinbarungen dürfen dem nicht widersprechen. Diese Pflichten sind nach den Bestimmungen des Gesetzentwurfes in die gewerbliche Konzession als wesentlicher Bestandteil aufzunehmen."

Als Mittel- und Kernpunkt des Entwurfes ist wohl das II. Hauptstück anzusehen, in dem außer dem Enteignungsrechte das für elektrische Anlagen lang ersehnte Leitungsrecht eingeräumt und damit die wichtigste und wesentlichste Grundlage für die Entwicklung des gesamten Elektrizitätswesens geschaffen wird. Das Leitungsrecht, das zum Unterschied von der Enteignung für Anlagen oder deren Bestandteile, die auf Dauer berechnet sind, nicht in Betracht kommen kann, sichert, und zwar grundsätzlich, allen behördlich genehmigten Starkstromanlagen die Möglichkeit zur Führung von Leitungen im Luftraume sowie unter der Erde, zur Anbringung und Instandhaltung von Leitungsstützpunkten (wie Transformatoren) und zur Ausästung (§ 4) zu. Es erstreckt sich auf öffentliche Straßen und Wege sowie auf unbebaute private Grundstücke (jedoch mit Ausschluß von gottesdienstlichen oder Friedhofszwecken dienenden Grundstücken, von Hofräumen und Hausgärten) sowie auf private Gewässer. Voraussetzung ist, daß der bestimmungsgemäße Gebrauch der zu benutzenden Liegenschaften nicht dauernd behindert wird oder nicht überwiegende öffentliche Rücksichten im Wege stehen. Sehr kennzeichnend und ein wesentlicher Unterschied von der Enteignung ist der Wegfall der Verpflichtung zur Leistung eines Entgeltes seitens des Unternehmers, der aber dafür, um den Belasteten keiner wirtschaftlichen Verschlechterung auszusetzen, die Verpflichtung hat, für alle vermögensrechtlichen Nachteile, die aus dem Leitungsrechte und seiner Ausübung entstehen, aufzukommen. Das Leitungsrecht, aber auch die damit verbundenen Verpflichtungen gehen nach den Bestimmungen des Gesetzentwurfes auf den jeweiligen Eigentümer der Starkstromanlage über. (§ 13.)

Ist das Leitungsrecht eine, und zwar, wie zugegeben werden muß, gelungene Neuschöpfung, so stellt sich das Enteignungsrecht, wie es der Entwurf vorsieht, als Übernahme einer anderwärts bereits bewährten Rechtseinrichtung dar. Wir glauben daher aus den einschlägigen Bestimmungen des Entwurfes nur hervorheben zu sollen, daß das Enteignungsrecht nur solchen Starkstromanlagen zukommt, die entweder Unternehmungen des Bundes, der Länder, der Gebietskörperschaften, der gemeinwirtschaftlichen Anstalten sind oder ebenso, wie die Eigenanlagen, als gemeinnützig anerkannt werden. (§ 15.) Die Enteignung kann beansprucht werden für Leitungsanlagen einschließlich der Umformer und Schaltanlagen, dann für die Stromerzeugungsstätte, sofern aus technischen Gründen oder mit Rücksicht auf unverhältnismäßige Kosten oder wegen Ausnutzung einer Wasserkraft, einer sonstigen Kraftquelle oder aus anderen technisch-wirtschaftlichen Rücksichten eine Bindung an einen bestimmten Ort, an eine bestimmte Baustelle vorliegt.

Zu erwägen wäre, ob eine Erweiterung des Enteignungsrechtes, ähnlich wie dies beim Leitungsrecht der Fall ist, nicht in der Weise am Platze wäre, daß das Enteignungsrecht allen behördlich genehmigten Starkstromanlagen, auch wenn sie nicht zu den oben erwähnten gehören, einzuräumen wäre; denn meines Erachtens ist unter den gegenwärtigen außerordentlichen Verhältnissen, unter denen zu leben und zu wirtschaften wir nun einmal verurteilt sind, wohl jede Anlage zur Ausnutzung einer Kraft wie der elektrischen eine gemeinnützige und mittelbar oder unmittelbar dem allgemeinen Wohle dienende Anlage. Gegenstand und Umfang der Enteignung sind auch rücksichtlich der unter diesen Entwurf fallenden Anlagen nach den Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878 sinngemäß festzustellen, ein erneuter Beweis für die Güte und die Anwendbarkeit des altösterreichischen Eisenbahnenteignungsgesetzes.

Da den Anlagen zur Gewinnung und Verwertung elektrischer Kraft nach dem Entwurfe grundsätzlich die Eigenschaft einer gewerblichen Betriebsanlage zukommt, da ferner mit diesen Anlagen nicht nur Bauführungen im eigentlichen und engeren Sinne, sondern auch solche wasserrechtlicher Natur verbunden sind, ergab sich die Notwendigkeit, einen Weg zu finden, der eine Zusammenziehung der in Betracht kommenden Verfahrensarten sowie eine Abkürzung und Vereinigung der Instanzen ermöglicht. Dieser Zweck wurde im III. Hauptstück (Genehmigung der Starkstromanlagen) in glücklicher Weise erreicht, und zwar einerseits dadurch, daß an erster Stelle die Landesregierung zur Entscheidung berufen ist, andrerseits dadurch, daß die Genehmigungsbehörde (die Elektrobehörde im Sinne des Entwurfes) gleichzeitig auch die wasserrechtliche Entscheidung zu fällen hat. Sowohl die baulichen, als auch die Verfahrensvorschriften des Wasserrechts sollen eingehalten werden, die örtliche Amtshandlung nach diesen Gesetzen soll gleichzeitig mit der kommissionellen, nach dem Elektrizitätswegegesetz vorzunehmenden Verhandlung durchgeführt werden, die Genehmigungsbehörde soll auch den Antrag auf Zuerkennung von Leitungs- und Enteignungsrechten erledigen, und so von selbst und ohne Schaffung neuer Wege und Organe die Entscheidung über die ganze Anlage und deren Bestandteile in einer Amtshandlung sich vollziehen.

Als besonders glücklich möchten wir die Bestimmungen des § 13 bezeichnen, wonach der Genehmigungsbehörde das Recht zusteht, bei jenen Anlagen einer mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Unternehmung, deren Herstellung aus wichtigen öffentlichen Interessen dringlich ist, den allfälligen Berufungen

gegen die Baugenehmigung und Betriebsbewilligung die aufschiebende Wirkung abzusprechen. Aus dem IV. Hauptstück über das Telegraphenwegerecht ist hervorzuheben, daß Leitungs- und Enteignungsrecht nicht nur den von der Bundesverwaltung geplanten Herstellungen von Telegraphenanlagen sowie für deren Betrieb zusteht, sondern auch jenen privaten Telegraphenanlagen eingeräumt werden kann, denen die Gemeinnützigkeit und hervorragende wirtschaftliche Bedeutung zuerkannt wird.

II.

Rücksichtlich der Starkstromanlagen für Eisenbahnzwecke enthält der Entwurf im § 36 die grundsätzlich wichtige, vom Standpunkte der Eisenbahnen sehr begrüßenswerte Ausnahmebestimmung, daß die besonderen eisenbahnrechtlichen Vorschriften in Geltung bleiben, und zwar auch rücksichtlich der Starkstromanlagen für die Eisenbahnhilfsanstalten, z. B. für Werkstätten, und erklärt in folgerichtiger Durchführung derselben bei Eigenanlagen für Eisenbahnzwecke die Eisenbahnaufsichtsbehörde zur Erteilung der Genehmigung und zu nachträglichen sicherheitspolizeilichen Anordnungen als zuständig.

Daß über die Leitungsrechte, wie über die Enteignungsrechte, ferner über die wasserrechtliche Genehmigung der Wasserkraftanlagen bei den letzterwähnten Eigenanlagen der Landeshauptmann zu entscheiden hat, entspricht, soweit das Enteignungsrecht in Betracht kommt, der jetzigen Zuständigkeitsregelung, bzw. ist hinsichtlich des Leitungsrechtes die gleichartige Anwendung der letzteren, in beiden Fällen allerdings mit der durch die Verfassungsänderung gebotenen Verschiebung: früher Landesregierung (Statthalter), jetzt Landeshauptmann.

In materieller Beziehung wichtig ist die Bestimmung, daß bei Ausübung von Leitungsrechten auf Eisenbahnen Rücksicht zu nehmen ist (§ 6), daß auf Eisenbahnzwecken dienenden Liegenschaften Leitungsrechte für Starkstromanlagen nur unter der Bedingung in Anspruch genommen werden können, daß hierdurch die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Bahnbetriebes nicht gefährdet wird; die Verlegung einer Bahnbetriebszwecken dienenden elektrischen Leitung kann nur verfügt werden, wenn die Eisenbahnaufsichtsbehörde es genehmigt. (§ 12.)

Außer der letzteren, auch formellen bzw. verfassungsrechtlichen Anordnung sind nachstehende Bestimmungen dieser Art hervorzuheben: Zuständigkeit des Verkehrsministeriums im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesministerien zur Entscheidung über die Zulässigkeit und die Bedingungen des Leitungsrechtes über Eisenbahnzwecken dienende Liegenschaften, wobei im übrigen die besonderen Vorschriften hinsichtlich der Herstellungen auf Eisenbahngrund in Geltung bleiben (§ 12, vorletzter und letzter Absatz). Ladung der Eisenbahnaufsichtsbehörde zur kommissionellen Verhandlung betreffend Starkstromanlagen, wenn Eisenbahnanlagen berührt werden (§ 25, Pkt. 4); Verständigung der Eisenbahnen von dem Beginne des Leitungsbaues (§ 27); bei Störungen des Betriebes einer Eisenbahnzwecken dienenden elektrischen Leitungsanlage durch fremde Starkstromanlagen Zuständigkeit der politischen Behörde I. Instanz (im Einvernehmen mit der Eisenbahnaufsichtsbehörde) zur Hintanhaltung dieser Störung (§ 31).

Wir wollen hoffen, daß der neue Entwurf bald Gesetz werde; denn soll die Elektrizität an Neu-Österreichs Aufstreben mitwirken, so bedarf sie einer sicheren und tauglichen Rechtsgrundlage, und eine solche würde (dieser Anschauung möchte ich am Schluß noch Ausdruck geben) geschaffen werden, wenn der besprochene Referentenentwurf nach Vornahme der erforderlichen Änderungen Regierungsvorlage, diese aber Gesetz würde.

Bearbeitung aller Entschädigungsansprüche aus dem Güterverkehr bei den Eisenbahndirektionen?

In der „Ersten Verkehrsbesprechung" am 25. und 26. Juni v. J. in Coburg — vgl. die Niederschrift Seite 6 unter V — ist eine Entlastung der Vorstände der Eisenbahnverkehrsämter als notwendig anerkannt und deshalb u. a. vorgeschlagen worden:

„Abnahme sämtlicher jetzt bei den Verkehrsämtern und Dienststellen bearbeiteten Reklamationen für den Güterverkehr und deren Zusammenziehung bei der Direktion. Dies würde zugleich die einheitliche Behandlung der Anträge und bessere Beobachtung der Rechtsprechung zur Folge haben, was auch im Interesse der Verkehrstreibenden liegt."

Dieser Vorschlag bedarf gründlicher Nachprüfung. Eine solche sei im folgenden vorgenommen. Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, daß daran anschließend weitere Stimmen zu der hier angeschnittenen Frage laut werden mögen.

So wünschenswert die Entlastung des Verkehrsamtsvorstandes von den Nebenarbeiten, die die neuzeitlichen Verhältnisse allmählich mit sich gebracht haben, ist, so bedenklich scheint mir der Weg zu sein, auf dem nach dem Coburger Vorschlage diese Entlastung erreicht werden soll. Unabänderlich fest nämlich steht meines Erachtens der Satz: So lange die Verwaltungsordnung der Staatseisenbahnen von 1895 für das ehemals preußisch-hessische Eisenbahngebiet Geltung hat, so lange also Eisenbahnverkehrsämter bestehen und mit der örtlichen Beaufsichtigung des gesamten Verkehrsdienstes einschließlich des Beförderungs- und Wagendienstes betraut sind, so lange kann man diesen Ämtern nicht die Bearbeitung der Reklamationen aus dem Güterverkehr entziehen; denn die Reklamationen sind unlösbar mit Unregelmäßigkeiten der denkbar verschiedensten Art verknüpft, und diese Unregelmäßigkeiten müssen in allererster Linie zur Kenntnis des Verkehrsamtsvorstandes gelangen, der dadurch zu einem wesentlichen Teile in die Lage versetzt wird, seine ihm organisationsmäßig obliegenden Aufgaben zu erfüllen.

Es braucht eigentlich nicht näher dargelegt zu werden, wie außerordentlich vorteilhaft es ist, daß das Eisenbahnverkehrsamt sowohl die regelnde Stelle für eine Entschädigungsforderung ist, als auch gleichzeitig die Stelle für Beseitigung von Unregelmäßigkeiten, die mit einer derartigen Forderung meist verbunden zu sein pflegen. Unterschätze man die Wirkung auf Beamte und Arbeiter nicht, die dadurch entsteht, daß unmittelbar nach Bekanntwerden einer Dienstvernachlässigung, die Anlaß zur Geltendmachung von Forderungen gibt, der Verkehrsamtsvorstand in die Lage versetzt ist, einzugreifen und die ihm notwendig erscheinenden Anordnungen treffen zu können. Er sieht eine Entschädigungsforderung auch meist mit ganz anderen Augen an als die Eisenbahndirektion, d. h. die Beamten daselbst, die mehr oder weniger losgelöst sind von den äußeren Verhältnissen und noch weniger die einzelnen Reklamanten kennen. So lassen sich sonderlich wichtig erscheinende Entschädigungsansprüche, die der Feder eines eifrigen Prokuristen oder Buchhalters entflossen sind, durch den Verkehrsamtsvorstand oft genug durch einfachen Anruf der Firma oder ihres Inhabers erledigen; zum mindesten wird ihnen die Schärfe genommen und der Weg zu einer raschen Verständigung vorbereitet. Einen ganz anderen Verlauf würde eine solche Angelegenheit nehmen, wenn sie abseits von allen örtlichen Eigenheiten lediglich aus Kenntnissen heraus, die die schriftlichen Unterlagen bieten, bearbeitet würde. Also auch das finanzielle Interesse der Eisenbahn spricht dafür, daß die Regelung der Entschädigungsforderungen von der mit der örtlichen Aufsicht betrauten Stelle, also vom Verkehrsamt erfolgt. Wollte sich der Beamte der Eisenbahndirektion, um jene Nachteile wettzumachen, der Vermittlung des Verkehrsamts bedienen, so würde eine schier endlose Hin- und Herschiebung der Schriftstücke zwischen Direktion und Amt die Folge sein, ohne daß dabei die Gewähr vorhanden ist, daß die beabsichtigte Wirkung erreicht wird. Es würde auch das verkehrstreibende Publikum sich in Fällen von Unregelmäßigkeiten nicht mehr an das Verkehrsamt, sondern an die Eisenbahndirektion wenden. Die Folge davon würde wiederum sein, daß eine derartige Eingabe in vielen Fällen zunächst an das Verkehrsamt abgetreten werden müßte, und daß unter Umständen die wertvollste Zeit für schnelles Eingreifen und für Verhinderung größerer Schäden verloren gehen würde. Es ist von den Vätern der Organisation von 1895 sehr wohl erwogen worden, welch vielseitige Wirkung die Bearbeitung der Entschädigungsforderungen gerade durch die Verkehrsämter zeitigt. Sind doch aus diesen Erwägungen heraus auch jene Anträge den Verkehrsämtern zur Bearbeitung überlassen worden, in denen sie mit Rücksicht auf die Höhe des geforderten Betrages an sich nicht zuständig sind. Auch diesen Fällen geht das Verkehrsamt bis zur Spruchreife nach und legt dann erst die Schriftstücke der Eisenbahndirektion vor.

In diesem Zusammenhange möchte ich auf den bei den größeren englischen Eisenbahngesellschaften bestehenden sogenannten „Frachtenkollektor" verweisen, einen vertrauenswürdigen Be-

amten, der die Aufgabe hat, die Kunden zu besuchen und die aufgelaufenen Frachtgelder zu erheben. Dieser Beamte hat auch die Befugnis, Unregelmäßigkeiten aller Art „in mündlicher Verhandlung durch einen billigen und verständigen Ausgleich in einfachster Weise aus der Welt zu schaffen". Hier ist also, was die Bearbeitung von Reklamationen anbelangt, eine noch weitergehende Dezentralisation durchgeführt als sie in der erwähnten Verwaltungsordnung für die ehemals preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vorgesehen ist. Ganz ohne Zweifel fahren die Eisenbahngesellschaften, die nach rein kaufmännischen Grundsätzen zu handeln pflegen, besser, wenn sie die Unmenge vorkommender kleinerer Unregelmäßigkeiten durch geübte Beamte in der geschilderten Weise erledigen, als wenn der Austrag einer abseits liegenden Instanz überlassen wird, die lediglich auf den Schriftweg angewiesen ist.

Aus dem englischen Verfahren ergibt sich noch etwas weiteres. Nicht auf die Beobachtung der Rechtsprechung kommt es bei der Bearbeitung der Reklamationen in erster Linie an, sondern vielmehr auf ein vernünftiges, geschäftliches Verhandeln mit den Interessenten. Das Rüstzeug juristischen Wissens, das zur Bearbeitung der Ansprüche aus dem Frachtvertrage notwendig ist, erscheint denn auch bei näherer Prüfung als ein recht bescheidenes; es genügt, wenn der sonst im Eisenbahndienst und besonders im Verkehrsdienst vertraute Beamte einige wenige Teile der Eisenbahnverkehrsordnung, allenfalls noch einige Paragraphen des Handels- und bürgerlichen Gesetzbuches beherrscht. Ich habe wohl 10 Jahre hindurch am Sitze einer Eisenbahndirektion die Entschädigungsforderungen aus den internationalen Verkehren bearbeitet und darf daher einige Sachkenntnis für mich in Anspruch nehmen. Es ist die Bearbeitung der Entschädigungsreklamationen eine Tätigkeit, für die mir ein klares, natürliches Empfinden wichtiger und notwendiger erscheint, als besondere juristische Kenntnisse. Aus der Unmasse der Reklamationen heben sich allerdings einige wenige ab, die besonders interessant sind, und deren Bearbeitung gewisse Sonderkenntnisse namentlich auch auf dem Gebiete des Zivilprozeßrechts erfordert.

So zeigt sich denn eine unter den heutigen Verhältnissen selbstverständliche, durch die Natur der Dinge gegebene Tendenz, die Erledigung der Entschädigungsreklamationen mehr als bisher noch den Verkehrsämtern und, wenn man will, auch den äußeren Dienststellen zuzuweisen. Sorge man hier nur dafür, daß durch einfaches verständiges Verhandeln mit den Reklamanten die Ansprüche in der raschesten und für die Eisenbahn vorteilhaftesten Weise geregelt werden. Spielt dabei die Frage mit, inwieweit überhaupt eine Ersatzverbindlichkeit der Eisenbahn nach den Vorschriften gegeben ist, so braucht der Beamte darum von der sonst üblichen Verhandlung mit dem Reklamanten noch keineswegs abzustehen. Auch in solchen Fällen kann der Weg des vernünftigen Ausgleichs zu Ende gegangen werden.

Jede ausschließlich büromäßige Beurteilung eines solchen Reklamationsfalles ist abhängig von der Darstellung der einzelnen Vorgänge, wie sie von den beteiligten Bediensteten zu Papier gegeben wird. Da einerseits mehr oder weniger ein Verschulden der Bediensteten im Spiele steht, anderseits ein Zwangsmittel zu einer wahrheitsgetreuen Aussage den Bediensteten gegenüber nicht zu Gebote steht, so läuft die Verwaltung ständig die Gefahr, bei Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Entschädigungsforderung nicht das Richtige zu treffen. Diese Gefahr ist um so größer, je weiter die bearbeitenden Stellen von den örtlichen Verhältnissen entfernt, und je weniger sie mit ihnen vertraut sind. Das Verkehrsamt weiß genau, wie eine Dienststelle arbeitet, ob den Angaben des einen oder anderen Beamten Glauben beigemessen werden kann, ob eine Firma übertreibt usw. Es ist nicht das Entscheidende bei der Bearbeitung von Entschädigungsreklamationen, daß eine Anzahl jährlich ergehender Gerichtsurteile streng beachtet wird — diese Urteile bekommen übrigens auch die Verkehrsämter zur Kenntnis —, sondern das Interesse der Verwaltung wie des Publikums geht dahin, durch verständiges, dabei entschiedenes Verhandeln, so wie es der Kaufmann gewohnt ist, eine Streitsache schnell und zutreffend zu regeln. Wer das beschädigte Gut sieht, sein Aussehen auf sich wirken läßt, wie es beim Reklamanten in der Regel der Fall ist, wird der Wahrheit über die Ursache des Schadens am nächsten kommen, und nicht, wer später lediglich auf Grund der Verhandlungen sich ein Urteil bilden muß. Nicht also eine Zusammenziehung aller Entschädigungsforderungen bei der Eisenbahndirektion ist anzustreben, sondern der Weg hat gerade in umgekehrter Richtung zu gehen. Vergesse man auch nicht, daß der zur Bekämpfung der Diebstähle usw. bei den Verkehrsämtern eingerichtete, wohl nie mehr ganz entbehrliche Überwachungsdienst in denkbar engster Fühlung mit den Beamten, welche die Entschädigungsforderungen regeln, arbeitet und daß gerade aus dieser Zusammenarbeit eine große Menge von Erfolgen in bezug auf Entdeckung von Dieben, Verhinderung ungerechtfertigter Zahlungen usw. entspringt. Alle diese Erfolge würden größtenteils zunichte gemacht werden, wenn man die Bearbeitung der Entschädigungsforderungen bei den Eisenbahndirektionen zusammenziehen würde.

Will man den Verkehrsamtsvorstand entlasten, so mag das geschehen: es ist das erwünscht. Aber man soll nicht ein Verfahren wählen, das die Fühlung zwischen ihm, den Dienststellen und dem verkehrstreibenden Publikum mehr und mehr nimmt. Gebe man dem Verkehrsamtsvorstand z. B. eine bewährte A.-Kraft, einen Obergütervorsteher, der möglichst mit den Verhältnissen des Verkehrsamtsbezirks vertraut ist, zur Seite und lasse man ihn die Entschädigungsreklamationen in engster Fühlung mit dem Amtsvorstand unter eigner Verantwortung erledigen, ein Verfahren, das eine zeitlang im Bezirk der Eisenbahndirektion Halle eingeführt war und sich beim Verkehrsamt Torgau überaus gut bewährt hatte. Dieser Beamte wußte unter der Masse der Reklamationen genau zwischen Spreu und Weizen zu scheiden. Er wußte alles das vom Amtsvorstand fernzuhalten, was normal und ohne Besonderheit war, und wußte das zur Geltung zu bringen, was ein schnelleres Eingreifen nötig erscheinen ließ. Bedauerlicherweise ist diese Einrichtung aufgehoben worden — hoffentlich nicht für immer.

Eine weitere Entlastung des Verkehrsamtsvorstandes, wie zum Schlusse angeführt sein soll, ist durch eine andere Auswahl der Kontrolleure zu erreichen. Bisher wurde auf den Kassenkontrolleur zu großer Wert gelegt, weniger auf den Verkehrskontrolleur. Wenn bewährte, nicht zu junge, im Betrieb wie im Verkehr gleich erfahrene Beamte für die Stellen der Kontrolleure ausgewählt und dem Verkehrsamtsvorstande beigegeben werden, so wird dann eine wesentliche Entlastung desselben erreicht werden.

Damit sind die Wege, auf denen eine Entlastung des Verkehrsamtsvorstandes vor sich gehen kann, keineswegs erschöpft. Ungangbar jedenfalls scheint mir der Weg zu sein, der in Coburg angeregt worden ist. Die Zusammenziehung der Bearbeitung sämtlicher Entschädigungsreklamationen bei der Eisenbahndirektion würde eine Unsumme von Nachteilen dienstlicher und finanzieller Art nach sich ziehen und, wie angedeutet, den so dringend notwendigen Faden zwischen Verkehrsamt einerseits und Publikum und Dienststellen anderseits zerschneiden. Jede nähere Prüfung der Verhältnisse wird dies voll bestätigen. Eine Verwirklichung der Coburger Anregung halte ich deshalb für ausgeschlossen.

Dr. Ritter, Torgau.

Das Eisenbahnarchiv in Oesterreich, seine Entwicklung und Ausgestaltung zum Archiv für Verkehrswesen.

Von **Viktor Zborowski**, Ministerialrat im österr. Bundesministerium für Verkehrswesen.

Da das Eisenbahnwesen, wiewohl seine ersten Anfänge noch kaum ein Jahrhundert zurückliegen, zu einem der mächtigsten Inbegriffe unseres heutigen Kulturlebens sich entwickelte und zu einer machtvollen, das gesamte moderne Leben beherrschenden Einrichtung herangewachsen ist, war es wohl unerläßlich, dafür vorzusorgen, daß der geschichtliche Werdegang dieser neuen Errungenschaft, die Welt, Gesellschaft, Handel, Industrie, Gewerbe, das äußere wie das innere Verkehrsleben vollkommen neu gestaltete, dauernd festgehalten werde. Dies waren die leitenden Gesichtspunkte, als im Jahre 1896 auf Anregung des nachmaligen Sektionschefs Dr. Alfred Freiherrn von Buschmann im Schoße des Eisenbahnministeriums ein Eisenbahnarchiv errichtet wurde, das neben seinem sonstigen verwaltungsdienstlichen Aufgabenkreise alle für die Feststellung der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens und seiner Fortbildung wertvollen Urkunden und zur dauernden Aufbewahrung bestimmten Bestände zu sammeln und zu verwahren hatte. Waren doch die Ereignisse, welche die Entwicklung des Eisenbahnwesens bezeichnen, so rasch an den Blicken der Zeitgenossen vorübergeeilt, daß sie bisher nur von wenigen erfaßt und nur in großen Zügen festgehalten wurden. Andererseits drohte jede Übersicht über die kaum mehr zu überblickenden Aktenmassen verloren zu gehen, die bei verschiedenen Archiven und Registraturen der ehemaligen obersten staatlichen Behörden, die mit dem Eisenbahnwesen befaßt waren, dann zerstreut bei Eisenbahndirektionen, staatlichen Unterbehörden und sonstigen Stellen in Verwahrung standen. Durch die Errichtung des Eisenbahnarchives wurde dem Gedanken planmäßiger Quellenforschung

zur Feststellung der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens der Grundstein gelegt; dem Archive obliegt es, diesen gewaltigen Quellenstoff, der für die Darstellung der Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnwesens in seinen vielgestaltigen Beziehungen zu Handel, Industrie, Volks- und Staatswirtschaft, für die entwicklungsgeschichtliche Darstellung jedes einzelnen Eisenbahnfachdienstzweiges und für viele andere Wissensgebiete allerreichste Ausbeute sichert, zu durchforschen und zu einem wissenschaftlich geordneten, systematischen Ganzen zu gestalten.

Bei dem unaufhaltsamen Vorwärtsdrängen von Entwicklungsstufe zu Entwicklungsstufe bis zu dem heutigen Stande hoher Vollendung blickt das Eisenbahnwesen auf eine reiche geschichtliche Vergangenheit zurück, wobei Österreich, das unter allen Staaten des europäischen Festlandes die erste öffentliche Eisenbahn besaß, nicht nur an der Fortentwicklung dieses neuen Kulturmittels rüstig mitgearbeitet hatte, sondern auf vielen Gebieten dieser neuen Errungenschaft durch epochemachende schöpferische Leistungen hervorgetreten ist. Hier wird in vorderster Reihe die für immer denkwürdige Erbauung der ersten Gebirgsbahn (Gloggnitz-Mürzzuschlag) vor unsere Augen treten, mit der die hohe Schule des alpinen Eisenbahnbaues begründet wurde, die zum Lehrmeister der ganzen Welt geworden ist und in der Geschichte des Eisenbahnwesens für immerdar einen Markstein von ungeheurer Bedeutung bilden wird.

Die historischen Zeugen des geschichtlichen Werdeganges, die Quellen der Eisenbahngeschichte — und zwar in einem geschlossenen Zusammenhange bis zum Jahre 1896, womit die jüngste Epoche der österreichischen Eisenbahngeschichte eingeleitet wurde — sind nunmehr im Archiv gesammelt. Sie müssen hier zunächst durchforscht und archivtechnisch durchgearbeitet werden, damit sie in ihrer Gesamtheit für die Darstellung der Eisenbahngeschichte und des stufenweisen Entwicklungsganges jedes einzelnen Fachdienstzweiges genutzt werden können.

Aufgabe der Eisenbahngeschichte ist es, zu zeigen, wie sich das gesamte Eisenbahnwesen entwickelt hat. Die Eisenbahngeschichte hat ihren Stoff in zeitlicher Reihenfolge zu behandeln, gleichviel, ob er der Eisenbahnpolitik, der Eisenbahntechnik, dem Eisenbahnrechte, der Eisenbahnwirtschaft, dem Betriebe oder der Verwaltung der Eisenbahnen oder sonst einem Zweige des Eisenbahnwesens angehört. Sie hat alle für den Entwicklungsgang und Fortschritt des Eisenbahnwesens wichtigen Ereignisse kritisch prüfenden Auges zu verfolgen und sie in organische Verbindung mit vorhergegangenen oder gleichzeitigen Ereignissen zu bringen. Sie verzeichnet die Grundsätze, nach denen die Verwaltung der Eisenbahnen im Staate geregelt wurde, und die für die Einflußnahme des Staates auf die Errichtung und Regelung dieses Kulturmittels im Rahmen der Volkswirtschaftspolitik maßgebend waren. Sie hat zu zeigen, wie innerpolitische Ereignisse, politische Strömungen usf. die Entwicklung des Eisenbahnwesens beeinflußten, und wie andererseits die neue Errungenschaft der Eisenbahn, tief eingreifend in die wirtschaftlichen Verhältnisse des Staates, der Handels- und Verkehrswelt, der Familie, ja jedes Einzelnen eine vollständige Umwälzung in bezug auf Handel und Verkehr, Rohproduktion und Industrie, gesellschaftliches Leben und Politik herbeigeführt hat. Sie zeigt uns, wie das Eisenbahnwesen eine eigene, bedeutende Gesetzgebung herausgefordert hat, und wie die öffentlich-rechtlichen Beziehungen des Eisenbahnwesens ausgestaltet wurden. Ins einzelne gehend, zeigt sie uns den Entwicklungsgang jedes Bahnunternehmens nach seinen drei Hauptttätigkeiten: Gründung — Zweck der Gründung, Person des Unternehmers, Kapitalbeschaffung, Rechtsverhältnisse der Gründung usf., Bau — Wirtschaftlichkeit im Baudienste, Grunderwerb, Ausführung des Baues u. dgl., Betrieb — Oberleitung des Betriebes, Arbeitsteilung, Personen- und Gütertransport, Tarife usf. und zeigt, wie die Erwartungen, die jedes Bahnunternehmen beim Entstehen begleiteten, gerechtfertigt oder enttäuscht wurden, warum hier das Unternehmen ein verfehltes, dort ein gelungenes war. Schließlich stellt uns die Eisenbahngeschichte die stufenweise Entwicklung jedes einzelnen Eisenbahnfachdienstzweiges vor Augen.

Den Quellenstoff für die Eisenbahngeschichte liefern vor allem die Akten aller staatlichen Behörden, in deren Wirkungskreis die oberste Leitung oder die vollziehende Geschäftsführung des Eisenbahnverwaltungswesens lag. Ihre Zahl ist nicht gering; nicht minder zahlreich sind die Umgestaltungen, denen die einzelnen Eisenbahnbehörden im Laufe ihres Bestandes unterworfen waren, was sich wohl aus der Neuheit des staatlichen Eisenbahnbetriebsgeschäftes, für dessen Verwaltung es in jener frühen Zeit an Vorbildern mangelte, dann aus dem Umstande erklärt, daß sich die innere Formung des Verwaltungskörpers dem immer veränderlichen Umfange des Betriebsunternehmens zweckentsprechend anpassen mußte. Aber auch die innerpolitischen Ereignisse konnten natürlich auf die Gestaltung des staatlichen Eisenbahnwesens nicht ohne Rückwirkung bleiben. Den zahlreichen Neu- und Umgestaltungen entspricht die große Zahl der ehemaligen — nachfolgend im einzelnen besprochenen — Eisenbahnbehörden und der sonstigen mit dem Eisenbahnwesen befaßt gewesenen Dienstkörper, deren verschiedengestaltige Registraturen jetzt im Archive verwahrt werden und hier den Grundstock der Archivbestände bilden.

In seinen ersten Anfängen — bis zum Jahre 1848 — gehörte das Eisenbahnwesen zum Geschäftskreise der mit der inneren Verwaltung betrauten K. k. vereinigten Hofkanzlei. Die Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen des Staates im Eisenbahnwesen fiel der für die Finanzverwaltung eingesetzten K. k. allgemeinen Hofkammer zu, an die späterhin die oberste Leitung der Angelegenheiten der als Staatsbahnen erklärten Hauptlinien überging. Das großangelegte staatliche Eisenbahn-Bauprogramm vom Jahre 1841, dem der Plan der Errichtung eines die wichtigsten Verkehrseinrichtungen des Reiches umfassenden staatlichen Netzes — mit Wien als Verkehrsmittelpunkt eines Strahlensystems — zugrunde lag, erforderte eine besondere Organisation des Eisenbahnbaudienstes, an dessen Spitze — jedoch dem Präsidenten der allgemeinen Hofkammer untergeordnet — als technisch-administrative, selbständige Dienstbehörde die Generaldirektion der Staatsbahnen stand, die mit Ausnahme der lombardisch-venetianischen Linien zur unmittelbaren Geschäftsbesorgung aller die Staatsbahnen betreffenden Angelegenheiten zuständig war. Das Jahr 1848 brachte der Generaldirektion die Veränderung, daß sie als selbständige Behörde neben den verantwortlichen Ministerien nicht mehr bestehen konnte; sie wurde dem neu errichteten Ministerium für öffentliche Arbeiten einverleibt, dem zunächst die Eisenbahngeschäfte zur Besorgung überwiesen wurden. Als dieses Ministerium Ende 1848 wieder aufgelöst worden war, fiel das Eisenbahnwesen dem neu geschaffenen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zu, aus dessen mehrfachen Umgestaltungen hier zwei Organisationsformen ihre besondere Erwähnung finden sollen: 1849 waren im Schoße dieses Ministeriums die obersten Geschäfte des Staatseisenbahn baues und aller öffentlichen Bauten in einer Bausektion (Min.-Sektion für öffentl. Bauten), jene des Staatseisenbahn- und Post betriebes sowie des Telegraphendienstes in einer Betriebssektion (Min.-Sektion für sämtliche Kommunikationsanstalten) vereinigt. Als leitende Baubehörde unterstand dem Ministerium die General-Baudirektion, die in drei Abteilungen zerfiel (Staatseisenbahnbau, Wasser- und Straßenbau, Architektur), während als leitende Betriebsbehörde die Generaldirektion der Kommunikationen wirkte, die drei nebeneinander bestehende Abteilungen: für die Zweige der Eisenbahnen, des Post- und Telegraphendienstes umfaßte, und der im Eisenbahndienste die für die einzelnen Linien aufgestellten Betriebsdirektionen unterstanden. Die im Jahre 1853 neu geschaffene Organisation, die auf dem Grundsatze der Zweigliederung beruhte, verteilte die Zuständigkeiten zwischen dem zur obersten Leitung der Eisenbahngeschäfte berufenen Ministerium einerseits und den mit der vollziehenden Geschäftsführung betrauten Betriebsdirektionen sowie einer Zentral-Baudienststelle andererseits. Als solche wirkte die Zentraldirektion für Eisenbahnbauten, die für den gesamten staatlichen Eisenbahnbau — mit Ausnahme der lombardisch-venetianischen Linien — zuständig und (nach Trennung des Eisenbahnbaues von den anderen öffentlichen Bauten) an die Stelle der aufgelösten General-Baudirektion getreten war. Als bei der staatlichen Neuorganisation nach Beendigung des italienischen Feldzuges das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, dessen Geschäfte auf die übrigen Ministerien aufgeteilt wurden, im Jahre 1859 aufgelöst wurde, übernahm die Leitung des Eisenbahnwesens neben den anderen Verkehrsanstalten das Finanzministerium. Die unterstehenden Eisenbahnbau- und Betriebsbehörden hatten zufolge der Überleitung des staatlichen Eisenbahnbesitzes in die Hände von Privatunternehmungen zu bestehen aufgehört. Da durch diesen Übergang zum Privatbahnsystem die Eisenbahnen wieder in eine Mehrheit selbständiger Gebilde zerfielen, machte sich das Bedürfnis nach Wiedererrichtung der Generalinspektion als Bindeglied geltend, die schon im Jahre 1851 vorübergehend aufgestellt war, neben der Sicherheit und Ordnung auch die Einheitlichkeit des gesamten Eisenbahnbetriebes zu überwachen hatte, und deren Wirkungskreis sich ursprünglich auch auf den Post- und Telegraphendienst erstreckte (Generalinspektion über die Kommunikationsanstalten). Mit der steigenden Geschäftslast, die sich aus der Staatsaufsicht bei der immer rascher fortschreitenden Entwicklung des Eisenbahnwesens ergab, wurde auch der Wirkungskreis der Generalinspektion allmählich erweitert, der schließlich weit über den Rahmen des ihr ursprünglich in der Eisenbahnbetriebs-Ordnung zugedachten Berufes hinausging. So hatte das Finanzministerium der Generalinspektion die Überwachung der statutenmäßigen Geschäftsführung der Bahnverwaltungen und bei den garantierten Bahnen auch die Aufsicht über deren wirtschaftliche Gebarung übertragen, während ihr nach Vereinigung mit dem Ministerium für Handel und Volkswirtschaft, das mit Beginn der konstitutionellen Ära

(1861) gegründet wurde, und dessen Wirkungskreis in Eisenbahnsachen durch den Wegfall des ganzen Staatseisenbahnwesens nur ein eingeschränkter war, auch die Prüfung der von Privaten zur Erlangung von Eisenbahnkonzessionen eingereichten Projekte zufiel, späterhin neben der Vornahme von Trassierungen auch die Bauaufsicht, die sie bei subventionierten Unternehmungen auch in wirtschaftlicher Hinsicht auszuüben hatte. Gemäß ihrer Neuorganisation vom Jahre 1875 hatte sie in der Folge die der Staatsverwaltung durch die Gesetze und Verordnungen vorbehaltene Oberaufsicht und Kontrolle über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen zur Wahrnehmung der Sicherheit und Ordnung sowie der Interessen des garantierenden Staatsschatzes auszuüben und gleichzeitig als technisches beratendes Fachorgan der obersten Eisenbahnbehörde (ab 1867 „Handelministerium") zu wirken. Als zu Beginn der 80er Jahre dem Privatbahnsystem neuerdings eine Staatsbahnära folgte und der staatliche Eisenbahnbau wieder kraftvoll einsetzte, wurde die Leitung der auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnbauten einer eigenen Direktion für Staatseisenbahnbauten zugewiesen. Die fortschreitende Ausgestaltung des staatlichen Eisenbahnnetzes machte in der Folgezeit auch die Errichtung eines besonderen staatlichen Eisenbahnverwaltungskörpers erforderlich; so wurde im Jahre 1882 die k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb gegründet, die für das im Westen und Südwesten des Reiches neu entstandene staatliche Betriebsnetz (Niederösterreichische Staatsbahn, Kronprinz-Rudolf-Bahn, Vorarlberger Bahn, Kaiserin-Elisabethbahn) zuständig war und dem Ministerium sowie der Generalinspektion hinsichtlich der Staatsaufsicht gleich den Privatbahnverwaltungen unterstand. Als Mittelstellen des Eisenbahndienstes wirkten damals die Oberbahnbetriebsämter, die als einheitliche, die Hauptdienstzweige (Verkehr, Bahnerhaltung, Zugförderung) umfassende Dienststellen eingerichtet waren. Die Oberleitung der in den östlichen Gebieten in den Staatsbetrieb übergegangenen Linien fiel der im Schoße des Ministeriums gebildeten Ministerialkommission zu. Im Jahre 1884 trat eine grundlegende Neugestaltung des Eisenbahndienstes ein, mit der die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen ins Leben gerufen wurde, in der die beiden getrennten Verwaltungsstellen (Direktion für Staatseisenbahnbetrieb und Ministerialkommission) und der von der Direktion für Staatseisenbahnbauten geleitete Staatseisenbahnbau zu einer einheitlichen Verwaltung des gesamten Staatseisenbahnwesens zusammengelegt wurden; dem Handelsministerium als oberster staatlicher Eisenbahnbehörde, in deren Schoß die Eisenbahnangelegenheiten zuletzt in einer Eisenbahnsektion vereinigt waren, blieb neben der obersten Aufsicht vorbehalten, den Haushalt festzusetzen und die allgemeine Verkehrspolitik zu bestimmen. Für die Leitung des äußeren Dienstes wurden Eisenbahnbetriebsdirektionen errichtet, die der Generaldirektion unterstanden. Die außerordentliche Bedeutung, die das Eisenbahnwesen erreicht hatte, führte schließlich im Jahre 1896 zur Errichtung eines selbständigen Eisenbahnministeriums (die Generaldirektion wurde aufgelassen, die Generalinspektion wieder auf den ihr in der Eisenbahn-Betriebsordnung zugedachten Wirkungskreis eingeschränkt), dessen Schriftbestände jedoch als noch nicht archivreif angesehen werden können und außerhalb der oberen Archivgrenze (1896) stehen.

Zu den Aktenbeständen der bereits angeführten ehemaligen Eisenbahnbehörden, deren vollständige Aufzählung zu weit führen würde, kommen die für eine dauernde Aufbewahrung bestimmten Eisenbahnurkunden und alle wichtigen, den Bau sowie die Bahnausrüstung aller Staats- und Privat-, Haupt-, Lokal- und Kleinbahnen betreffenden Pläne, ferner die Schriftbestände der vormaligen Privatbahnverwaltungen, die im Rahmen des Archives selbständige Gebilde darstellen, vorwiegend aus praktischen Gründen aufbewahrt werden, vielfach jedoch auch geschichtlich wertvollen Stoff in sich schließen. (So die Bestände der österreichischen Eisenbahngesellschaft, der Kaiserin-Elisabeth-, Niederösterreichischen Südwest-, Kronprinz-Rudolf-, Vorarlberger und Kärntnerbahn, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Ungarischen Zentralbahn und vieler anderer ehemaliger Privatbahnen.) Insgesamt sind es rund 50 Registraturen verschiedener aufgelöster staatlicher Eisenbahnbehörden, sonstiger Verwaltungsstellen, (Ministerialkommissionen und dergleichen) und ehemaliger Privatbahnverwaltungen, die das Archiv heute in sich vereinigt. Aus der Reihe der auf praktischem Wege erwachsenen Archivkörper, die jetzt der Kraftquelle — dem Zentralinstitute — einverleibt sind, sollen, um auch hier die wesentlichsten herauszugreifen, das im Jahre 1871 errichtete Planarchiv der Generalinspektion und das 1875 gegründete Archiv der Direktion für Staatsbahnbauten Erwähnung finden, welch letzteres 1884 auf die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen überging, die über namhafte Archivbestände verfügte und diese zum großen Teil aus den Archiven der vom Staate eingelösten Bahnen übernommen hatte. Insgesamt umfaßt das Archiv ungefähr 5 Millionen Eisenbahnurkunden, Pläne und Eisenbahnakten, die in den rund 1000 Aktenbehältern und 42 000 Bündeln in 32 eigenen, entsprechen ausgestatteten Archivräumen aufgestellt sind, und für die al Behelfbücher (Protokolle, Indices, Register u. a.) rund 700 Bände dienen.

Aus einem kurzen Rückblick der bisherigen Entwicklung de Eisenbahnarchivwesens ergibt sich, daß die ersten Jahre de Tätigkeit des Archives der außerordentlich mühevollen un schwierigen Aufgabe des Ausforschens und Zusammentragen der geschichtlichen Schrift- und Planbestände des Eisenbahn wesens gewidmet waren. Nach ihrer Sammlung und später vorläufigen Durchmusterung wurden diese ungeheuren Masse nach dem Grundsatze der Herkunft und der geschichtliche Zeitfolge aufgestellt und zunächst deren Benutzbarkeit für Ver waltungszwecke sichergestellt. 1911 war das Archiv bereit an einem Punkte angelangt, wo nicht mehr die Arbeitsmasse da Gesetz gibt, sondern schon an die innere Bearbeitung der Be stände geschritten werden konnte, die leider durch den Welt krieg eine Unterbrechung erfuhr und erst in der jüngsten Ze wieder aufgenommen werden konnte.

Das Ergebnis der Tätigkeit des Durchforschens wird in de fallweise zur Veröffentlichung gelangenden „Inventar" darge stellt, das dem Forscher alle zu seiner Unterrichtung nötige Hinweise und Zeitangaben an die Hand gibt, den Schlüssel z den tiefgegliederten Inventarbehelfen und damit zu den ge schichtlichen Quellen bildet. Eine Veröffentlichung de Archivbestände erfolgte bisher nur von den obersten staatliche Behörden der Jahre 1824—1859, der sich mit Ende dieses Ve waltungsjahres die Veröffentlichung der ältesten unterstehen den Bau- und Betriebsbehörden, Grundeinlösungen u. dgl., sowi weiterer Bestände des Zentraldienstes anschließen wird. Di vollständige Erschließung des gesamten Quellenstoffes dürft nach Ablauf weniger Jahre zu gewärtigen sein, und es wir dann eine Ehrenaufgabe des Archives bilden, neben der pflicht gemäßen Förderung berufsfachlicher und fremder wissenschaft licher Arbeit auf einzelnen Wissensgebieten selbständige, größer wissenschaftliche Arbeiten in Angriff zu nehmen.

Nach der im Vorjahre für die Benutzung des Archives i Kraft getretenen Archivordnung wurden Archivbestände bereit teilweise der wissenschaftlichen Forschung freigegeben; si können neben wissenschaftlichen auch zu Privatarbeiten, z denen unter anderem auch Arbeiten politischer Natur zu rech nen sind, zugänglich gemacht werden. Über die Zulassung zu Benutzung entscheidet die Leitung des Archives, gegen dere Abweisung die Berufung an das vorgesetzte Ministerium un an die Archivaufsichtsbehörde vorgesehen ist.

Seine Ergänzung schöpft das Archiv, das neben den histori schen Schrift- und Planbeständen auch aus der Gegenwar stammende Eisenbahnurkunden und Pläne, die wegen ihre Wichtigkeit oder ihres Wertes eine sichere und dauernd Aufbewahrung erfordern, von vornherein in seine Obhut nimmt vorwiegend aus den jeweils archivreif werdenden Bestände des Ministeriums und seiner Hilfsstellen. Es war daher wichtig durch entsprechende Bindungen vorzusorgen, daß keine Akten ausscheidung aus den laufenden Sammlungen ohne Mitwirkun des Archives erfolge, da neben dem eisenbahnfachlichen Ge sichtspunkte nur die richtige Beurteilung des Verhältnisse eines jeden Schriftstückes nach der Wichtigkeit in Beziehun zum Ganzen der Eisenbahngeschichte die Entscheidung übe Erhalten oder Abstoßen des einzelnen Aktenerzeugnisses be gründen kann.

Neben seinen Aufgaben als wissenschaftliche Anstalt ha das Archiv den Zwecken der Verwaltung zu dienen. In diese Aufgabenkreise, der mit Rücksicht auf den lebendigen Zusam menhang des Archives mit der Verwaltung im Vordergrund steht, stellt sich das Archiv, seinem Hauptwesen nach, als ei juristisches Zeughaus dar, das die Beweismittel für alle au der Gründung, dem Bau und dem Betriebe entspringende Rechtsverhältnisse verwaltet und alle aus praktischen Gründe dauernd aufzubewahrende Schrift- und Planbestände in sic vereinigt.

Auch von diesem Gesichtspunkte aus breitet sich der Sto in ungeheurer Ausdehnung aus, denkt man hier nur beispiels weise an die Vielfältigkeit und an die unendliche Reihe de Rechtsbeziehungen, die bei jedem Bahnunternehmen von seine Entstehung an fortwirken, an die Vielfältigkeit der Geschäfts zweige und der Einrichtungen des Eisenbahndienstes, an di zahlreichen Organisationsvorschriften für die einzelnen Dienst zweige und an den nach den Bedürfnissen veränderlichen Sto aller grundsätzlichen Verfügungen auf dem weiten Gebiete des administrativen, finanziellen und technischen Dienstes, de Verkehrs- und des Wagendienstes, des Transport- und Tari wesens, des Abrechnungs- und Beschaffungswesens und all übrigen Fachdienstzweige des Eisenbahndienstes.

Die Bedürfnisse der Verwaltung befriedigt das Archiv durc Auskunftserteilung, Beistellen der erforderlichen Archivstück

Urkunden, Geschäftsstücke, Pläne) und Referat-Erstattungen. Hier leistet also das Archiv Verwaltungsarbeit, indem in den Fällen, wo das Interesse einer Eisenbahnverwaltungsstelle oder er Staatsverwaltung das Befragen des archivarischen Stoffes nötig macht, die archivarische Tätigkeit den Verwaltungsbedürfnissen durch Beantwortung von Tatsachenfragen, Auskunftserteilung über Begebenheiten, Verhältnisse und durch historisch gegründete Ausarbeitungen zu entsprechen hat.

Die Inanspruchnahme des Archivs für Zwecke der Verwaltung ist eine sehr rege, da sich sowohl im leitenden wie in besonderem Maße im äußeren Dienste zahlreiche Anlässe ergeben, den archivarischen Stoff zu Rate zu ziehen und die Stufenleiter der Entwicklung gewisser Dinge rückwärts zu gehen und sie bis zum Keime des Entstehens zu verfolgen, um auf diese Weise Fragen der Gegenwart erledigen und entscheiden zu können. Vielfach sind es mit dem Bau oder Betrieb verknüpfte Rechtsverhältnisse, die einer Klärung bedürfen und das finanzielle Interesse der Verwaltung berühren. Bei der großen Zahl der Behörden und Verwaltungsstellen, die nach früheren Ausführungen mit dem Eisenbahnwesen befaßt waren, bei den Geschäftsverzweigungen und vielfachen Verschiebungen der Zuständigkeiten innerhalb der einzelnen Verwaltungskörper sowie bei der unendlichen Vielfältigkeit des Stoffes ergibt es sich wohl von selbst, daß die Handhabung des archivarischen Apparates zur Befriedigung praktischer Bedürfnisse, um das Archiv jeweils bis zum Grunde nutzbar zu machen, zumeist mit außerordentlich mühevollen, vielfach sehr zeitraubenden Arbeiten verbunden ist; auch versteht es sich von selbst, daß die erfolgreiche Nutzbarmachung dieses Fachinstitutes die vollste Vertrautheit mit den Dienstverhältnissen des Eisenbahnwesens voraussetzt.

Als bei der staatlichen Neuordnung nach dem Zerfall der Monarchie sämtliche staatliche Verkehrszweige (Eisenbahn-, Post-, Telegraphen-, Fernsprechwesen, Handels- und Luftschiffahrt) in einen obersten Verwaltungskörper zusammengelegt wurden, war auch der Zeitpunkt gekommen, die im Hinblick auf die engen Berührungspunkte und zahlreichen Wechselbeziehungen für sich ein abgeschlossenes Ganzes bildenden Schriftbestände des gesamten Verkehrswesens im Eisenbahnarchive — als dem für die Verwahrung des Schriftwesens der Verkehrszweige natürlichen Sammelpunkte — zu vereinen, wodurch das Eisenbahnarchiv zu einem Archiv für Verkehrswesen ausgestaltet wurde und nun auch die geschichtliche Auskunftsstelle für das gesamte Gebiet des Verkehrswesens zu bilden hat. Auch hier ergibt sich eine Flut von Aktenmassen, die vorerst nur als Teile von Altregistraturen sich darstellen und durch archivtechnische Behandlung — ohne Änderung ihrer äußeren Gestalt — in der Wissenschaft dienende Archivkörper umzuwandeln sind.

Durch die Liquidierung der Ansprüche der Nachfolgestaaten bleibt im allgemeinen der geschichtliche Kern des Archives unberührt, da die geschichtlich wichtigsten Archivstücke, ihrem Gegenstande nach, entweder ohnedies dem österreichischen Besitzstande angehören oder unter dem Titel des allen Nachfolgestaaten gemeinsamen Bestandes im Archive verbleiben, so daß das Verkehrsarchiv zum Nutzen der Fachwelt aller beteiligten Staaten, ohne daß dieselben auf die Ausfolgung der für die Fortsetzung der Verwaltung erforderlichen Stücke verzichten müßten, in seinem historischen Bestande als geschichtliche Fundgrube erhalten bleibt.

Das Archiv für Verkehrswesen, das als ein wichtiges Glied der Verwaltung dem Bundesministerium für Verkehrswesen eingegliedert ist, ist als eine fachlich selbständige Dienststelle organisiert, der für alle innerhalb ihres Wirkungskreises zu treffenden Maßnahmen die selbständige Verantwortung überlassen ist. Sein ständiger Personalstand besteht aus dem Leiter des Institutes und zwei Beamten des höheren Archivdienstes, denen die Mitwirkung an der archivwissenschaftlichen Behandlung der Archivbestände und im praktischen Dienste der Konzeptsdienst zufällt, dann aus zwei Beamten des mittleren Archivdienstes, die im laufenden Geschäfte zum Hilfskonzeptsdienst und Bereitstellen der Archivstücke herangezogen werden, sowie aus einer Kanzlei- (Schreib-) Kraft.

Insoweit das Verkehrsarchiv als gleichzeitig wissenschaftliche Anstalt zu wirken hat, ist es in das Einflußgebiet des jüngst errichteten, der österreichischen Regierung unmittelbar unterstehenden Archivamtes einbezogen, das nach dem Vorbilde anderer Kulturstaaten, so namentlich Deutschlands, Frankreichs, Italiens usf., die Selbständigstellung des staatlichen Archivwesens brachte, die Vereinheitlichung des Archivwesens unter einheitlicher fachmännischer Oberleitung bezweckt, und dessen Errichtung in der aufsteigenden Entwicklung des österreichischen Archivwesens einen wichtigen Markstein bedeutet.

Das Nachlöseverfahren von Fahrkarten.

Von Oberbahnhofsvorsteher **Neissner**, Langenberg b. Riesa.

Die Fälle, daß Reisende ohne gültige Fahrkarte eine Strecke benutzen, wiederholen sich so häufig, daß es sich verlohnt, der Frage näherzutreten, ob mit den gegebenen Bestimmungen über die Nachlösung ein einwandfreies Verfahren gefunden worden ist. Es soll an dieser Stelle nicht das Verlangen des Publikums nach einer verständnisvollen Behandlung erörtert werden, dagegen soll untersucht werden, ob das in den Abfertigungsvorschriften enthaltene Nachlöseverfahren unter allen Umständen die Gewähr für Erreichung des beabsichtigten Zweckes bietet. Dieser ist, daß einesteils der Reisende zur Nachzahlung des geschuldeten Fahrgeldes, nach Befinden eines Zuschlages, herangezogen wird, anderenteils die Ausführung der Nachlösung nachgeprüft werden kann.

Der Zugschaffner stellt bekanntlich einen Nachlösezettel in doppelter Ausfertigung im Pauseverfahren her, übergibt die Blauschrift mit den etwa vorhandenen Fahrkarten oder dem Ausweis der Nachlösung spätestens auf der Zielstation des Reisenden dem Aufsichtsbeamten zur weiteren Regelung. Die Bleischrift hingegen schickt er von einem anderen Bahnhofe an die von der Verwaltung bestimmte Stelle, an welche ebenso der Nachlösezettel (Blauschrift) mit den zugehörigen Unterlagen zu senden ist. Hat das Zugbegleitpersonal die Nachlösung dem Aufsichtsbeamten nur mündlich melden können, so hat es einen Nachlösezettel in einfacher Ausfertigung nachträglich herzustellen und an die vorgeschriebene Stelle zu senden. Dies geschieht vielfach nicht. Dienstliche Abhaltungen, Vertrauen zur richtigen Weiterverfolgung der Sache, Bequemlichkeit, auch wohl ungenaue Erinnerung an den Hergang sind die Ursache der Unterlassung. Der Aufsichtsbeamte, der vom Zugbegleitpersonal keinen Nachlösezettel erhalten hat, hat diesen selbst im Pauseverfahren auszufertigen und die Bleischrift an die bestimmte Stelle zu senden, die Blauschrift jedoch mit der etwa abgenommenen Fahrkarte oder dem Ausweis der Fahrkartenausgabe zuzustellen.

Wenn nun der Aufsichtsbeamte aus irgendeinem Grunde ebenso von der Ausfertigung der schriftlichen Meldung absieht in der Gewißheit, daß das Zugbegleitpersonal mit der mündlichen Mitteilung die Sache für sich als erledigt betrachtet — der Schaffner hat z. B. den Reisenden mit den Worten übergeben: „ich habe keinen Meldezettel ausgefertigt“, oder eine ähnliche Andeutung gemacht —, dann wird die Nachlösung nicht zur Kenntnis der mit der Nachprüfung beauftragten Stelle gelangen. Die schriftliche Meldung wird insbesondere öfters unterbleiben, wenn der Aufsichtsbeamte als erster von der vorzunehmenden Nacherhebung erfährt.

Es hat z. B. der Reisende seine Zielstation unabsichtlich überfahren. Das bestehende Nachlöseverfahren weist also eine Lücke auf, derzufolge die schriftliche Meldung nach Belieben unter gewissen Voraussetzungen unterlassen werden kann, ohne daß die vorgesetzte Stelle in der Lage ist, den Aufsichtsbeamten hierfür zur Rechenschaft zu ziehen. Dieser Mangel gibt zu beachtlichen Bedenken in mehrfacher Beziehung Anlaß. Der Aufsichtsbeamte weiß, daß ein streng vorgeschriebenes Nachlöseverfahren notwendig ist, und hat die Einführung desselben mit richtigem Verständnis begrüßt; denn es erspart ihm auch manche Auseinandersetzung mit dem Publikum, das leicht geneigt ist, den Beamten zu milderer Handhabung der Nachlösebestimmungen zu bewegen. Ein kurzes „Unmöglich“ unter Hinweis auf den Zettel unterbricht weiteres nutzloses Ansinnen. Ist vom Zugbegleitpersonal kein Nachlösezettel ausgestellt, so wird der Zweck des Verfahrens in dem Falle noch erreicht, daß der Aufsichtsbeamte nach Selbstanfertigung der Pausen den Reisenden infolge der örtlichen Verhältnisse durch einen Boten mit der Blauschrift zum Fahrkartenschalter zu schicken gezwungen ist. Blei- und Blauschrift gehen alsdann getrennt an die vorgeschriebene Stelle.

Wie spielt sich nun der Vorgang auf kleineren Bahnhöfen ab, d. h. dort, wo der Aufsichtsbeamte mit dem Schalterbeamten unmittelbar verkehrt oder gar selbst die Fahrkarten verkauft? Auch hier hat der Aufsichtsbeamte die Pausen anzufertigen, schickt sie jedoch meist gemeinsam mit den zugehörigen Karten an die bestimmte Stelle. Diese Art nachträglicher Behandlung des Nachlösefalles ist insofern zwecklos, als ihre Unterlassung überhaupt nicht festgestellt werden kann, und auch an der geschehenen Nachlösung wenig mehr zu ändern sein wird, da der Reisende über seine Persönlichkeit nicht näher zu befragen ist.

Ausgenommen sind natürlich die Fälle, in denen wegen beabsichtigter Fahrgeldhinterziehung besondere Meldungen aus anderen Gründen zu erstatten sind. Von einer solchen Kontrolle wird also am besten abzusehen sein; denn die verantwortungsvolle Stellung des Beamten im Eisenbahndienst fordert von ihm täglich wichtigere Entscheidungen, von denen die vorgesetzte Stelle vielfach nur im Falle des Mißlingens Kenntnis erhält.

Ferner: In sämtlichen Kassengeschäften tritt Gegenbuchung zu Buchung, wird Quittung auf Einnahme erteilt. Der Reisende erhält beim Reiseantritt eine dem erlegten Fahrpreis entsprechende Fahrkarte, die durch das Lochzeichen gegen mißbräuchliche Benutzung entwertet wird; hat er aber nachzulösen, so gibt man ihm weder eine Fahrkarte noch eine sonstige Quittung. Von den Nachlösekarten zu 20 ℳ und 3 ℳ ist zwar die eine Hälfte der Karte dem Reisenden als Bescheinigung auszuhändigen, im übrigen erhält er jedoch nur auf Verlangen eine handschriftlich herzustellende Bescheinigung über den nachträglich gezahlten Betrag oder eine der beiden Fahrkarten, wenn der doppelte Fahrpreis nachzuzahlen ist. Erfahrungsgemäß wird hiervon selten, meist zum Zwecke späterer Reklamation, Gebrauch gemacht. Würde die Bescheinigung aber häufiger oder regelmäßig verlangt werden, dann würde schon aus Gründen der Undurchführbarkeit des jetzigen ein kürzeres Verfahren nötig werden.

Dem Reisenden ist dafür Gelegenheit zu geben, der Entwertung der nachgelösten Karte beizuwohnen. Warum? Soll ihm etwa ein Aufsichtsrecht über die Vornahme der Durchkreuzung zugestanden werden, damit er eine ungesetzliche Verwendung der Karte oder des gezahlten Geldbetrages verhindere, oder soll ein etwaiges Mißtrauen des Reisenden durch diese doch wohl möglichst auffällig zu machende Amtshandlung beseitigt werden? Vermag nicht gerade die Bemühung, die Aufmerksamkeit des Reisenden, vielleicht in ungeschickter Weise, auf diesen Vorgang zu lenken, den Verdacht zu erwecken, daß Unredlichkeiten unter Umständen nicht ausgeschlossen sind, zumal wenn der Aufsichtsbeamte den Schalter selber bedient, oder der Zugführer die Beträge einzuheben hat? Die meisten Reisenden werden zwar der Entwertung der Karten nach erfolgter Zahlung geringe Beachtung schenken, anders jedoch der sog. „Reiseonkel", der jedes Erlebnis auf der Eisenbahn mit Interesse verfolgt. Bedenkt man außerdem, daß die nachgelösten Fahrkarten nach ihrer Durchkreuzung immer noch als verstempelte verrechenbar sind, dann wird man ohne Nachteil von der Verpflichtung der Vornahme in Gegenwart des Reisenden absehen können.

Das Nachlöseverfahren ist mithin so zu gestalten, daß die Nachlösungen der Kontrolle der vorgesetzten Stelle möglichst ohne Ausnahme unterworfen sind, und daß künftighin kein Zweifel des Reisenden über die ordnungsmäßige Abführung des nachgezahlten Betrages entstehen kann. Die zweite Forderung findet ihre Erledigung in der Erteilung einer Quittung an den Reisenden, die nicht erst auf Verlangen, sondern unaufgefordert auszustellen ist. Für diesen Zweck wird das folgende Muster vorgeschlagen, welches in Blockform herzustellen ist:

Deutsche Reichsbahn. Nr. 00

(Stamm zur) Quittung

—— ℳ —— ₰

für nachgelöste Fahrkarten erhalten zu haben, bescheinigt

Bf. .... den / 19

(Unterschrift) ....

Die Quittungen sind im Pauseverfahren auszufüllen. Mit den Stämmen sind die nachzulösenden Fahrkarten zu vereinigen. Handelt es sich um mehrere Nachlösungen zusammengehöriger Personen, genügt die Ausfertigung nur einer Quittung. Es soll also durch diese nicht die Entwertung der Fahrkarten ersetzt werden. Infolge der fortlaufenden Numerierung ist es unangängig, Quittungen ohne die gleichzeitige Entwertung der zugehörigen Fahrkarten zu verausgaben. Beim Verkauf einer alleinigen Nachlösekarte entfällt die Ausstellung besonderer Quittung, da der Reisende den Abschnitt der Karte als Bescheinigung erhält.

Die Bestimmungen über die Ausfertigung der Nachlösezettel sollen im allgemeinen bestehen bleiben. Es ist sogar darauf hinzuwirken, daß von der Einrichtung in ausgiebigstem Maße Gebrauch gemacht wird, um möglichst alle Nachlösefälle zu erfassen. Außerdem bietet die Blauschrift dem Aufsichtsbeamten eine wichtige Unterlage für die Beurteilung des Falles. Die Ausfertigung des Nachlösezettels durch den Aufsichtsbeamten ist hingegen überflüssig, wenn die Nachlösung am Schalter in seiner Gegenwart geschieht. Dies gilt auch für den Zugführer, der auf der Station die Aufsicht führt. Unentbehrlich ist die nachträgliche Ausfertigung durch das Zugbegleitpersonal, welches den Reisenden dem Aufsichtsbeamten ohne den Nachlösezettel hat übergeben müssen, weil sie für spätere Rückfragen möglicherweise erforderlich ist. Das bisherige Muster wird zur Erzielung besserer Übersichtlichkeit durch folgendes zu ersetzen sein:

Deutsche Reichsbahn.	Am / Nr. 00
1. Nachlösung in:	....
2. Benutzter Zug Nr.:	....
ohne gültige Fahrkarte:	von .... bis ....
3. Geschah Meldung unaufgefordert? (Ja, nein):	....
4. Der Reisende besaß folgende Fahrkarten:	Klasse .... Nr. ..... von .... bis ....
5. Wenn 20 Mark entrichtet:	Nachlösekarte Nr. .....
(Unterschrift) Name:	....
Dienststellung:	....
Stationsort:	....
An (die vorgesetzte Stelle)	

Bei Zeitmangel kann das Zugbegleitpersonal die Ausfüllung des Punktes 4 und die Unterschrift zunächst weglassen. Letztere ist jedoch späterhin auf der Bleischrift nachzuholen. Die Ergänzung des Punktes 4 liegt diesfalls dem Aufsichtsbeamten ob.

Die fortlaufenden Nummern des Nachlösezettels, etwa von 1 bis 1000, bezwecken die Möglichkeit rascherer Auffindung der zusammengehörigen Blei- und Blauschriften. Die tägliche Einsendung der letzteren entfällt. Die Dienststellen senden nach Monatsschluß die Blauschriften, die Stämme der Quittungen, die nachgelösten und abgenommenen Fahrkarten sowie Ausweise für Nachlösung usw., nach ihrer Zeitfolge geordnet oder in Ermangelung einer Blauschrift auf einen besonderen Bogen geklebt, an die prüfende Stelle, die unter Hinzuziehung der angesammelten und stationsweise liegenden Bleischriften die nachgelösten Fahrkarten mit den Stämmen der Quittungen zu vergleichen in der Lage ist. Die Nachprüfung kann sich auf Stichproben beschränken.

Das Publikum wird sich bald mit der Einrichtung der Quittungsausstellung im Nachlöseverfahren vertraut gemacht haben, zumal wenn dem Aufsichtsbeamten zur Pflicht gemacht wird, dem Reisenden in allen Fällen, auch dann, wenn er von der Inempfangnahme einer Quittung abzusehen erklärt, diese auszuhändigen. Die Ausfertigung des Musters erfordert kaum mehr Zeit, als die in Gegenwart des Reisenden vorzunehmende Entwertung der nachgelösten Karten. Es wird auch künftighin ohne Mühe die Anzahl der monatlichen Nachlösungen sich feststellen lassen und danach erwogen werden können, wieviel besondere Arbeit und Zeit sie in Anspruch nehmen, und ob nicht schon aus diesem Grunde die Anregung der Beachtung wert ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verkehrsschwierigkeiten in Hamburg.** Auf eine Anfrage des Reichstagsabgeordneten Gutknecht hat der Reichsverkehrsminister folgende Antwort erteilt: „Die Schwierigkeiten, die sich in letzter Zeit bei Abwickelung des Eisenbahngüterverkehrs in Hamburg ergeben haben, sind der Reichseisenbahn bekannt. Sie ist seit Beginn der Störungen mit allen Mitteln bemüht, sie zu beseitigen. Daß dies nicht im vollen Umfange gelungen ist und auch in nächster Zeit schwerlich gelingen wird, ist in folgendem begründet:

Durch das fast völlige Versagen der Elbe ist der Eisenbahnverkehr im Freihafen seit Monaten über den Stand des Friedensverkehrs hinaus gewachsen; denn fast die gesamte Wasserfracht drängt auf den Eisenbahnweg. Die Einfuhr von Übersee — besonders an Getreide und Futtermitteln — ist sehr lebhaft, die Ausfuhr infolge der Entwertung der Mark gewaltig. Der Eisen-

hnverkehr im Freihafen wird dadurch sehr erschwert, daß die iter jetzt einer eingehenden Zollbehandlung und einer besonren Ausfuhrkontrolle unterworfen sind. Außerdem ist die ahl der sogenannten Reservewagen — das sind Wagen, deren ntladestelle im Augenblick ihres Eintreffens in Hamburg noch cht bekannt ist — auf durchschnittlich 950 täglich — gegen 0 früher — gestiegen. Diese Reservewagen hindern den Beieb auf den Rangier- und Kaibahnhöfen Hamburgs außerdentlich. Die Steigerung der Zahl der Reservewagen ist darin gründet, daß es jetzt viel mehr Schiffahrtsgesellschaften als im rieden gibt, und daß deren Fahrpläne noch unregelmäßig sind. Venn sich unter diesen Verhältnissen auch die Zahl der Reservegen nicht leicht herabdrücken läßt, so müßte doch eine erhebche Erhöhung des jetzt außerordentlich niedrigen Standgeldes r diese Wagen dahin wirken, daß nicht aus spekulativen oder nlichen Gründen die Wagen über die unbedingt nötige Zeit inaus unentladen stehen bleiben. Die Erhöhung der Standlder ist Sache Hamburgs. Trotz aller Einwirkungen der Eisenahnverwaltung ist in dieser Hinsicht indes leider ein Erfolg och nicht zu verzeichnen. Der achtstündige Arbeitstag im afenbetrieb und im Transportgewerbe — es wird nur in einer chicht gearbeitet — macht sich für die Bedienung des Eisenahnverkehrs sehr ungünstig bemerkbar. Die Ent- und Belang der Wagen und die Abfuhr der Güter von den Ladestraßen nd Schuppen wird außerordentlich verlangsamt.

Die Stockungen im Ortsverkehr beruhen zum Teil auf den orgenannten Gründen, da große Mengen Ausfuhrguts auch nach en Ortsbahnhöfen Hamburgs geschickt werden. Der Wagendungsverkehr der Bahnhöfe Groß-Hamburgs im Jahre 1921 hat en Verkehr von 1913 im August um 26,9 %, im September um 3,4 % übertroffen. Die Be- und Entladung der Wagen ist nter den Wirkungen des Achtstundentages hier ebenfalls eine ngsame, so daß der Wagenumlauf stark verzögert, der Wagenangel verschärft und die Leistungsfähigkeit der Bahnhofslagen herabgedrückt wird.

Als im September die Überfüllung der Bahnhöfe Hamburgs einat, mußte die Eisenbahnverwaltung zuletzt die Annahme weirer Sendungen nach Hamburg sperren, weil sonst nach und ach sämtliche Zufuhrstrecken nach Hamburg mit Frachten vollestopft worden wären.

Die Schwierigkeiten wurden verstärkt durch die für den Eisenahnbetrieb außerordentlich ungünstige Witterung des Herbstes nd Frühwinters (lange und starke Frostperioden, Nebel und Rauhreif). Zeitweise standen bis 120 Züge mit Frachten in nd vor Hamburg fest. Die Annahmesperren mußten unter dem wange der Verhältnisse wiederholt werden, um den Eisenbahnetrieb nach und von Hamburg flüssig zu halten. Soweit es gend möglich war, wurden die lebenswichtigsten Güter, insesondere Lebensmittel und Kohle, von den Sperren freigelassen.

Wegen Erweiterung der Eisenbahnanlagen in Hamburg und essen Umgebung auf Grund umfassender Pläne schweben schon eit der Zeit vor dem Kriege Verhandlungen mit Hamburg, die isher jedoch nur zu einem teilweisen Ergebnis geführt haben. inzelne Bauten sind fertiggestellt, weitere werden in Angriff enommen.“

— **Wagengestellung und Zementindustrie.** Eine Anfrage des eichstagsabgeordneten Dr. Quaatz über die ungenügende Vagengestellung für Zementtransporte hat der Reichsverkehrsinister unterm 31. Dezember 1921 beantwortet und dabei u. a. olgendes ausgeführt: „Bei den außerordentlich hohen Anforerungen, die immer noch an den Wagenpark der Reichsbahn estellt werden, reichen die täglich vorhandenen Wagenbestände ur Deckung des starken Bedarfs für die lebenswichtigsten Güter uch jetzt bei weitem noch nicht aus, so daß sich größere Vagenausfälle auch bei diesen Gütern nicht immer vermeiden assen.

Ich verkenne keineswegs die Bedeutung einer ausreichenden Gestellung von Güterwagen für die Zementindustrie, insbesonere für das Beckumer Gebiet. Ich habe deshalb auch ständig nein besonderes Augenmerk auf die Wagenversorgung dieses Gebiets gerichtet und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin sowie ie Eisenbahndirektion in Hannover wiederholt angewiesen, alles nögliche zu tun, um die Wagengestellung zu bessern. Wenn ies bisher nicht in dem gewünschten Maße gelungen ist, so ist las auf die hinreichend bekannten schwierigen Verhältnisse zuückzuführen, mit denen die Reichsbahn immer noch zu ämpfen hat.

Der Wagenpark der Reichseisenbahnverwaltung, der in den Rechnungsjahren 1918 bis 1920 um 135 138 Wagen vermehrt worlen ist und in den Rechnungsjahren 1921 und 1922 um weitere eträchtliche Wagenmengen vermehrt wird, ist genügend groß, m unter normalen Verhältnissen selbst einen gesteigerten Güterverkehr zu bewältigen.

Alljährlich im Herbste pflegt sich jedoch die Lage so zu getalten, daß es für einige Zeit unmöglich ist, den Bedarf an Vagen stets voll zu decken. Bei einer wirtschaftlichen Beriebsführung der Eisenbahn ist es natürlich ausgeschlossen, einen Wagenpark vorzuhalten, der imstande wäre, jeden Spitzenverkehr glatt zu bewältigen. In diesem Jahre ist die Lage besonders ungünstig. Die Wasserstraßen, die sonst einen erheblichen Teil des Massengüterverkehrs bewältigen, haben infolge der Sommertrockenheit vollständig versagt. Der Bedarf der gesamten Industrie und des Handels an Wagen aller Art ist außergewöhnlich hoch, da der niedrige Stand unserer Mark sehr erhebliche Lieferungen nach dem Ausland begünstigt, haben die Wagen einen sehr weiten Weg zurückzulegen. Dazu kommt, daß der scharfe Frost, Nebel und Rauhreif den Betrieb außerordentlich erschweren. Seit Wochen hat die Eisenbahnverwaltung mit großen Stockungen zu kämpfen, die den Wagenumlauf höchst ungünstig beeinflussen.

Die Eisenbahnverwaltung ist dauernd bemüht, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln den Wagenumlauf zu beschleunigen, und läßt nichts unversucht, was zur Besserung der Wagengestellungsverhältnisse beitragen kann. Sie wird hierin nicht immer in der erforderlichen Weise von den Verkehrtreibenden unterstützt. Dies gilt vor allem von der Innehaltung der Be- und Entladefristen. Gerade gegen die Forderung schnellster Ent- und Beladung wird seitens der Verkehrtreibenden sehr häufig verstoßen. Die Durchführung des Achtstundentages bei den Verkehrtreibenden führt sehr häufig zur Überschreitung der Be- und Entladefrist. Durch Arbeiten in zwei Schichten muß erreicht werden, daß die angeladenen oder teilweise ausgeladenen Wagen nicht bis zum nächsten Tage stehen bleiben. Die Verkehrtreibenden und ihre Vertretungen müssen selbst einsehen, daß es volkswirtschaftlich nicht richtig ist, wenn sie lieber das Standgeld entrichten, als durch Mehreinstellung von Arbeitern und Gespannen eine schnellere Be- und Entladung der Wagen herbeiführen.

Bei den hohen Wagenforderungen für die lebenswichtigsten Güter konnte in den letzten Wochen eine hinreichende Wagengestellung für Zement nicht ermöglicht werden.

Die Wagengestellung für die Beckumer Zementindustrie betrug im November 43 % der Anforderung gegenüber 26 % im Monat Oktober. Es ist mithin eine wesentliche Besserung festzustellen; sie kommt auch in dem Rückgang der Anforderungen (Bedarf Ende Oktober = 457, Ende November = 320 Wagen) zum Ausdruck und ist auf die stärkere Verwendung von offenen für gedeckte Wagen, auf den zeitweise etwas besseren Zulauf an leeren gedeckten Wagen sowie auf die Zunahme in der Benutzung von Privatwagen für die Zementbeförderung zurückzuführen.

Um die Wagengestellung für Zement zu bessern, hat das Eisenbahn-Zentralamt bereits vor Monaten trotz der Schwierigkeiten in der Wagengestellung für die großen Kohlenbezirke die Ersatzgestellung offener Wagen an Stelle gedeckter Wagen für Zement außerhalb der Teildeckungsziffer allgemein zugelassen.

Die von den Beckumer Zementwerken als Ersatz für fehlende gedeckte Wagen gewünschten offenen Wagen sind restlos gestellt worden. Auch etwaigen Mehranforderungen an offenen Wagen hätte voll nachgekommen werden können. Die Gründe, weshalb die Ersatzgestellung von den Zementwerken nicht noch mehr ausgenutzt wird, sind wohl darin zu suchen, daß es bei einigen Werken an den nötigen Arbeitskräften und Wagendecken gefehlt hat. Beide wären wohl zu beschaffen gewesen.

Nach dem Wagengestellungsnachweis für Oktober und November steht der Bezirk Hannover im Verhältnis zu allen anderen Bezirken im gesamten Reichsbahngebiet mit am günstigsten da. Eine bessere Unterstützung der Beckumer Zementindustrie mit gedeckten Wagen durch stärkere Heranziehung der westlichen Bezirke zur Abgabe an Bezirk Hannover war nicht möglich.

Um die Wagennot im Beckumer Revier zu lindern, ist dem Rheinisch-Westfälischen Zementverband in Bochum vor Monaten ausnahmsweise — trotz der damit verbundenen Betriebserschwernisse — die Verwendung von 50 Privatwagen zur Zementbeförderung in beliebigen Verkehrsbeziehungen innerhalb der Bezirke Hannover, Essen, Köln und Elberfeld gestattet worden.

Gegenüber den Klagen des Rheinisch-Westfälischen Zementverbandes über Notlagen in der Bauindustrie wegen Zementmangels, hervorgerufen durch die Nichtgestellung von Wagen, erscheint es bemerkenswert, daß in der Zeit vom 28. Oktober bis 29. November 364 Zementladungen nach dem Auslande (Holland, Belgien, Seeausfuhr usw.) abgegangen sind. Danach scheinen die Notstände im Absatzgebiet des Rheinisch-Westfälischen Zementverbandes wohl kaum so groß gewesen zu sein, wie sie in den fortgesetzten Beschwerden und Eingaben geschildert werden; Sonderinteressen der Abnehmer (Tariferhöhung und Zementpreiserhöhung) werden mitgesprochen haben. Die Abnehmer drängen den Zementverband wegen Erfüllung der Aufträge, der wiederum bei der Eisenbahn und in der Öffentlichkeit schon um deswillen Vorstellungen erheben muß, weil er sich von dem Vorwurf, daß er den Zement zur Erzielung höherer Preise zurückhalte, befreien will. Mit welchen Mitteln die Abnehmer, insbesondere die Baumaterialiengroßhändler und Spediteure arbeiten, um sich Zement — jedenfalls noch vor der weiteren Tarif- und Zementpreiserhöhung —

zu beschaffen, geht daraus hervor, daß in einer ganzen Reihe von Fällen bedeckte Wagen leer auf Frachtbrief mit der Inhaltsbezeichnung „Chamottmehl", „Gips" oder „alte Säcke" an bestimmte Zementwerke abgefertigt worden sind, die die Wagen wieder mit Zement an die Zusender zurückbeladen sollen. Allein von Dortmund-Hafen sind am 23. November sechs bedeckte Wagen leer auf Frachtbrief als Ladungen an Zementwerke gesandt. Verschiedentlich enthalten die Wagen auch wertlose Dinge, wie altes Papier und Sacklumpen. Die Eisenbahndirektion Hannover hat gegen diese mißbräuchliche Wagenbenutzung sofort scharfe Maßnahmen ergriffen. In den letzten Tagen sind weitere 25 Fälle dieser Art gemeldet worden. Die Eisenbahndirektion Hannover hat außerdem Anordnung getroffen, daß den Zementfabriken aus der Zusendung leerer Wagen keine Vorteile in der Wagenversorgung erwachsen, da ein solcher volkswirtschaftlich unerwünschter Verkehr zwischen Empfänger und Absender nur im gegenseitigen Einverständnis möglich ist.

Wenn dem Rheinisch-Westfälischen Zementverband in Bochum an einer wirtschaftlichen Verteilung des Zements nach der Dringlichkeit gelegen ist, müßte er diesem unlauteren Wagenverkehr, der ihm nicht unbekannt sein kann, ein Ende gemacht haben.

Ebenso wie von der Eisenbahn verlangt wird, daß sie ihre Wagen vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte nach der Dringlichkeit der Güter verteilt, müßte auch der Rheinisch-Westfälische Zementverband Sorgen tragen, daß bei Versandschwierigkeiten die Zementaufträge nicht nach der Reihenfolge, sondern lediglich nach der Wichtigkeit und Dringlichkeit des Bauvorhabens vergeben und erledigt werden. Auf diese Weise dürfte es dem Zementverband bei einer Gestellung von täglich 150 bis 200 Wagen im Beckumer Revier möglich sein, Notlagen zu mildern und in wirklich dringenden Fällen helfend einzugreifen.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Nach beendetem Streik wurde am Anfang der ersten Januarwoche mit der Abfuhr der aufgestellten Wagen und Züge begonnen. In dem Maße, in dem der Betrieb sich allmählich wieder flüssiger gestaltete, wurde die Zurückhaltung von Wagen aus den anderen Gebieten nach dem Ruhrgebiete gemildert, und die Annahmebeschränkung von Gütern wurde dementsprechend aufgehoben. Frost und Schneefall erschwerten im Laufe der Woche nochmals den Betrieb, namentlich im Verkehr mit dem Bezirk Hannover. Außergewöhnlich zahlreiche Erkrankungen des Betriebspersonals an Grippe stellten die betriebsführenden Stellen vor sehr schwierige Aufgaben. Trotz dieser Schwierigkeiten gelang es, die Betriebslage zu bessern und den Zulauf leerer Wagen zu steigern, so daß im Laufe dieser Woche gute Gestellungszahlen erwartet werden können. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 22 446 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 17 838 Wagen (Höchstgestellung am 7. Januar 22 457). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 438 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen beliefen sich am 7. Januar auf 1 104 577 t (1 091 665 t). Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen stellten sich auf 15 465 t (15 285 t), der Brennstoffumschlag in den Zechenhäfen der Kanäle auf 15 006 t (14 858 t).

— **Zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen** schreibt der „Schwäb. Merkur": In der Öffentlichkeit ist in letzter Zeit wiederholt über die schlechte Beleuchtung der Eisenbahnwagen geklagt worden. Vor dem Kriege wurden die Personenwagen durch ein Gemisch von verdichtetem Ölgas und Azetylengas beleuchtet, das in bahneigenen Gaswerken hergestellt wurde und vermöge seines hohen Heizwerts ein schönes, gleichmäßiges Licht ergab. Während des Krieges mußte man wegen Mangels an Rohöl unter Überwindung verschiedener technischer Schwierigkeiten zur Verwendung des bis dahin für Eisenbahnzwecke als ungeeignet betrachteten Steinkohlengases übergehen, das von einigen städtischen Gaswerken des Landes bezogen und bis heute beibehalten werden mußte. Auch mußten z. B. zur Einschränkung des Gasverbrauchs seinerzeit ein Teil der Lampen in den Wagen außer Betrieb gesetzt, ein anderer Teil, z. B. die Lampen in den Abteilen 1. und 2. Klasse, auf geringeren Gasverbrauch umgestellt und beinahe sämtliche im Betrieb befindliche Lampen auf das neuerdings verwendete kohlenstoffarme Wassergas eingestellt werden. Die bisher geltenden Bestimmungen über die Einschränkung des Gasverbrauchs sind nunmehr aufgehoben worden; es sollen wieder sämtliche Lampen in den Wagenabteilen während der Besetzung durch Reisende brennen. Die erforderlichen Maßnahmen für die Inbetriebnahme der ausgeschalteten Lampen sind von der Eisenbahnverwaltung sofort eingeleitet worden.

— **Die geplante Eisenbahnlinie Bochum-Lünen** (im Gebiete des Dortmund-Ems-Kanals) ist, wie wir dem „Verkehr" entnehmen, von dem Arbeitsausschuß und Vertretern des Siedlungsverbandes befahren worden. Eine neue Besichtigung des Bahngeländes hatte den Zweck, die notwendigen Unterlagen für den neuen Sonderentwurf nochmals zu prüfen. Die Eisenbahn Bochum-Lünen ist 30,7 km lang und durchläuft ein Gebiet, das von 400 000 Seelen bewohnt wird und zum Teil noch Neuland ist. Hier hat sich eine Anzahl industrieller Unternehmungen angesiedelt, die auf den günstigen Anschluß dieser neuen Eisenbahn warten, wie die Bergwerks-A.-G. „Lothringen" in Gerthe mit ihren ausgedehnten chemischen Betrieben. In dem Gebiete befinden sich noch unverritzte Kohlenfelder, die zum Teil erst nach dem Bau der Bahnlinie Bochum-Lünen abgebaut werden können; so „Die Lippe" der Firma Aug. Thyssen-Mülheim und „Viktoria", Fortsetzung der Harpener Bergbau-A.-G. bei Lünen, sowie die Grubenfelder der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. bei Mengede und Holthausen. Für die Verkehrsentwickelung auf dem Dortmund-Ems-Kanal und auf dem Lippe-Seitenkanal dürfte der Bau der Bahnlinie Bochum-Gerthe-Kastrop-Mengede-Brambauer-Lünen (Süd) von großer Bedeutung sein. Sie verbindet vor allem die alte Bergisch-Märkische Eisenbahn und auch die sog. Rheinische Eisenbahn mit der Köln-Mindener Eisenbahn und rückt die beiden erstgenannten Strecken den westdeutschen Kanälen wesentlich näher.

— **Bewilligte Darlehen für ostpreußische Kleinbahnen.** Der Kleinbahndarlehen-Hauptausschuß in Berlin hat sich in letzter Zeit mit verschiedenen Einsprüchen ostpreußischer Kleinbahngesellschaften wegen Darlehnsbewilligung beschäftigt. Nach den hierbei getroffenen Entscheidungen ist, wie die P. P. N. hören, die Bewilligung folgender Darlehnsbeträge an ostpreußische Kleinbahngesellschaften ausgesprochen: Der Insterburger Kleinbahn-A.-G. in Insterburg 5 580 000 ℳ, der Rastenburger Kleinbahngesellschaft in Rastenburg, Geschäftsstelle Insterburg, für die Rastenburg-Sensburg-Lötzener Kleinbahn 2 252 000 ℳ, der Wehlau-Friedländer Kleinbahn A.-G. in Königsberg für die Wehlau-Friedländer Kreisbahn 1 899 400 ℳ, der Oletzkoer Kleinbahn A.-G. in Marggrabowa (Geschäftsstelle Insterburg) 1 032 300 ℳ, der Fischhauser Kleinbahn A.-G. in Königsberg für die Kleinbahnen von Delgienen (Marienhof) nach Fischhausen 781 200 ℳ, der Königsberger Kleinbahn A.-G. in Königsberg für ihre Kleinbahnen 595 000 ℳ, der Lyker Kleinbahn A.-G. in Lyk (Geschäftsstelle Insterburg) für die Kleinbahn von Lyk über Kl. Laskane nach Tharowon mit Abzweigung nach Sswadden 268 000 ℳ, der Ortelsburger Kleinbahn A.-G. in Insterburg für die Kleinbahn von Puppen nach Friedrichshof 227 700 ℳ. In der Umlegung dieser Beträge ist das Reich zu einem Fünftel, der preußische Staat zu zwei Fünfteln und die Provinz Ostpreußen ebenfalls zu zwei Fünfteln nach den festgelegten Grundsätzen vorgesehen. Mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse der Provinz Ostpreußen ist zugelassen, daß die Provinzialverwaltung von dem auf sie entfallenden Anteil von zwei Fünfteln die Hälfte von den beteiligten Kreisen wieder einzieht.

— **Fachwissenschaftliche Vorlesungen an der Verwaltungsakademie Berlin.** Geh. Baurat Ministerialrat Heinrich beginnt seine Vorlesungen über die Einführung in die Eisenbahnbetriebswissenschaft am 16. Januar, abends 6 Uhr, im Hörsaal 100 der Berliner Universität. Geh. Regierungsrat Ministerialrat Dr. Sarter liest über die Entstaatlichung der Eisenbahnen und die Stellung der Verwaltung hierzu am 25. Januar und am 1. Februar 1922, nachmittags 4½—6 Uhr, im Hörsaal 4 der Berliner Universität, Dorotheenstraße 6. Bei der Bedeutung dieser Frage für unser gesamtes Wirtschaftsleben wird diese Vorlesung öffentlich gehalten werden. Eintrittskarten sind im Sekretariat der Akademie, Charlottenstraße 50/51, erhältlich.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In der am 6. Dezember 1921 stattgehabten Hauptversammlung wurde über die beiden eingegangenen Bearbeitungen der Beuth-Aufgabe „Entwurf zu Anlagen zur wirtschaftlichen Verwertung des Eisenschrotts" berichtet. Beide Bewerber — Regierungsbauführer Wilhelm Kunze, Hannover, und Regierungsbauführer Adolf Runkel, Mannheim — erhielten die Beuth-Medaille, ersterer außerdem den Staatspreis von 3000 ℳ.

Nach Vornahme der Wahlen zum Vorstand und zu den Ausschüssen hielt Oberregierungsrat Dr.-Ing. Schuster einen Vortrag über „Physikalische und mechanische Vorgänge beim fliegenden Flugzeug".

Österreich.

— **Einführung der Eisenbahnverkehrsordnung im Burgenland.** Die Bundesregierung hat verordnet, daß mit 15. Januar d. J. auf den burgenländischen Eisenbahnen das ungarische Eisenbahnbetriebsreglement samt allen Nachträgen und vorübergehen-

en Änderungen außer Kraft gesetzt und die Eisenbahnverkehrs-
rdnung samt allen von der Aufsichtsbehörde verfügten, in den
brigen österreichischen Bundesländern in Geltung stehenden
orübergehenden Änderungen eingeführt wird.

— **Der Beginn der ungarisch-österreichischen Verhandlungen.** Die ungarische Abordnung ist am 12. Januar in Wien einge-troffen. Bei der Eröffnung der Vollsitzung hielt Bundes-kanzler Schober eine Begrüßungsansprache. Er gab seiner Freude darüber Ausdruck, die ungarischen Vertreter hier be-grüßen zu können, und schlug im Einvernehmen mit dem unga-rischen Ministerpräsidenten zur raschen Erledigung des Be-ratungsstoffes die sofortige Bildung von drei Fachausschüssen vor. Der erste Ausschuß hat finanzielle Fragen, der zweite Eisenbahn- und allgemeine Verkehrsfragen sowie Fragen des Grenzverkehrs zu verhandeln, der dritte ist für die Regelung der handelspolitischen Beziehungen bestimmt. Jeder hat seinen Verhandlungsplan selbständig aufzustellen, gleichzeitig haben sie die Verbindung untereinander aufrecht-zuerhalten.

Ministerpräsident Graf Bethlen dankte für die Begrüßung und erklärte sich mit den Vorschlägen des Bundeskanzlers ein-verstanden. Er gab der Erwartung Ausdruck, daß die Verhand-lungen ein gutes Ergebnis haben würden, und versicherte die Österreicher des guten Willens der ungarischen Abordnung, ein freundnachbarliches Verhältnis schaffen zu helfen. Unmittel-bar nach den Begrüßungsansprachen fand die Bildung der Aus-schüsse statt, welche sodann sogleich ihre fachtechnischen Be-ratungen aufnahmen.

— **Die Ersparungskommission zur Neuordnung der Bundesbahn-verwaltung.** Die Ersparungskommission hat in planmäßiger Ver-folgung ihrer auf die Gesundung des Bundeshaushaltes abzielen-den Bestrebungen auf Grund der Beschlüsse der Vollsitzungen vom 14. und 22. Dezember 1921 der Bundesregierung einen um-fassenden Plan für eine grundlegende Neuordnung der gesamten Bundesverwaltung übermittelt. Zunächst sollen durch den dem Plane angeschlossenen Gesetzentwurf über die Einrichtung der Bundesverwaltung die notwendigen Grundlagen für die Neuord-nung der Bundesverwaltung in organisatorischer Hinsicht ge-schaffen werden. Zu diesem Zwecke mußte darin vor allem die Frage der Verwaltung der Bundesbetriebe geklärt werden, deren ungünstige wirtschaftliche Ergebnisse nach Auffassung der Er-sparungskommission ihre Grundursache in dem Umstand haben, daß die Betriebe gegenwärtig in engster Verbindung mit der Hoheitsverwaltung, das ist mit der eigentlichen amtlichen Tätig-keit der Bundesbehörden, geführt werden. Von der Überzeugung ausgehend, daß zur wirtschaftlichen Gesundung der Betriebe ihre Führung nach kaufmännischen Grundsätzen unerläßlich ist, eine solche Führung aber bei Bestehenbleiben irgendeiner organischen Verbindung mit dem hoheitlichen Verwaltungsapparat niemals erreicht werden kann, ist der Gesetzentwurf auf dem Gedanken der vollständigen Trennung der Verwaltung der Be-triebe von der Hoheitsverwaltung aufgebaut. Hier-bei ist jedoch nicht daran gedacht, die Betriebe aus der eigenen Verwaltung durch den Bund gänzlich herauszunehmen und sie zu selbständigen Wirtschaftssubjekten nach den durch bereits be-stehende allgemeine Gesetze geregelten Organisationsformen um-zuwandeln. Der Gesetzentwurf strebt vielmehr an, unter Auf-rechterhaltung des Grundsatzes der Führung der Betriebe durch den Bund selbst ihre Verwaltung derart einzurichten, daß sie doch von der Hoheitsverwaltung vollständig losgelöst erscheint. Auf diese Weise sollen einerseits alle Vorteile, die von einer Umwandlung der Betriebe zu selbständigen Wirtschaftssubjekten zu erhoffen wären, erreicht werden, anderseits aber doch auch jene Nachteile und Gefahren vermieden werden, die damit ver-bunden sein würden, daß der Bund bei einer solchen Umwand-lung der Betriebe die Möglichkeit der unmittelbaren Verfügung über sie mehr als notwendig aus der Hand verlöre.

Der im Gegensatz enthaltene Vorschlag läuft darauf hinaus, daß im Rahmen der allgemeinen Verwaltung des Bundes die Verwaltung der Betriebe ganz abgesondert von der Hoheits-verwaltung eingerichtet und einem den Bundesministern gleich-gestellten, ebenfalls vom Nationalrat gewählten und ihm auch verantwortlichen Generalkommissär der Bundesbetriebe unterstellt werden soll. Als solches Organ ist eine auf dem Gebiete des allgemeinen praktischen Wirtschaftslebens vollbewährte Kraft gedacht. Durch besondere Bestimmungen trachtet der Gesetz-entwurf die Tätigkeit dieses Organs unbeschadet seiner Zu-gehörigkeit zur Bundesregierung von allen außerhalb seines eigentlichen Wirkungskreises liegenden politischen Verantwort-lichkeiten möglichst zu entlasten. Aufgabe des Generalkommissärs soll jedoch lediglich die oberste Leitung der Betriebe des Bun-des vom wirtschaftlichen und kaufmännischen Gesichtspunkte ganz im großen, das heißt die Wahrnehmung und Vertretung der allgemeinen wirtschaftlichen Interessen und Ziele der Bundes-betriebe im Schoße der Bundesregierung und im Nationalrat sein, während der Schwerpunkt der fachmännischen Führung in die einzelnen Betriebe selbst verlegt wird. Zu diesem Zwecke führt der Gesetzentwurf für die einzelnen Betriebe unter möglichster Anlehnung an die bewährte Einrichtung sonstiger im freien Wirtschaftsleben tätiger Unternehmungen eine besondere Orga-nisationsform ein, durch die ihnen, wenn auch ohne Verleihung einer eigenen Rechtspersönlichkeit, doch eine sehr weitgehende wirtschaftliche Bewegungsfreiheit, namentlich auch in finan-zieller Beziehung, eingeräumt wird; danach soll jeder Betrieb unter einer eigenen Firma handelsgerichtlich protokolliert wer-den, unter dieser Firma klagen und verklagt werden können, von einem eigenen, mit allen nötigen Vollmachten versehenen Vor-stand (Generaldirektion oder Direktion) geleitet werden, die ihm gewidmeten Vermögenschaften abgesondert von dem sonstigen Bundesvermögen verwalten usw.

Demgemäß sollen aber insbesondere auch die Arbeiter und An-gestellten in den Betrieben den Angestellten ähnlicher Unter-nehmungen des freien Wirtschaftslebens gleichgestellt werden und entsprechend ihrer geänderten Stellung am Betriebserfolg (und zwar nicht nur am Betriebsüberschuß, sondern auch bereits an der Verminderung des gegenwärtigen Betriebsabganges) teils unmittelbar durch persönliche Anteile, teils mittelbar durch Zu-weisung an Wohlfahrtsfonds, die von den Vertretungen der Ar-beiter und Angestellten selbst zu verwalten sind, teilnehmen.

Was anderseits die Neuordnung der Hoheitsverwaltung des Bundes anbelangt, so soll der Gesetzentwurf zunächst die Grund-lage für die Neugliederung der Bundesministerien geben, die schon durch das Ausscheiden der Bundesbetriebe aus der Hoheits-verwaltung und durch die hiermit verbundenen wesentlichen Än-derungen im Wirkungsbereich der einzelnen Bundesministerien notwendig wird, aber auch aus anderen Gründen eine der drin-gendsten organisatorischen Maßnahmen zur Gesundung der Bundesbahnverwaltung darstellt.

Diese Neuordnung muß selbstverständlich von dem Bestreben geleitet sein, den Apparat der obersten Bundesverwaltung in eine möglichst geringe Anzahl von Ministerien zusammenzufassen. Allerdings erscheint es aber auch erforderlich, solchen Zweigen der Verwaltung, die zwar ohne weiteres unter einem großen ge-meinsamen Gesichtspunkte mit anderen Verwaltungszweigen ver-einigt werden können, jedoch immerhin eine getrennte fachliche Behandlung erheischen, doch ein gewisses Maß von Selbständig-keit im Verbande der betreffenden Ministerien einzuräumen. Diesem Gedanken sucht der Gesetzentwurf dadurch Rechnung zu tragen, daß er die Zulässigkeit der Einrichtung besonderer Ämter im Rahmen einzelner Bundesministerien als Teile der-selben vorsieht, wobei jedoch durch besondere gesetzliche Be-stimmungen dafür Vorsorge getroffen wird, daß auch diese Ministerien trotz des Bestandes derartiger Ämter eine vollstän-dige organische Einheit bilden und sich daher die Zusammen-fassung, namentlich infolge der gänzlichen Vereinigung des ge-samten Hilfsapparates, als eine wirkliche Ersparungsmaßnahme darstellt.

Als wesentliches Element für die Neuordnung des inneren Dienstbetriebes in den Bundesministerien wird vorgeschlagen, daß pflichtgemäß in jedem Bundesministerium einer der führen-den Beamten neben seinem sonstigen sachlichen Wirkungsbereich mit der Stellung eines Ministerialdirektors betraut werden soll; in dieser Eigenschaft soll er die Aufgabe haben, als Hilfsorgan des Bundesministers im ganzen Bundesministerium den inneren Dienst zu leiten und für einen einheitlichen und geregelten Geschäftsgang zu sorgen.

Eine weitere wichtige, gleichzeitig aber auch sehr wesentlich im Sinne der Ersparung von Arbeitskräften wirkende Neuord-nung verfolgt der Gesetzentwurf durch die grundsätzliche Ein-führung des Dezernentensystems in der Verwaltung, das ist der verhältnismäßigen Selbständigkeit des einzelnen amtlichen Or-gans innerhalb seines Wirkungskreises unter Tragung der vollen Verantwortlichkeit.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife.** Der Hauptausschuß des Nationalrates trat am 12. Januar unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Weiskirchner zu einer Sitzung zusammen, auf deren Tages-ordnung der Antrag der Regierung auf Erhöhung der Personen- und Gütertarife der österreichischen Bundeseisenbahnen sowie der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen stand.

Der Antrag der Regierung geht dahin, daß die Personentarife und Tarife für Reisegepäck mit Wirksamkeit vom 1. Februar um 300 %, also auf das Vierfache, die Beförderungspreise für Expreßgüter um 150 %, die Frachtsätze der allgemeinen Güter-tarifklasse, die Frachtsätze für Salz der Post VIII, 5 a, sowie für Koks um 150 % erhöht werden. Für Kohle der Post K 23 soll bei Wagenladungen der erhöhte Frachtsatz des Spezial-tarifes 3 berechnet werden.

Man erwartet aus diesen Erhöhungen einen Mehrertrag an Transporteinnahmen von 84,3 Milliarden, wovon 15,3 Milliarden

auf die Personen- und Gepäcktransporte, 69 Milliarden auf den Güterverkehr entfallen. Außerdem würde der Bund 25 Milliarden aus den Eisenbahnverkehrssteuern einnehmen.

Im einzelnen ist noch zu bemerken, daß die Zuschläge für die Benutzung der D-Züge 300 % betragen sollen, die Fahrpreise für die Benutzung von Luxuszügen sollen das Doppelte der für D-Züge erster Klasse festgesetzten Fahrpreise betragen. Die Fahrpreise der Streckenkarten, der ermäßigten Streckenkarten für Angestellte und Arbeiter und der Rückfahrscheine für Angestellte und Arbeiter sollen um 300 %, die Schüler-Monatskarten um 150 %, die Frachtsätze für nicht gebührenpflichtiges Handgepäck um 150 % erhöht werden.

Im Güterverkehre werden die Frachtsätze aller Ausnahmetarife um 150 % erhöht. Der Ausnahmetarif für Obst und Kohle wird aufgehoben. Ebenso werden die bestehenden Deklassifikationen für Fett, Zucker, Fleisch, Getreide, Mahlprodukte und Hülsenfrüchte und Bier sowie die Frachtermäßigungen für Knoblauch und Zwiebeln aufgehoben.

Der Regierungsantrag rief eine lebhafte Wechselrede hervor, in derem Verlaufe von sozialdemokratischer Seite namentlich gegen die Aufhebung der Deklassifikationen für lebenswichtige Artikel und gegen die unverhältnismäßige Erhöhung der Tarife für Kohle sowie auch gegen das Ausmaß der Erhöhung für Streckenkarten und Rückfahrscheine für Angestellte und Arbeiter entschieden Stellung genommen wurde. Im Laufe der Wechselrede erklärte Abgeordneter Dr. Seipel, daß eine Beschlußfassung über den Antrag der Regierung angesichts der ernsten Bedenken heute nicht möglich sei, da erst die Parteien darüber beraten müßten, weil bei Aenderung der von der Regierung aufgestellten Forderungen auch eine geänderte Berechnung des veranschlagten Ertrages erfolgen müßte.

Nach anderthalbstündiger Beratung wurde auf Antrag Seipel beschlossen, die Beschlußfassung über den Regierungsantrag in einer am 13. Januar stattfindenden Sitzung des Hauptausschusses vorzunehmen. In dieser Sitzung wird die Regierung über das Mindererträgnis, das sich aus den gewünschten Abstrichen ergibt, Aufklärungen geben.

Die Wiener Handelskammer verlautbart über die geplante Tariferhöhung folgende Mitteilung: „Der Verkehrsausschuß der Kammer hat sich mit den bevorstehenden Tariferhöhungen eingehend befaßt und ist zunächst zu der Erkenntnis gelangt, daß ein verläßliches Urteil über die Notwendigkeit so außerordentlicher Erhöhungen von der Kammer nicht abgegeben werden kann, solange der von der Kammer gestellten Forderung nach erschöpfender Einsicht in die Gebarung der Staatseisenbahnverwaltung nicht entsprochen wird. Der Umstand, daß die Tariferhöhungen offensichtlich auch auf Ursachen zurückgehen, die außerhalb des Bereiches der Betriebsführung im technischen Sinne des Wortes gelegen sind, zwingt die Kammer, an diesem Standpunkte unverrückbar festzuhalten. Die Kammer hat sich weiter unter grundsätzlicher Anerkennung von Tariferhöhungen in den durch unabweisliche Erfordernisse der Betriebsführung umschriebenen Ausmaße mit allem Nachdrucke gegen die ungeachtet wiederholter scharfer Einsprachen der Kammer neuerlich lineare Gestaltung der Tariferhöhungen ausgesprochen. Die Kammer hat nicht ermangelt, darauf hinzuweisen, daß Maßnahmen, wie es die beabsichtigten sind, mit dem Wesen einer zweckmäßigen Verkehrspolitik und insbesondere des Staatsbetriebes völlig unvereinbar sind.“

— Maßnahmen zur Erhöhung der Feuersicherheit auf Bahngrund. Im Hefte 1 des „Brandschutzes“ (deutschösterr. Zeitschrift für Feuerwehr- und Rettungswesen) veröffentlicht der „Verband der Werkstättenfeuerwehren der deutschösterr. Eisenbahnen“ in Linz einen Bericht über die im Laufe des Jahres 1921 entfaltete Tätigkeit. Wir entnehmen dem Berichte folgendes: Der in den ersten Tagen des Jahres 1920 in der Lokomotivwerkstätte in Floridsdorf stattgefundene Brand gab den Anlaß, die Brandschutzeinrichtungen der Bundesbahnen einer Überprüfung zu unterziehen und auszugestalten. Die Organisation des gesamten Feuerschutzwesens wurde einem mit den Eisenbahnverhältnissen bis ins einzelne wohlvertrauten Manne übertragen. In richtiger Erkenntnis, daß es vorteilhafter sei, die Methode des Anordnens durch die des freiwilligen Zusammenarbeitens der berufenen Kräfte zu ersetzen, diesen Einblick zu gewähren, welche Maßnahmen beabsichtigt sind, Anregungen von außen entgegenzunehmen u. a. m., wurden die bestehenden Fachorganisationen, d. s. die Werkstättenfeuerwehren, zu gemeinsamer Arbeit herangezogen. Bei den Besprechungen wurden zu allererst die Richtlinien des einzuschlagenden Weges festgelegt und die Lösung der Fragen des Feuerwach- und Inspektionsdienstes, der Wasserbeschaffung, der Alarmierung, des Ersatzes der größtenteils unzulänglichen Löschgeräte durch moderne und leistungsfähige, der Herstellung der Zufahrtstraßen, endlich der Ausbildung und Ausstattung der Feuerwehrmannschaft erörtert.

Folgende Maßnahmen wurden durchgeführt bzw. in Angriff genommen. Die einheitliche Regelung des Feuerwach- und Inspektionsdienstes und damit im Zusammenhange die Regelung der diesfälligen Bezüge. Hervorgehoben soll werden, daß der Inspektionsdienst den Feuerwehrkommandanten und ihren Chargen übertragen wurde. Einrichtung ganz moderner Feuermeldeanlagen in den Werkstätten Floridsdorf und Salzburg. Ergänzung der Wasserbeschaffungsanlagen in Linz, St. Pölten, Salzburg und Simmering. Verbesserung der Zufahrtstraßen innerhalb des Werkstättengebietes und Beleuchtung derselben in Floridsdorf, St. Pölten und Simmering. Sicherung bzw. Neuherstellung des Gerätehauses in Amstetten bzw. St. Pölten. Beseitigung feuerpolizeilich nicht entsprechender Anlagen und Ersatz dieser durch entsprechende in Floridsdorf und Salzburg, Ausgestaltung der Löschgeräte in Salzburg sowie Anschaffung moderner Löschgeräte, ferner mehrerer 1000 Meter Schläuche, einer größeren Anzahl von Einheitskuppelungen und Handfeuerlöschapparaten.

Diesem Berichte ist noch nachzutragen, daß inzwischen bereits vier Benzinmotorspritzen für die Bundesbahnwerkstättenfeuerwehren in Knittelfeld, Simmering, Floridsdorf und St. Pölten in Bestellung gegeben wurden, daß zahlreiche Vorträge und Fachversammlungen mit anschließenden Fachvorträgen in den verschiedensten Arbeiten abgehalten und mustergültige Einrichtungen den Wehren gezeigt wurden, endlich daß die bestausgebildete der österreichischen Bundesbahnfeuerwehren, jene in Linz, aus sich selbst heraus bereits die Ausbildung eines Rettungskorps in Angriff nahm.

— Berichterstattung über in Form von Kundmachungen erfolgende Tarifänderungen. Das Bundesministerium hat hinsichtlich der Verpflichtung der Bahnverwaltungen, neu einzuführende Tarife und Tarifnachträge der Aufsichtsbehörde vorzulegen, folgende Neuregelung getroffen:

1. Die Pflicht zur schriftlichen Berichterstattung besteht grundsätzlich auch dann, wenn Tarifmaßnahmen nicht in Form von Tarifen oder Tarifnachträgen, sondern mittels Kundmachungen durchgeführt werden sollen.

2. Bei besonderer Dringlichkeit kann jedoch sowohl für Tarife und Tarifnachträge, als auch für Tarifmaßnahmen, die im Kundmachungswege durchgeführt werden sollen, um die Genehmigung auch im kurzen Wege angesucht werden.

3. Außerdem kann ein vorheriges Ansuchen um die Genehmigung überhaupt unterbleiben, wenn es sich um im Kundmachungswege durchzuführende Tarifmaßnahmen handelt, die lediglich folgende Gegenstände betreffen: 1. Veröffentlichungen aller Art, die bloß nachrichtlichen Charakter haben, wie Änderungen von in den Tarifen abgedruckten Gesetzesstellen usw., 2. Berichtigungen aller Art, 3. die tarifarische Durchführung genehmigter Stationsnamensänderungen, 4. die Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Kundmachungen aller Art, sofern die Tarifmaßnahme nicht ausdrücklich nur für eine bestimmte Zeit genehmigt wurde, 5. die Einführung normal gebildeter durchgehender Fahrpreise und Frachtsätze, 6. die Einführung durchgehender Fahrpreise und Frachtsätze, die auf Grund aufsichtsbehördlich genehmigter Verbandsvereinbarungen erstellt wurden, 7. die Übernahme von Fahrpreisen und Frachtsätzen, die sich über andere Wege bilden, 8. die Einbeziehung weiterer Stationen in barêmemäßig gebildete Ausnahmetarife und Streichung von Stationen aus solchen bei Wegfall eines bezüglichen Bedürfnisses.

4. In den Fällen der Absätze (2) und (3) ist jedoch über die betreffenden Maßnahmen nachträglich schriftlich Bericht zu erstatten. Wenn es sich hierbei um im kurzen Wege genehmigte Tarife oder Tarifnachträge handelt oder um im Kundmachungswege durchgeführte Tarifmaßnahmen, die nicht nachträglich in einen Tarif aufgenommen werden sollen, so ist der bezügliche Bericht ehestens nach der im kurzen Wege erteilten Genehmigung bzw. erfolgten Kundmachung zu erstatten. Handelt es sich dagegen um im Kundmachungswege durchgeführte Tarifmaßnahmen, die nachträglich in einen Tarif aufgenommen werden, so ist der Bericht über diese Maßnahmen in den Bericht über den betreffenden Tarifnachtrag einzubeziehen, es sei denn, daß der betreffende Tarifnachtrag später als 6 Monate nach der Kundmachung der betreffenden Tarifmaßnahmen in Kraft tritt. Ist dies der Fall, dann ist auch über solche Tarifmaßnahmen, und zwar längstens innerhalb der genannten Frist, gesondert Bericht zu erstatten.

Das Bundesministerium behält sich vor, die im Absatz 3 enthaltene Liste der Gegenstände, für welche eine vorherige Genehmigung nicht gefordert wird, seinerzeit nach Maßgabe der mit den Bestimmungen des Absatzes (2) gemachten Erfahrungen zu erweitern. Bei Bahnen, die auch den Betrieb einer anderen Bahn führen, gelten alle vorstehend getroffenen Anordnungen auch hinsichtlich der für diese anderen Bahnen zu bewirkenden Vorlagen.

— **Elektrizitätswerk der Bundesbahnen in Mallnitz.** Kürz-h fand in Mallnitz und Obervellach eine Begehung und Be-htigung der bisher aufgeführten Bauten des Mallnitzer Kraft-rkes durch die Kärntner Vertretung und die Salzburger ndesregierung statt. An Bundeskanzler Schober, Finanz-nister Dr. Gürtler und Verkehrsminister Dr. Rodler wurden ahtungen gesendet, in denen die Vertreter der Kärntner und lzburger Landesregierungen mit Befriedigung feststellen, daß kurzer Zeit mit verhältnismäßig geringen Mitteln ein außer-entlicher Baufortschritt erreicht worden ist. Mit Rücksicht f den großen volkswirtschaftlichen Wert dieses Baues richten Vertreter der beiden Länder an die Bundesregierung das Er-hen, alle erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen, da-t der Ausbau dieses Werkes in kürzester Zeit durchgeführt rde.

— **Verbot der Mitnahme zollpflichtiger Gegenstände bei Eisen-hnreisen nach Südslawien.** Wie uns die Betriebsdirektion r Südbahn mitteilt, ist es den die D-Züge nach Südslawien nutzenden Reisenden strengstens untersagt, zollpflichtige egenstände enthaltendes Reisegepäck in die Eisenbahnwagen tzunehmen.

— **Verkehrsnachrichten.** Die deutschen Reichsbahnen stellten gen andauernder Kohlennot am 5. Januar d. J. den Verkehr der Züge Ostende-Wien in der Strecke westlich von Passau ein. it dem gleichen Tage unterbleibt auch bis auf weiteres die Ab-sung der österreichischen Anschlußzüge D 401 und D 402 ien Ostbahnhof ab 7 Uhr 23 Minunten, Wien Ostbahnhof an Uhr 03 Minuten). Die an diese Züge anschließenden, wöchent-h viermal verkehrenden Schnellzüge D 109 und D 110 Wien tbahnhof-Budapest-Bukarest bleiben im Verkehr; an Stelle der rchlaufenden Wagen 1. und 2. Klasse Ostende-Bukarest und nsterdam-Budapest führen sie durchlaufende Wagen 1. und Klasse und Schlafwagen Wien Ostbahnhof-Budapest-Bukarest. r die Dauer der Verkehrseinstellung der D-Züge Ostende-ien entfallen bei dem Orientexpreßzug östlich von Wien die nlafwagen Ostende-Bukarest und Amsterdam-Bukarest.

Ungarn.

— **Elektrisierung der Staatsbahnen.** Für die Vorarbeiten hat r Handelsminister aus Fachmännern des Handelsministeriums d der Direktion der Staatsbahnen einen Ausschuß ernannt. m Präsidenten dieses Ausschusses wurde Staatssekretärstell-rtreter Aurel Dezseöffy, zu Fachreferenten Ministerialrat chael Kricsfalussy und Oberinspektor der Staatsbahnen ktor Madarász, ferner Ingenieur der Staatsbahnen Emil ger, Oberinspektor der Staatsbahnen Stefan Rohrmann, nisterialrat Eugen Ladányi und der Leiter der Elektrizitäts-teilung Ladislaw Verebély ernannt.

— **Umzeichnung der Wagen der Staatsbahnen.** Gemäß einem Be-lusse der Konferenz in Portorose werden sämtliche auf unga-chem Gebiete befindlichen Wagen mit der Aufschrift „A. V. ngaria" versehen. Die zurzeit in Ungarn befindlichen Wagen rden den vorläufigen Wagenpark der Staatsbahnen bilden, und werden vom 1. Januar 1922 an im Sinne des in der Stresaer nferenz angenommenen Wagenabrechnungsreglements abge-hnet werden. Die Staatsbahnen haben beschlossen, mit Rück-ht auf den gelähmten Verkehr die Nachbarländer aufzu-dern, den Umlauf der umgezeichneten Wagen anstandslos zulassen. Österreich hat sich bereit erklärt, dem Vorschlage entsprechen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß auch die rigen Nachbarländer diesem Vorschlage zustimmen werden.

— **Neue Zollabfertigungsgebühren auf den Eisenbahnen.** Auf n ungarischen Eisenbahnen wurden die im Abschnitt D—13 f. Nachtrag) unter A. angeführten Zollabfertigungsgebühren d die zugehörigen Bestimmungen mit Wirksamkeit vom Dezember 1921 außer Kraft gesetzt; es sind vom genannten itpunkte folgende Gebühren und Bestimmungen in Kraft ge-ten:

A. Zollabfertigungsgebühr:

a) Bei innerer zollamtlicher Beschau:

1) Im Magazin oder auf einem gedeckten Platze für je 100 kg:

α. Stückgüter	2,00 K
Mindestens für eine Sendung	5,00 „
β. Wagenladungsgüter:	
1. In der Versand- oder Bestimmungsstation	0,60 „
2. Unterwegs	0,75 „

2) Auf einem ungedeckten Platze für je 100 kg:

α. In der Versand- oder Bestimmungsstation	0,20 „
β. Unterwegs	0,60 „

(3) Im Wagen für je 100 kg . . . 0,60 K
Für unverpackte, zollfreie Massengüter bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen, in die Klassen B oder C eingereiht . . . 15,00 „

b) Bei Anwendung des Anweisverfahrens für ausländische Güter und bei Austrittsabfertigung von Gütern, deren Austritt nachgewiesen werden muß, wenn keine innere zollamtliche Beschau stattfindet:

Bei Stückgütern für je 100 kg	2,00 „
Mindestens für eine Sendung	5,00 „
Bei Wagenladungen für je 100 kg	0,60 „
Höchstens für eine Sendung	20,00 „

— **Wiederaufnahme des Personen- und Gepäckverkehrs mit Österreich.** Mit Rücksicht auf die am 20. Dezember 1921 mit Österreich erfolgten Wiederaufnahme des Personenverkehrs gelten für die Beförderung von Reisenden, Gepäck und Hunden vorübergehend folgende tarifarische Bestimmungen:

1. Hinsichtlich der Verrechnung der mit den zwischen Budapest und Wien verkehrenden Sonderschnellzügen (D-Zügen) beförderten Reisenden, Gepäckstücken und Hunden bleibt das bisherige Verfahren unverändert.

2. Sowohl die mit Personenzügen über Hegyeshalom-Bruck wie auch die mit Eil- oder Personenzügen über Szentgotthard-Fehring reisenden müssen einstweilen in Hegyeshalom oder Szentgotthard neue Fahrkarten lösen und Gepäck und Hunde neu aufgeben.

Expreßgut kann über die Grenze nicht durchgehend abgefertigt werden.

— **Die Tariferhöhungen auf den Staatsbahnen.** Einzelne ungarische Blätter beschäftigen sich häufiger mit der Frage der bevorstehenden Tariferhöhung der ungarischen Staatsbahnen, die infolge der sprunghaften Erhöhung der Personal- und sachlichen Ausgaben tatsächlich unausweichlich ist. Wie die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mitteilt, wird die Frage der Tariferhöhung schon verhandelt, hinsichtlich des Maßes und der Bedingungen dieser Erhöhung sind jedoch die Berechnungen erst im Gange. Die Regierung selbst konnte sich mit der Frage noch nicht eingehend beschäftigen. Immer muß für die Beschaffung jener Summen gesorgt werden, die zur Deckung des Bedarfs der ungarischen Staatsbahnen notwendig sind. Ob diese Ziele durch eine lineare Erhöhung oder andere tarifarische Maßnahmen erreicht werden kann, soll durch die bevorstehenden Verhandlungen entschieden werden. So viel steht aber jetzt schon fest, daß der Grundsatz der linearen Erhöhung für sämtliche Güter ohne Ausnahme nicht zur Geltung gelangt, vielmehr wird schon jetzt dafür gesorgt, daß einzelne Waren, deren Preiserhöhungen mit den bisherigen Tariferhöhungen nicht Schritt gehalten hat, schonungsvollere Behandlung erfahren. Sobald die Regierung in der Lage ist, zu der Gesamtheit dieser schwierigen Fragen Stellung zu nehmen, wird auch den kommerziellen, landwirtschaftlichen und industriellen Interessenverbänden Gelegenheit geboten werden, sich mit der Frage der Tariferhöhung eingehend zu befassen.

— **Der Wagenmangel.** Der Wagenmangel wirkt noch immer hemmend auf den Eisenbahnverkehr, wodurch viele Kaufleute unermeßlichen Schaden erleiden. Auswärtige Kaufleute sind aus diesem Grunde gezwungen, ihre Viehkäufe hier einzustellen. Dieser Mißstand ist insbesondere dem Umstande zuzuschreiben, daß die mit Viehtransporten ins Ausland gelangten Wagen nach Ungarn nicht zurückgegeben wurden. Der Landes-Agrikulturverein hat sich infolgedessen an den Minister des Äußern mit dem Ersuchen gewendet, bei den ausländischen Regierungen Schritte zu tun, damit die Wagen unverzüglich zurückerstattet werden.

— **Bilanz der Ungarischen Lokalbahnen-A.-G.** Im Jahre 1920 betrug die Reineinnahme nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft bei einem Stammkapital von 20 Millionen Kronen 3 148 345 K.

— **Wagen- und Lokomotivausbesserungen.** Die Ausbesserung der südslawischen Lokomotiven und Wagen in Budapest wird eifrig fortgesetzt. Auch für die rumänischen Staatsbahnen werden Ausbesserungen von Lokomotiven und Wagen durchgeführt. Ferner lassen auch Bulgarien und Rumänien Schiffe in den Budapester Werften bauen.

— **Eisenbahnunglück in Kelenföld.** Auf der Ofener Seite, knapp vor der Eisenbahnverbindungsbrücke bei der Station Kelenföld, ereignete sich jüngst ein schweres Eisenbahnunglück. Der aus Györ (Raab) kommende dichtgefüllte Personenzug fuhr mit voller Geschwindigkeit in einen auf dem Bahndamm stehenden Güterzug hinein. Infolge des heftigen Zusammenstoßes

gingen der Packwagen und zwei Personenwagen sowie die letzten drei Wagen des Güterzuges völlig in Trümmer. Bei dem Unglück wurden 15 Personen mehr oder minder schwer verletzt und drei getötet. Der Lokomotivführer des Personenzuges erklärte, daß er von dem vor ihm stehenden Güterzug bei dem herrschenden Nebel nichts bemerkt habe. Die Untersuchung ist im Gange.

— **Staatssekretär v. Kelety.** Der Ausschuß des Ungarischen Ingenieur- und Architekten-Vereins hat in seiner jüngst abgehaltenen Versammlung dem Staatssekretär, Präsidenten der Staatsbahndirektion v. Kelety, in Anerkennung seiner unter schweren Verhältnissen entfalteten, erfolgreichen Tätigkeit auf dem Gebiete der Wiederherstellung des lahmgelegten Verkehrs in tiefempfundenen Worten seinen Dank ausgesprochen.

— **Budapester Messewesen.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat die Vorarbeiten der XIII. Warenmustermesse bereits begonnen. Die Messe wird in der ersten Hälfte des Juni 1922 stattfinden, und es werden sich an ihr sämtliche Gewerbe beteiligen. Im Rahmen der Messe werden in einer besonderen Gruppe alle jene Gegenstände zur Vorführung gelangen, die in letzter Zeit auf dem Gebiete der Automobil-, Luxus- und Lastwagenindustrie sowie des Schiff- und Kahnbaues erzeugt wurden.

Die Handels- und Gewerbekammer in Budapest hat beschlossen, die Budapester Orientmesse in Zukunft auf wesentlich breiterer Grundlage zu einer internationalen Messe auszubauen, mit deren Verwirklichung für den Herbst 1922 zu rechnen ist. Es besteht die Absicht, für die deutschen Aussteller eine besondere Halle zur Verfügung zu stellen.

— **Entwicklung der Funkentelegraphie in Ungarn.** Die Entwicklung der Funkentelegraphie hält mit den Weststaaten ebenfalls Schritt. Die Radiostation zu Csepel wurde bis zur äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit entwickelt. Derzeit steht Ungarn insbesondere mit Paris und Deutschland in funkentelegraphischer Verbindung. Außerdem besteht eine funkentelegraphische Verbindung mit Sofia, Warschau, Rumänien, Barcelona.

— **Ungarisch-deutsche Handelsbeziehungen.** In Budapest werden demnächst Anstalten getroffen, um die wechselseitigen Handelsbeziehungen, die vor und unmittelbar nach dem Kriege zwischen Deutschland und Ungarn bestanden, die aber in letzterer Zeit fast ganz unterbrochen wurden, wiederherzustellen. In dieser Beziehung hat sich insbesondere der Präsident der Deutsch-Ungarischen Handelskammer, Generaldirektor Paul Kühnemann, große Verdienste erworben. Durch seine hervorragenden Fachkenntnisse ist es ihm während seines kurzen Aufenthalts in Berlin gelungen, die deutschen Handels- und Industriekreise für die Wiederaufnahme der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Ungarn und Deutschland zu gewinnen. Ihm ist es ferner gelungen, bei der ungarischen Regierung eine Erleichterung für die Einreise der deutschen Interessenten durchzusetzen. Die Reisepässe werden nunmehr von der Deutsch-Ungarischen Handelskammer besorgt, so daß die deutschen Kaufleute oder Gewerbetreibenden von der zeitraubenden Besorgung der Pässe verschont bleiben.

— **Gründung der Ungarisch-Amerikanischen Handelskammer.** Die Ungarisch-Amerikanische Handelskammer hielt kürzlich ihre gründende Vollversammlung ab, an der die Vertreter der Regierung, der Budapester Amerikanischen Mission, viele hervorragende Persönlichkeiten der ungarischen politischen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Kreise teilnahmen, die vom Vorsitzenden, Grafen Albert Apponyi, in seiner Eröffnungsrede begrüßt wurden. Graf Apponyi wies auf das rege Interesse hin, das sämtliche Kreise der ungarischen Volkswirtschaft der Gründung dieser Kammer gegenüber bekunden, wodurch der Beweis erbracht werde, daß auf die Pflege und Vertiefung der wirtschaftlichen Beziehungen zu Amerika großes Gewicht gelegt wird. Das von Amerika zu erwartende mächtige Kapital kann in Ungarn reichlich Gelegenheit zur Ausbeutung der Naturschätze finden. Diese Kammer steht auf der Grundlage gegenseitiger wirtschaftlicher Interessen und verfolgt den Zweck, gesunde wirtschaftliche Verbindungen im Interesse beider Teile zu pflegen. Nachdem Konsul Kemp im Namen der amerikanischen Mission für die warmen Worte Graf Apponyis gedankt und betont hatte, daß die Kammer im vollen Maße zur Steigerung des in Amerika auch bereits bisher wahrnehmbaren Interesses für Ungarn beitragen werde, beschloß die Vollversammlung die Gründung der Ungarisch-Amerikanischen Handelskammer einstimmig. — Sodann wurde die Wahl der Beamten vorgenommen. Graf Albert Apponyi und der amerikanische Oberkommissar Smith wurden zu Ehrenpräsidenten, Baron Friedrich Korányi zum Präsidenten, Capitain J. G. Pedlow zum Ehrenvizepräsidenten gewählt. Nach der Wahl eines Direktionsausschusses und eines Präsidialrates nahm die Generalversammlung die Satzungen der Kammer einstimmig an. Capitain Pedlow brachte sodann die Organisierung der ungarischen Ausfuhr zur Sprache.

Hierauf begrüßte Ministerialrat Béla Ballagi-Pordány die Generalversammlung und legte die Angaben der amerikanisch-ungarischen Handelsbilanz vor dem Kriege vor. Der Wert der Ausfuhr von Ungarn nach Amerika betrug im Jahre 1913 zwölf Millionen Kronen, während aus Amerika Waren im Werte von 43 Millionen Kronen eingeführt wurden. Die Ausfuhr beschränkte sich nicht nur auf Rohstoffe, sondern auch auf bedeutende Mengen von Glas-, Porzellan-, Seidenwaren usw., während andererseits von Amerika Rohstoffe, so Wolle, Gummi, Mineralöl, Häute, Holzwaren usw. eingeführt wurden. Hieraus folgt, daß Ungarn kein bloßer Agrarstaat ist, der ausschließlich Rohstoffe ausführt und Fabrikate einführt, sondern daß es auch über eine entwicklungsfähige Industrie verfügt.

Schließlich begrüßten die Kammer Staatssekretär Baron Wimmersperg im Namen des Handelsministers und Artur v. Belatiny im Namen der Budapester Handels- und Gewerbekammer. Die Generalversammlung beschloß, an den Präsidenten der Vereinigten Staaten Harding ein Begrüßungstelegramm zu richten und ein Werk, in allen Weltsprachen verfaßt, herauszugeben, indem die bisherige technische und Kulturarbeit Ungarns zum Ausdruck gebracht werden wird.

— **Ungarischer Außenhandelsverkehr in den Monaten Januar bis September 1921.** Laut den statistischen Angaben betrug die Einfuhr der nach der Stückzahl ausgewiesenen Waren in diesem Zeitraume 290 575 Stück im Gewicht von 13,8 Millionen Meterzentnern. Die Ausfuhr 44 894 Stück im Gewicht von 6,[illegible] Millionen Meterzentnern. Dem Vorjahre gegenüber hat sich der Verkehr wesentlich erhöht. Die Einfuhr war mehr als doppelt so groß wie im ganzen Jahre 1920. Eine namhafte Steigerung ist bei der Einfuhr von Holz, Kohlen, Eisenerz, Bausteinen, Eisen und Textilwaren zu verzeichnen. Fast zwei Drittel der Zunahme bildeten die aus den von Ungarn abgetrennten Gebieten stammenden Rohmaterialien und ein Fünftel die aus Deutschland eingeführten Kohlen. Demgegenüber ist die Zunahme der Ausfuhr weit geringer. Im Jahre 1920 wurden 5,2 Millionen Meterzentner ausgeführt, während die Ausfuhr in den neun Monaten 1921 sich auf 6,2 Millionen Meterzentner bezifferte. Die Hälfte der Einfuhr (6,9 Millionen Meterzentner) entfällt auf Tschechien, und zwar waren es 4 300 000 Meterzentner Holz, 419 000 Meterzentner Braunkohle, 348 000 Meterzentner Koks und 332 000 Meterzentner Eisenerz. Aus Österreich wurden eingeführt 1,6 Millionen Meterzentner Waren, darunter 440 000 Meterzentner Holz, 75 000 Meterzentner Textilwaren, 89 000 Meterzentner chemische Textilwaren, 200 000 Meterzentner Eisen und Eisenwaren und 165 000 Meterzentner Papier und Papierwaren. Aus Deutschland wurden 2,8 Millionen Meterzentner eingeführt, davon 1,7 Millionen Meterzentner Kohle, 504 000 Meterzentner Küchensalz, 206 000 Meterzentner Eisen und Eisenwaren, 131 000 Meterzentner Koks und 33 000 Meterzentner Chemikalien. Aus Rumänien wurden 1,4 Millionen Meterzentner Brennholz und 115 000 Meterzentner Mineralöl eingeführt. Ferner wurden eingeführt aus Italien 62 000 Meterzentner Reis, aus Frankreich 131 000 Meterzentner Koks und 74 000 Meterzentner Kohle, aus Holland 139 000 Meterzentner Koks und 21 000 Meterzentner Zucker, aus Polen 141 000 Meterzentner Mineralöl. 60 % der ungarischen Ausfuhr ging nach Österreich, ein Drittel dieser Menge entfällt jedoch auf die vom westungarischen Gebiet stammenden 1,5 Millionen Meterzentner Braunkohlen. Nach Österreich wurden außerdem ausgeführt: 363 000 Meterzentner Wein, 900 000 Meterzentner Getreide, Mehl und Hülsenfrüchte, 649 000 Meterzentner Obst, Gemüse und Pflanzen, 29 304 Stück Schlacht- und Zuchtvieh, 29 000 Meterzentner Zement und 95 000 Meterzentner Abfälle von Hadern, Papier, Maisstengeln und Ölkuchen. Nach Tschechien hat Ungarn 1,7 Millionen Meterzentner Waren ausgeführt, darunter 1,3 Millionen Meterzentner Eisenerz, 108 000 Meterzentner Weizen- und Roggenmehl, 94 000 Meterzentner Braunkohlen und 28 000 Meterzentner rohe Schafwolle. Nach Deutschland wurden unter anderem 75 000 Meterzentner Obst- und Gemüsearten und 71 000 Meterzentner Mais, nach Polen 17 000 Meterzentner Bohnen ausgeführt.

Uebrige europäische Länder.

— **Vorschlag einer völligen Umbildung der schwedischen Staatsbahnverwaltung.** Der 1919 eingesetzte Staatsbahnausschuß hat nunmehr einen der Umbildung der schwedischen Staatsbahnverwaltung gewidmeten Bericht abgegeben. Er schlägt darin kollegiale Verwaltungsform der Eisenbahndirektion vor, wobei diese aus dem Generaldirektor und 6 Mitgliedern bestehen soll. Diese 6 Mitglieder sollen sonstigen Wirksamkeitsgebieten, insbesondere

… verschiedenen Zweigen des Wirtschaftslebens, entnommen werden und neben ihrer sonstigen Wirksamkeit Mitglieder der Eisenbahndirektion sein. Beschlüsse sollen durch Abstimmung mit ausschlaggebender Stimme des Generaldirektors bei Stimmengleichheit gefaßt werden. Kollegial sollen nur bedeutungsvollere Fragen entschieden werden, während die laufenden Geschäfte nach wie vor vom Generaldirektor erledigt werden sollen. Die Einrichtung soll also die gleiche sein wie bei einer Unternehmungsleitung, bei der auch der Direktor die laufenden Geschäfte besorgt, in wichtigeren Fragen aber den Beschluß der Aufsichtsräte einzuholen hat. Der Ausschuß will durch diese Einrichtung der Direktion auf verschiedenen Gebieten ein größeres Maß von Erfahrung zuführen und sie in nähere Fühlung mit dem Wirtschaftsleben bringen. Die neuen Direktionsmitglieder sollen sich auch in großen Zügen einen Überblick über die Geschäfte der Eisenbahnverwaltung verschaffen und sich vergewissern, daß deren Tätigkeit sich in praktischen und zufriedenstellenden Formen abwickelt. Sie sollen die aus ihrer privaten Tätigkeit gesammelten Erfahrungen zum Nutzen der Staatsbahnen fruchtbringend verwerten. Sie sollen dabei nicht als Vertreter irgendwelcher Sonderinteressen auftreten, sondern ihre Aufgabe soll sein, die Staatsbahnen gemeinsam aufs beste zu verwalten. Eine politische Vertretung soll innerhalb der Direktion keinen Platz haben. Die Mitglieder sollen von der Regierung auf 4 Jahre aufgestellt werden. Bei der verhältnismäßig großen Mitgliederzahl sollen Ersatzmänner nicht bestimmt werden.

Mit Schaffung einer kollegialen Leitung hält der Ausschuß die Voraussetzungen einer erhöhten Selbständigkeit der Direktion für angezeigt in Angelegenheiten, die bisher der Regierung und der Prüfung durch den Reichstag vorbehalten waren. Der Umstand, daß die oberste Leitung der Staatsbahnen zwischen der Eisenbahndirektion und der Staatsmacht geteilt sei, derart, daß keine von beiden die völlige Verantwortung für die Wirtschaftlichkeit trägt, hat nach Ansicht des Ausschusses zu Ungelegenheiten geführt. Die Eisenbahndirektion soll erhöhte Zuständigkeit erhalten, um z. B. für die entsprechende Verwendung der genehmigten Mittel zu sorgen. Es sollen dadurch weniger schwerfällige Geschäftsformen und bestmögliche Verwendungen bewilligter Mittel erreicht werden. In Personalangelegenheiten soll die Eisenbahndirektion allein zuständig sein, sie soll allein für den Personalstand und dessen Verteilung auf die verschiedenen Geschäftszweige verantwortlich sein. Sie soll auch den Personalstatus bestimmen. Die Lohnfestsetzungen sollen in Abänderung der bisherigen Lohnpolitik dem Reichstag entzogen werden, und es soll die verantwortliche Geschäftsleitung einen maßgebenden Einfluß hierauf erhalten, z. B. in Form einer Verhandlungsordnung über Lohnfestsetzung zwischen Direktion und Personal. Übrigens hält der Ausschuß eine derartige Einrichtung für alle werbenden Staatszweige für angezeigt und enthält sich eines gesonderten Vorschlages für die Staatsbahnen. Dabei hält der Ausschuß auch eine Erörterung für nötig, ob die bisherige Form der statusmäßigen Anstellung beibehalten oder geändert werden soll.

Die Revision der Eisenbahnverwaltung durch die Reichsrechnungsbehörde soll entfallen und nur durch das Revisionskontor der Direktion ausgeübt werden. Die Oberrevisoren sollen von drei auf fünf vermehrt werden. Dabei ist ausgesprochen, daß es von Wert sein könne, einige der Oberrevisoren dem Kreise der Reichstagsmitglieder zu entnehmen, um damit eine innigere Beziehung zwischen Eisenbahndirektion und Reichstag herbeizuführen. Der Eisenbahnrat soll nach Einrichtung der kollegialen Verfassung aufgehoben werden können. Innerhalb der Büros der Direktion sollen gewisse Umgruppierungen stattfinden. So soll eine Personalabteilung und eine Wirtschaftsabteilung gebildet werden, dafür soll aber das Kameral- und das erste Verkehrsbüro eingezogen werden.

Der äußere Dienst soll ganz umgeformt und damit zugleich einfacher, billiger und wirksamer werden. Zurzeit sind es 24 Bahn-, 14 Maschinen- und 20 Verkehrssektionen, jede unter Leitung eines zunächst für den laufenden Dienst verantwortlichen Sektionsvorstehers. Diese Sektionen verteilen sich in Gruppen auf fünf Distrikte, an deren Spitze eine Distriktsverwaltung mit einem Distriktschef und je einem Bahn-, Maschinen- und Verkehrsdirektor steht. Im äußeren Dienst sind also zwei verschiedene Verwaltungsinstanzen gegeben. Der Ausschuß will an deren Stelle nur eine durch Verschmelzung der jetzigen Distrikts- und Sektionsleitung gebildete Instanz setzen und verspricht sich hieraus beweglichere Geschäftsformen und einfacheren Schriftwechsel. Die Sektionsvorstände sollen unter Erweiterung ihrer selbständigen Befugnisse bestehen bleiben, dagegen sollen von den Distriktsverwaltungen die Abteilungsvorstände (Bahn-, Maschinen- und Verkehrsdirektoren) samt ihren Expeditionen wegfallen. Der Distriktschef bleibt unter dem Namen „Verkehrschef" und wird in unmittelbare persönliche Beziehung zu den Sektionsvorständen gestellt. Seine Tätigkeit ist ihrem Wesen nach wirtschaftlicher Art, er hat die wirtschaftliche Dienstführung zu überwachen wie auch das einwandfreie Zusammengreifen der Abteilungen und Sektionen, er hat den Arbeiten der Sektionen die Richtung zu geben und dem Publikum und der reisenden Allgemeinheit gegenüber die Staatsbahnen zu vertreten. Zum Zwecke der Durchführung dieser Umbildung soll die Distrikts- und Sektionsabteilung geändert, die Zahl der Distrikte von fünf auf neun vermehrt, die der Sektionen dagegen etwas vermindert werden. Die regelmäßig gebildeten Distrikte sollen aus zwei Sektionsstrecken bestehen zu beiden Seiten des Hauptortes des Distriktes. Jede Sektionsstrecke besteht aus einer Bahn-, Maschinen- und Verkehrssektion, so daß also in jedem Distrikt 6 Sektionsvorstände vorhanden sind. Diese wohnen ebenso wie der Distriktschef alle am Direktionshauptorte, woselbst für die gesamte Distrikts- und Sektionsleitung ein einziges gemeinsames Kontor errichtet wird. In diesen 9 Distrikts- und Sektionskontoren ist also das gesamte Kontor- und Expeditionspersonal, das jetzt in gegen 60 Sektionsleitungsexpeditionen und gegen 20 Distrikts- und Abteilungsvorstandexpeditionen verteilt ist, zusammengeführt. Die vorgeschlagene Umformung soll eine bedeutende Einsparung an Verwaltungspersonal mit sich bringen. Allein im höheren Dienst, in Sektionsvorstandsstellen und darüber sollen 33 Stellen mit einem jährlichen Kostenbetrage von 400 000 Kr. eingespart werden. Dazu kommen noch Einschränkungen am Kontorpersonal, so daß im ganzen mindestens 1 Million eingespart wird. Wichtiger als dieser geldliche Vorteil erscheint dem Ausschuß die größere Leistungsfähigkeit der Verwaltung, die Minderung an Schreibarbeit dadurch, daß an Stelle des Schreibwerkes erhöhter mündlicher Verkehr zwischen Distriktschef und Abteilungsvorstand einerseits und Sektionsvorständen anderseits tritt. Im Vorrats- und Werkstättendienst sieht der Ausschußvorschlag keine Änderung vor. Dr. S.

— Neue schwedische Bedingungen der Verstaatlichung von Privatbahnen. Der im Jahre 1918 eingesetzte Eisenbahnausschuß hat nunmehr seinen Bericht zu dem 1918 im Zivildepartement ausgearbeiteten Vorschlag eines Gesetzes über Konzession von Privatbahnen eingereicht, soweit dieses Gesetz die Einlösungsbedingungen bei etwaiger Verstaatlichung betrifft. Für die noch nicht betriebenen Eisenbahnen hat sich der Ausschuß den Vorschlägen des Departements angeschlossen. Weiter hat der Ausschuß grundsätzlich den Geschäftswert als Regel für den Einlösungsbetrag anerkannt. Wo ein Geschäftswert erst nach Verlauf einiger Zeit zustande kommt, hat der Ausschuß in Hinsicht auf Einlösung die 5 Jahre dem Betrieb nicht übergebenen Bahnen den noch nicht betriebenen gleichgestellt. Nach diesen 5 Jahren wird der Geschäftswert grundlegend für die Einlösungsberechnung, doch darf die Einlösungssumme nicht unter dem Sachwert bleiben. Die Höchstgrenze, welche die Einlösungssumme über den Sachwert annehmen kann, ist vom Ausschuß mit 50 % beschränkt, während der Vorschlag des Departements keine Grenze nach oben annahm. Die in den letzten 5 Jahren hinzugekommenen Neuanlagen sollen nach dem Vorschlag in der Regel besonders vergütet werden. Die Ausführung der Berechnung des Kaufschillings soll 5 Schiedsrichtern übertragen werden. Im Gegensatz zum Departementsvorschlag, das diesen Männern weiter keine Anweisung gab, als daß eine Rücksicht auf einen künftigen Geschäftswert nicht genommen werden dürfe, schlägt der Eisenbahnausschuß vor, daß der Geschäftswert immer dem 20fachen Mittelwert des Reineinkommens des Eisenbahnbetriebs innerhalb der letzten zehn der Einlösung vorausgehenden Jahre entsprechen solle, wobei jedoch die zwei wirtschaftlich günstigsten und die zwei wirtschaftlich ungünstigsten Jahre nicht eingerechnet werden sollen. Weiter enthält der Ausschußvorschlag noch ausführliche Bestimmungen über den Umfang des staatlichen Einlösungsrechtes. Weiter hat der Ausschuß auch noch den Fall vorgesehen, daß eine einzulösende Bahn eine andere Bahn im Besitz hat, die in unmittelbarem Zusammenhang mit ihr steht und deren Wirtschaftslage sich durch die Einlösung wesentlich verschlechtert. In diesem Falle soll die Bahn nach Ausschußvorschlag schuldig sein, auch diese Bahn einzulösen. Weiter weist der Ausschuß auf die Möglichkeit hin, daß eine Eisenbahn, um auf der eigenen Bahn den Verkehr zu erhöhen, sich Aktien einer angrenzenden Bahn verschafft. Da es bei der Einlösung eintreten kann, daß diese Aktien für ihren Eigentümer mehr oder weniger wertlos werden, schlägt der Ausschuß vor, daß auf Anforderung der betreffenden Bahn, sofern der Beweis erbracht wird, daß die Aktien hauptsächlich behufs Erhöhung des Verkehrs auf der eigenen Bahn erworben wurden, der Staat auch diese Aktien zu einem Preis, den die 5 Schiedsrichter bestimmen, einlösen müsse. Streitigkeiten über die Einlösungsschuldigkeit sollen auch in diesem Falle durch Schiedsrichter nach dem Schiedsmanngesetz abgewickelt werden. Bei Konkurrenz zwischen Staat und einer Gemeinde in der Einlösung einer Bahn hat der Ausschuß den Departementsvorschlag dahingehend ergänzt, daß der Staat den Vortritt haben soll und sonach berechtigt sein soll, seinerseits eine Bahn von einer Gemeinde einzulösen. Dr. S.

— Tarifermäßigungen bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Der früher allgemein anerkannte Satz, daß Tarifermäßigungen neuen Verkehr wecken und deshalb zu erhöhten Einnahmen führen, ist seit dem Kriege in der Not der Zeiten von fast allen Eisenbahnen in ihrer Tarifpolitik verlassen worden. Das statt dessen befolgte System ständiger Tariferhöhungen zur Deckung der vermehrten Ausgaben hat sich aber, namentlich bei den valutastarken Ländern, nicht bewährt. Seine Folgen waren: Drosselung des Verkehrs, Abwanderung in niedrigere Klassen im Personenverkehr, Umleitung der Transporte über billigere Strecken, Wettbewerb der Kraftwagen und anderer Beförderungsmittel, namentlich aber eine Steigerung aller Preise und weiterhin der Löhne und Gehälter, die der Volkswirtschaft im ganzen mehr geschadet hat, als ein erhöhter Zuschuß zu den Kosten der Verkehrsanstalten. Es macht sich daher in vielen Ländern das Bestreben zur Umkehr geltend. Wir konnten von Tarifermäßigungen in Amerika, England, Frankreich, den nordischen Ländern berichten. Auch die Schweiz hat im Sommer 1921 für den Touristen- und Nahverkehr Erleichterungen geschaffen; die im Kriege abgeschafften Ausnahmetarife sind im Herbst teilweise wieder eingeführt worden. Die schweizerische Presse berichtet jetzt von neuen Maßnahmen, die in dieser Richtung vorbereitet werden und womöglich zum 1. Mai 1922 in Kraft treten sollen. Es handelt sich um die Herabsetzung der Preise der Generalabonnements um etwa 10 %, um Vermehrung der Zahl der festen Rundreisehefte, um Wiedereinführung der zusammenstellbaren Rundreisehefte mit 20 % Ermäßigung, wobei für längere Reisen — voraussichtlich 300 km — die Hin- und Rückfahrt auf derselben Strecke gestattet werden soll. Auch ist der Ausbau des Sonntagsverkehrs durch Einführung von ermäßigten Sonderzügen am Sonnabend und Sonntag in Aussicht genommen. Schließlich erwägt man eine Herabsetzung der Schnellzugszuschäge auf längere Entfernungen.

— Brand auf dem Pariser Nordbahnhofe. Am 9. Januar, früh 5 Uhr, gerieten alle elektrischen Kabel am Nordbahnhof in Paris in Brand. Telegraphen und Fernsprecher wurden vollständig zerstört, die Ankunft und Abfahrt der Züge unterbrochen. Die elektrische Beleuchtung des Bahnhofes ist auch betroffen worden. Der Verkehr mußte bis auf die Strecke von Portoise eingestellt werden. Erst gegen ½9 Uhr konnte man des Feuers Herr werden. Alle Züge erlitten große Verspätungen. Die unterirdischen Kabel, durch welche die Weichen für die Linien nach der Provinz gestellt werden, sind ebenfalls vernichtet.

— Die Zukunft des Londoner Stadt- und Vorortverkehrs. London sieht der Zukunft in bezug auf die Entwickelung seines Stadt- und Vorortverkehrs mit erheblicher Besorgnis entgegen. Die Anlagen bedürfen unbedingt der Erweiterung und Ergänzung, damit sie dem Verkehrsbedürfnis der ständig wachsenden Bevölkerung gerecht werden können. Weder auf den bestehenden Straßen, noch auf neuen Verkehrswegen lassen sich aber Schnellverkehrsmittel für den Massenverkehr anlegen, ohne daß die Kosten so hoch werden, daß für die Benutzung dieser Verkehrsmittel Gebühren erhoben werden müssen, die die geldliche Leistungsfähigkeit ihrer Benutzer bei weitem übertreffen. Man steht also in bezug auf die Bewältigung des schnell zunehmenden Verkehrs vor einer geradezu unlösbaren Aufgabe. Wenn die gegenwärtigen Fahrpreise nicht erhöht werden, ist es nicht möglich, neue Schnellbahnen als Unternehmer zu bauen, die ihr Anlagekapital so ausgiebig verzinsen, daß Geldgeber angelockt werden, ihre Gelder dort arbeiten zu lassen. Ob aber öffentliche Mittel, hinter denen letzten Endes immer der Steuerzahler steht, für solche Anlagen zu haben sein werden, ist bei der Stellung, die man in England in dieser Beziehung immer eingenommen hat, mindestens sehr zweifelhaft. Paris und New York haben ihre Stadtschnellbahnen aus öffentlichen Mitteln gebaut, New York mit schwerem Verlust, Paris hat dabei ein Geschäft gemacht. Die Londoner Schnellbahnen beruhen ebenso wie die Berliner Hoch- und Untergrundbahnen vollständig auf privatem Unternehmungsgeist. Daß es auch andere Wege gibt, um solche Unternehmungen ins Leben zu rufen, davon will man in England nichts rechtes wissen, denn man folgt dort nicht gern einem im Ausland gegebenen Beispiel. Es bleibt eine Tatsache, sagt Sir W. Acworth, der bekannte englische Fachmann des Verkehrswesens, namentlich seiner wirtschaftlichen Seite am Schluß einer Abhandlung über Tarifbildung in der „Times“, daß ein wirtschaftlich richtiger Fahrpreis auf dem Betrag aufgebaut sein muß, den die Benutzer zahlen können und wollen. In London vermögen sie aber nicht, soviel zu zahlen, daß private Geldgeber die Mittel für neue Verkehrsunternehmungen aufbringen können, und doch müssen neue Verkehrsmittel geschaffen werden. Es gilt also, wie schon gesagt, eine unlösbare Aufgabe zu lösen.

— Wohndichte und Schnellverkehr in der Großstadt. In einem Vortrag vor dem Institute of Transport hat der Betriebsleiter der Londoner Untergrundbahnen namentlich auch auf den Ei fluß der großstädtischen Schnellverkehrsmittel auf die Verte lung der Bevölkerung innerhalb der Großstadt und ihrer U gebung hingewiesen. London dürfte wohl diejenige Großsta Europas sein, in der die sog. Citybildung am weitesten vorg schritten ist. In den 20 letzten Jahren hat die Wohndichte den inneren Stadtteilen beständig abgenommen. Die elektrisch Bahnen haben besonders die Richtung nach Nordwesten bev zugt, und in der von ihnen durchzogenen Gegend hat sich de auch die Bevölkerung am stärksten vermehrt. Diese Verschi bung der Bevölkerung ist seit etwa 14 Jahren im Gange. den letzten Jahren hat eine ähnliche Bewegung entlang d London- und Südwestbahn und der Brighton- und Südküstenbal als Folge der Einführung elektrischen Betriebes auf den Vo ortstrecken dieser Eisenbahnen eingesetzt. Man darf dabei ab Ursache und Folge nicht miteinander verwechseln. Natürli ist der starke Bevölkerungszuwachs eine Folge der Verkehr verbesserung in den von beiden betroffenen Gegenden; we aber nicht schon die Bevölkerung die Neigung gezeigt hätt sich in jenen Gegenden anzusiedeln, wären die Verkehrsverbess rungen nicht vorgenommen worden, denn im allgemeinen folg Verkehrseinrichtungen dem Bedürfnis nach, nur selten eilen s ihm voraus.

Bis 1900 reichten die Londoner Vorstädte nicht weiter a 10 km von Charing Cross und der City, und abgesehen von d Metropolitan- und der Metropolitan District-Eisenbahn wurde d Personenverkehr in der Hauptsache durch Pferdezug bedier Die Fahrt dauerte dabei bis eine volle Stunde. Die Einführu elektrischer Straßen- und Eisenbahnen und von Kraftomnibuss haben es möglich gemacht, daß die im Stadtinnern arbeiten Bevölkerung sich auf einen Kreis von über 22 km Halbmess verteilt und dabei auch in einer Stunde den Weg zwischen Wo nung und Arbeitsstätte zurücklegen kann. Es wird hierdur wieder einmal die Wahrheit des Satzes bewiesen, daß nicht d Entfernung von der Arbeitsstätte für die Wahl der Wohnu den Ausschlag gibt, sondern die Zeit, die zur Zurücklegu dieser Entfernung gebraucht wird. Das Bestreben geht dar hinaus, die Grenzen der Großstadt immer weiter hinauszuschi ben, und um dies zu ermöglichen, bedarf es einer weiteren E höhung der Geschwindigkeit der großstädtischen Verkehrsmitt Nach Londoner Auffassung müssen die Verkehrsunternehme auf diesem Gebiet bahnbrechend vorgehen, also ihre Fühler bisher unbebaute Gegenden vorstrecken und so die Bebauu nach sich ziehen.

Im Jahre 1921 umfaßte das Londoner Schnellbahnnetz, b stehend aus den Strecken der City und Südlondoner Bahn, d Central-London-Bahn, der Londoner Elektrischen Bahn, d Metropolitan- und Metropolitan District-Bahn, der London, T bury- und Southend-Bahn, den Vorortstrecken der Londo Brighton und Südküsten-, der London und Nordwest- und d London und Südwest-Eisenbahn 359 km.

Für die zukünftige Entwicklung scheint es nötig, zunäch bessere Verkehrsmöglichkeiten für den Südosten zu schaffe hierbei käme die Einführung elektrischen Betriebes auf den Vo ortstrecken der Südost- und Chatham-Eisenbahn in Frage. B den elektrischen Bahnen im Norden von London macht si Überbeanspruchung bemerkbar, und um sie zu beseitigen, wird für nötig gehalten, neue Verbindungen von Nordwesten nach Sü osten und von Nordosten nach Südwesten mit Piccadilly Circ als Schnittpunkt zu schaffen. Diese neuen Bahnen sollten gu Übergangsmöglichkeiten mit den bestehenden elektrischen Ba nen, mit Straßenbahnen und Omnibusstrecken bieten und mi destens für 40 km Geschwindigkeit in der Stunde angelegt sei Als Haltestellenentfernung wäre mindestens ein englische Mei (1,6 km) anzunehmen, so daß Zwischenverbindungen dur Straßenbahnen und Omnibusse unerläßlich wären.

— Ladefristen in England. Am 1. Januar 1920 wurden weg der als Kriegsfolge eingetretenen Wagenknappheit in Englar und Wales einige Beschränkungen in bezug auf die Zeit eing führt, während der Güterwagen den Empfängern und Verse dern standgeldfrei zur Verfügung standen. Diese Beschränkun gen sind am 1. Januar d. J. wieder aufgehoben worden. Es b tragen nunmehr die Fristen zum Beladen von Wagen einen Ta in den Bahnhöfen und zwei Tage in Zweiggleisen; letzteres be deutet eine Verlängerung um einen Tag. Die Frist von zw Tagen zum Entladen in Bahnhöfen ist unverändert geblieb während sie in Zweiggleisanlagen von zwei auf drei Tage e höht ist, wenn die Wagen das Zweiggleis leer verlassen; we den die Wagen wieder beladen, so wird die dafür zur Verfügun gestellte Frist von drei auf fünf Tage verlängert. Für de Umschlagverkehr in den Häfen ist die standgeldfreie Frist vo drei Tagen auf vier Tage erstreckt. Bei Kühlwagen bewend es bei einer Ladefrist von einem Tag. Der Tag, an dem di Wagen laderecht gestellt werden oder an dem der Empfänge vom Eingang des Gutes benachrichtigt wird, wird dabei nic mitgezählt. — Die Eisenbahngesellschaften rühmen sich, daß si

damit den Verfrachtern ein Geschenk von einer Million Tagen im Jahre machen.

— **Änderungen im polnischen Gütertarif.** Das Handelsmuseum schreibt: Um das Defizit der Staatsbahnen zu decken, wurden am 1. Oktober 1921 verschiedene Frachtsätze wesentlich erhöht. Von diesen Maßregeln wurden insbesondere die Massenartikel betroffen, wobei die bisherigen sieben Klassen auf fünf herabgesetzt und die Güter, die bisher in der 6. und 7. Klasse tarifierten, in die 5. Klasse eingereiht wurden. Die Waren der bisherigen Klasse 5 wurden gleichzeitig in die Klasse 4 übersetzt. Eine weitere Erhöhung der Tarife trat am 1. November v. J. in Kraft und umfaßt sämtliche Waren, wobei die Tarife der 1. Klasse um 300 %, der 2. Klasse um 275 %, der 3. Klasse um 200 % und der 4. Klasse um 100 % erhöht wurden. Dagegen werden Waren, die auch den Satz der 5. Klasse nicht tragen können, wie zum Beispiel Kohle und Brennholz, nach einem speziellen Satz tarifiert. Nach allgemeiner Ansicht wird die Ausfuhr durch diese Frachtsteigerung bedeutend gehemmt, da die Sätze im Verhältnis zum Kostenpreis der Ware übertrieben hoch sind. Hierbei sei bemerkt, daß die Sätze für Holzmaterial und Naphthaprodukte nicht differential, sondern proportional sind, das heißt, daß die individuellen Frachtsätze festbleiben und bei weiteren Strecken nicht verringert werden. Da Holz meistens aus den Randländern, also über weitere Entfernungen expediert wird, so ist dieser Artikel besonders stark von der Erhöhung betroffen. Aus dieser Erwägung heraus werden die Frachtsätze einer neuerlichen Prüfung unterzogen, und voraussichtlich werden Naphthaprodukte in zwei Gruppen geteilt, wobei die erste Gruppe Benzin und Paraffin, die zweite Naphtha und Schmieröle umfassen wird und folgende Grenzstationen in Betracht kommen: über Tczew nach Danzig, über Dziedice, Myslovica, Oswiecim, Herby, Sosnowice nach Oberschlesien; ferner Ortow, Piotrovice, Leszno und Zboszyn nach dem übrigen Auslande. Beide Tarife sind auf die Entfernung von 400 km differential und bilden dadurch einen annähernden Einheitstarif für den Westen und Drohobycz. Rohprodukte wurden bisher laut 2. Klasse mit 30 *M* für 1 t/km berechnet. Seit 1. Dezember v. J. gilt dieser Satz nur bis zu einer Entfernung von 100 km, während bei einer Entfernung von 101 bis 200 km der Frachtsatz bis 16⅔ %, bei einer Entfernung von 201 bis 400 km bis 33⅓ % ermäßigt wird, so daß bei einem Transport über eine Strecke von 400 km die Fracht 20 *M* für 1 Bahnkm beträgt. Naphtha und Öle, destilliert, werden zu niedrigen Sätzen verfrachtet, und es ermäßigt sich die Fracht bei einer Entfernung bis zu 100 km bis auf 16⅔ %, bei einer Entfernung von 101 bis 200 km bis auf 33¹/₃ %, schließlich bei einer Entfernung bis 400 km bis auf 50 %, so daß 1 t/km 15 *M* kostet. Die ständigen Stationsunkosten von allen obigen Erzeugnissen werden um 50 % ermäßigt, so daß sie sich auf 10 *M* für 100 kg stellen. Für bearbeitetes Holz und Schwellen wird der Tarif wie folgt ermäßigt: bei einer Entfernung bis 100 km bis zu 20 %, bis 200 km bis zu 25 %, bis 400 km bis zu 32½ %, bis 700 km und darüber hinaus bis zu 40 %. Der Frachtsatz für unbearbeitetes Holz wird um 20 % gegenüber dem Tarife vor dem 1. Dezember ermäßigt. Gelangt Holz für eine Papierfabrik zur Versendung, so tarifiert es statt in Klasse 4 in Klasse 5.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnverkehr und Währung in Kanada.** Die kanadischen Staatsbahnen haben im August 1921 zum ersten Male einen Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu verzeichnen gehabt; er war zwar nicht groß, wird aber doch mit Freuden als ein Zeichen einer Besserung der Verhältnisse begrüßt. Wenn man allerdings den Grund dieser Besserung ermittelt, kann es sehr zweifelhaft sein, ob diese Freude berechtigt ist. Er ist nämlich darin zu suchen, daß der kanadische Dollar gegenüber demjenigen der Vereinigten Staaten im Werte gesunken ist. So lästig dieser Umstand für die Kanadier ist, die in den Vereinigten Staaten reisen oder dort Geschäfte machen, so vorteilhaft ist er für die kanadischen Eisenbahnen geworden. Der Ausfuhrhandel im Nordwesten der Vereinigten Staaten hat sich nämlich den niedrigen Stand der kanadischen Währung insofern zu nutze gemacht, als er seine Güter statt über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten über diejenigen Kanadas, die auch sonst in manchen Verkehrsbeziehungen mit jenen in lebhaftem Wettbewerb stehen, nach den Ausfuhrhäfen versandt oder von dort abgeholt hat. Obgleich der Handel im allgemeinen darniederliegt, haben doch die kanadischen Eisenbahnen eine reiche Ernte zu verzeichnen, was die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten mit nicht geringem Neid erfüllt.

Bücherschau.

— **Fünfzig Jahre Lokomotivbau der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.** Mit besonderer Berücksichtigung der Konstruktion von reinen und gemischten Zahnradlokomotiven. Von Jules Weber, Dr.-Ing. h. c. 1921. Buchdruckerei Winterthur vorm. G. Binkert.

Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur, deren Namen auf den meisten Lokomotiven der S.B.B. zu lesen ist, und die auch im Ausland ihren Ruf verbreitet hat, wurde am 21. Oktober 1871 gegründet. Der geniale Ingenieur Charles Brown (1827—1905) war es, der die Zukunftsaussichten einer eigenen Lokomotivfabrik für die Schweiz als Verkehrsmittelpunkt Europas erkannte und die Gründung des neuen Unternehmens anregte. Bankhäuser von Winterthur und Basel nahmen die Gründung mit einem Aktienkapital von 1 200 000 Franken in die Hand. Sie fiel in eine Zeit der Hochkonjunktur nach dem deutsch-französischen Kriege. Außerdem begann damals das Zeitalter der Bergbahnbauten, die der Fabrik, die sich gerade Bergbahnlokomotiven zur Spezialität wählte, ein reiches Feld der Tätigkeit eröffneten. Als erste Maschine verließ eine Zahnradlokomotive für die Rigibahn im Jahre 1873 die Fabrik; bis zum 30. Juni 1874 folgten weitere 36 Lokomotiven verschiedener Bauarten. Das Unternehmen arbeitete damals mit 500 Mann Belegschaft.

Auf die fetten Gründerjahre folgte eine magere Zeit der Rückschläge. Damals hat die Lokomotivfabrik Winterthur eine böse Krisis durchgemacht. Die schweizerischen Eisenbahnen hielten mit Aufträgen zurück, und es mußte als Notbehelf der Bau von Dampfmaschinen, Lokomobilen, Pumpen aufgenommen werden. Auch erwies sich der Bau von Trambahn- und Nebenbahnlokomotiven für die Ausfuhr als lohnend.

Ein Umschwung trat im Jahre 1884 durch eine große Bestellung von Lokomotiven der finnischen Staatsbahnen ein, und nach und nach kam ein rascher, ständiger Aufstieg. Seit 1890 konnte die Fabrik den Aufträgen kaum gerecht werden; 1896 verließ die 1000., 1909 die 2000. Lokomotive das Werk. Alle Verbesserungen und Erfindungen wurden schnell ausgenutzt, die Verbund-Dampfmaschine, das Heißdampfsystem, die Verbrennungsmotoren, die Leuchtgas-, Petrol-, Diesel-, Flug- und Saug-Gasmotoren wurden in den Kreis der Fabrikation einbezogen.

Ein ganz neues Tätigkeitsfeld eröffnete sich durch die Einführung des elektrischen Betriebes. Schon für Klein- und Zahnradbahnen waren zahlreiche elektrische Maschinen hergestellt worden. Die Elektrisierung der schweizerischen Hauptbahnen, namentlich der S.B.B. und der Lötschbergbahn, stellte neue Anforderungen. Die Konstruktion großer Maschinen bis zu 2700 Pferdestärken ist von Winterthur in enger Zusammenarbeit mit den technischen Organen der Verwaltungen und mit den bewährten schweizerischen Elektrizitätsfirmen (Brown, Boweri & Co., Baden, Maschinenfabrik Oerlikon) durchgeführt worden und hat sich bewährt. Dieser Fabrikationszweig eröffnet, auch angesichts der großen Elektrisierungspläne des Auslands, große Zukunftsaussichten.

Inzwischen hat sich das Unternehmen räumlich und finanziell erweitert. Es verfügt heute über ein Aktien- und Obligationenkapital von etwa 25 Millionen Franken; 2000 Arbeiter und 300 Angestellte gehören ihm an. In den 50 Jahren ihres Bestehens hat die Fabrik u. a. hergestellt: 2800 Lokomotiven, 5320 Motoren, 700 Kompressoren und Vakuumpumpen, 600 Dampfmaschinen, Lokomobilen und Halblokomobilen, 1350 Gaserzeuger, 400 ortsfeste Dampfkessel, zusammen im Werte von etwa 330 Millionen Franken.

Der langjährige technische Leiter der Gesellschaft, Dr.-Ing. h. c. Weber hat zu Ehren des Jubiläums eine hübsch ausgestattete Schrift herausgegeben, die lehrreiche Abbildungen. Zahlenangaben und Beschreibungen über die Erzeugnisse des Unternehmens enthält, und der obige kurze Mitteilungen entnommen sind.

— **Die Lehre von der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung.** Von Dr. jur. Günther Holstein. Drittes Heft der Öffentlich-rechtlichen Abhandlungen, herausgegeben von Triepel, Kaufmann und Smend. 102 Seiten. Berlin 1921, Otto Liebmann. Einzelpreis 24 *M*.

Holstein bespricht die von Otto Mayer im „Deutschen Verwaltungsrecht“ vertretene Lehre von der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung, die Otto Mayer der öffentlich-rechtlichen Dienstbarkeit gegenüberstellt. Während letztere auf einem im Gesetz ausdrücklich anerkannten, das Eigentum zurückdrängenden Rechte eines anderen an einem bestimmten Grundstücke beruhe, liege der Eigentumsbeschränkung nicht ein solches mit dem Eigentum in Konflikt tretendes Recht, sondern eine dem Eigentum selbst anhängende Schwäche zugrunde, die, ohne rechtlicher Festsetzung zu bedürfen, das Eigentum allgemein und im voraus im Interesse öffentlicher Verwaltungen belaste. Unter die Eigentumsbeschränkungen rechnet O. M. beispielsweise die Immissionen, welche die Eigentümer von gewissen Betrieben öffentlicher Verwaltungen (Eisenbahnen!) dulden müssen.

Dem gegenüber weist Holstein nach, daß in allen den Fällen, die O. M. als Beispiele jener Eigentumsbeschränkung anführt, den öffentlichen Verwaltungen Gesetzesvorschriften oder ver-

tragliche Abmachungen zur Seite stehen, auf die sie ihre Anforderungen an das Grundeigentum stützen können. Von diesen Fällen seien hier die Anbringung von Rosetten, an denen die Leitungsdrähte elektrischer Bahnen befestigt werden, von Briefkästen der Reichspost, von Fernsprecheinrichtungen an den Häusern und die Wegebenutzung durch die Telegraphenverwaltung erwähnt. Mit eingehenden Ausführungen, in denen u. a. der viel mißbrauchte Begriff der Eisenbahnhoheit klargestellt wird, begründet der Verfasser sodann die Ausschließung nachbarrechtlicher Einsprüche gegen den Betrieb von Eisenbahnen und Kleinbahnen, indem er mit der herrschenden Meinung, aber der Auffassung Otto Mayers entgegen, den Staatsakten, mit denen ein Bahnbauplan genehmigt wird, z. B. der ministeriellen Planfeststellung gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes den Charakter polizeilicher Verfügungen im Sinne des Gesetzes vom 11. Mai 1842 zuspricht.

An der Hand des deutschrechtlichen Eigentumsbegriffs entwickelt H. schließlich seine eigene Konstruktion des Rechtsverhältnisses, die zu einem „System der Verwaltungspflichtigkeiten des Eigentums“ führt, beruhend teils auf der durch ALR. II 17 § 10 umschriebenen allgemeinen Verbindlichkeit, das Eigentum in polizeimäßigem Zustande zu erhalten, teils auf besonderen Verpflichtungen, die ausdrückliche Gesetzesvorschriften dem Eigentümer im Interesse der öffentlichen Spezialverwaltungen auferlegen.

Die Darstellung ist klar und übersichtlich, Schrifttum und Rechtsprechung werden ausgiebig herangezogen. Ich kann das Buch dem Eisenbahnjuristen wohl empfehlen, der sich einmal ein Stündlein darüber belehren lassen will, wie sich sein praktisches Tun im Lichte der Wissenschaft darstellt. Auch kann das Buch bei der Führung von Prozessen von Nutzen sein.

Fritsch.

— **Stéphani,** Philippe, Ingénieur de Chemins de fer: **Les Tunnels des Alpes.** Paris. H. Dunot et E. Pinat, éditeurs. 115 S.

In dieser zum Teil noch während des Krieges verfaßten Schrift beschäftigt sich der Verfasser, nach einem kurzen Überblick über die bis jetzt erbauten Alpentunnel, insbesondere mit der durch die Erbauung des Simplontunnels und seiner Zufahrten für die französischen Bahnen geschaffenen Verkehrslage. Wenn auch der Simplon für den französisch-italienischen Verkehr nicht so schädlich sei wie der hauptsächlich für den deutschen „Imperialismus“ arbeitende Gotthard, so seien doch beim Baue der neuen Verbindung die französischen Interessen nicht genügend gewahrt worden, da sie zum großen Teile auf Schweizer Gebiet liege, so daß die schweizerische Verwaltung es in der Hand hätte, durch Zoll- und Tarifmaßnahmen Frankreich zu schaden. Da es für den Verfasser selbstverständlich ist, daß Frankreich den ersten Anspruch darauf hat, sowohl den Verkehr der nördlich der Alpen gelegenen Staaten mit Italien, wie den Durchgangsverkehr in der Richtung Genua, Brindisi und Konstantinopel über seine Bahnlinien zu führen, kommt er auf seinen schon früher der französischen Regierung gemachten Vorschlag zurück, den Mont Blanc mit einem 13,5 km langen Tunnel zu durchbrechen. Die neue Verbindung würde die Schweiz nur auf eine ganz kurze Länge bei Genf berühren, das ja ohnehin in dem französischen Einflußgebiete liege. Der neue Tunnel werde es, insbesondere nach Vollendung des Ärmelkanaltunnels zwischen Frankreich und England, ermöglichen, die oben genannten Verkehre ganz über die französischen Bahnen zu leiten. Der Durchgangsverkehr würde sich dann in Oberitalien nach den erwähnten Hauptrichtungen gabeln, so daß die deutschen, österreichischen und schweizerischen Bahnen hiervon ausgeschlossen wären.

Der durch den Ausgang des Krieges eingetretene Übergang der elsaß-lothringischen Bahnen an Frankreich hat ja dessen Stellung noch verstärkt; es muß aber doch bezweifelt werden, ob die anderen beteiligten Staaten, insbesondere Italien und Südslawien, geneigt sein würden, sich in wichtigen zwischenstaatlichen Verbindungen so ganz von Frankreich abhängig zu machen. Ob die von dem Verfasser zur Empfehlung seines Vorschlages gemachten Angaben über die zu erzielenden tatsächlichen und virtuellen Wegeabkürzungen richtig sind, soll hier nicht näher untersucht werden, man wird aber gut tun, Bestrebungen, wie sie in der besprochenen Schrift sich zeigen, aufmerksam zu verfolgen.

G.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Taschenbuch für Bauingenieure. Unter Mitwirkung einer Reihe hervorragender Fachleute herausgegeben von Dr.-Ing. E. h. Max Foerster, Geh. Hofrat, ord. Prof. für Bauingenieurwesen an der Technischen Hochschule Dresden. Vierte, verbesserte und erweiterte Auflage. Mit 3195 Textabbildungen. In zwei Teilen, 2399 Seiten. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis gebunden 160 *M*.

Werkstattbau, Anordnung, Gestaltung und Einrichtung vo Werkanlagen nach Maßgabe der Betriebserfordernisse. Vo Dr.-Ing. Carl Theodor Buff. Mit 207 Textabbildungen un einer Tafel. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Pre gebunden 125 *M*.

Die Förderung von Massengütern. Von Professor Geor von Hanffstengel, Charlottenburg. Erster Band: Ba und Berechnung der stetig arbeitenden För derer. Dritte, umgearbeitete und vermehrte Auflage. M 531 Textabbildungen. Berlin 1921. Verlag von Julius Springe Preis gebunden 78 *M*.

Die Vorkalkulation im Maschinen- und Elektromotorenba nach neuzeitlich-wissenschaftlichen Grundlagen. Ein Hilfsbu für Praxis und Unterricht. Von Ingenieur Friedrich Kresta technischer Kalkulator. Mit 56 Textabbildungen, 78 Tabelle und 5 logarithmischen Tafeln. Berlin 1921. Verlag von Juliu Springer. Preis gebunden 60 *M*.

Arbeitsverteilung und Terminwesen in Maschinenfabrike Von Willy Hippler, Dozent an der Technischen Hochschul in Breslau. Mit 107 Textabbildungen. Berlin 1921. Verlag vo Julius Springer. Preis 66 *M*, gebunden 78 *M*.

Der Eisenbahnbau. Ein Nachschlagebuch für die Praxis un ein Leitfaden für den technischen Unterricht. Von A. Schau staatlicher Baugewerkschuldirektor, Gewerbeschulrat un früherer Kgl. preuß. Regierungsbaumeister des Eisenbahn- un Wasserbaufachs. Zwei Teile in einem Bande. Mit 477 Abbi dungen im Text und auf einer Tafel. Leipzig und Berlin 192 Verlag von B. G. Teubner. Preis gebunden 50 *M*.

Der Wegebau. In seinen Grundzügen dargestellt für Stud rende und Ingenieure. Von Dipl.-Ing. Dr. e. h. Alfred Birk Eisenbahn-Oberingenieur a. D., o. ö. Prof. an der Deutsche Technischen Hochschule in Prag und beh. autor. Zivilingenieu für Bauwesen. Zweiter Teil: Eisenbahnbau. Mit 284 Ab bildungen. Zweite, bedeutend erweiterte Auflage. Leipzig un Wien 1921. Franz Deuticke (Wien I. Helferstorfer Str. 4). Pre geheftet 90 *M*.

Das Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873 in der Fassun der Bekanntmachung vom 18. Mai 1907 und seine Ergänzunge und Abänderungen. Erläutert von Geheimrat Professor. D Adolf Arndt in Marburg. Zweite, stark veränderte und ve besserte Auflage. (Guttentagsche Sammlung Deutscher Reich gesetze. Nr. 82. Textausgaben mit Anlagen und Sachregister. Berlin und Leipzig 1922. Vereinigung wissenschaftlicher Ve leger Walter de Gruyter & Co. Preis gebunden 20 *M*.

Handausgabe des Einkommensteuergesetzes vom 29. Mä 1920 in der Fassung vom 24. März 1921 und 11. Juli 1921 neb den Ausführungsbestimmungen und den Vorschriften über d Rücklagen nach § 59a sowie die Einkommensteuer vo Arbeitslohn. Von Dr. jur. Georg Strutz, Senatspräsident am Reichsfinanzhof, Kgl. preuß. Wirklichem Geheimen Ob regierungsrat. Dritte, gänzlich neu bearbeitete und vermehrt Auflage. Berlin 1921. Verlag von Otto Liebmann. Preis ge 58 *M*.

Aus Natur und Geisteswelt. Sammlung wissenschaftlich-ge meinverständlicher Darstellungen. 301. Band: Die Ma schinenelemente. Von Richard Vater, weil. Ge Bergrat, ordentl. Professor an der Technischen Hochschul Berlin. Vierte, erweiterte Auflage, bearbeitet von Dr. Fri Schmidt, Privatdozent an der Technischen Hochschule Be lin. 17. bis 21. Tausend. Mit 183 Abbildungen im Tex 558. Band: Aufgaben aus der Technischen Mecha nik für den Schul- und Selbstunterricht. Von Pro N. Schmitt, Oberlehrer in Dortmund. I. Bewegungslehr Statik und Festigkeitslehre. 240 Aufgaben und Lösungen. M zahlreichen Abbildungen im Text. Leipzig und Berlin 192 Verlag von B. G. Teubner.

Der Kampf um die Reichseisenbahnen. Nach Referaten, e stattet vor Versammlungen der demokratischen Parteiorgani tionen in Frankfurt (Main) und Darmstadt sowie vor de Ortsgruppe Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter, a 23 November, 29. November und 2. Dezember 1921. Von D W. Spieß, Regierungsrat und Mitglied der Eisenbahndire tion Frankfurt (Main). 32 Seiten. Frankfurter Societät Druckerei G. m. b. H., Abteilung Buchverlag, Frankfurt (Main Preis (einschl. Sortimentszuschlag) 3 *M*.

Berichtigung.

In dem Namen des Verfassers des Aufsatzes: „Zur Refor des Gütertarifs“ in Nr. 2, S. 32 d. Ztg. befindet sich ein Druc fehler. Der Name muß lauten: Dr. Goudefroy.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

[D]ie bisher von den N. ö. Landesbahnen betriebene [.]3 km lange Teilstrecke Landesgrenze-Pozsony [der] elektrischen Lokalbahn Wien Großmarkthalle L. B.-Pozsony [.]d. ist mit dem 1. Mai 1921 in den Betrieb der Eigentümerin [der] elektrischen Lokalbahn Pozsony-Landesgrenze übergegangen und infolgedessen den Vereinsbahnstrecken abgeschnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

[E]isenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Die [Sta]tionen Rheinau und Rheinau Hafen erhalten vom 1. Februar [192]2 an die Bezeichnung Mannheim-Rheinau und [Ma]nnheim-Rheinau Hafen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Februar 1922 ab erhält die an der Bahnstrecke Hagen i. W.-Soest gelegene Station Schwerte die Bezeichnung Schwerte (Ruhr).

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Belgard-Stolp gelegene Bahnhof 4. Klasse Nassow führt fortan die Bezeichnung „Nassow (Bezirk Köslin)".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 6 vom 9. Januar 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen und diejenigen Verwaltungen, die das VWÜ. bezogen haben, betreffend das Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 14. d. M. verschied in Hannover nach langem schweren Leiden

der Regierungs- und Baurat i. R.

Herr Emil Wimmer

im 62. Lebensjahre.

Herr Wimmer hat der hiesigen Eisenbahndirektion nach seiner Vertreibung aus Posen vom 1. Juli 1919 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1921 angehört. Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, fleißigen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken stets bewahren werden.

Stettin, den 16. Januar 1922. (84)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin.

Am 14. Januar d. J. verstarb unerwartet im rüstigsten Mannesalter von 48 Jahren

der Regierungsbaurat

Herr Martin Cohn

Vorstand des Maschinenamtes in Eberswalde.

Seit 1. Oktober 1916 hat er das Maschinenamt mit größter Pflichttreue verwaltet.

Mit seinem Heimgang beklagt die Eisenbahndirektion den Verlust eines fleißigen und tüchtigen Beamten. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Stettin, den 16. Januar 1922. (83)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Direktionsbezirks Stettin.

Am 16. Januar 1922 verstarb nach kurzer Krankheit unser oberster Betriebsleiter und Direktionsmitglied

Herr Baurat Heinrich Franck.

Wir betrauern in dem Heimgegangenen einen hervorragend tüchtigen, pflichttreuen Beamten und liebenswürdigen Menschen, der in den 12 Jahren seiner hiesigen Amtstätigkeit es verstanden hat, die Entwicklung unseres Bahnunternehmens in ausgezeichneter Weise zu fördern.

Sein Name und sein Wirken wird uns unvergeßlich bleiben.

Altona, den 16. Januar 1922. (85)

Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster.

Der Aufsichtsrat: Schnackenburg. **Der Vorstand:** Dr. Harbeck.

[2]. Aenderung von Stationsnamen.

[V]om 1. Februar 1922 ab erhält die an [der] Bahnstrecke Hagen i. W.-Soest gele[gen]e Station Schwerte die Bezeichnung [Sch]werte (Ruhr). (74)

[E]lberfeld, 5. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf Seite 16 des Tarifs ist bei Niederlauterbach (Obb.) zu streichen: St bed, W.

München, 11. Januar 1922. (77)
Tarifamt beim R V M. Z B.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II vom 1. Dezember 1921.

Am 1. Februar 1922 werden die nordischen Schnittsätze für Skien über Moss-Horten bei Leitung über Flensburg Weiche für Eilgut, Stückgut und Wagenladungsklasse 6 und 7 erhöht.

Altona, den 11. Januar 1922.
Eisenbahndirektion, (70)
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1922 wird die Station Ildehausen in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. als Versandstation aufgenommen. Die Stationen Gandersheim und Seesen Stb. werden vom gleichen Zeitpunkte ab hierin als Versandstationen gestrichen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 10. Januar 1922. (75)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 16. Januar 1922 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Westfälischen Landeseisenbahn geltenden Frachtzuschlagbestimmungen geändert. Näheres enthält die am 16. Januar 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Januar 1922. (78)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 86 Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn Teil II.

Am 1. Februar d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahnen die Frachtsätze um rund 30 v. H. erhöht. Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben. Der Frachtberechnung wird der Frachtsatzzeiger, Heft C I a zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses unter Hinzurechnung der im Heft C I b zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses enthaltenen Zuschlagsfrachten zugrunde gelegt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O. (R. G. Bl. 1914. S. 455). (68)

Elmshorn, den 7. Januar 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Gemeinsames Heft. Tfv. 200 A. für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander sowie den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 wird der Anhang 3 des Tarifhefts, der Bestimmungen über Einschränkung von Nachnahmebelastung im Verkehr aus dem Auslande enthält, aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Januar 1922. (79)

Eisenbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. Februar d. J. tritt — genehmigt durch die Interalliierte Kommission — zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag VI in Kraft.

Der Nachtrag enthält neben kleineren Änderungen in den Bestimmungen der Abteilung B in der Hauptsache die weitere Erhöhung der Frachtsätze auf das Doppelte der ab 1. Januar d. J. gültigen Sätze.

Über die Höhe der künftigen Frachtsätze geben bis zum Erscheinen des Nachtrags VI, im Druck, das Verkehrsamt Beuthen O.-S. (Schmalspurbahn) sowie unser Verkehrsbüro Auskunft. Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O.-S. (Schmalspurbahn) zu haben.

Die Einführung des Nachtrags mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Kattowitz, den 12. Januar 1922. (76)

Eisenbahn-Direktion.
(Schmalspurbahn.)

Bezirkseisenbahnrat Breslau.

Der Bezirkseisenbahnrat Breslau hat in der am 7. d. M. abgehaltenen außerordentlichen Sitzung der Vorlage der Deutschen Reichsbahn über die Erhöhung der Güter- und Tiertarife ab 1. Februar dieses Jahres um 33¹/₃ v. H. einhellig zugestimmt. Die im Laufe der Verhandlung gegen die Tariferhöhung geäußerten Bedenken wurden angesichts der für die Reichsbahn bestehenden Zwangslage zurückgestellt. Im Laufe dieser Woche wird sich der vorläufige Reichseisenbahnrat mit der Vorlage zu beschäftigen haben. (66)

Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 werden im Verkehr mit Urbach bei Schorndorf und mit Kaiseringen-Frohnstetten auch Wagenladungen direkt abgefertigt. Die seither für diese Stationen vorgesehenen Überfuhrgebühren und Sonderbestimmungen treten außer Kraft.

Näheren Aufschluß durch die beteiligten Abfertigungsstellen. (67)

München, 10. Januar 1922.

Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Güterverkehr badisch-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Zum Ausnahmetarif Nr. 22 (Anthrazit usw.) schweiz. Herkunft tritt sofort ein Ausnahmesatz von 55 Rp Luterbach—Basel Bad. Bahnhof in Kraft. Auf 26. I. 1922 wird Netstal in den Ausnahmetarif Nr. 34 (Papier) einbezogen.

Karlsruhe, den 10. Januar 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion. (62)

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde trit tam 1. Februar d. J. zu unserem Binnentarif Nachtrag IX in Kraft, der Erhöhungen der Beförderungspreise enthält.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Wernigerode, den 7. Januar 1922.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion. (69)

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlag- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200 —.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in der Bestimmung für Eger die Gebührenangaben ermäßigt.

Näheres enthält die am 12. Januar 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Januar 1922.

Eisenbahndirektion. (63)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gütertarif. Teil I. Abteilung B, vom 1. April 1918.

An Stelle der im Abschnitt F, Ziffer XXIII (Nachtrag II vom 10. Juni 1920), festgesetzten Gleisgebühren für Deggendorf, Wien Kaiserplatz und Wien Zwischenbrücken sind am 1. Januar 1922 erhöhte Gebühren in Geltung getreten. Auskunft erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen. (65)

München, im Januar 1922.

Z. 30021/T/22.

---

4. Personen- und Güterverkehr.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde treten am 1. Februar 1922 im Binnen-, Personen- und Gütertarif Erhöhungen der Fahrpreise und Frachtsätze in demselben Umfange wie bei der Reichseisenbahn ein.

Zum Binnen-, Personen- und Gepäcktarif erscheint zum 1. Februar 1922 Nachtrag VII, durch welchen die Bestimmungen für Monatskarten und Schülermonatskarten geändert werden und die Ausgabe dieser Karten auch auf die IV. Klasse ausgedehnt wird.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der E. V. O. (R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Neuhaldensleben, den 12. Januar 1922.

Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion. (73)

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Gütern im Binnenverkehr vom 1. August 1918 wird mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 1. Februar 1922 der Nachtrag IX eingeführt, wodurch Tariferhöhungen eintreten. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenb. Verk. Ord. (R. G. Bl. 1914, S. 455). (64)

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 7. Januar 1922.

Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Am 1. Februar d. J. tritt der Na[chtrag] 12 zu unserem Binnentarif [in] Kraft. Derselbe enthält Änderun[gen] der Beförderungspreise im Person[en-] und Güterverkehr. Nähere Ausk[unft] erteilen die Dienststellen.

Gera-R., den 14. Januar 1922. (

Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbah[n-]
Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Teutoburger Waldeisenbahn.

Am 1. Februar d. J. tritt vorbehalt[lich] der Genehmigung der Aufsichtsbehö[rde] eine Erhöhung der Gebührensätze [im] Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierta[rif] ein, über die die Dienststellen näh[ere] Auskunft erteilen. (

Gütersloh, den 10. Januar 1922.

Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverkeh[r]

Tfv. 53. Binnen-, Personen- und Gepä[ck-] tarif der Bentheimer Kreisbahn.

Zum 1. Februar 1922 erscheint [...] Nachtrag II, welcher die an diesem T[age] in Kraft tretenden Preiserhöhungen [ent]hält.

Bentheim, den 10. Januar 1922.

Der Betriebsdirektor. (

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Aufsichts[be]hörde tritt am 1. Februar 1922 eine [Er]höhung der Personenfahrpreise so[wie] der Gepäck- und Expreßgutsätze unse[res] Binnentarifs in demselben Umfange [wie] bei der Reichsbahn in Kraft.

Meppen, den 6. Januar 1922. (

Der Betriebs-Direktor.

Deutsch-Tschechoslowakischer Person[en-] und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1[922] werden die Fahrpreise und Gepäckfra[cht]sätze einiger tschechoslowakischer [Lo]kalbahnen erhöht. Nähere Auskunft [er]teilt die Verkehrskontrolle I in Dr[es]den-A., Strehlener Straße 1.

Dresden, am 12. Januar 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion. (

Mecklenburg-Preußisch-Oldenburgisc[her] Sächsischer Staatsbahn- und Privatba[hn] Personen- und Gepäckverkehr.

Die besondere Ausführungsbest[im]mung 1 zu § 40 der Eisenbahn-Verke[hrs]ordnung wird, wie folgt, geändert:

1. Die Fracht für Expreßgut w[ird] nach den in den Preistafeln enthalte[nen] Sätzen berechnet. Wird in Verbind[un]gen, an welchen ausschließlich Streck[en] der Reichsbahn beteiligt sind, oder [im] Verkehr zwischen Stationen des me[ck]lenburgischen Reichsbahnnetzes ein[er]seits und Stationen der Brandenbu[rgi]schen Städtebahn, der Elmshorn-Ba[rm]stedt-Oldesloer, der Ruppiner- und [der] Wittenberge-Perleberger Eisenbahn [an]dererseits die Abfertigung in Statio[ns]verbindungen verlangt, für die Ent[fer]nungen in den Preistafeln nicht entl[hal]ten sind, so wird die Fracht nach [den] Entfernungen der Gütertarife zu [den] in der Preisberechnungstafel der Rei[chs]bahn enthaltenen Expreßgutsätzen [be]rechnet.

Die Änderung der Ausführungsbest[im]mung ist gemäß § 2 der Eisenbahn-V[er]kehrsordnung genehmigt.

Schwerin, den 13. Januar 1922. (

Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltunge[n].

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 4. Berlin, den 26. Januar 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Organisation und Verwaltung der Reichsbahn in Preußen.

Von Regierungsrat **Dr. Koppin**, Berlin.

Der Ruf aus Industriekreisen nach Entstaatlichung der deutschen Reichsbahn ist damit begründet worden, daß die Industrie dem Reich die zur Abtragung der Reparationsschulden benötigte Kredithilfe nur dann gewähren könne, wenn die großen staatlichen Betriebsverwaltungen, in erster Linie die Eisenbahnen, eine durchgreifende Entschuldungsaktion vornähmen. Das stets wachsende Defizit der Eisenbahn beweise aber, daß das Reich aus eigener Kraft zu einer Sanierung der Verhältnisse nicht imstande sei. Das Reich müsse daher von diesen, unter seiner Verwaltung unrentablen Betrieben durch Überführung in Privathände entlastet werden. Über die Form einer solchen Entstaatlichung sind bisher — Mitte November 1921 — noch keine bestimmten Vorschläge gemacht worden.

Angesichts dieser Sachlage erscheint es nicht überflüssig, die Organisation und Verwaltung der Reichsbahn in kurzen Zügen sich zu vergegenwärtigen. Es soll das — ohne Stellungnahme zu dem hier angeschnittenen Problem — unter Zugrundelegung der preußischen Verhältnisse geschehen; die gleichzeitige Berücksichtigung der Verhältnisse in den übrigen Ländern, die trotz der einheitlichen Reichszentrale — wegen der etwas überstürzten Verreichlichungsaktion — in manchen Punkten noch voneinander abweichen, würde den Rahmen dieser Darstellung überschreiten.

In der Organisation der Eisenbahnverwaltung ist bekanntlich vor nicht langer Zeit insofern eine wesentliche Änderung eingetreten, als die Eisenbahnen der einzelnen Länder durch Staatsvertrag vom 31. März 1920 am 1. April 1920 auf das Reich übergegangen sind, und zwar der sächliche wie der Personalbestand. Seit der Zeit gibt es keine Zentralbehörden der einzelnen Länder mehr, sondern es besteht nur noch eine einheitliche Reichszentrale unter dem Namen „Reichsverkehrsministerium". Damit sind aber die Eisenbahn-Verwaltungsordnungen der Länder im allgemeinen nicht ungültig geworden. In der vorläufigen Verwaltungsordnung des Reichsverkehrsministeriums (§ 2 und § 6) heißt es nämlich ausdrücklich, daß der Reichsverkehrsminister seine Befugnisse durch die Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums ausübt, die ihrerseits die Geschäfte im Namen und für Rechnung des Reichs nach den bisherigen Bestimmungen führen. Nachdem der Reichsverkehrsminister die Geschäfte der Zweigstellen nach und nach übernommen hat (am 7. Dezember 1920 war die Übernahme beendet), leiten also die aus den Landes-Zentralbehörden hervorgegangenen Zweigstellen, als Organe des Reichs-Verkehrsministeriums, die Verwaltung der Reichsbahn in den einzelnen Ländern nach Maßgabe der früheren, durch die betreffenden Verwaltungsordnungen bestimmten Grundsätze weiter, sofern nicht etwa Vorschriften des Reichsrechtes entgegenstehen. (Eigentliche Zweigstellen bestehen außer für Preußen nur noch für Bayern und Baden — letztere auch nur für Abwickelungszwecke; in den übrigen Ländern werden die zentralen Verwaltungsgeschäfte von den bisherigen Eisenbahn-Generaldirektionen, in Oldenburg von der Eisenbahndirektion, wahrgenommen.)

Ein kurzer Rückblick auf die Geschichte der preußi-

schen Staatsbahnverwaltung zeigt uns, daß die Organisation sehr geschwankt hat.

Die Zentralgeschäfte der Eisenbahnen wurden ursprünglich (1837 bis 1847) vom preußischen Finanzministerium besorgt, demnächst vom Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Erst seit 1890 bestand ein ausschließlich für die Eisenbahnverwaltung zuständiges, selbständiges „Ministerium der öffentlichen Arbeiten“ mit anfangs 3 (Verwaltung, Verkehr, Technik), später 6 Abteilungen (Verwaltung, Betrieb, Verkehr, Finanzen, Maschinentechnik, Bautechnik).

Auch die Organisation der dem Ministerium nachgeordneten Eisenbahnbehörden hat wiederholt gewechselt. Abgesehen von vielfachen, minder wichtigen Veränderungen hat sich die Entwickelung um die beiden großen Gesichtspunkte des Behördenaufbaus (Instanzenzug) und die Verfassung der Eisenbahndirektionen gedreht.

Die Eisenbahndirektionen waren ursprünglich kollegialisch organisiert, d. h. die Entscheidungen (wichtigeren Inhalts) beruhten nicht auf Anordnungen des Chefs der Behörde oder der einzelnen Dezernenten, sondern auf Mehrheitsbeschlüssen des Kollegiums der Direktionsmitglieder, die dabei natürlich an die Weisungen des Ministers gebunden blieben. Seit 1880 ist an die Stelle des Kollegialsystems das bürokratische oder Präfektensystem getreten. (Eine kollegiale Beschlußfassung fand nur noch in Disziplinarsachen statt, sofern es sich um die Entlassung von Beamten auf Kündigung handelte.) Es hatte sich nämlich herausgestellt, daß die Zusammensetzung der Direktionsmitglieder aus juristisch-administrativen und technischen der Kollegialverfassung nicht günstig war, weil die Natur des Eisenbahnwesens im allgemeinen schnelle Entscheidungen und damit eine erweiterte Anordnungsbefugnis der einzelnen Dezernenten unter eigener Verantwortung verlangt, vorbehaltlich der — je nach Umständen einzuholenden — Entscheidung des Präsidenten. Das bürokratische System hat sich bewährt und besteht noch heute.

Was den zweiten Angelpunkt in der Organisationsentwickelung, den Aufbau der Behörden anlangt, so unterstanden bis zum Jahr 1894 dem Ministerium 2 Verwaltungsinstanzen: die Eisenbahndirektionen und, als deren selbständige Abteilungen, die sogen. Eisenbahnkommissionen (später „Betriebsämter“ alter Bezeichnung), denen die Bau- und Betriebsverwaltung unter eigener Verantwortung oblag. Durch die preußische Verwaltungsordnung vom 1. April 1895, die mit geringen Abänderungen und Ergänzungen noch heute gilt, wurde statt dessen der zweigliedrige Behördenaufbau eingeführt: dem Minister unterstehen als einzige Verwaltungsbehörden nur die Eisenbahndirektionen, denen zur Ausführung und Überwachung des örtlichen Dienstes Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen-, Werkstätten und Telegrapheninspektionen unterstellt wurden. Der Zweck dieser Umbildung war das Bestreben, die Betriebszahl zu erhöhen durch größere Einfachheit, Beweglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Verwaltungsapparates, besonders auch hinsichtlich der Personalverwendung. Als Vorbild nahm man die Verwaltung der Reichsbahn in Elsaß-Lothringen und berechnete, daß im Vergleich zu dieser die preußische Organisation infolge ihrer Dezentralisierung mit zu hohen Personalkosten arbeitete. Es gelang denn auch, beim Bureaupersonal rund 3000 Köpfe zu ersparen, indem man davon die Beamten teils auf Wartegeld setzte, teils pensionierte und die Arbeiter teils in andere Dienstzweige überführte, teils — nötigenfalls unter Gewährung von Unterstützungen — entließ. Die gleichzeitig erstrebte Entlastung der höheren Verwaltungsbeamten ist freilich nicht erreicht worden.

Die neue Verwaltungsordnung vom 1. April 1907 hat keine wesentlichen Organisationsveränderungen gebracht. Im gleichen Jahr wurde das Eisenbahn-Zentralamt geschaffen, 1910 wurden die „Inspektionen“ in „Ämter“ umbenannt. (Die Telegrapheninspektionen waren seit 1902 wieder beseitigt.)

I. Die Verwaltungsorgane.

1. Das Reichsverkehrsministerium.

Die oberste Leitung der Verwaltung der Reichsbahn obliegt dem Reichsverkehrsminister und für die einzelnen Länder den Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums unter der Leitung von Staatssekretären bzw. den Generaldirektionen. (Bekanntlich erschöpfen sich die Aufgaben des R.V.M. nicht in der Verwaltung der Eisenbahnen, sondern greifen über auf die Gebiete der Wasserstraßen-Verwaltung und des Luft- und Kraftfahrwesens, für die im R.V.M. zwei weitere besondere Abteilungen geschaffen sind. An der Spitze dieser drei Abteilungen stehen administrative und technische Staatssekretäre.) Die zurzeit im R.V.M. bestehenden neun Abteilungen für Eisenbahnwesen (Verwaltung, Personal, Betrieb, Verkehr, Finanzen, Werkstätten, Maschinentechnik, Bautechnik, Aufsicht) werden im allgemeinen von Ministerialdirektoren geleitet. Für die Zweigstelle Preußen-Hessen treten noch eine Bauverwaltungs- und eine Verkehrsabteilung hinzu. In den einzelnen Abteilungen werden die Geschäfte von verantwortlichen Sachreferenten erledigt, denen vereinzelt höhere Beamte als Hilfsarbeiter zugeteilt sind.

In die Zuständigkeit des Ministeriums fallen die sogen. Vorbehalte, wie sie in den §§ 2 bis 5 der preußischen Verwaltungsordnung einzeln aufgeführt sind. Danach hat sich der Minister den Erlaß einheitlicher Geschäfts- und Dienstanweisungen und einheitlicher Vorschriften für die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter vorbehalten; auch entscheidet er über Beschwerden gegen Verfügungen der Direktionen und Beschlüsse, die im Kollegialverfahren nach § 8 der Verwaltungsordnung gefaßt sind. Im einzelnen beziehen sich die Vorbehalte auf die Betriebsverwaltung (z. B. Einstellung des Betriebes auf Bahnstrecken, die dem öffentlichen Verkehr dienen; Abschluß freihändiger Lieferungsverträge, soweit die den Direktionen gezogenen Wertgrenzen überschritten werden), auf die Neubauverwaltung (z. B. Eröffnung des Betriebes auf dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken; Feststellung von Entwürfen, von Kostenanschlägen von einer bestimmten Summe an) und auf die Personalien (z. B. Anstellung, Versetzung, Entlassung und Regelung der Besoldungsverhältnisse der höheren Beamten; Gewährung von Urlaub über sechs Wochen).

2. Die Eisenbahndirektionen.

Dem Reichsverkehrsministerium unmittelbar unterstellt sind die Eisenbahndirektionen (und das Eisenbahnzentralamt). Ihre Zahl (vor dem Kriege in Preußen-Hessen 21) hat sich jetzt nach dem Fortfall von Danzig, wo noch eine Abwickelungsstelle der früheren Direktion besteht, Posen und Bromberg, deren Geschäfte für die deutsch gebliebenen Strecken teils auf Nachbardirektionen, teils auf die Eisenbahndirektion Osten in Berlin übergegangen sind, entsprechend vermindert. Der Sitz der Stammdirektion Saarbrücken ist nach Trier verlegt. (Hinsichtlich der Direktion Kattowitz sind bis jetzt — November 1921 — noch keine Entschließungen gefaßt.)

Jede Direktion besteht aus dem Präsidenten, als Chef der Behörde, seinen Vertretern (der erste Vertreter, stets ein Oberrat, heißt „Abteilungsdirektor“) und den planmäßigen und außerplanmäßigen Mitgliedern (Oberräte, Regierungsräte, Regierungsbauräte).

Die Direktionen vertreten die Verwaltung verbindlich in allen Angelegenheiten ihres Geschäftsbereichs. Der Geschäftsbereich ist in § 7 der Verwaltungsordnung nur knapp umrissen. Danach entscheiden die Direktionen über Beschwerden gegen Verfügungen der ihnen unterstellten Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen-, Werkstättenämter und der Bauabteilungen. Im übrigen obliegt den Direktionen die Verwaltung aller zu ihrem Bezirk gehörenden, im Betrieb oder im Bau befindlichen Eisenbahnstrecken, und zwar, wie es in § 7 heißt, „mit den den Provinzialbehörden zugewiesenen Rechten und Pflichten“. Diese Befugnisse waren zum Teil schon durch das preußische Gesetz vom 17. Juni 1880 auf die Direktionen ausgedehnt; sie sind in den verschiedensten Gesetzen niedergelegt. Die meisten dieser Rechte, die fast ausschließlich auf Personalgebiet liegen, sind aber den Eisenbahndirektionen durch die Verreichlichung der Bahnen teils wieder genommen, teils beschränkt worden, weil

ıit der Verreichlichung das die Befugnisse der Provinzialbehör-
›n einengende Reichsbeamtengesetz vom 18. Mai 1907 auch für
ie Eisenbahnverwaltung maßgebend geworden ist. Verblie-
en sind den Eisenbahndirektionen auf Personalgebiet: 1. das
echt, selbständig vollstreckbare Defektenbeschlüsse zu fassen.
. die Entscheidung über die Pensionsreife der Beamten und die
urchführung der Pensionierung; 3. die Entscheidung über die
ewährung des Gnadenvierteljahres und des Witwen- und
'aisengeldes; 4. die Befugnis zur Anstellung von Beamten und
ilitäranwärtern. — Beschränkt ist die Strafbefugnis der
irektionen. Während sie früher — ebenso wie die Provinzial-
›hörden — Geldstrafen bis zu 90 ℳ verhängen konnten, ist
ınen durch das Reichsbeamtengesetz die Grenze von 30 ℳ ge-
ogen; darüber hinaus ist die Zentralbehörde zuständig. —
öllig genommen ist den Direktionen: 1. das Recht zur
rhebung des Konflikts (Nach dem preußischen Gesetz vom
3. Februar 1854 konnte die Provinzialbehörde die strafrecht-
che und zivilrechtliche Verfolgung eines Beamten von der Vor-
ntscheidung des Oberverwaltungsgerichts abhängig machen
arüber, ob eine Amtsverletzung tatsächlich vorlag. Dieses
techt kennt das Reichsbeamtengesetz nicht, stellt vielmehr in
13 den Satz auf: „Jeder Reichsbeamte ist für die Gesetz-
ıäßigkeit seiner amtlichen Handlungen verantwortlich"); 2. die
3efugnis, den Kompetenzkonflikt zu erheben, d. h. Streitigkei-
ən zwischen Gerichten und Verwaltungsbehörden über die Zu-
issigkeit des Rechtswegs einem besonderen Gerichtshof — in
'reußen dem „Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenz-
onflikte" — zur Erledigung zu überweisen; 3. das Recht, im
örmlichen Disziplinarverfahren als erste Instanz über die
)ienstentlassung von mittleren und unteren Beamten zu ent-
cheiden. Diese disziplinarrichterliche Befugnis stand den Eisen-
ahndirektionen vor der Verreichlichung bekanntlich zu auf Grund
es § 24 des preußischen Disziplinargesetzes für die nicht-
ichterlichen Beamten vom 21. Juli 1852 in Verbindung mit dem
ereits erwähnten Gesetz vom 17. Juni 1880. Die Berufung ging
n das Staatsministerium. Nach dem Reichsbeamtengesetz da-
egen entscheiden im förmlichen Disziplinarverfahren in erster
nstanz die Disziplinarkammern, in zweiter Instanz der Dis-
iplinarhof in Leipzig. Die Provinzialbehörden scheiden aus.
)ie Einleitung des förmlichen Disziplinarverfahrens verfügt die
berste Reichsbehörde, gegen Eisenbahnbeamte also das Reichs-
erkehrsministerium, das auch den untersuchungsführenden Be-
mten und den Beamten der Staatsanwaltschaft auf Vorschlag
ler Direktion ernennt. Nach Abschluß der Untersuchung reicht
ler Beamte der Staatsanwaltschaft die Akten dem Ministerium
zurück, das dann entweder das Verfahren (mit oder ohne Ver-
ıängung einer Ordnungsstrafe) einstellt oder die Sache an die
zuständige Disziplinarkammer verweist. Auch das Recht zur
Amtssuspension (mit halber Gehaltskürzung) nach Einleitung
les Strafverfahrens oder förmlichen Disziplinarverfahrens —
das vor der Verreichlichung von den Präsidenten der Direk-
tionen ausgeübt wurde — steht ausschließlich dem Ministerium
zu. (Dagegen kann bei Gefahr im Verzug nach wie vor jedem
Bediensteten die Ausübung der Amtsverrichtungen von dem
Dienstvorgesetzten vorläufig untersagt werden, was natürlich
keine Gehaltskürzung zur Folge hat.)

Nicht beseitigt oder beschränkt ist jedoch die
dem Kollegium der Eisenbahndirektion nach § 8 der Verwal-
tungsordnung zustehende Befugnis, über Beschwerden von
widerruflich oder kündbar angestellten Beamten gegen ihre
Entlassung durch Mehrheitsbeschluß zu entscheiden. Darin, daß
hier das Kollegium, nicht die Direktion zuständig ist, liegt eine
Durchbrechung des bürokratischen Systems. Man wollte auf diese
Weise dem auf Anordnung der Direktion, also meistens eines ein-
zelnen Dezernenten, entlassenen Beamten die Möglichkeit geben,
den Fall durch die Gesamtheit der Direktionsmitglieder nach-
prüfen zu lassen. Das Kollegium entscheidet auf Grund freien
Ermessens, kann aber keine Geldstrafe verhängen, sondern
lediglich entweder die Beschwerde verwerfen oder die Kündi-
gung aufheben. Dabei ist es, wenn ihm — im Gegensatz zu der
ministeriellen Abhängigkeit der Kollegien des alten Kollegial-
systems — verwaltungsrichterliche Befugnisse zustehen, an Er-
lasse oder Richtlinien des Ministeriums, die die Direktionen
selbstverständlich verpflichten, nicht gebunden. (Diese, aus
historischen Gründen nicht ganz zweifelsfreie Frage kann prak-
tische Bedeutung gewinnen, seitdem ausgangs des Jahres 1919
die Direktionen vom Minister angewiesen sind, jeden Bedien-
steten, der sich eines Eigentumsvergehens schuldig gemacht hat,
rücksichtslos zu entlassen oder in besonders leichten Fällen die
Entscheidung des Ministers einzuholen.) Gegen den Beschluß
des Kollegiums steht dem Beamten die Beschwerde an das Reichs-
verkehrsministerium offen.

In sozialpolitischer Hinsicht gehört zum Geschäfts-
bereich der Eisenbahndirektionen auch die Wahrnehmung der
Aufsichtsbefugnisse der höheren Verwaltungsbehörden im Sinne
der Reichsversicherungsordnung über die Eisenbahnbetriebs-
krankenkassen, die bei jeder Direktion errichtet sind. Ferner
sind die Eisenbahndirektionen von dem früheren Bundesrat ge-
nehmigte „Ausführungsbehörden" für die Unfallversicherung, so
daß ihnen die Feststellung der Entschädigungen obliegt. (Die
Aufsicht über die für die Invaliden- und Altersversicherung der
Eisenbahnarbeiter geschaffenen Pensionskassen A und B steht
dem beim Eisenbahn-Zentralamt gebildeten Vorstand der Pen-
sionskassen zu.)

Schließlich obliegt den Eisenbahndirektionen die Mitwirkung
bei der landespolizeilichen Aufsicht und die ausschließliche tech-
nische Aufsicht über die Kleinbahnen, während über Privat-
bahnen die Präsidenten der Eisenbahndirektionen als „Eisen-
bahnkommissare" die Aufsicht führen.

Für die Geschäftserledigung durch die Eisenbahn-
direktionen gilt der allgemeine Grundsatz, daß jedes Mitglied
für die form- und sachgemäße Erledigung der ihm überwiesenen
Geschäfte selbst verantwortlich ist; das liegt im Wesen des
bürokratischen Systems. Der Präsident ist für alle die Ver-
fügungen verantwortlich, die er selbst zeichnet, im übrigen auch
für die gesamte ordnungsmäßige Verteilung der Geschäfte. Die
Verteilung findet statt auf Grund der vom Minister erlassenen
Geschäftsordnung für die Direktionen vom 4. Mai 1910. Diese
Ordnung regelt die Geschäftsführung im allgemeinen und die Er-
ledigung der Geschäftssachen im einzelnen. Sie trifft Bestim-
mungen über die Befugnisse und Obliegenheiten des Präsidenten
und über die Übertragung besonderer Geschäfte auf seine ständi-
gen Vertreter und die Mitglieder der Direktion. Sie enthält
Richtlinien über die Geschäftseinteilung und den Geschäftsgang,
regelt die allgemeinen Sitzungen, das Stimmrecht in Kollegial-
sachen und behandelt die Finanz-, Personal- und Rechtsange-
legenheiten.

Nach Maßgabe dieser Geschäftsordnung stellt der Präsident
einen Geschäftsplan auf, durch den er die Geschäfte den ein-
zelnen Dezernenten zuteilt. Die Dezernate zerfallen — den ver-
schiedenen Aufgaben der Eisenbahnverwaltung entsprechend —
in administrative und technische, die sich beide wiederum in
Sach- und Streckendezernate gliedern, je nachdem es sich um
Geschäfte für den ganzen Direktionsbezirk handelt oder um ört-
liche Angelegenheiten innerhalb der einzelnen Streckenbezirke.
Neuerdings ist die — nicht überall gleiche — Anzahl der Dezer-
nate unter dem Einfluß der Geschäftsvermehrung und dem
Zwang zur Spezialisierung teils durchgängig, teils nur bei den
großen Direktionen vermehrt worden. So sind z. B. besondere
Dezernate geschaffen für das Wohlfahrtswesen, für die Dieb-
stahlsbekämpfung, für das Unterrichtswesen und psychotech-
nische Angelegenheiten (teilweise mit früheren Gewerbeschul-
direktoren besetzt); vereinzelt, so in Berlin, ist ein besonderes
Oberbaudezernat eingerichtet und ein zweites Werkstättendezer-
nat. (Von einer Vermehrung der unter den heutigen Verhält-
nissen sehr wichtigen und stark belasteten Personaldezernate
hat man bisher abgesehen.)

Den neben den Direktionsmitgliedern vorhandenen administra-
tiven und technischen außerplanmäßigen Beamten (Hilfsarbei-
tern) ist die Befugnis zur selbständigen Erledigung bestimmter
Geschäfte beigelegt. Vielfach verwalten sie jetzt — bei dem

Mangel an höheren Beamten im Vergleich zu dem stark angewachsenen Geschäftsumfang — eigene Dezernate; bei Kollegialbeschlüssen haben sie aber kein Stimmrecht. (Die im Jahre 1920 eingesetzten „Hilfsdezernenten“ sind mittlere Beamte besonderer Befähigung, die einen Teil der bis dahin von den Dezernenten wahrgenommenen Dienstgeschäfte weniger wichtiger Art selbständig erledigen; die Gesamtleitung des Haupt- und Hilfsdezernats und die Verantwortung für die Gesamtführung der Geschäfte verbleibt jedoch dem Dezernenten.)

Den Sachdezernenten für die Betriebsleitung (und den Beförderungsdienst) sind Betriebskontrolleure zugeteilt. Sie haben den Fahr- und Beförderungsdienst, den Wagenumlauf und den Stations- und Abfertigungsdienst zu überwachen. Für ihre einzelnen Obliegenheiten ist die Geschäftsanweisung für Betriebskontrolleure vom 20. März 1902 maßgebend.

Die bei der ungünstigen Finanzlage der Reichseisenbahnverwaltung jetzt besonders wichtige Überwachung der Sparsamkeit in der Wirtschaftsführung ist Sache des Etatsrats mit Unterstützung des Rechnungsdirektors als seines ständigen Vertreters. Über die Aufgaben des Etatsrats und die sie stützenden Pflichten der übrigen Dezernenten heißt es in § 6 der Wirtschaftsordnung: „Der Etatsrat ist, soweit er nicht Sachdezernent ist, an allen vorbereitenden Maßnahmen für den Etat zu beteiligen ... Sämtliche Dezernenten haben ihn in dem Bestreben, Überschreitungen der bewilligten Mittel zu verhüten, nachdrücklichst zu unterstützen. Da er für alle Überschreitungen ... in erster Stelle verantwortlich ist, so dürfen ohne seine Zustimmung keinerlei Überschreitungen zugelassen und keine Anordnungen getroffen werden, die solche zur Folge haben könnten ... Durch die besondere Verantwortlichkeit des Etatsrats wird die Pflicht der übrigen Dezernenten, bei allen Anordnungen und Entscheidungen die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit zu beobachten, nicht vermindert.“ Der Etatsrat ist auch Mitglied der zur Durchführung einer möglichst sparsamen Personalwirtschaft in neuerer Zeit bei den Direktionen gebildeten „Wirtschaftskommissionen“, die besonders darauf zu achten haben, daß der Kopfplan für die einzelnen Dienststellen nach dem Grundsatz möglichster Sparsamkeit aufgestellt und ohne Genehmigung nicht überschritten wird. An einer Stelle entbehrliche Kräfte werden, soweit das die zur Zeit schwierigen Wohnungsverhältnisse ermöglichen, dorthin verschoben, wo sie wirtschaftlicher zu verwenden sind. (Eine Entlassung überflüssiger Kräfte ist bei der heutigen Sachlage kaum durchführbar, kommt auch unter dem arbeitsverkürzenden Einfluß des Achtstundentags nicht in dem Umfang in Frage, wie ohne dieses hemmende Moment.) — Der Rechnungsdirektor hat den Etatsrat zu unterstützen, indem er ihm wesentliche Wahrnehmungen aus seiner Revisionstätigkeit und der Überwachung der Arbeiten des Rechnungsbüros mitteilt und für die Ausführung der Weisungen des Etatsrats sorgt. Im einzelnen sind seine Amtsbefugnisse in der vom Minister erlassenen Geschäftsanweisung vom 4. Mai 1910 festgelegt.

Die den Personaldezernenten obliegende Personaldisposition ist durch das verwickelte Lohn- und Besoldungssystem, die komplizierten Beförderungsgrundsätze mit ihren häufigen Abänderungen und Ergänzungen und durch die bei der Stellenbesetzung zu beobachtenden, einem stetigen Dienstbetrieb nicht immer günstigen Richtlinien schwierig geworden. Dazu kommt die — besonders auf dem Personalgebiet wirkende — Erschwerung und Verlangsamung des Geschäftsgangs infolge der zum Teil recht verwickelt geregelten Mitwirkung der Beamten- und Arbeitervertretungen bei einer ganzen Reihe von Angelegenheiten.

Für die Erledigung der Bürogeschäfte waren bei jeder Eisenbahndirektion früher fünf Büros unter je einem Vorstand gebildet; das Zentral-, das Rechnungsbüro (mit dem nicht selbständigen Revisionsbüro), das Betriebsbüro (mit dem nicht selbständigen Wagenbüro), das technische und das Verkehrsbüro. Im Jahre 1921 ergab sich unter dem Einfluß des außerordentlich gewachsenen Geschäftsumfanges die Notwendigkeit zur Teilung alter und Schaffung neuer Büros, so daß jetzt ihre Zahl auf 8 oder 9, bei einzelnen Direktionen (wie Berlin) sogar auf 12 gestiegen ist. (In Berlin bestehen zurzeit folgende Büros: das allgemeine oder Präsidialbüro, das Personal-, das Rechnungs-, Materialien-, Wohlfahrts-, Betriebsbüro, das bautechnische, das maschinentechnische Büro, das Liegenschaftsbüro, das Verkehrs-, Tarif- und das Entschädigungsbüro.)

Die Einrichtung der Büros und der Geschäftsgang regeln sich nach der Büroordnung für die Eisenbahndirektionen vom 1. Juli 1910. Im allgemeinen obliegt den Büros auch die registraturmäßige Behandlung der Geschäftssachen; nur im Bedürfnisfall werden besondere Registraturabteilungen eingerichtet. Die Kanzleigeschäfte werden für alle Büros gemeinsam von einer Kanzlei besorgt.

Als unmittelbar den Eisenbahndirektionen unterstehende Dienststellen mit besonderen Aufgaben kommen in Betracht: die Hauptkassen, die Verkehrskontrollen I und II (für die Abrechnung und Verteilung der Einnahmen aus dem Personen- bzw. Güterverkehr), die Fahrkartenverwaltungen, die Fundbüros; ferner bei der Eisenbahndirektion Berlin: das deutsche Ausgleichsamt (zum Ausgleich fehlender und überzähliger Güter) und die bis 1921 dem Zentralamt unterstellt gewesene chemische Versuchsanstalt (in Brandenburg-West). Die im Jahre 1921 in Eichkamp bei Berlin eröffnete psychotechnische Versuchsstelle untersteht unmittelbar dem Verkehrsministerium.

3. Das Eisenbahn-Zentralamt.

Die Gründe, die im Jahre 1907 zur Schaffung des Zentralamts führten, liegen darin, daß die sogenannten Gruppengeschäfte, d. h. Geschäfte, die von einzelnen Direktionen für mehrere Direktionsbezirke oder auch den ganzen Staatsbahnbereich aus Zweckmäßigkeitserwägungen gemeinsam erledigt wurden, mit der Zeit so umfangreich geworden waren, daß es geboten erschien, sie von einer Zentralstelle wahrnehmen zu lassen. Dadurch ist eine Entlastung der Gruppendirektionen, eine gründlichere Durcharbeitung der zentralen Geschäfte und ein unmittelbarerer Einfluß des Ministeriums auf sie erreicht worden.

Der Geschäftsbereich des — den Direktionen gleichgeordneten — Zentralamts ergibt sich aus der Geschäftsordnung vom 1. April 1907. Danach obliegen ihm namentlich der Güterwagenausgleich (unter der Firma des Hauptwagenamts), die Beschaffung und Abnahme der Fahrzeuge und Betriebsmaterialien, die Vorbereitung von Musterentwürfen für Lokomotiven und Wagen, ferner die Besetzung mittlerer Beamtenstellen, soweit dafür nicht einzelne Direktionen innerhalb eines Gruppenbezirks zuständig sind (z. B. für Lokomotivführer, Zugführer usw.), der Austausch von Neubaupersonal und technischen Dienstbewerbern, die Verwaltung der Kleiderkasse für die Beamten und die Wahrnehmung der Vorstandsgeschäfte für die Pensionskassen der Arbeiter und für die Verbandskrankenkasse. (Das während des Krieges beim Zentralamt gebildete Generalverkehrsamt, dem die Überwachung wirtschaftlicher Wagenläufe sowie die Verkehrsberatung früherer Reichsstellen und Interessentenverbände oblag, wurde bald nach Friedensschluß wieder aufgehoben. Die ähnlichen Zwecken dienenden Generalbetriebsleitungen in Essen, Berlin und Würzburg bestehen noch.)

Das Zentralamt ist im allgemeinen ebenso organisiert wie die Direktionen. Es besteht aus einem Präsidenten, den mit seiner Vertretung betrauten Oberräten und den sonstigen Mitgliedern. Auch die Art der Geschäftserledigung ist im allgemeinen dieselbe wie bei den Direktionen. Dem Wesen des Zentralamts als Beschaffungsbehörde entspricht es, daß es an verschiedenen größeren Industrieplätzen Abnahmeämter unterhält, die mit technischen Oberbeamten besetzt sind.

II. Beirätliche Organe.

1. Die Arbeiter- und Beamtenvertretungen.

Auf Grund des Betriebsrätegesetzes vom 4. Februar 1920 in Verbindung mit der Verordnung über die Bildung von Betriebsvertretungen im Bereich der Reichsbahnverwaltung vom 3. März 1921 (Reichs-Verkehrsblatt Nr. 13) ist bei jeder Direktion (und

...n Zentralamt) zur Vertretung der Interessen der Arbeiter-..aft ein Bezirksbetriebsrat (Höchstzahl 15 Mitglieder) gebildet, ... bei Dienststellen mit mindestens 20 Arbeitern Ortsbetriebs-...e (Höchstzahl 30 Mitglieder), mit mindestens 5 Arbeitern Ob-...nner unterstehen. Beim Verkehrsministerium besteht ein ...uptbetriebsrat (25 Mitglieder) als Zentralstelle. Die Rechte ...d Pflichten der Betriebsräte sind im einzelnen genau festge-...t. Meinungsverschiedenheiten zwischen ihnen und der Ver-...ltung sowie Einsprüche entlassener Arbeiter gegen die Kün-...ung werden im Schlichtungsverfahren behandelt. Die soge-...nten „Verwaltungsangelegenheiten", die in der Verordnung ...sonders benannt sind, bleiben jedoch dem Schlichtungsver-...ren entzogen und unterliegen der alleinigen Entscheidung der ...rektionen. Nach Verordnung des Reichsverkehrsministers vom ... März 1921 (Reichs-Verkehrsblatt Nr. 15) sind bei der Eisen-...hnverwaltung „Sonder-Schlichtungausschüsse" geschaffen; bei ...der Direktion befindet sich eine „Schlichtungsstelle", bei dem ...rkehrsministerium ein „Hauptschlichtungsausschuß".

In ähnlicher Weise wie die Arbeiter sind die Beamten und ...amtenanwärter bei den Dienststellen durch Obmänner und ...tsbeamtenräte (Höchstzahl 9 Mitglieder), bei den Direktionen ...rch Bezirksbeamtenräte (Höchstzahl 11 Mitglieder) und beim ...nisterium durch einen Hauptbeamtenrat (17 Mitglieder) ver-...eten. Eine gesetzliche Regelung steht hier noch aus; zu-...unde liegt der sogenannte Beamtenräteerlaß vom 7. Mai 1921 ...bst Ausführungsbestimmungen vom 9. Juli 1921 (Reichs-Ver-...hrsblatt Nr. 27 und Nr. 41). Danach ist ein Schlichtungsver-...hren für die Beamtenvertretungen nicht vorgesehen; Meinungs-...rschiedenheiten zwischen ihnen und der Verwaltung werden ...rch die Direktionen, in letzter Instanz durch das Ministerium ...tschieden. Bei allen Personalangelegenheiten allgemeiner ...tur und einer großen Zahl besonderer Verwaltungsmaßnahmen ... B. bei Wiedereinstellung Entlassener) haben die Beamtenräte ...s Recht, von Amts wegen gutachtlich mitzuwirken, bei einer ...deren Gruppe von Geschäften (z. B. Verhängung von Ord-...ngsstrafen, Kündigung) nur auf Antrag des Betroffenen; über ...ne weitere Gruppe dienstlicher Anordnungen hat die Verwal-...ng mit den Beamtenräten zu „verhandeln" (z. B. auf Antrag ...s Beamten bei Versetzung an eine andere Dienststelle, von ...nts wegen bei Aufstellung allgemeiner Einstellungs- und Ent-...ssungsgrundsätze). — Die Interessen der Angestellten auf ...rivatdienstvertrag (z. B. Bauassistenten, Chemiker, Land-...essergehilfen) werden von den Beamtenräten mit wahrgenom-...en. Besondere Angestelltenvertretungen bestehen nur für Ver-...andlungen mit der Behörde über Einstufung der Angestellten ... die Vergütungsgruppen des Teiltarifvertrages für die Ange-...ellten der Reichs- und Staatsbehörden vom 4. Juni 1920 (der ...rzeit der Revision unterliegt); über Meinungsverschieden-...eiten in Einstufungsfragen entscheidet bis auf weiteres end-...ültig der beim Reichsarbeitsministerium gebildete „Paritä-...sche Ausschuß".

2. Die Eisenbahnräte.

Durch preußisches Gesetz vom 1. Juni 1882 sind für den Be-...irk einer oder mehrerer Direktionen „Bezirkseisenbahnräte" ...eschaffen. Ihre Mitglieder sind Vertreter des Handels, der In-...ustrie und der Land- und Forstwirtschaft und werden von ...en Handelskammern und kaufmännischen Körperschaften auf ...ehrere Jahre gewählt. Die Bezirkseisenbahnräte sind von den ...irektionen in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks be-...ührenden wichtigen Fragen, besonders in Fahrplan- und Tarif-...achen, gutachtlich zu hören; sie können auch selbständig An-...räge stellen. Bei dem früheren preußischen Ministerium be-...tand ein Landeseisenbahnrat mit entsprechenden Befugnissen. ...etzt sind die Landeseisenbahnräte der einzelnen Länder zu ...inem vorläufigen Reichseisenbahnrat beim Verkehrsministerium ...usammengefaßt.

3. Die ständige Tarifkommission.

Durch Beschluß der Generalkonferenz der Deutschen Eisen-...ahnen vom 12. 2. 77 wurde eine einheitliche Güterklassifikation erzielt. Die „Generalkonferenz" ist als ständige Einrichtung beibehalten. Sie ist zuständig für die Bearbeitung von Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, für die Herausgabe allgemeiner Gütertarifvorschriften (Berechnung und Anwendung der Sätze) und den Nebengebührentarif. Die Vorbereitung der Beschlüsse der Generalkonferenz obliegt der gleichfalls im Jahre 1877 geschaffenen „Ständigen Tarifkommission". Der ihr beigegebene „Verkehrsausschuß" setzt sich aus Sachverständigen verschiedener Erwerbskreise zusammen und hat die Aufgabe, sich zu den Vorschlägen der Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiet der Güterklassifikation und der Tarifbedingungen gutachtlich zu äußern.

4. Der Sachverständigenbeirat.

Ein beirätliches Organ der Eisenbahnverwaltung ist auch der im Jahre 1920 gebildete „Sachverständigenbeirat beim Reichsverkehrsministerium". Er setzt sich zusammen aus Vertretern des Ministeriums und seiner Personalvertretung, des Reichsfinanzministeriums und des Reichswirtschaftsministeriums, ferner aus Mitgliedern des Reichstags, des vorläufigen Reichswirtschaftrats und schließlich aus den vom Verkehrsminister berufenen Mitgliedern aus Industrie-, Handels- und Bankkreisen. Der Zweck dieses Beirats ist, mit den Vertretern des Wirtschaftslebens bei allen sie berührenden Angelegenheiten der Reichsbahn, namentlich auch in Verkehrs- und Tariffragen, enge Fühlung zu halten und sie von Fall zu Fall zu beratender Mitwirkung heranzuziehen. Für die Behandlung von Sonderfragen ist ein Tarifausschuß, ein Wirtschaftsausschuß und ein Werkstättenausschuß gebildet.

III. Die Ausführungs- und Überwachungsorgane.

1. Allgemeines.

Der örtliche Eisenbahndienst wird nach den Anordnungen der Direktionen von den ihnen unterstellten Ämtern wahrgenommen und überwacht. Sie gliedern sich nach den einzelnen Verwaltungszweigen in Betriebs-, Maschinen-, Verkehrs- und Werkstättenämter, zu denen für die Leitung von Neubauten ad hoc gebildete Bauabteilungen treten. Die allgemeine örtliche und sachliche Zuständigkeit der Ämter regelt der Minister. An der Spitze jedes Amts steht ein höherer Beamter als verantwortlicher Vorstand, dem sämtliche Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter seines Bezirks dienstlich unterstellt sind. Zu seiner Unterstützung und Vertretung verfügt er über einen oder mehrere Betriebsingenieure (beim Verkehrsamt: Verkehrskontrolleur). Für die Geschäftserledigung sind die vom Minister erlassenen Geschäftsanweisungen maßgebend; die Bürogeschäfte regeln sich nach der Büroanordnung für die Ämter.

Der Wirkungskreis der Ämter ist sehr ausgedehnt und stellt bei den gegenwärtigen Schwierigkeiten — besonders auf personellem und finanziellem Gebiet — hohe Anforderungen an die Fähigkeit, in Anpassung an die gegebenen Verhältnisse schnell und wirtschaftlich zu disponieren. Bei dem heutigen Zwang zu äußerster Sparsamkeit ist es eine wesentliche Aufgabe der Ämter, überall für größtmögliche Wirtschaftlichkeit zu sorgen und jeden Bediensteten tunlichst an geeigneter Stelle, d. h. mit größtmöglicher Nutzwirkung, zu verwenden. Die den Ämtern bis zu einer bestimmten Wertgrenze zustehende Befugnis zur selbständigen Vergebung von Arbeiten und Leistungen bedingt ein genaues Vertrautsein mit den Verhältnissen auf dem Geld- und Warenmarkt; der Umfang dieser Geschäfte ist durch die wegen des gesunkenen Geldwerts letzthin erweiterte Zuständigkeit stark gewachsen. (Zurzeit — 1921 — sind die Ämter für freihändige Vergebung bis zu 30 000 ℳ, für beschränkte Ausschreibung bis zu 50 000 ℳ und für unbeschränkte bis 150 000 ℳ zuständig, d. h. für das Zehnfache der Beträge vor dem Kriege.) Löhne und andere, vom Minister besonders bezeichnete Zahlungen können die Ämter endgültig auf die Stationskassen anweisen.

Die Amtsvorstände sind unmittelbare Vorgesetzte der äußern

Dienststellen. Die Leiter dieser Dienststellen sind jedoch für ihren Geschäftsbereich voll verantwortlich. Der Geschäftsbereich der Dienststellen I. und II. Klasse (der sogen. Normaldienststellen) ist neuerdings im Erlaßwege insofern erweitert, als den Leitern versuchsweise eine Art eigenen Etats zu selbständiger Bewirtschaftung überwiesen ist und in personellen und maschinendienstlichen Angelegenheiten erhöhte Befugnisse beigelegt sind (z. B. hinsichtlich der Urlaubsgewährung, der hilfsweisen Heranziehung von Arbeitskräften, der Abnahme von Prüfungen). Leitender Gesichtspunkt für diesen Dezentralisationsversuch im Kleinen war die Hebung des Ansehens der Dienstvorsteher und Einschränkung des Schreibwerks; die gleichzeitig damit angestrebte Entlastung der Ämter ist bisher ausgeblieben.

2. Geschäftsbereich im einzelnen.

Den Betriebsämtern obliegt die Regelung des Stationsdienstes, der Bahnunterhaltung und der Grund- und Bodenverhältnisse. Ferner sind sie nach § 11 der Verwaltungsordnung innerhalb ihres Geschäftsbereichs Bahnpolizeibehörden: danach können sie gegen jede Person, die sich einer bahnpolizeilichen Übertretung schuldig gemacht hat, Geldstrafen verhängen, deren Höchstbetrag durch Reichsgesetz vom 21. 12. 21, betreffend Erweiterung des Anwendungsgebiets der Geldstrafen von 100 ℳ auf 1000 ℳ erhöht ist. — Von Dienststellen unterstehen den Betriebsämtern die Bahnhöfe und Bahnmeistereien (aus deren Rotten der notwendige Personalbedarf auch für andere Dienstzweige — namentlich zu vorübergehender Verwendung — gedeckt wird.)

Die Maschinenämter haben für die Instandhaltung der Fahrzeuge zu sorgen; sie haben den gesamten Lokomotiv-, Wagen- und Betriebswerkstättendienst zu überwachen. Ihnen unterstehen die Betriebswerkmeistereien (für den Lokomotivdienst), die Wagenwerkmeistereien (für den Wagendienst) und die Betriebswerkstätten (für die Ausführung kleinerer Reparaturen). — Eine besondere Aufgabe erwächst den Maschinenämtern in der Durchführung der neuerdings in Angriff genommenen Umgestaltung des Dienstes in den Betriebswerkmeistereien (jetzt — nach neuer Bezeichnung — Betriebswerken), die auf eine bessere Vorbildung und Hebung der leitenden Beamten und eine Neuregelung des Aufsichtsdienstes hinausläuft.

Den Verkehrsämtern obliegt die Ausführung und Überwachung des Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassendienstes. Sie haben enge Fühlung mit den Verkehrtreibenden zu halten und auf Ausnutzung und wirtschaftliche Läufe der Wagen zu achten. Die Erledigung von Fahrgeld- und Frachterstattungsanträgen steht ihnen jetzt bis zum Betrage von 3000 ℳ zu. — Der äußere Dienst wird von den Güterabfertigungen, Gepäckabfertigungen und Stationskassen besorgt.

Die Bauabteilungen, um diese vorweg zu nehmen, sind Ausführungsorgane der Neubauverwaltung (deren Mittel durch das Extraordinarium oder durch Kreditgesetze bewilligt werden): Sie werden entweder als selbständige Stellen errichtet und haben alsdann die gleiche Dienststellung wie die Ämter (dem Vorstand einer solchen Bauabteilung stehen höhere Beamte als Streckenbaumeister zur Seite, ausnahmsweise auch Streckeningenieure) oder sie werden den Direktionen angeschlossen, bei denen dann der bautechnische Dezernent die Bauleitung führt, oder endlich sie werden den Betriebsämtern angeschlossen. In letzterem Fall kann ein Hilfsarbeiter (Regierungsbaumeister) für die technischen und rechnungsmäßigen Geschäfte mit der selbständigen Vertretung des Betriebsamtsvorstandes beauftragt werden.

Die Werkstättenämter haben den Werkstätten- und Werkstättenmaterialdienst zu leiten, soweit er in den ihnen unterstellten Hauptwerkstätten ausgeführt wird. Bei größe[ren] Werkstätten sind mehrere (bis zu 4) Ämter unter je ein[em] Vorstand räumlich vereinigt; die Vorstände der einzelnen zusammengefaßten Ämter bleiben jedoch einander gle[ich] geordnet.

Um bei den außerordentlich gestiegenen Materialkosten u[nd] Löhnen einen für den gesamten Eisenbahnbetrieb und [die] Reichsfinanzen notwendige Produktionsverbilligung zu [er]reichen, ging man im Jahre 1920 — noch vor der Verrei[ch]lichung — zu einer Neuordnung der Verwaltung der Hau[pt]werkstätten über, wie sie in der Denkschrift des preußisch[en] Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom Dezember 19[..] umrissen ist. Danach hält man zur Erzielung der größtm[ög]lichen Wirtschaftlichkeit eine Vermehrung der leitenden te[ch]nischen Beamten und des Aufsichtspersonals, die Heranziehu[ng] der für die Sonderzwecke der Werkstätten geeigneten tücht[ig]sten Bediensteten (notfalls unter Rückgriff auf die Priv[at]industrie) eine genaue Unkostenstatistik und schließlich ei[ne] wesentliche Erweiterung der Befugnisse der Werkstättenämt[er] in Beschaffungs-, Geld- und Personalangelegenheiten für [er]forderlich. Um durch einen praktischen Versuch zu erprob[en,] wie die Neuordnung, die sich an das amerikanische Tayl[or]system anlehnt, im einzelnen auszugestalten ist, wurden z[u]nächst die großen, mehrgliedrigen Werkstättenämter Grunewa[ld,] Leinhausen und Darmstadt im Sinne der Neuordnung um[ge]staltet und als „Eisenbahn-Ausbesserungswerke“ neu orga[ni]siert unter gleichzeitiger Einführung des Gedingeverfahre[ns.] An der Spitze eines solchen Werks steht — an Stelle d[er] mehreren, unter sich gleichgeordneten Vorstände — nur e[in] Leiter: der Werkdirektor (technischer Oberrat). Ihm unt[er]stellt sind die Leiter (Oberbeamte und Oberingenieure) d[er] einzelnen Abteilungen, in die sich das Werk gliedert. (V[er]waltungsabteilung, technische Abteilung, Stoff- und Gerä[te]abteilung, sowie die zahlenmäßig allgemein nicht festgelegt[en] verschiedenen Betriebsabteilungen, zu denen unter Umständ[en] noch besondere Versuchsabteilungen treten. Das Ausbes[se]rungswerk in Grunewald hat zurzeit im ganzen 9 Abteilung[en,] davon 2 technische, 3 Betriebsabteilungen für Lokomotive[n,] Wagenausbesserung und Nebenwerke sowie 2 Versuchsabt[ei]lungen für Lokomotiven und Bremsen). Zur Seite stehen d[en] Abteilungsleitern sogen. Werkprüfer (mittlere technische B[e]amte mit guter Fachbildung); unter diesen arbeiten die Wer[k]meister mit ihren Kolonnen (Meisterschaften).

Bei Bewährung des Versuchs der Neuordnung, die noch i[m] Fluß ist, sollen auch die übrigen Werkstättenämter en[t]sprechend umorganisiert werden. Der Erfolg hängt im wese[nt]lichen von der Personalfrage ab, d. h. davon, ob es innerha[lb] eines Staatsbetriebs mit stark nivellierenden Tendenzen g[e]lingt, die für Höchstleistungen im Sinne der sogen. wirtschaf[t]lichen Fertigung benötigte Zahl tüchtiger Spezialisten zu g[e]winnen oder ohne zu große Kosten heranzubilden. Wenn zum Teil in Abweichung von dem im übrigen ängstlich gewah[r]ten Dienstaltersprinzip — den Werkbediensteten ein schnell[er] Aufstieg in höhere Stellen, der freilich wiederum den Et[at] belasten würde, in Aussicht gestellt werden kann, darf m[an] auf eine günstige Entwicklung rechnen.

Überblickt man so in gedrängter Folge Entwicklung u[nd] Ausbau der Eisenbahnverwaltung, so zeigt sich uns ein vi[el]fältiges, zum Teil äußerst verwickeltes Gebilde, dessen Bun[t]scheckigkeit durch vorläufig noch vorhandene Sonderregelung[en] der einzelnen Länder erhöht wird. Mag das Unternehmen sta[at]lich bleiben, mag es künftig einen gemischwirtschaftlichen od[er] rein privatwirtschaftlichen Charakter annehmen: eine ganz e[r]hebliche Vereinfachung und Vereinheitlichung des gesamt[en] Verwaltungsapparates bleibt Voraussetzung für eine durc[h]greifende Sanierung und einen gesunden Fortschritt auf all[en] Gebieten.

Eisenbahnfragen auf der Konferenz von Portorose.

Wir haben schon in Nummer 47 vom 24. November 1921 kurz über die Konferenz zwischen den sieben Nachfolgestaaten der österreichisch-ungarischen Monarchie berichtet, die im November 1921 in Portorose getagt hat. Es scheint, daß diese Konferenz einen wichtigen Schritt in der Richtung des Wiederaufbaus des Wirtschaftslebens der sieben Nachfolgestaaten bedeutet, an dessen Entwicklung ganz Mitteleuropa unmittelbar beteiligt ist, und daß bei der Konferenz die Verkehrs- und insbesondere die Eisenbahnfragen eine ganz hervorragende Rolle gespielt haben. Wir glauben daher unseren Lesern auf Grund der Veröffentlichungen und Berichte, die über diesen Gegenstand erschienen sind, ein Gesamtbild über die Ergebnisse der Konferenz auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens geben zu sollen.

Im Winter 1919-20 hat die durch den Vertrag von Saint Germain auch gegenüber Österreich ins Leben gerufene Wiedergutmachungskommission eine Zweigstelle in Wien errichtet, die sich mit den Wiedergutmachungen befassen sollte, die Österreich im Friedensvertrage auferlegt worden waren. Die furchtbare wirtschaftliche Notlage, in die Österreich durch diesen Vertrag versetzt ist, scheint die Wiener Reparationskommission sehr bald zur Erkenntnis gebracht zu haben, daß ihre ursprüngliche Aufgabe wohl ziemlich aussichtslos und eine ganz andere Frage viel dringender sei, nämlich die Frage, ob und wie das vom Friedensvertrag geschaffene und in eine ganz unmögliche wirtschaftliche Lage gedrängte Österreich zu einem lebensfähigen Staat gemacht werden könnte. Es ist bekannt, daß all die umfassenden Pläne, die dieser Erkenntnis ihre Entstehung verdankten, z. B. die Kredithilfe u. dgl., bisher unausgeführt blieben, so daß Österreich immer weiter in wirtschaftliche Not versinken mußte, und daß dieser Zustand auch das Wirtschaftsleben aller übrigen Nachfolgestaaten, Tschechoslowakien, Polen, Ungarn, Rumänien, Südslavien und Italien, schwer gefährdete.

Unabhängig von den großartigen Finanzplänen ist bei den Verhandlungen der Reparationskommission ein anderer Gedanke entstanden und gereift. Ein großer Teil der Arbeiten der Kommission war den Verkehrsfragen im weitesten Sinne des Wortes gewidmet. Die gegenseitige Absperrung der an Gütermangel leidenden Nachfolgestaaten; die zahllosen Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote; die geringen tatsächlichen Erfolge der mühsam zustandegebrachten Übereinkommen über den Güteraustausch; die schreckliche Verkehrsnot, besonders auf den Eisenbahnen; die Kohlen- und Ölknappheit, die in einzelnen Staaten manchmal bis zum gänzlichen Mangel ausartete, so daß insbesondere Österreich und Ungarn, die kohlenärmsten unter den Nachfolgestaaten, zeitweise ihren Verkehr ganz einstellen mußten; die Schwierigkeiten bei der Wiederherstellung des durch den Krieg verwüsteten Fahrparks der Eisenbahnen; die Verwirrung in Bezug auf die gegenseitige Wagenbenutzung infolge des Umstandes, daß der Fahrpark der alten österreichisch-ungarischen Staatsbahnen nicht sofort aufgeteilt werden konnte und bis vor ganz kurzer Zeit als gemeinsamer Fahrpark aller beteiligten Staaten keinen festen Regeln hinsichtlich der gemeinsamen Benutzung unterworfen war; alle diese Umstände gaben der Reparationskommission eine Fülle von Beschäftigung. Sie bemühte sich, wenigstens in einzelnen Punkten Abhilfe zu schaffen, konnte aber schon mangels der nötigen Fachkenntnisse und des erforderlichen Apparates keinen durchschlagenden Erfolg erzielen.

Seit Ende 1919 ist in Wien unter dem Vorsitze des Engländers Sir Francis Dent die Kommission damit beschäftigt, im Sinne der Artikel 318 des Vertrages von Saint Germain (für Österreich) und 301 des Vertrages von Trianon (für Ungarn) den Fahrpark der österreichisch-ungarischen Staatsbahnen, der k. u. k. Heeresbahnen usw. zwischen den Nachfolgestaaten aufzuteilen. Die außerordentlichen Schwierigkeiten, die die Aufteilung von 250 000 Güterwagen, 33 000 Personenwagen und 12 000 Lokomotiven unten den gegebenen Verhältnissen, schon rein technisch genommen, bot, die aber durch Verwicklungen rechtlicher Natur, z. B. durch die Ansprüche Südslawiens und Italiens noch ganz erheblich vergrößert werden, haben es mit sich gebracht, daß bisher nur etwa ein Drittel der aufzuteilenden Masse den einzelnen Nachfolgestaaten endgültig als Eigentum zugesprochen werden konnte. Durch die teilweise Aufteilung hat das Chaos in der Eigentumsfrage zwar eine Einschränkung der Zahl der strittigen Einheiten erfahren, es hat sich aber dafür in bezug auf die praktischen Wirkungen der Unklarheit des Eigentums noch erheblich verschärft. Schließlich kam es dazu, daß die Nachfolgestaaten die auf ihrem Gebiet befindlichen Fahrzeuge der Aufteilungsmasse förmlich bei sich einsperrten und ängstlich darauf bedacht waren, nur solche Fahrzeuge über die Grenze zu lassen, bezüglich deren kein Zweifel über das Eigentum bestand: also die von den Nachfolgestaaten seit dem Zusammenbruch der Monarchie neu angeschafften oder gemieteten Wagen, sowie diejenigen, die ihnen durch die bisherige Aufteilung zugewiesen worden sind, und solche Wagen, deren rechtmäßige Erbeutung oder Besitznahme auf Grund der Waffenstillstandsverträge und dgl. wenigstens vorläufig allgemein anerkannt war. Es liegt auf der Hand, welche unheilvollen Wirkungen für Wagenbeistellung und Wagenumlauf sich aus solchen Verhältnissen ergeben mußten.

Eine weitere Erschwernis des Verkehrs erwuchs daraus, daß das früher einheitliche österreichisch-ungarische Wirtschaftsgebiet nunmehr von einem ganzen Netz neuer Staatsgrenzen durchzogen ist, deren jede aber viel schärfer wirkt als eine Staatsgrenze vor dem Krieg. Haben sich früher die Zollförmlichkeiten fast nur auf die eintretenden Güter bezogen, so haben seit dem Kriege auch die austretenden Güter peinliche Untersuchungen zu bestehen; ebenso hat die Behandlung der Pässe der Reisenden und ihres Gepäcks eine Verschärfung auf das Vielfache erfahren; und all dies wickelte sich und wickelt sich teilweise noch heute in Stationen ab, denen die erforderlichen technischen Einrichtungen vollständig mangeln, und zwar meist nicht in einer gemeinsamen, sondern in zwei getrennten Grenzstationen.

Die Verhandlungen der Reparationskommission und sonstige Tatsachen, die einen Einblick in die wirtschaftliche Lage der Nachfolgestaaten gewährten, haben nun sehr rasch die Erkenntnis gezeitigt, daß es unbedingt nötig sei, den Verkehr zwischen den Nachfolgestaaten nach Möglichkeit von den neu entstandenen Fesseln zu befreien. Im Dezember 1919 hat infolgedessen die Botschafterkonferenz in Paris angeregt, daß die Nachfolgestaaten einen Ausschuß in Wien einsetzen, der diese unerträglichen Verkehrsschwierigkeiten beseitigen oder wenigstens mildern sollte. Seit Januar 1920 arbeitet dieser Ausschuß unter dem Vorsitz des Franzosen Leverve. Leider war der eifrigen Arbeit der dort vereinigten Eisenbahnfachleute aller Nachfolgestaaten kein nennenswerter Erfolg beschieden; hauptsächlich wohl, weil die Vertreter nicht genügend bevollmächtigt und nicht imstande waren, ihre Regierungen zur Durchführung ihrer Beschlüsse zu bringen. Am schärfsten zeigt sich dies in der Tatsache, daß dieser Ausschuß schon im August 1920 durch eine besonders einberufene Fachmännerkonferenz einen Plan ausgearbeitet hat, der geeignet war, die Freizügigkeit der „Gemeinschaftswagen“ herbeizuführen und damit eine der wichtigsten den Verkehr hemmenden Schwierigkeiten zu beseitigen, daß dieser Plan aber aus den angeführten Gründen nicht durchgeführt werden konnte, bis er schließlich auf der Konferenz in Portorose tatsächlich angenommen wurde. Man hätte also das durch die Konferenz von Portorose erzielte Ergebnis 15 Monate früher auch schon erzielen können, wenn die Regierungen schon damals bereit gewesen wären, die Vorschläge der Fachmänner anzunehmen.

In Erkenntnis der Wichtigkeit des Wiederaufbaus des Eisenbahn- und sonstigen Großverkehres auf dem Gebiete der sieben Nachfolgestaaten hat ein Mitglied der Wiener Reparationskommission, der amerikanische Oberst Smith, Ende 1920 eine Wirtschaftskonferenz der Nachfolgestaaten angeregt, die — fern von aller Politik — versuchen sollte, den Verkehr wieder zu beleben.

Nach Überwindung unglaublicher Schwierigkeiten und nach langen Verzögerungen kam diese Konferenz schließlich Ende Oktober 1921 zustande und tagte einen vollen Monat lang in dem kleinen Seebad Portorose südlich von Triest. Sie war von den sieben Nachfolgestaaten beschickt, sowie von England und Frankreich. Amerika hatte nur den Anreger der Konferenz, Obersten Smith, und den Triester Konsul Haven als „Beobachter“ entsendet.

Die Tagesordnung der Konferenz gab leider nur ganz allgemein die Gegenstände an, die verhandelt werden sollten, und lautete:

1. Überprüfung der Möglichkeit, daß zwischen den österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten Kompensationsverträge beschlossen werden, betreffend den Austausch der wichtigsten Produkte, wie Lebensmittel, Kohle, Koks, Petroleum, Metallprodukte, Erze usw.;
2. Übereinkommen zur Erleichterung der postalischen, telegraphischen und telephonischen Verbindungen zwischen den Nachfolgestaaten;
3. Übereinkommen für Beschleunigung der Beförderung von Gütern und Reisenden von einem Staat in den andern und Unterdrückung der noch bestehenden Verkehrssperren für Transporte zwischen Nachbarstaaten und über Zwischenstaaten;
4. Übereinkommen betreffend die Möglichkeit, Waren von einem Staat durch das Gebiet eines anderen in einen dritten zu befördern;

5. Übereinkommen betreffend
   a) den Wagenumlauf,
   b) Vermietung von Lokomotiven und Wagen seitens der an diesen reicheren Staaten an die, welche daran Mangel leiden,
   c) Ausbesserung des rollenden Materials,
   d) freier Verkehr der Wagen (Zisternenwagen, Wagen der Waggonleihgesellschaft);
6. Beseitigung der Schwierigkeiten, die ein Monopolsystem oder ein System der Einfuhr- und Ausfuhrverbote für bestimmte Waren mit sich führen können.

Neben den vorwiegend zoll- und handelspolitischen Angelegenheiten, Punkte 1, 4 und 6, dann den Post- und Telegraphenangelegenheiten Punkt 2 betrafen zunächst nur die Punkte 3 und 5 reine Eisenbahnfragen. Allerdings hat sich später herausgestellt, daß auch die Punkte 1 und 3 der „dritten Kommission" (für Verkehrsangelegenheiten) Gelegenheit zur Betätigung gaben. Jedenfalls wäre es besser gewesen, der Konferenz eine möglichst ins einzelne gehende Tagesordnung zu unterbreiten; denn dann hätte jeder Staat nicht nur die vorliegenden Anträge schon vor der Konferenz eingehender Prüfung unterziehen, sondern auch alle nötigen Fachleute zur Konferenz entsenden können. Zum Glück war der psychologische Augenblick für die Konferenz von Portorose derart günstig, daß man auch über die durch diese mangelhafte Vorbereitung geschaffenen Schwierigkeiten hinwegkam.

Das Ergebnis der vierwöchigen Tagung der Konferenz war eine Anzahl von Übereinkommen zwischen den Nachfolgestaaten und eine Anzahl von Entschließungen („voeux"), die wir nun einzeln besprechen wollen.

Das erste dieser Übereinkommen trifft folgende Übergangsbestimmungen für den Umlauf der bisherigen „Gemeinschaftswagen" bis zur endgültigen Aufteilung:

1. Die im tatsächlichen Besitze jedes einzelnen Nachfolgestaates befindlichen Gemeinschaftsgüterwagen erhalten vorläufig dessen Eigentumsmerkmal ohne Vorgriff für die schließliche endgültige Zuweisung durch die Fahrparkaufteilungskommission. Diese Wagen, sowie alle auf Grund irgendwelcher vermeintlicher oder wirklicher Rechtsansprüche mit den Hoheitszeichen einzelner Staaten versehenen Wagen werden vom 1. Januar 1922 an von allen Nachfolgestaaten so behandelt, als ob sie rechtmäßiges Eigentum des betreffenden Staates wären.
2. Die sogenannten „Schulden an Gemeinschaftswagen" zwischen den Nachfolgestaaten werden demnächst einvernehmlich geregelt. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so wird der Vorsitzende des Wagenumlaufausschusses im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden der Aufteilungskommission einen Schiedsspruch fällen.
3. Die übereinkommengemäßen Wagenmieten (Stresa und V. W. Ue) werden gegenseitig so ausgerechnet, als ob die vorläufig bezeichneten Wagen Eigentum des betreffenden Staates wären, werden aber vorläufig nicht tatsächlich beglichen. Die Veränderungen, die sich im Besitz der einzelnen Staaten an Güterwagen durch die endgültige Aufteilung ergeben werden, werden hintennach durch prozentuale Abschreibungen an den Wagenmieteschulden berücksichtigt werden.
4. Ebenso werden auch die auf Grund des Beuterechtes, der Waffenstillstandsbedingungen usw. von einzelnen Staaten beanspruchten Wagen behandelt.
5. Die von den Zentralmächten erbeuteten fremdstaatlichen Wagen bleiben bis zur endgültigen Entscheidung der Eigentumsverhältnisse dem inneren Verkehr jener Nachfolgestaaten vorbehalten, auf deren Gebiet sie sich befinden.
6. Jeder Staat bezeichnet die in seinen Händen befindlichen Personen- und Gepäckwagen mit seinem Hoheitszeichen, unbeschadet der schließlichen Aufteilung.
7. Die technischen Einzelheiten der Durchführung dieses Übereinkommens sind von einer Fachmännerkonferenz festzustellen, die die österreichische Regierung demnächst nach Wien einberufen wird. Die Regierungen werden ersucht, ihre Zustimmung, abgesehen von dem üblichen diplomatischen Schriftwechsel, der Fahrparkaufteilungskommission und dem Wagenumlaufausschuß so rasch bekanntzugeben, daß die Fachmännerberatung am 12. Dezember beginnen könne.

Das zweite Übereinkommen betrifft die Rückstellung der Privatwagen:

Ohne den Rechten der Staaten gegenüber ihren eigenen Angehörigen vorzugreifen (zum Beispiel Beschlagnahme von Privatwagen für öffentliche Zwecke), werden die Regierungen die in ihrem Besitz befindlichen Privatwagen den fremdstaatlichen Eigentümern zur Verfügung stellen, jeden einzelnen Wagenbesitzer bezüglich seiner auf ihrem Gebiete befindlichen Wagen verständigen, die Privatwagenbesitzer ihres Gebietes einladen, die fehlenden Wagen bekanntzugeben, das Verzeichnis der sich vorfindenden fremdstaatlichen Privatwagen dem Wagenumlaufausschuß vor Jahresschluß übermitteln und die Wagen den Eigentümern unentgeltlich zuführen.

Das dritte Übereinkommen betrifft die Wagen der Leihwagengesellschaften. Sie sind, soweit sie nicht als Beute- oder Waffenstillstandswagen beansprucht werden, und soweit nicht schon neue Mietverträge bestehen, ihren Eigentümern zurückzustellen und erhalten kein neues Hoheitszeichen. Die Leihwagengesellschaften werden eingeladen, die fehlenden Wagen dem Wagenumlaufausschuß bekanntzugeben, der diese Verzeichnisse den betreffenden Staatsbahnverwaltungen mitteilen wird. Letztere werden die Wagen ausforschen, das Ergebnis den Eigentümern mitteilen und die Leihwagen an ihre Eigentümer unentgeltlich zurückbefördern.

Das vierte Übereinkommen trifft dieselben Bestimmungen für Privatbahnwagen.

Das fünfte Übereinkommen betrifft gegenseitige Aushilfe an Fahrbetriebsmitteln, die aber infolge der erzielten Freizügigkeit der Wagen von geringer Bedeutung ist, und die sehr wichtige Frage der Ausbesserung der Fahrzeuge, für die gegenseitige Lieferung der erforderlichen Zeichnungen und Ersatzstücke verabredet wurde. Bezüglich leichtbeschädigter Wagen gewähren sich die Staaten möglichste gegenseitige Unterstützung durch Personalaushilfe, Austausch von Ersatzteilen und Durchführung leichter Ausbesserungen auf fremde Kosten. Bezüglich der schwer beschädigten Fahrbetriebsmittel soll die durch den Friedensvertrag hierzu berufene Fahrparkaufteilungskommission besondere Vorschläge ausarbeiten.

Die Bedeutung dieser Übereinkommen liegt vor allem darin, daß dadurch die Vereinbarungen über die gegenseitige Wagenbenutzung auf rund 115 000 Wagen des bisherigen gemeinsamen Fahrparks, deren heutiger Anschaffungswert etwa 250 Milliarden österreichischer Kronen beträgt, anwendbar werden. Während diese Wagen bisher nur auf dem Gebiete, auf dem sie sich befanden, verwendet werden konnten, werden sie künftig denselben Regeln unterliegen, wie das rechtmäßige Eigentum jeder Bahnverwaltung.

Während die bisher besprochenen Übereinkommen sich hauptsächlich mit der Behebung *technischer* Schwierigkeiten des Verkehrs beschäftigten, haben aber weitere Beratungen wichtige *verkehrspolitische* Fragen betroffen. Die Konferenz hat das Bestreben gezeigt, eine verkehrspolitische Annäherung der sieben Nachfolgestaaten, und wenn möglich, auch noch weiterer Länder herbeiführen.

Die wichtigste Frucht dieses Teiles der Beratungen in Portorose ist ein Übereinkommen der Nachfolgestaaten über den Eisenbahnverkehr, das auf Grund zweier Entwürfe, die die italienische und die österreichische Regierung einbrachten, nachfolgende Regeln aufstellt, „um den internationalen Verkehr der Reisenden, ihres Gepäcks und der Güter zu erleichtern, bis zum Inkrafttreten einer allgemeinen europäischen Vereinbarung und ohne den Bestimmungen einer solchen vorzugreifen":

Artikel 1 verpflichtet allgemein zur Unterdrückung der Schwierigkeiten, die sich dem Personen- und Güterverkehr Mitteleuropas entgegenstellen; insbesondere fordert er, daß die für den zwischenstaatlichen Verkehr wichtigen Grenzstationen, soweit dies noch nicht geschehen ist, zu eröffnen und offen zu halten sind.

Artikel 2 bezeichnet es als wünschenswert, den Grenzdienst in einem gemeinsamen Grenzbahnhof abzuwickeln, in dem der fremden Verwaltung eine eisenbahndienstliche Vertretung zugesichert wird. Die Einzelvereinbarungen sind gesondert im Geiste gegenseitigen Entgegenkommens zu schließen.

Artikel 3 bestimmt, daß sich die Eisenbahnverwaltungen im Falle von Verkehrseinschränkungen in einem Lande gegenseitige Hilfe zur Aufrechterhaltung der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr leisten sollen. Der fremdstaatliche Verkehr darf durch Verkehrseinschränkungen nicht mehr beschränkt werden als derjenige des eigenen Landes.

Artikel 4 fordert die Einführung tadelloser Anschlüsse für Personen- und Güterzüge an, wobei sich die Eisenbahnverwaltungen gegenseitig möglichst unterstützen werden.

Artikel 5 verlangt die Wiedereinführung durchlaufender zwischenstaatlicher Züge für den Personenverkehr und durchlaufender Wagen.

Artikel 6 verpflichtet zu Vereinbarungen über den Ferngüterzugsverkehr, über die Beschleunigung geschlossener Transporte, insbesondere lebenswichtiger Güter, wie Nahrungsmittel, Vieh, Brennstoffe, Erdöle usw.

Artikel 7 bestimmt, daß das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übereinkommen) samt

allen Nachtragsbestimmungen auf den zwischenstaatlichen Verkehr der Vertragsteile Anwendung finden soll. Einschränkungen sollen nur für eine unvermeidliche Zeitdauer und innerhalb der Grenzen unbedingter Notwendigkeit zulässig sein und sollen womöglich keine Beschränkung der bahnseitigen Haftung für Verlust und Beschädigung der Güter sowie für Lieferfristüberschreitung enthalten.

Artikel 8 bestimmt, daß die direkten Tarife sobald wie möglich wieder hergestellt, bis dahin aber für den zwischenstaatlichen Personenverkehr und wenigstens für die allerwichtigsten Warentransporte eine zuverlässige Kostenberechnung ermöglicht werden soll.

Artikel 9 spricht aus, daß für die Umrechnung bei Bezahlung von in fremder Währung ausgedrückten Beförderungskosten in der Landeswährung wie bisher die von der einhebenden Eisenbahnverwaltung festgesetzten Kurse gelten, diese jedoch nicht zur Begünstigung oder Benachteiligung eines oder des anderen Beförderungsweges benutzt werden dürfen.

Artikel 10 enthält Grundsätze für die Abrechnungsvereinbarungen.

Artikel 11 regelt die Zollbehandlung an den Grenzen. Aufgegebenes Gepäck soll zur Untersuchung an die Bestimmungsstation überwiesen werden, wenn sich dort ein Zollamt befindet; die Gepäckuntersuchung an der Grenze soll in den Wagen stattfinden. Ebenso sollen Güter von den Inlandszollämtern behandelt werden, soweit dies möglich ist. Die Einzelheiten der Zollbehandlung sind in einem Anhang niedergelegt.

Artikel 12 sieht eine Kündigungsfrist von sechs Monaten, frühestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Übereinkommens vor.

Artikel 13 überweist Streitigkeiten bezüglich dieses Übereinkommens schiedsrichterlicher Regelung.

Das Übereinkommen soll zwischen zwei Staaten in Kraft treten, sobald diese es genehmigt haben.

Der ausführliche Anhang über die Zollbehandlung enthält unter anderem die Bestimmung, daß Güterzüge die Grenzen jederzeit, bei Tag und bei Nacht, auch an Sonn- und Feiertagen, überschreiten können, daß Durchfuhrgüter bei Ein- und Austritt keiner Zollbehandlung unterliegen sollen, gegenseitige Anerkennung zollsicherer Verschlüsse, Vermeidung von Entladungen usw. Jedenfalls sollen Anschlußversäumnisse durch Zollbehandlung vermieden werden. Verderbliche Eilgüter sollen alle Begünstigungen des Reisegepäcks genießen.

Dieses Übereinkommen wurde einstimmig beschlossen; nur Rumänien hat bezüglich der Artikel 1, 2, 3, 6 und 11 den Vorbehalt gemacht, daß es diese erst dann annehmen könne, wenn sie über das Gebiet der Nachfolgestaaten hinaus internationale Geltung erlangen. Dieser Standpunkt Rumäniens widersprach grundsätzlich nicht den Absichten, die dem italienischen und österreichischen Entwurfe zugrunde lagen, und die ganze Konferenz war sich darüber einig, daß eine Ausdehnung dieser oder ähnlicher Vereinbarungen auf ganz Europa einen wünschenswerten Fortschritt bedeute, daß aber, so lange diese nicht gesichert sei, die Nachfolgestaaten wenigstens unter sich zur möglichst gleichmäßigen Regelung ihrer Verkehrsbeziehungen kommen sollten.

Österreich sowohl als auch Italien hatten im Zusammenhang mit dem eben besprochenen Verkehrsübereinkommen auch eine Vereinheitlichung der formellen Grundlagen der Tarifbildung im internationalen Verkehr vorgeschlagen. Man dachte dabei in erster Reihe an eine gemeinsame Güterklassifikation, an ein einheitliches Tarifschema und an eine Gemeinsamkeit der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Wechselverkehr der sieben Nachfolgestaaten. Dadurch sollte für das ganze Gebiet der Nachfolgestaaten der gleiche Vorteil erreicht werden, den seinerzeit Österreich-Ungarn, das Deutsche Reich und die Schweiz durch Schaffung ihrer „Gütertarife Teil I“ erzielt haben, die in jedem dieser Staatsgebiete für alle Bahnen gemeinsam waren.

Grundsätzlich hat die Konferenz auch diesen Vorschlag angenommen. Es bestanden aber zwei Schwierigkeiten. Erstens hatten nicht alle Staaten die nötigen Fachleute zur Stelle und konnten sie leider teilweise auch während der Konferenz nicht mehr zur Stelle bringen, so daß sich die anwesenden Vertreter über die Tragweite des Gegenstandes nicht solche Beruhigung verschaffen konnten, um vorbehaltlos zuzustimmen und die ganze Angelegenheit gleichzeitig mit dem Übereinkommen zu erledigen; zweitens kam auch hier wieder der von einzelnen Abordnungen betonte Standpunkt in Betracht, daß man nicht durch Zusammenschluß der sieben Nachfolgestaaten allein eine Staatengruppe schaffen dürfe, die im Gegensatz zu den Tarifsystemen des übrigen Europa stände; es wäre vielmehr notwendig, diese ganze Angelegenheit „europäisch“ zu ordnen. Die bedeutende Mehrheit der Konferenz war nicht in der Lage, diesen Widerstand durch den Hinweis zu brechen, daß das übrige Europa sich gewiß mit einem Block von sieben Staaten mit einheitlichen formalen Tarifgrundlagen leichter auseinandersetzen werde, als mit sieben einzelnen Staaten, deren Tarife durch uneingeschränkte, willkürliche Fortbildung auch in formeller Hinsicht von Tag zu Tag wachsende Verschiedenheiten aufweisen. Daher konnte nur für einen Wunsch („voeu“) die Einstimmigkeit erzielt werden, die für alle Beschlüsse der Konferenz von vornherein als unerläßlich festgestellt worden war. Die Konferenz erkannte demnach „als höchst wünschenswert an, daß zur Erleichterung der Einführung zwischenstaatlicher Gütertarife und ohne Einschränkung der Tarifhoheit“ folgende Maßnahmen für den internationalen Güterverkehr ergriffen werden:

1. Aufstellung einer einheitlichen Güterklassifikation;
2. Gemeinsames Tarifschema der Güter;
3. Einheitliche allgemeine Tarifbestimmungen.

„In Anerkennung der Nützlichkeit und Dringlichkeit von Vorstudien über diese Fragen bittet die Konferenz die italienische Regierung, zu diesem Zweck in kürzester Zeit eine Studienkommission einzuberufen, der Österreich, Italien und Rumänien angehören sollen. Um die Arbeiten dieser Kommission zu erleichtern, werden sich auch die dieser Kommission nicht angehörenden Staaten durch Stellung von geeigneten Anträgen beteiligen und zu deren Sitzungen ihre Vertreter entsenden können. Das Ergebnis der Studien wird dem Berner Zentralamt mit der Bitte mitgeteilt werden, alle an dem Berner Übereinkommen beteiligten Staaten zu einer Konferenz einzuladen.“

Die Konferenz hat es ferner für höchst wünschenswert erklärt, daß den internationalen Tarifen eine einzige einheitliche Währung zugrunde gelegt werde, und zwar eine solche, die der Goldparität möglichst nahekommt. Zum Ausgleich der Guthaben und Schulden aus diesen Verkehren soll ein eigenes Clearinghaus errichtet werden. Solange eine einzelne Währung nicht angenommen werden kann, sollen direkte Tarife für den internationalen Verkehr in höchstens zwei Währungen erstellt werden. Auch diese Fragen soll die erwähnte Studienkommission behandeln.

Die beiden von Italien und Österreich vorgelegten Entwürfe des Verkehrsübereinkommens hatten auch die Anregung enthalten, daß die Nachfolgestaaten sich gegenseitig die gleiche und meistbegünstigte Behandlung ihrer Transporte in tarifarischer Beziehung zugestehen sollen. Diese beiden Vorschläge konnten nicht durchgesetzt werden. Einerseits lehnte Rumänien die Parität von vornherein ab, die es ja auch in den letzten Handelsvertragsverhandlungen mit Österreich nicht zugestanden hatte, anderseits erklärten die Vertreter Südslawiens, daß sie über diese beiden Punkte von ihrer Regierung keine Weisungen erhalten hätten und daher nicht in der Lage wären, sich zu binden. So wünschenswert die allgemeine Annahme dieser beiden Punkte gewesen wäre, so ist ihre vorläufige Ablehnung doch nicht von besonderer Bedeutung. Denn in vielen schon ratifizierten Handelsverträgen der Nachfolgestaaten sind sie enthalten, und in vielen künftigen werden sie zweifellos Aufnahme finden.

Ein weiterer österreichischer Antrag betraf die Sicherung der wichtigsten Betriebsstoffe für die Eisenbahnen der Nachfolgestaaten, wobei man besonders an Brenn-, Schmier- und Leuchtstoffe dachte (Kohle, Erdöl usw.) und die Vermeidung unwirtschaftlicher und überflüssiger Transporte, die bei der Beschränktheit der verfügbaren Verkehrsmittel diese so sehr belasten, daß sie für den wirklich notwendigen Verkehr nicht ausreichen. Dem fügten die Ungarn auch noch die Versorgung mit Schwellen hinzu, an denen Ungarn derartigen Mangel hat, daß die Geschwindigkeit des Zugverkehrs beträchtlich leidet. Auch hier stand der Erzielung eines raschen und durchschlagenden Erfolges anfangs die rumänische Forderung im Wege, daß die von Österreich vorgeschlagene Kommission zum Studium der Kohlen- und Ölbeschaffung nicht nur die von Ungarn vorgeschlagene Schwellenversorgung, sondern auch alle übrigen Bedürfnisse der Eisenbahn in den Kreis ihrer Arbeiten ziehe, so daß zum Beispiel auch die Abgabe elektrischer Kraft von einem Staate an den anderen, Personalaushilfen und dergleichen Dinge einzubeziehen seien. Schließlich entschied man sich einstimmig dafür, daß eine Studienkommission demnächst einzuberufen sei, um folgende Aufgaben zu erfüllen:

1. Die nötigen Studien zu machen, um die wichtigsten Bedürfnisse der Eisenbahnen, insbesondere bezüglich der Brennstoffe, Schmiermittel und Beleuchtungsstoffe, Schwellen, Hilfsmittel zur Ausbesserung der Fahrzeuge und zur Beschaffung der Zugkraft, festzustellen.
2. Die Beschaffungsquellen für diese Bedürfnisse zu ermitteln, wobei alle überflüssigen Transporte zu vermeiden, der Freiheit des Handels und den wirtschaftlichen und kommerziellen Interessen der Beteiligten aber sorgsam Rechnung zu tragen sei.
3. Erstattung von Vorschlägen auf Grund dieser Studien an die jeweils beteiligten Regierungen, denen die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen überlassen bleibt.

Die Kommission kann im Bedarfsfalle auch die Einladung anderer Staaten als derjenigen, die in Portorose vertreten waren, zur Beteiligung an den Arbeiten vorschlagen. Die Konferenz bittet die italienische Regierung, die Zustimmung der beteiligten

Staaten einzuholen und nach Einlangen dreier Zustimmungen die tschechoslowakische Regierung um Einberufung der Kommission zu ersuchen.

Schließlich hat noch ein wichtiger Gegenstand die Konferenz beschäftigt, nämlich der Vorschlag Rumäniens, eine Vereinigung aller Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften Europas zu gründen. Dieser spät eingebrachte Antrag krankte daran, daß er viel weitere Ziele steckte, als auf der Konferenz von Portorose erreichbar waren, indem er schon geographisch weit über die Grenzen hinausgriff, die einer fruchtbaren Tätigkeit der Konferenz gezogen waren, dann aber auch daran, daß als Aufgaben dieser künftigen Vereinigung eine ganze Reihe von Dingen einbezogen waren, die ihre internationale Regelung durch andere internationale Körperschaften und Vereinigungen teils schon gefunden haben, teils demnächst finden werden; denn er berührt auch den Inhalt des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und der internationalen Vereinbarungen über die technische Einheit, das Arbeitsgebiet des internationalen Eisenbahnkongreßverbandes usw. Unter diesen Umständen entschloß sich die überwiegende Mehrheit der Konferenzmitglieder (7 : 2), den rumänischen Vorschlag in die Form des Wunsches zu kleiden, daß die beteiligten Regierungen die aufgeworfene Frage einem vorbereitenden Studium unterziehen und dann zu einer Spezialkonferenz zusammentreten.

Die Ergebnisse der Konferenz zu Portorose erscheinen uns aus mehreren Gründen außerordentlich wichtig.

Vor allem hat diese Wirtschaftskonferenz den Beweis geliefert, daß es möglich ist, auch zwischen Staaten, zwischen denen tiefgehende politische Gegensätze bestehen, in Wirtschaftsfragen ein Zusammengehen herzustellen. Sicherlich gibt es zwischen den sieben Nachfolgestaaten der österreichisch-ungarischen Monarchie arge politische Reibungen. Wir brauchen nur daran zu erinnern, wie schwer es für Italien und Südslawien ist, sich politisch bezüglich der Adria auseinanderzusetzen, und welche gespannte politische Lage gerade in dem Augenblick herrschte, in dem die Konferenz zusammentrat. Damals durchliefen die ganze europäische Presse Nachrichten von einem Ultimatum einiger Nachfolgestaaten gegenüber Ungarn. Trotzdem ist die Konferenz zusammengetreten, und trotzdem hat sie zu greifbaren Ergebnissen geführt. Es wäre ja gewiß denkbar gewesen, daß die Beschlüsse in Portorose zwar gefaßt wurden, später aber von den beteiligten Regierungen nicht genehmigt worden wären und daher auf dem Papier blieben. Das ist aber nicht der Fall; denn vom 12. bis 21. Dezember 1921 hat in Wien die Tagung der Staatsbahnverwaltungen der sieben Nachfolgestaaten stattgefunden, die noch erforderlich war, um alle Einzelheiten finanzieller und technischer Natur auszuarbeiten, die bei der Durchführung der Beschlüsse über die vorläufige Aufteilung und die Freizügigkeit des bisher gemeinsamen Wagenparkes vom 1. Januar 1922 an nötig waren. Auch diese Konferenz hat, wie wir erfahren, zu vollkommen einhelligen, vom Geiste gegenseitigen Entgegenkommens getragenen Beschlüssen geführt, so daß vom 1. Januar 1922 an die Anwendung des Übereinkommens von Stresa und des Vereins-Wagen-Übereinkommens für sämtliche Fahrzeuge des alten österreichisch-ungarischen Fahrparkes gewährleistet ist.

Am 16. Januar wird in Graz eine weitere Konferenz über die Einzelheiten der Paßbehandlung an den neuen Grenzen eröffnet werden, so daß auch diese Angelegenheit voraussichtlich mit einem kräftigen Schritt nach vorwärts erledigt werden wird.

Für die weitere Behandlung der Frage der Versorgung der Eisenbahnen der Nachfolgestaaten mit Betriebsmitteln und zur Vermeidung unwirtschaftlicher Transporte wird die tschechoslowakische Regierung die in Portorose angeregte Kommission einberufen, sobald nur drei Staaten den betreffenden Beschluß genehmigt haben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß alle, oder die meisten beteiligten Staaten diese Genehmigung sehr bald aussprechen werden und demnach auch diese Kommission in kurzer Zeit zusammentreten wird.

Diese Vorgänge erlauben uns aber auch einen Schluß auf die Zukunft. Sobald sich die segensreichen Wirkungen der Konferenz von Portorose in der Praxis zeigen werden, müssen vernünftigerweise zwei Folgen eintreten: Erstens werden die Nachfolgestaaten selbst den einmal beschrittenen Weg der Pflege wirtschaftlicher Beziehungen trotz politischer Reibungen weiterverfolgen; zweitens aber liegt es nahe, daß auch andere, den Nachfolgestaaten benachbarte Länder dieselbe Bahn betreten, und daß somit auf dem Wege vernünftiger Entwicklung in ganz Europa das Bestreben zur Geltung kommen wird, die ungeheure allgemeine Not wenigstens durch rein wirtschaftliche Maßnahmen möglichst zu lindern.

Gerade für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist dieser Ausblick von großer Bedeutung; insbesondere, wenn man den in Portorose gestellten Antrag auf Gründung eines europäischen Verbandes der Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen berücksichtigt.

Der Gedanke, eine solche Körperschaft für ganz Europa zu bilden, hat etwas Bestechendes. Er wird sich aber schwerlich verwirklichen lassen. Schon für das sehr viel engere Gebiet des Frachtverkehrsrechts hat eine gemeinsame Regelung durch das Berner Internationale Übereinkommen nur unter großen Schwierigkeiten zustande gebracht werden können. Abänderungen einschneidender Art lassen sich nur mit größter Mühe, oft im Kompromißwege, durchsetzen. Das Frachtrecht ist aber nur ein Ausschnitt aus dem weiten Gebiet des Eisenbahnwesens; sobald man praktisch versuchen wird, weitere Teile dieses Gebietes in die große europäische Regelung einzubeziehen, werden unüberwindliche Hindernisse hervortreten. Auf der internationalen Verkehrskonferenz von Barcelona hat sich so recht gezeigt, wie schwer es ist, so viele Staaten mit widerstreitenden politischen und wirtschaftlichen Interessen zusammenzubringen. Aus Besorgnis, in die Selbständigkeit und die Interessensphären der einzelnen Staaten zu stark einzugreifen, hat man sich schließlich auf die Aufstellung längst befolgter Grundsätze beschränkt, die überdies nur in Wunschform empfohlen werden. Eine engere Gemeinschaft in einem Eisenbahnverbande, der verschiedene Zweige des Eisenbahnwesens umfaßt, ist praktisch nur möglich zwischen Staaten, die gleichartige wirtschaftliche Interessen besitzen.

Ein solcher Verband, wie er für Europa in Portorose beantragt wurde, besteht schon seit 75 Jahren für einen großen Teil Mitteleuropas und hat sich als unschätzbar segensreich erwiesen. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der außer den bei seiner Begründung zusammengeschlossenen deutschen Eisenbahnverwaltungen nach und nach die größeren Verkehrsanstalten Österreichs, Ungarns, Rumäniens, der Niederlande und die Warschau-Wiener Bahn in sich aufgenommen hat, ist seit dem Kriege durch den Verlust deutscher Gebiete, durch die Bildung der österreichischen und ungarischen Randstaaten und den Austritt Rumäniens in seinem Umfange empfindlich beschnitten worden. Die Valutaschwierigkeiten erschweren manche Vereinseinrichtungen; es ist aber zu hoffen, daß sie allmählich wieder schwinden werden oder daß, nach Festigung der einzelnen Währungen, durch Auffindung eines angemessenen, für die Dauer berechneten Schlüssels eine richtige Umrechnungsgrundlage gewonnen werden wird. Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den jetzigen Vereinsverwaltungen und den ausgeschiedenen Mitgliedern sind im wesentlichen dieselben geblieben. Das gemeinsame Verkehrsrecht hat sich nicht verändert. Da läge es also näher, statt an einen neuen, in der Praxis kaum zu verwirklichenden europäischen Verband zu denken, erst einmal den Verein auf eine neue Basis zu stellen und ihn unter Anpassung an die neuen Verhältnisse und unter Abänderung des der Wirklichkeit nicht mehr entsprechenden historischen Namens und unter Revision der Statuten durch die Aufnahme derjenigen Staaten, deren Verkehr nach den geographischen und wirtschaftlichen Verhältnissen zu den Eisenbahnen des mittleren Europas hinneigt, zu erweitern. Der Verein hat sich schon grundsätzlich zu der erforderlichen Namens- und Statutenänderung bereit erklärt, so daß in dieser Hinsicht Hindernisse nicht mehr bestehen dürften. Wir brauchen nur an die Beziehungen zu denken, die zwischen der Arbeit des Vereins und dem Berner Übereinkommen, der Technischen Einheit, dem Übereinkommen von Stresa usw. bestehen, um eine Vorstellung zu gewinnen, wie sich — bei allseitigem gutem Willen und bei Ausschaltung der leidigen Politik aus wirtschaftlichen Fragen — die Zukunft des Eisenbahnwesens im Anschluß an die bewährte Organisation des Vereins gestalten könnte.

Was ist Schwerarbeit?

Von Prof. Dr. phil. et med. **A. Pütter**, Bonn.

Leicht und schwer sind relative Begriffe; was diesem von kaum erträglicher Schwere dünkt, jenem ist es leicht. Die eigene Last wird meist schwerer befunden als die, die man andere tragen sieht. Nicht davon soll hier die Rede sein, wie leicht oder wie schwer dem Einzelnen eine Arbeit wird, die er leistet — da liegen Fragen, die eine Psychologie der Arbeit zu erörtern hat —, es soll versucht werden, zu zeigen, wie die praktische Arbeitsphysiologie ein sachliches, von persönlicher Willkür der Beurteilung völlig freies Maß für die Schwere einer Arbeit zu gewinnen trachtet.

len Menschen als Kraftmaschine betrachten, heißt nicht, ihn r nach der Kraft werten, mit der er mechanische Arbeit -tet, es bedeutet vielmehr nichts weiter, als eine rein naturssenschaftliche Einstellung gegenüber den Körperleiungen, die Menschen arbeitend vollbringen, eine Einstellung, nötig ist, um zu klarem Verständnis dessen zu kommen, was nschenmuskeln leisten können, was günstigste Ausnutzung, s schwere Beanspruchung, was Überanstrengung für sie beutet. Nur genaue Kenntnis dieser Verhältnisse wird es erglichen, Gefahren zu verringern, zu vermeiden, die aus einer rmäßigen Belastung des feinen Gebäudes unseres Körpers springen.

Alle Arbeit, die von Menschen geleistet wird, beruht im zten Grunde auf der Oxydation der Nahrung, die wir zu uns men. Die Energie (Arbeitsfähigkeit), die gewonnen wird, un Zucker, Fett, Eiweiß, Alkohol im Körper oxydiert werden, nn chemische Arbeit leisten, wie sie es dauernd in allen leben Organen in allen Zellen der Körpergewebe tut, oder sie kann chanische Arbeit, Massenbewegung hervorbringen.

Der Mensch „arbeitet" immer, mag er selbst in tiefem Schlafe gen; nie erlöschen, solange das Leben währt, die Vorgänge, denen Arbeitsfähigkeit in Arbeit umgesetzt wird. Halten wir s nur an das leicht Erkennbare, so leistet der Mensch dauernd Arbeit, die nötig ist, um das Pumpwerk des Herzens in jeder nute mindestens 3½ Liter Blut gegen einen Druck von etwa Atmosphäre in die Blutgefäße einpressen zu lassen, er leistet uernd die Arbeit, die den Brustkorb etwa 16 mal in der nute um einen halben Liter erweitert, die Arbeit der Atemge, durch die mindestens 8 Liter Luft in der Minute ein- und eder ausgeatmet werden.

Zu allen diesen Leistungen ist Stoffverbrauch erforderlich, nn das Gesetz von der Erhaltung der Energie waltet unverüchlich auch über den Vorgängen in der Kraftmaschine seres Leibes. Der Verbrauch der Stoffe besteht darin, daß sie ydiert werden, d. h. daß sie sich mit dem Sauerstoff der Luft vernden, und wir können die Menge der verbrauchten Stoffe, nnen die Größe des Umsatzes messen, wenn wir bestimmen, eviel Sauerstoff der Mensch bei verschiedenen Leistungen in ner Minute aus der Luft entnimmt, die durch die Atemwegungen in die Lunge gelangt.

Liegt ein Mensch von 70 kg in ganz bequemer Lage, mit glichst vollständig entspannten Muskeln auf einem bequemen hebett, so ist sein Verbrauch an Nahrung, sein Verbrauch an uerstoff so gering, wie er überhaupt werden kann. Wir rechen von dem Grundumsatz oder dem Ruhestoffwechsel des enschen. Bei demselben Menschen ist die Größe dieses Grundnsatzes Jahrzehnte lang gleich, erst im Greisenalter sinkt sie was, im Kindesalter ist sie etwas bedeutender (im Vergleich m Körpergewicht).

Es ist ¼ Liter Sauerstoff, den der Mensch unter solchen rundbedingungen der Atemluft in einer Minute entnimmt. Wir ollen diese Menge im folgenden immer als Einheit wählen, d. h. ir wollen die Größe des Umsatzes in Vielfachen des Grundnsatzes messen.

Den Gegensatz zu dem Zustande geringsten Stoffverbrauches, ie er bei willkürlicher Muskelruhe oder sehr nahe auch im efen, ruhigen Schlaf verwirklicht ist, bildet der Zustand bei arker Muskelanstrengung.

Die Frage, welches die höchste Leistung ist, die der Mensch ollbringen kann, kann in dieser Form noch nicht beantwortet erden, denn wir haben noch viel zu wenig Erfahrungen über e Grenzleistungen, die für bestimmte kurze Zeiten ohne haden vollbracht werden können. Hier liegt ein weites, wenig ebautes Feld der praktischen Arbeitsphysiologie. Für einen sonderen Fall können wir aber doch schon recht gut begrünte Angaben machen, die praktisch wertvoll sind: wir können ngeben, wie hoch der Umsatz an Nährstoffen steigen kann, enn stundenlang, 8—10 Stunden am Tage, eine Leistung vollracht wird, die erfahrungsgemäß von der großen Mehrzahl gender Menschen gerade noch bewältigt werden kann.

Die ausgedehnten Erfahrungen des Heeres lehren, daß eine ruppe auf guter e b e n e r Straße mit vollem kriegsmäßigem epäck (einschließlich Waffen, Munition, Schanzzeug) stundenng so marschieren kann, daß, abgesehen von den Marschpausen, uf ein Kilometer 11—12 Minuten reine Marschzeit entfallen. ine Steigerung der Marschgeschwindigkeit auf 10 Minuten reine arschzeit für das Kilometer ist auf die Dauer nicht angängig, in großer Teil völlig gesunder, kräftiger Menschen würde daurch in verhältnismäßig kurzer Zeit erschöpft, überanstrengt erden.

Die Erfahrungen der Bergsteiger geben eine zweite Angabe ber das, was gesunde Menschen im Durchschnitt bei gutem illen leisten können. Die Regel lautet: Der Tourist soll auf icht zu steilem Weg (Steigung etwa 1 : 10) so steigen, daß er 0 bis 350 m in einer Stunde steigt. Dabei ist angenommen, daß r kein Gepäck trägt.

Durch mühevolle Untersuchungen wissen wir, wie groß der Verbrauch an Nährstoffen, der Verbrauch an Sauerstoff ist, wenn wir 1 kg einen Meter hoch heben oder wenn wir, auf ebener Straße gehend, 1 kg einen Meter weit horizontal bewegen, und können dementsprechend ausrechnen, wieviel Sauerstoff in jeder Minute aufgenommen werden muß, damit die angegebenen Leistungen, die die Erfahrung als Grenzleistungen hinstellt, vollbracht werden können. Das sehr bemerkenswerte Ergebnis dieser Rechnung ist, daß ein Marsch mit Kriegsgepäck, der in 11 Minuten ein Kilometer weit fördert, genau so viel Sauerstoffverbrauch erfordert, wie eine Bergbesteigung, bei der in der Stunde 350 m erstiegen werden. In beiden Fällen beträgt der Sauerstoffverbrauch in einer Minute 1,42 Liter, d. h. 5,67 mal so viel wie bei vorsätzlicher Muskelruhe, im Grundumsatz.

Können wir diese Erfahrung verallgemeinern und sagen: Schwerarbeit oder „Schwerstarbeit" ist eine Arbeit, bei der stundenlang der Umsatz an Nährstoffen auf das rund 5½- bis 6fache des Grundumsatzes gesteigert ist? Der Mensch steht als Kraftmaschine nicht isoliert in der Welt, unsere Arbeitstiere, Pferd und Rind, sind uns in bezug auf die Erzeugung von Arbeit durch Oxydation von Nährstoffen ganz außerordentlich ähnlich. Für die Arbeitstiere bestehen ganz feste Erfahrungen darüber, wieviel Nährstoffe sie brauchen, wenn sie täglich 10 Stunden lang starke Leistungen aufbringen sollen. Die absoluten Zahlen sind dabei für uns nicht von Belang, sondern nur die Verhältniszahlen, und diese stimmen aufs beste mit denen überein, die wir für den Menschen gewonnen haben. Für das Pferd ist „Schwerarbeit" eine Arbeit, bei der der Umsatz an Nährstoffen in der Minute 5,5 mal so groß ist als im Grundumsatz, und beim Rind beträgt der Umsatz bei starker Leistung das 5,2 fache des Grundumsatzes. Auch bei der Brieftaube erfordert die höchste Leistung, die stundenlang vollbracht werden kann, fast ebensoviel, das 6 fache des Grundumsatzes. Es scheint also, daß wir eine in der Natur weitverbreitete Grenze bezeichnen, wenn wir einen Umsatz, der 5½ bis 6 mal so groß ist wie der Grundumsatz, Schwerarbeit nennen, und zwar als obere Grenze dessen, was 10 Stunden lang geleistet werden kann. Daß für kürzere Zeiten wesentlich höhere Leistungen erreicht werden können, sei nochmals erwähnt, für eine Viertelstunde scheint die Leistungsgrenze bei mehr als dem 7 fachen des Grundumsatzes zu liegen.

Wie können wir nun aber, das ist eine wichtige Frage der Arbeitsphysiologie, die einzelnen Formen gewerblicher Arbeit zwischen diese Grenzen einordnen? Nur reiches Beobachtungsmaterial an Arbeitern kann hier die Grundlage zu einer sachlich richtigen Bewertung der Schwere einzelner Arbeitsformen liefern. Zur Beschaffung dieses Materials, dessen Kenntnis von großer praktischer Bedeutung für Arbeitnehmer wie für Arbeitgeber ist, bedarf es besonderer Arbeitsstätten, wie sie in Deutschland zurzeit fehlen, deren Begründung im Anschluß an die vorhandenen Physiologischen Institute eine dringende Zeitforderung ist.

Wir müssen auf Arbeiten aus dem physiologischen Institut in Helsingfors zurückgreifen, um wenigstens eine erste Übersicht über den Gegenstand zu erhalten. Dort hat man in zweistündigen Versuchsperioden die Größe des Umsatzes bei einer Reihe gewerblicher Arbeiten untersucht und folgendes gefunden: Beim Holzsäger war der Umsatz während der Arbeit auf das 6,4 fache erhöht, beim Steinhauer auf das 5,7 fache. Das sind also Arbeiten, die an die Grenze der Leistungsfähigkeit herangehen, wobei allerdings zu bedenken ist, daß der durchschnittliche Umsatz etwas geringer ausfallen würde, wenn man den ganzen Tag berücksichtigte, an dem naturgemäß keine so strenge Arbeit möglich ist, wie in zwei Versuchsstunden. Beim Schreiner betrug der Umsatz in der Arbeit das 2,9 fache, beim Stubenmaler das 3,2 fache, beim Metallarbeiter das 3,0 fache des Grundumsatzes. Eine solche Leistung würden wir als mittelschwer bezeichnen und damit wieder im Einklang mit den Erfahrungen der Landwirtschaft sein, die als mittlere Leistung für das Pferd das 3,3 fache, für das Rind das 3,5 fache des Stoffverbrauchs im Grundumsatz annimmt.

Als schwache Leistung wären endlich, wieder in Übereinstimmung mit den Erfahrungen an den Haustieren, Arbeitsformen zu bezeichnen, die das 2- bis 2½fache des Grundumsatzes erfordern. So betrug in den genannten Versuchen der Verbrauch eines Schuhmachers bei der Arbeit das 2,6 fache, der eines Buchbinders das 2,3 fache und der des Schneiders das 1,9 fache des Grundumsatzes.

So spärlich diese Zahlen vorläufig sind, zeigen sie doch das eine wichtige: wir haben die Möglichkeit, f r e i v o n j e d e r W i l l k ü r die Schwere einer gewerblichen Arbeit, die Schwere jeder besonderen Arbeitsform zu ermitteln, und diese Möglichkeit, im praktischen Betriebe ausgewertet, verspricht reichen Gewinn für die große Aufgabe, an der neben der Betriebswissenschaft und der praktischen Psychologie mitzuarbeiten die Physiologie in hervorragendem Maße berufen ist, für die Aufgabe der Rationalisierung der Arbeit.

Die Lage der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1921.

Das offizielle Fachorgan „Vasuti és Közlekedési Közlöny“ veröffentlicht in seiner letzten Nummer die seinem Mitarbeiter mitgeteilten Äußerungen des Direktionspräsidenten der Kgl. ung. Staatseisenbahnen, des Staatssekretärs Dionys v. Kelety, über die Lage und Arbeitsleistung der Staatsbahnen im Jahre 1921, denen wir folgende Einzelheiten entnehmen:

Die stetige Besserung in der Abwicklung des Personenverkehrs bezeugen deutlich nachstehende Daten: Im Jahre 1919 mußten infolge Kohlenmangels wesentliche Einschränkungen eingeführt werden, wie die Einstellung des Verkehrs an Sonntagen, später auch Mittwochs und Freitags. Vom 24. Dezember 1919 bis 1. Januar 1920 konnten überdies anläßlich der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage nicht nur die Fernzüge, sondern auch die Lokalzüge nicht mehr verkehren.

Im Jahre 1920 besserte sich schon einigermaßen die Lage, die Einschränkung konnte gemildert werden, das erste Schnellzugspaar auf den Staatsbahnlinien nach dem Zusammenbruche konnte für die Verbindung Budapest—Wien in Verkehr gesetzt werden. Anläßlich der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage mußte aber auch noch im Jahre 1921 während 10 Tage der Verkehr eingeschränkt werden, teils durch Einstellung sämtlicher Personenzüge an gewissen Tagen, teils durch Beschränkung des Verkehrs auf die Lokalzüge. Demgegenüber wird im Laufe des Jahres eine Abnahme der Einschränkung bemerkbar, es wird das zweite Schnellzugspaar für die Strecke (Wien)—Budapest—Lököshàza—Arad—(Bukarest) in Verkehr gesetzt; die Besserung der Kohlenlage, die fortschreitende Ausbesserung und Vermehrung der Personenwagen hat es ferner ermöglicht, daß in dem am 1. Juni 1921 eingeführten Fahrplan sowohl die Zahl der Lokal-, als auch der Fernzüge vermehrt werden konnte und auch weitere Schnellzüge in Verkehr gesetzt wurden. Anläßlich der letzten Weihnachts- und Neujahrsfeiertage gab es aber nicht nur keine Einschränkung mehr, sondern es wurden für die Feiertagswoche zur Abwicklung des vermehrten Verkehrs in den verschiedenen Verkehrsverbindungen sogar noch 5 Schnellzugspaare und 1 Personenzugspaar in Verkehr gesetzt. Dieser Umstand ist auch der beste Beweis dafür, daß die Produktion der Kohlenwerke und die Versorgung der Staatsbahnen mit Kohle stetig zugenommen hat, während nämlich das Kohlenkommissariat im Jahre 1920 täglich 400 Wagen Kohle den Staatsbahnen angewiesen hat, wurde 1921 schon die Anweisung von 560 Wagen Kohle für den Tag ermöglicht.

Im Güterverkehre ist der Herbst des Jahres 1921 der erste, in dem der Verkehr bereits den entsprechenden Verhältnissen der Friedensjahre nachgekommen ist. Der Herbstverkehr des Jahres 1921 weist — wie aus nachstehenden Zahlen ersichtlich — gegenüber dem vorjährigen Verkehr eine Vermehrung von 40—60% auf. Es gelangten nämlich auf den Linien der Staatsbahnen und den in ihrem Betriebe befindlichen Linien zur Aufgabe:

	im Jahre 1920	im Jahre 1921
	Wagenladungen	
im Monat Juli	73 563	101 472
„ „ August	79 298	114 152
.. .. September	77 423	126 085
.. .. Oktober	98 008	142 830
.. .. November	86 851	127 217.

Es ist eine natürliche Folge der Wirtschaftslage des Landes, daß sich in den Herbstmonaten anläßlich des Getreideverkehrs, besonders in den Monaten September und Oktober, wie auch in der Friedenszeit, ein fühlbarer Wagenmangel einstellt, da alle Produzenten und Kaufleute gleichzeitig ihre Transporte abwickeln wollen. Diese Neigung offenbarte sich im Jahre 1921 im steigenden Maße, und obwohl die Aufstellung der Wagen die Schwerfälligkeit des Verkehrs mit den Nachbarländern auch zurzeit beeinflußt und die Flüchtlinge (Wagenbewohner) auch jetzt noch 3139 Wagen beanspruchen, gestaltete sich die Abwicklung des Getreidetransportes ziemlich günstig. Während nämlich Ende September 1921 nicht weniger als 6795 Wagen Getreide eingelagert waren, von denen die älteste Sendung 70 Tage auf die Abbeförderung warten mußte, waren im Monat Dezember nur noch 739 Wagen eingelagert, von denen die älteste Sendung 19 Tage auf den Abtransport gewartet hatte. Und da die Beförderung der Hauptmassenartikel, namentlich von Kohle, Brennholz, Kartoffeln, Zuckerrüben sowie lebenden Tieren in günstigem Rahmen erfolgen konnte, war es im allgemeinen gelungen, den Herbstverkehr ungeachtet der schwierigen Verhältnisse in zufriedenstellender Weise abzuwickeln.

Im Interesse der Sicherung des direkten Güterverkehrs wurden im Jahre 1921 wiederholt Verhandlungen mit den Nachfolgestaaten, namentlich mit Rumänien, mit der Tschecho-Slowakei, mit Südslavien und Österreich gepflogen, deren Hauptzweck die Ermöglichung des direkten Transportes mit inte nationalen Frachtbriefen und damit die Sicherung der rasch ren Bewegung der Waren und Wagen war. Der direkte Ve kehr mit Südslavien wurde auch am 10. Juli 1921 über für Übergänge (Szöreg, Röszke, Kelebia, Gyékényes und Murak resztur) eröffnet. Auch mit den übrigen Staaten sind A machungen zustande gekommen, wobei deren Genehmigung vo ihrer Seite zwar äußerst schwerfällig und langwierig vonstatte geht, jedoch die Hoffnung auf eine baldige Besserung der Lag vorhanden ist.

Von den Bahnerhaltungsarbeiten können wir he vorheben, daß in diesem Jahre ungefähr 41 000 Schwellen au getauscht, 105 000 Kubikmeter Schotter eingesetzt, 164 00 Schwellen getränkt wurden, es wurde ferner mit der Schwelle erzeugung und -zufuhr in eigenem Betriebe begonnen. Auße dem wurden zur Behebung des Schwellenmangels Unte lagen aus Eisenbeton hergestellt und auf verschiedene Strecken untergebracht. Die Bauarbeiten wurden natu gemäß durch die heikle finanzielle Lage beeinflußt, und konnten somit nur die dringlichsten Arbeiten zur Ausführun gelangen. Erwähnenswert sind die Fortsetzung des Ausbau des zweiten Gleises der Strecken Raab (Györ)-Hegyeshalom un Budapest-Kiskörös, die Wiederaufbauarbeiten der Budapest Bahnhöfe und die Erweiterung einzelner Stationen. Unter seh schwierigen Verhältnissen mit außerordentlich günstigem E folg endeten die Wiederherstellungsarbeiten der in die Luft g sprengten Theißbrücken.

Die Unterbringung der von den abgetrennten Gebieten g flüchteten 14 000 Eisenbahner und ihrer 45 000 Familienmitgli der war und ist eine schwere Aufgabe. Zur Linderung d schweren Wohnungsnot des Eisenbahnpersonals dienen di Wohnhäuser auf der Guáli ut mit 158 und in der Podmaniczky utca mit 114 Wohnungen, die im Jahre 1921 ihrer Bestimmun übergeben werden konnten. Auf den Provinzstationen wurde 65 neue Wohnungen dem Personal zur Verfügung gestell 90 Wohnungen sind im Bau begriffen, außerdem wurden r 10 Millionen Kronen für die Herstellung von Notwohnunge verwendet.

Die Zahl der betriebsfähigen Maschinen und Wage hat zugenommen. In dieser Richtung haben die Werkstätte eine überaus lobenswerte Tätigkeit entfaltet. Durch ein en sprechendes Akkord-Lohnsystem ist es gelungen, die Arbeit leistung auf den Friedensstand zu heben. Während nach de rumänischen Besetzung der Stand der Maschinen auf 1528 Stüc gesunken und hiervon nur 410 betriebsfähig waren, haben wi am Ende des Jahres 1921 zufolge der erfolgreichen Tätigkei der Werkstätten 1912 Maschinen, von denen 1177 im betrieb fähigen Zustande sind. Ebenso günstig ist das Ergebnis rück sichtlich der Betriebsfähigkeit der Personen- und Güterwage denn von den nach Auszug der Rumänen übriggebliebenen 204 Personenwagen waren 70% völlig betriebsunfähig, auch vo den Güterwagen waren sehr wenige brauchbar, 25% ganz u brauchbar. Heute übertrifft der Reparaturstand kaum den de Friedenszeit. Das Publikum kann derzeit schon in gut herge stellten, mit Glasfenstern versehenen, geheizten und beleucht ten Wagen reisen.

Von betriebswirtschaftlichem Standpunkte ist es erwähnens wert und wichtig, daß es gelungen ist, im Jahre 1921 de Kohlenverbrauch je 100 Bruttotonnen und Kilometer vo 20,80 kg des Jahres 1920 auf 17,25 kg, also um 3,55 kg herunte zudrücken, was in Anbetracht der Gesamtleistung des Netze im Geldwerte eine Ersparnis von 393 Millionen Kronen für di ungarischen Staatsbahnen bedeutet. Mit der Kohlenwirtscha steht im engen Zusammenhange die Frage der Elektrisierung der Staatsbahnen, in welcher Richtung hin eingehend Vorstudien und Vorarbeiten im Gange sind. Freilich muß hie bei auf die ungünstige finanzielle Lage des Staates Rücksich genommen werden, doch werden wahrscheinlich schon in de nächsten Zeit Probefahrten mit elektrischen Lokomotiven mög lich sein und damit die fortschreitende Weiterentwicklung di ser Frage eingeleitet werden.

Zum Schlusse können die im Jahre 1921 erreichten Ergebniss der Staatsbahnen am deutlichsten durch folgende Zahlen illu striert werden: Im Jahre 1920 leisteten die Staatsbahne 13 975 485, im Jahre 1921 hingegen 19 940 862 Zugkilometer, wa einer 43%igen Besserung entspricht. Die Grenzen des Arbeit programmes für das Jahr 1922 sind durch die finanzielle Lag des Staates vorgezeichnet; von großzügigeren Plänen kan kaum gesprochen werden, das künftige Programm kann also nu sein: mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln daran zu a beiten, damit sowohl im internen, als auch im internationale Verkehr die Verkehrsansprüche möglichst leicht, rasch un wirtschaftlich zufriedengestellt werden. Dieses Programm ent hält außer der technischen und administrativen Entwicklun

der ungarischen Staatsbahnen das Zustandekommen der endgültigen Abmachungen rücksichtlich des direkten internationalen Verkehrs mit den fremden Staaten, die zweckmäßige Erweiterung und Einrichtung der vermehrten Grenzstationen und damit die Überwindung der derzeitigen Schwerfälligkeit des internationalen direkten Verkehrs.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 6. d. M. ist § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin ergänzt worden, daß bei Gefährdung der ordnungsmäßigen Abwicklung des Verkehrs neben dem Wagenstandgeld auch die Gebühr für die Abbestellung von Wagen erhöht werden kann. Die Maßnahme war notwendig, weil die Versender häufiger mehr Wagen bestellen, als sie wirklich benötigen. Da auf diese Weise die ordnungsmäßige Ausnutzung des Wagenparks zum Schaden anderer Versender verhindert wird, mußte den Eisenbahnen für die Zeiten, wo zur Beschleunigung des Wagenumlaufs eine Erhöhung des Wagenstandgeldes angeordnet wird, die Möglichkeit geboten werden, auch die Gebühr für die Abbestellung von Wagen in gleicher Weise zu erhöhen.

— **Ein neuer Expreßgütertarif.** Im Eisenbahn-Expreßgutverkehr wird vom 1. Februar der bisherige Kilometertarif durch einen Staffeltarif ersetzt, der durch einen 60prozentigen Zuschlag zum jeweiligen Eilguttarif gebildet wird. Die Mindestfracht beträgt 12 ℳ, Mindestgewicht für Frachtberechnung 10 kg, die Mindestentfernung 10 km. Die Beträge werden auf volle Mark aufgerundet. Auch die Fracht für beschleunigtes Eilgut wird vom 1. Februar ab nicht mehr durch Verdoppelung des Gewichts, sondern nach dem einfachen abgerundeten Gewicht für gewöhnliches Eilgut unter Zuschlag von 60% berechnet; Mindestfracht 20 ℳ, Mindestgewicht 20 kg. Damit sind die Tarife für Expreßgut und beschleunigtes Eilgut mit Rücksicht auf die Gleichartigkeit der Beförderung gleichgestellt, mit Ausnahme der geringen Unterschiede im Mindestgewicht.

— **Pfändbarkeit von Lohn- und Gehaltsansprüchen.** Entsprechend der Entwertung des Geldes und der Steigerung der Preise für die notwendigste Lebenshaltung sind die Vorschriften über die Unpfändbarkeit von Lohn- und Gehaltsansprüchen geändert worden. Ein Gesetz vom 23. Dezember 1921, betr. Änderung der Verordnung über Lohnpfändungen, bestimmt in Art. 1:

Die Verordnung über Lohnpfändung vom 25. Juni 1919 (RGBl. S. 589) in der Fassung des Gesetzes, betreffend Änderung dieser Verordnung, vom 10. August 1920 (RGBl. S. 1572) wird dahin geändert:

1. Der § 1 wird durch folgende Vorschrift ersetzt:

Der Arbeits- oder Dienstlohn (§ 1 des Gesetzes vom 21. Juni 1869, Bundes-Gesetzbl. S. 242 und 1871 S. 63, RGBl. 1897 S. 159, 1898 S. 332) ist bis zur Summe von zwölftausend Mark für das Jahr und, soweit er diese Summe übersteigt, zu einem Drittel des Mehrbetrags der Pfändung nicht unterworfen.

Hat der Schuldner seinem Ehegatten, früheren Ehegatten, Verwandten oder einem unehelichen Kinde Unterhalt zu gewähren, so erhöht sich der unpfändbare Teil des Mehrbetrags für jede Person, der Unterhalt zu gewähren ist, um ein Sechstel, höchstens jedoch auf zwei Drittel des Mehrbetrags.

Übersteigt der Arbeits- oder Dienstlohn die Summe von fünfzigtausend Mark für das Jahr, so findet auf den Mehrbetrag die Vorschrift des Abs. 2 keine Anwendung.

Die Vorschriften des Gesetzes vom 21. Juni 1869 finden entsprechende Anwendung.

Ein weiteres Gesetz vom 23. Dezember 1921, betr. die Pfändbarkeit von Gehaltsansprüchen, erhöht im § 850 Abs. 2 der Zivilprozeßordnung die Pfändbarkeitsgrenze von 1500 auf 12 000 ℳ. Ferner wird daselbst als Satz 2 folgende Vorschrift eingestellt:

„Die Beihilfen und Zulagen, die den im Abs. 1 Nr. 7 bis 9 bezeichneten Personen zur Anpassung ihres Diensteinkommens oder ihrer Pension an die Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse gewährt werden, sind weder der Pfändung unterworfen noch bei der Ermittlung, ob und zu welchem Betrag ein Bezug der Pfändung unterliegt, zu berechnen. Das gleiche gilt für die Kinderbeihilfen sowie die Einkünfte, die zur Bestreitung eines Dienstaufwandes bestimmt sind."

— **Übertritt von Eisenbahnern zur Finanzverwaltung.** Das Reichsverkehrsministerium veröffentlicht soeben die Richtlinien, nach denen — auf eine Entschließung des Reichstages — Reichseisenbahnbeamte in den Dienst der Finanzämter übernommen werden. Die Beamten der Besoldungsgruppe V bis VIII werden mit derselben Gruppe übernommen und behalten auch das Besoldungsdienstalter bei; sie werden von der Eisenbahn sofort freigegeben und müssen sich einem dreimonatigen Vorbereitungslehrgang unterwerfen, nach dem über ihre Übernahme endgültig entschieden wird. Zunächst werden den übertretenden Eisenbahnern die Stellen offen gehalten, bis sie endgültig in den Finanzdienst übernommen sind. Bedienstete, die übertreten wollen, haben sich sofort bei ihrem Dienststellenvorsteher zu melden; für den Übertritt kommen 29 Landesfinanzämter sowie das Reichsmonopolamt für Branntwein in Berlin in Betracht.

— **Beamten-Schecks.** Eine Erleichterung im Bezug der Gehälter der Eisenbahnbeamten hat der Reichsverkehrsminister verfügt; zunächst wird allen Beamten nahegelegt — soweit sie ihre Gehälter bisher monatlich in bar erhoben — in ihrem eigenen Interesse und zur Entlastung der Kassen die vierteljährliche bargeldlose Vorausbezahlung durch Überweisung auf ein Konto zu beantragen; Anträge zum 1. April müssen spätestens bis zum 1. März bei der zuständigen Zahlstelle gestellt werden. Um nun diesen Beamten schnellste und bequemste Gelegenheit zu schaffen, Geldbeträge abzuheben, ohne daß sie, etwa während der Dienstzeit, zu ihrer Bank oder Sparkasse laufen müssen, sind die Eisenbahnkassen ermächtigt worden, die von Eisenbahnbeamten ihres Bereichs auf irgendwelche Geldanstalten gezogenen Schecks anzunehmen und sofort bar auszuzahlen; jeder Beamte soll möglichst nur einmal wöchentlich von dieser Vergünstigung Gebrauch machen. Abhebungen können in beliebiger Höhe, jedoch nur auf durch 100 teilbare Markbeträge lautend, erfolgen und dürfen das Guthaben an Dienstbezügen nicht überschreiten. Beamte, die schuldhaft ihr Guthaben überziehen, werden von der Vergünstigung ausgeschlossen.

Die Eisenbahnkassen sind angewiesen, die ausgezahlten Schecks sofort weiterzugeben, damit dem Reich nicht unnützer Zinsaufwand erwächst; denn da die Beamten die Gehaltsbezüge bei Überweisung auf ein Bankkonto ohnehin schon vierteljährlich im voraus beziehen, bedeutet die sofortige Bezahlung auf Schecks gewissermaßen nochmals eine Vorausbezahlung von Gehaltsteilen und somit für die Reichskasse einen Zinsverlust.

Die Eisenbahnbeamten werden diese Neuordnung begrüßen, da sie ihnen die Möglichkeit bietet, ohne Unbequemlichkeiten oder Schwierigkeiten über größere Beträge zu verfügen und den Bedarf an Bargeld über das Vierteljahr elastischer auszugleichen; die Vergünstigung kommt, wie die „D. Allg. Ztg." ausführt, im letzten Grunde einer einfachen „Vorschußkasse" gleich, deren Benutzung jedem Beamten ohne peinliche Begründung offensteht.

— **Ein Versuch zur Verbesserung der Wagengestellung.** Im Verfolg ihrer Bemühungen, die Wagengestellung zu verbessern, hat die Reichs-Eisenbahnverwaltung versuchsweise zu einem Mittel gegriffen, das schon öfters angeregt worden ist, nämlich zur Gewährung von Vergütungen an das Rangierpersonal. Diese „Rangiergelder" sollen einerseits der Herabminderung der Rangierschäden, andererseits der Hebung der Leistungen im Rangierdienst dienen.

Das Rangiergeld sollen alle im eigentlichen Rangierdienst tätigen Bediensteten erhalten. Dabei wird ein völlig neuer Gedanke erprobt, der auf eine Selbstverwaltung des Personals hinausläuft. Die Rangierbediensteten eines Bahnhofs bilden eine Genossenschaft. Dieser wird ein dem Umfang des Rangierbetriebes entsprechender Tagesbetrag zur eigenen Verwaltung und Verteilung bereitgestellt. Der Tagesbetrag wird in Mark ermittelt, indem die durchschnittlich auf dem Bahnhof beschäftigte Kopfzahl an Rangierbediensteten auf Bahnhöfen mit schwierigem Dienst mit fünf, auf solchen mit weniger schwierigem Dienst mit vier vervielfältigt wird. Die Eisenbahndirektion setzt nach den örtlichen Verhältnissen, insbesondere unter Berücksichtigung der Gleisanlagen und sonstigen Verhältnisse endgültig und ohne Einspruchsrecht der Genossenschaft fest, ob und für welche Zeit ein Bahnhof schwierigen oder weniger schwierigen Dienst hat, wobei auch die Jahreszeit berücksichtigt werden kann, und ob und in welchem Umfange das Tagesgeld bei Sonntagsruhe oder beschränktem Dienst zu kürzen ist. Das Tagesgeld wird unverkürzt gezahlt, wenn beim Rangieren keine Schäden an Fahrzeugen, Ladungen und Gleisanlagen im Laufe des Tages vorgekommen sind. Sinkt die Gesamtleistung des Bahnhofs unter das normale Maß, das bei Berücksichtigung aller

Nebenumstände verlangt werden kann, bleiben also die Rangierarbeiten bei regelmäßigem Betrieb im Rückstand, so kann nach dem Ermessen des Vorstandes des Betriebsamtes das Tagesgeld bis auf drei Viertel des Betrages herabgesetzt werden. Zu einer weiteren Kürzung oder völligen Aufhebung des Rangiergeldes bedarf es der Genehmigung der vorgesetzten Eisenbahndirektion. Für jeden beim Rangierbetrieb vorgekommenen Schaden wird das Tagesgeld um ein Zehntel gekürzt, wobei jedoch die gesamte Kürzung für jeden Tag nicht über die Hälfte des Tagesgeldes hinausgehen darf. Bei Verschleierung eines Schadens wird ein Abzug von zwei Zehntel für jeden Schaden mit der Maßgabe gemacht, daß dann die Beschränkung des Gesamtabzuges auf die Hälfte des Tagesgeldes unterbleibt. Der Rangiergenossenschaft steht ein Recht des Einspruchs gegen diese Abzüge nicht zu. Das Rangiergeld wird auf Grund von Verteilungslisten, die durch den Obmann der Genossenschaft außerhalb seiner Dienstzeit ehrenamtlich aufgestellt werden, monatlich ausbezahlt. Die Einrichtung ist jederzeit widerruflich.

— **Verkehrslage in Sachsen.** Auf eine Anfrage des Reichstagsabgeordneten Brodauf u. Gen. hat sich der Reichsverkehrsminister, wie folgt, geäußert: Seit Ende September ist eine starke Steigerung in der Beschäftigung der sächsischen Industrie eingetreten. Viele Fabriken, die vorher nachmittags schlossen, arbeiten jetzt ununterbrochen in Tag- und Nachtschichten. Eine Folge hiervon war eine erhebliche Steigerung des Verkehrs. Im Monat November wurden in Sachsen im arbeitstäglichen Durchschnitt 1473 Güterwagen aller Art = rund 16 % mehr gestellt als im Oktober. Die erhöhten Anforderungen, die diese Verkehrszunahme an die Eisenbahn stellte, konnten im allgemeinen noch einigermaßen bewältigt werden, solange das Wetter günstig war. Ende November legten jedoch tagelang anhaltende, dichte Nebel im westlichen Sachsen das Verschubgeschäft, das dann auch noch durch scharfen Frost beeinträchtigt wurde, besonders auf den größeren Bahnhöfen, fast völlig lahm. Im Zusammenhang damit häuften sich die Unfälle mit teilweise längerer Sperrung wichtiger Hauptstrecken. Erschwerend wirkte ferner der infolge der anhaltenden Trockenheit auf einer Reihe von Wasserstationen, so in Meuselwitz, Geithain, Narsdorf, Gößnitz, Riesa und Chemnitz eingetretene Mangel an Lokomotivspeisewasser.

Dazu kommt, daß die Unterhaltung der Lokomotiven im Bereiche der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden dadurch erschwert wird, daß dafür zurzeit im wesentlichen nur vier Hauptwerkstätten zur Verfügung stehen. Die Einrichtung von Betriebswerkstätten ist nach der Verreichlichung der deutschen Bahnen in Angriff genommen worden, kann aber mit Rücksicht auf die erforderlichen sehr erheblichen Mittel nur allmählich durchgeführt werden. Auch die Einrichtung des Gedingeverfahrens in den Hauptwerkstätten und auf den Güterböden ist zwar in die Wege geleitet, aber noch nicht durchgeführt worden.

Durch alle diese Umstände trat ein ausgesprochener Mangel an betriebsfähigen Lokomotiven ein. Der Ausbesserungsstand betrug am 15. Dezember 46,5 %. Im übrigen wird die Eisenbahn-Generaldirektion Dresden mit Lokomotiven so weitgehend unterstützt, wie es nach Lage der Betriebsverhältnisse in den übrigen Bezirken nur eben möglich ist. Der Erfolg der Zuweisung von Lokomotiven kann aber nur ein beschränkter und nicht dauernder sein, weil eben in Sachsen ausreichende Anlagen für die Wiederherstellung ausbesserungsbedürftiger Lokomotiven und für die Unterhaltung der Lokomotiven im Betriebe noch fehlen. Deshalb wurden neuerdings auch sächsische Ausbesserungslokomotiven Werken der norddeutschen Industrie und preußisch-hessischen Eisenbahnwerkstätten zur Wiederherstellung zugeführt.

Alle diese Erschwernisse hätten sich jedoch nicht so stark auswirken können, wenn die Bahnhofs- und Streckenverhältnisse des sächsischen Netzes ein besseres betriebliches Arbeiten ermöglichten. Gerade besonders wichtige Verkehrspunkte, wie z. B. Zwickau, wo allein aus dem Ortsverkehr täglich 800 bis 1000 Wagen aufkommen, sind mit veralteten und unzulänglichen Anlagen ausgestattet, die bei außergewöhnlichen Anforderungen versagen müssen. Der Bahnhof Zwickau ist auch als Ausgangspunkt und Herd der Stockungen zu bezeichnen.

Was unter den geschilderten Verhältnissen zur Hebung der Betriebsleistungen geschehen konnte, ist geschehen. Insbesondere wurden, soweit angängig, Lokomotiven, Lokomotiv- und Zugbegleitpersonale nach den bedrängten Bahnhöfen überwiesen, zu deren Entlastung Umleitungen und Hilfsrangierungen durchgeführt und von preußischen Stellen Leistungen auf sächsischen Strecken übernommen. Trotzdem ließ es sich nicht vermeiden, Anfang Dezember Annahmesperren für Frachtgutwagenladungen (mit Ausnahme bestimmter, lebenswichtiger Güter) für die Bahnhöfe Zwickau, Reichenbach ob. Bahnhof und Glauchau Ort und Übergang anzuordnen.

Durchgreifende Hilfe wird erst von dem Ausbau der jetzt besonders überlasteten Verkehrsstellen, in erster Linie des Bahnhofs Zwickau, zu erwarten sein. Die Mittel für diese Bauten sind zum Teil bereits bewilligt und die Bauarbeiten in Angriff genommen. Diese Arbeiten sollen mit allen Mitteln gefördert werden. Ebenso sollen die Arbeiten zur Einführung des Gedingeverfahrens beschleunigt werden.

— **Das Referat für Statistik** im Reichsverkehrsministerium ist jetzt dem in der Betriebsabteilung tätigen Ministerialrat Dr.-Ing. Tecklenburg übertragen worden. Herr Dr. Tecklenburg ist im vergangenen Jahre in unserer Zeitung mehrfach mit wertvollen Aufsätzen über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Reichsbahn, insbesondere in Hinsicht auf die in jedem einzelnen Betriebszweige anzustrebende Selbstkostenkontrolle hervorgetreten und mag bei seinen Erhebungen die Unzulänglichkeit der bisherigen Statistik, mit Einschluß der sogen. Reichsstatistik der deutschen Eisenbahnen, oft genug empfunden haben. In der gleichen Nummer dieser Zeitung (Nr. 38 vom 21. September 1921), in der auf Seite 701 die Einrichtung eines besonderen „Statistischen Büros" bei den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums und seine Aufgaben besprochen werden, findet sich auf S. 697 ein Hinweis auf den besonderen Wert einer technischen Eisenbahnstatistik. Die Bedeutung einer solchen auf technisch-wirtschaftliche Fragen besonders eingestellten, auch zur bildlichen Darstellung anregenden Statistik ist schon in einer Buchbesprechung in Nr. 43 der Z. d. V. D. E. V. vom 23. Juni 1920, S. 499, ausdrücklich betont worden. Die während des Krieges und in der Folgezeit in beschränktem Umfange geführte Statistik der Eisenbahnen Deutschlands soll laut Mitteilung im Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 58 vom 16. November v. J., S. 498, unter Abänderung einiger Tabellenmuster demnächst in vollem Umfange wieder aufleben. Man geht wohl nicht in der Annahme fehl, daß die Berufung Dr. Tecklenburgs hiermit zusammenhängt. Daß man für das bisher etwas stiefmütterlich behandelte Gebiet der Eisenbahnstatistik einen dafür besonders geeigneten Leiter gefunden hat, wird von allen wissenschaftlich arbeitenden Eisenbahnfachleuten, die eine gute Statistik als Mittel zur Erkenntnis der Wirklichkeit schätzen und dem Gedanken des Wirtschaftsgrades für den Erfolg im Wirtschaftsleben der Zukunft Bedeutung beimessen, lebhaft begrüßt werden. —dt.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** In der außerordentlichen Generalversammlung, die über die Erhöhung des Aktienkapitals auf 14 Millionen Mark zu beschließen hatte, wurde mitgeteilt, daß das Unternehmen sich im vergangenen Jahre in recht erfreulicher Weise entwickelt hat. Auch die Ergebnisse der Werkstättenanlagen haben den Abschluß günstig beeinflußt, sodaß nach einer Reihe von Abschreibungen eine Dividende von 8% verteilt werden kann. In neuen Jahre läßt sich der Verkehr recht gut an.

— **Niederlausitzer Eisenbahn.** Die Betriebsführung dieser Eisenbahn ist auf die „Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft m. b. H.", Berlin W 9 (Linkstr. 19) übertragen worden. Schriftstücke, die den Betrieb dieser Bahn betreffen, sind daher in Zukunft unmittelbar an die Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Berlin (Potsdamer Bahnhof) zu senden.

— **Fahrpreisermäßigung zur Leipziger Frühjahrsmesse** erhalten die Teilnehmer einer Reihe von Gesellschafts-Sonderzügen, die bei genügender Beteiligung auf elf Strecken (von Nürnberg, Stuttgart, Karlsruhe, Mainz, Frankfurt a. Main, Düsseldorf, Köln, Duisburg, Münster, Altona und Königsberg i. Pr. nach Leipzig) eingelegt werden. Die Bekanntgabe der Verkehrszeiten erfolgt in allernächster Zeit mit den zum Versand kommenden Meßeinladungen sowie durch Anzeigen in der Tagespresse derjenigen Gegenden Deutschlands, von denen aus die Züge benutzt werden können. Die Fahrkarten zu diesen Sonderzügen sind nur beim Meßamt für die Mustermessen in Leipzig zu erhalten. Die Ermäßigung beträgt 20—40 %. Da nur so viele Fahrkarten verkauft werden, wie Sitzplätze vorhanden sind, ist sofortige Bestellung nach Bekanntgabe der Züge unter Angabe der Meßzugnummern, des Verkehrstages, der Wagenklasse und Strecke zu empfehlen. Für die Rückreise von Leipzig können die Fahrkarten bis kurz vor Abgang des Zuges im Meßamt gekauft werden.

— **Ministerialdirektor Dr.-Ing. Sympher †.** Am 16. Januar ist der letzte Leiter der am 1. April 1921 aufgelösten Wasserbauabteilung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Ministerialdirektor a. D. Dr.-Ing. Sympher, an den Folgen eines Schlaganfalls gestorben. Sympher ist am 19. Oktober 1854 in Hann.-Münden geboren. Die von ihm zuerst eingeschlagene Laufbahn eines Marineoffiziers mußte er nach kurzer Zeit wegen zu geringen Sehvermögens aufgeben, und er wandte sich dem Studium des Bauingenieurwesens zu. Schon im Jahre 1883 wurde S. im technischen Büro der Bauabteilung des preußischen Mi-

ieriums der öffentlichen Arbeiten bei der Vorbereitung der würfe für die neugeplanten preußischen Kanäle verwendet, seit dieser Zeit hat er mit kurzen Unterbrechungen seine che Arbeitskraft diesen wasserwirtschaftlichen Aufgaben im listerium gewidmet, wohin er am 1. November 1899 endgültig r Mitwirkung an der Vorbereitung der neuen Kanalvorlagen, onders an den wirtschaftlichen Ermittelungen", berufen rde. Das nach langen parlamentarischen Kämpfen am April 1905 zustande gekommene preußische Wasserstraßenetz ist zum größten Teil Symphers Werk. Die praktische chführung des Rhein-Hannover-Kanals stellte noch große orderungen an die Tätigkeit des Ministerialreferenten: der chluß der Garantieverträge, die Schleusenentwürfe im Bergsenkungsgebiet am Rhein-Herne-Kanal, die Überleitung des nals über das Wesertal bei Minden, die Edertalsperre bei ldeck usw. Es ist gelungen, den neuen Kanal in der vorehenen Zeit bis Juli 1914 fertigzustellen, so daß er während Krieges schon als Verkehrsmittel benutzt werden konnte. Jahre 1915 wurde Sympher an die Spitze der Wasserbaueilung berufen. Unter seiner Mitwirkung ist noch kurz vor flösung dieser Behörde das preußische Gesetz zustande gemen, das die Fortsetzung des Mittellandkanals von Hannover zur Elbe sicherstellt.

ymphers Bedeutung und Tätigkeit ist in allen Fachkreisen rürdigt und hoch geschätzt worden. Die Dresdner Hochule ernannte ihn zum Dr.-Ing. Nach seinem Übertritt in Ruhestand hat er noch als Präsident der Akademie des uwesens eine viel anerkannte Tätigkeit entfaltet.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsisteriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Verierungen eingetreten: Versetzt sind: der Regierungsrat Nordmann, bisher in Cassel, als Mitglied (auftrw.) n Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin und der Regierungsbauster des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Steinhagen, ier in Stendal, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin. — Gerichtsassessor a. D. Dr. jur. Pax in Stettin ist unter legung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd den Reichsbahndienst übernommen worden. — Dem Reungrat Gerlach in Frankfurt (Main) ist die nachgesuchte lassung aus dem Reichsdienste erteilt worden. — Georben sind: die Regierungsräte Freitag, Vorstand des enbahn-Verkehrsamts in Paderborn, und Gigling, Vorund des Eisenbahn-Verkehrsamts in Halle (Saale).

n Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle ern, sind versetzt: der Vorstand der Bauinspektion ensburg Oberregierungsbaurat Max Maußer und der Vorid der Neubauinspektion Tutzing Oberregierungsbaurat Karl ie, beide an die Eisenbahndirektion Regensburg; ferner der rregierungsbaurat der Eisenbahndirektion Augsburg Ernst rich an die Eisenbahndirektion Würzburg als Leiter der eralbetriebsleitung Süd.

n Bereich der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart sind ende Veränderungen eingetreten: Der Regierungsbaurat Max ller bei der Eisenbahnbausektion Ulm ist aus dienstlichen ksichten nach Leipzig, Bezirk der Eisenbahndirektion Halle ale), versetzt und dem Eisenbahnbetriebsamt 2 daselbst Beschäftigung überwiesen worden. — Gestorben ist Regierungsbaurat Haas, Vorstand der Bauinspektion lingen.

Österreich.

— **Die Erhöhung der Eisenbahntarife.** Der Hauptausschuß Nationalrates hatte am 12. Januar die Beratung über die rschläge der Regierung bezüglich der Erhöhung der Eisennpersonen- und Gütertarife nicht zu Ende geführt. Bezüglich der Personenbeförderung war Einspruch gegen gleichßige Preiserhöhung erhoben worden, die auch die Streckenten für Angestellte und Arbeiter sowie die ermäßigten kfahrkarten für Angestellte und Arbeiter betraf. Noch rkerem Widerspruche begegnete der von der Regierung beragte Wegfall der bisher bestandenen Ausnahmetarife für hlen und der bis jetzt geltenden Deklassifikation für die htigsten Nahrungsmittel, wodurch sich deren Beförderung Interesse der Verpflegung der breiten Volksschichten wesentbilliger gestaltete.

Die am nächsten Tage fortgesetzten Beratungen nahmen folden Verlauf: Die am ersten Sitzungstage vom Abg. Eldersch dem Antrage der Regierung gestellten Abänderungsanträge ten: 1. Die Preise der ermäßigten Streckenkarten für Antellte und Arbeiter sowie die ermäßigten Rückfahrkarten Angestellte und Arbeiter werden um 150 % hinaufgesetzt. Für Kohle ist der Frachtsatz des bestehenden Ausnahmeifes um 150 % hinaufzusetzen. 3. Die bestehende Deklassiation für Fette, Zucker, Fleisch, Getreide, Mehl, Mahlprode und Hülsenfrüchte bleibt aufrecht.

Abg. Dr. Aigner stellte folgenden Abänderungsantrag: „Den österreichischen Hörern an Hochschulen wird für die Fahrt von ihrem Wohnort nach dem Studienort und zurück — ohne Rücksicht auf die Entfernung — auf Grund besonderer von den akademischen Behörden auszustellenden Ausweise eine Fahrpreisermäßigung im gleichen Ausmaße wie für die Schülerkarten zugestanden."

Bundesminister Dr. Rodler gab hierauf folgende Erklärung ab: Das Bundesministerium ist bereit, die Preise für Schülermonatskarten nicht, wie ursprünglich in Aussicht genommen, um 150, sondern nur um 100 % hinaufzusetzen; ebenso die Preise für die ermäßigten Streckenkarten für Angestellte und Arbeiter sowie die ermäßigten Rückfahrkarten für Angestellte und Arbeiter statt um 300 % nur um 200 %, also in wesentlich geringerem Ausmaße als die gewöhnlichen Fahrkarten, zu erhöhen. Weiter ist das Bundesministerium für Verkehrswesen bereit, anläßlich der Durchführung der Tariferhöhungen vom 1. Februar 1922 die bestehenden Deklassifikationen für Getreide, Mahlprodukte, Hülsenfrüchte und Zucker sowie für Fette und Fleisch aufrecht zu erhalten und ferner den Ausnahmetarif für lebendes Vieh statt um 150 nur um 100 % zu erhöhen. Durch diese Änderung der ursprünglich in Aussicht genommenen Frachterhöhungen für Fleisch und Vieh wird das Spannungsverhältnis zwischen den Frachten für frisches Fleisch und Fleisch, das aus den im lebenden Zustande beförderten Tieren gewonnen wird, sich wie 1 : 3 verhalten (gegenwärtiges Verhältnis 1 : 4). In Abänderung seines Antrages auf Einreihung des Artikels Kohle in den Spezialtarif 3 (Erhöhung durchschnittlich 210 %) beantragt das Bundesministerium für Verkehrswesen, den bestehenden Ausnahmetarif für Kohle aufrecht zu erhalten und dessen Sätze ebenso wie die übrigen Tarifklassen lediglich um 150 % zu erhöhen. Das Bundesministerium für Verkehrswesen nimmt in Aussicht, die Bestimmungen über die Frachtberechnung für Fleisch bei Beförderung in parteieigenen Kühlwagen sowie über die Anrechnung einer Laufmiete für die leer zur Beladung rollenden Fleischkühlwagen im Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen ehestens einer Neuregelung im Sinne einer möglichsten Herabsetzung der Frachtkosten für Fleisch zu unterziehen.

Bei der Abstimmung wurden die Punkte 2 und 3 des Antrages Eldersch angenommen. Punkt 1 des Antrages Eldersch wurde mit der Abänderung beschlossen, daß entsprechend dem neuen Vorschlage der Regierung die ermäßigten Streckenkarten für Angestellte und Arbeiter und die ermäßigten Rückfahrkarten für Angestellte und Arbeiter um 200 % erhöht werden. Ebenso wurde der Antrag Aigner angenommen. Im übrigen wurden die Anträge der Regierung mit Mehrheit zum Beschlusse erhoben.

— **Güterverkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** Am 1. März 1921 hat das Eisenbahn-Betriebsreglement seine Geltung für den Güterverkehr der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen untereinander verloren. An dessen Stelle ist das Internationale Übereinkommen samt Ausführungs- und Zusatzbestimmungen, wie im Internationalen Tarifverband, Teil I A, gültig vom 1. September 1914, enthalten, in Kraft getreten. Nunmehr ist ein Übereinkommen beider Staaten zustande gekommen, durch das die einzelnen Vorschriften für die Abwicklung des gegenseitigen Güterverkehrs festgestellt werden. Die wichtigsten Änderungen, die sich den zuletzt geltenden Bestimmungen gegenüber ergeben, beziehen sich auf die Vorschrift des Beförderungsweges durch den Absender, die Beigabe von Begleitern sowie die Belastung von Nachnahmen und Barvorschüssen, endlich auf die Angabe des Interesses an der Lieferung. Der Absender hat im Frachtbriefe den Beförderungsweg durch Anführung der Grenzübergangspunkte vorzuschreiben. Frachtbriefe ohne diese Angaben werden zurückgewiesen. Die Aufgabe von Kostbarkeiten im direkten Verkehr mit internationalem Frachtbriefe kann nicht erfolgen. Auch Kunstgegenstände dürfen mit internationalem Frachtbriefe nicht aufgeliefert werden. Es erübrigt sich demnach nur Aufgabe an eine Mittelsperson in der Grenzstation, welche die Weiterbeförderung der Sendung mit neuem Frachtbriefe veranlaßt. Die Beigabe von Begleitern, abgesehen von Begleitern bei Tiersendungen und bei den auf eigenen Rädern laufenden Fahrbetriebsmitteln, ist unzulässig. Nachnahmen können nur in der Währung des Versandlandes aufgelegt werden, Barvorschüsse sind nur bis zum Betrage von 800 K. zugelassen. Die Angabe des Interesses an der Lieferung ist nicht zugelassen.

— **Verkehrsverhandlungen zwischen Österreich und Ungarn.** Der Verkehrsausschuß, der im Zusammenhange mit den gegenwärtig in Wien zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung schwebenden Verhandlungen eingesetzt wurde, trat am 12. Januar zur ersten Sitzung zusammen. Die öster-

reichische Abordnung teilte der ungarischen die Wünsche der österreichischen Regierung mit, die darauf abzielen, daß zwischen den durch ungarisches Gebiet getrennten österreichischen Gebieten der Eisenbahnverkehr erleichtert werde. In der tags darauf stattgefundenen Sitzung überreichte die ungarische Abordnung ihre Gegenvorschläge, die sich an das Danziger Eisenbahnübereinkommen anlehnen. Die Beratungen werden fortgesetzt.

— **Eröffnung der Paßkonferenz in Graz.** Die zur Verkehrskonferenz der Nachfolgestaaten in Graz eingetroffenen Abgeordneten traten am 16. Januar zur Eröffnungssitzung zusammen. An ihr nahmen außer der österreichischen Abordnung Vertreter Italiens, der Tschechoslowakei, Ungarns, Südslawiens und Polens teil. Der Leiter der österreichischen Abordnung, Legationsrat Robert Lukes, begrüßte die Vertreter namens der österreichischen Bundesregierung. Er verwies darauf, daß die Einberufung der Paßkonferenz auf der Konferenz in Portorose beschlossen wurde. Die streng umschriebenen Aufgaben der Verkehrskonferenz bestehen aus zwei Punkten: 1. Maßnahmen zu treffen zur Sicherung der Anwendung jenes Teiles der von der Pariser Konferenz am 21. Oktober 1920 angenommenen Entschließung, die Paß- und Visafragen betrifft, und 2. das Studium größerer oder weitergehender Erleichterungen in diesen Fragen. Legationsrat Lukes gab der Hoffnung Ausdruck, daß es der Konferenz gelingen möge, ihre Aufgabe zu erfüllen und damit sehr böse Folgeerscheinungen des Krieges endgültig verschwinden zu lassen. Die fachlichen Beratungen der Verkehrskonferenz begannen am 19. Januar.

— **Verkehrserleichterungen für Skiläufer.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat sich in Würdigung der für die Förderung des österreichischen Wintersports sprechenden Gründe entschlossen, den Skiläufern die kostenfreie Mitnahme ihrer Skis, sofern sie von anhaftendem Schnee vollständig gesäubert sind, in die Abteile aller Wagenklassen bei allen Zügen der österreichischen Bundesbahnen mit Gültigkeit vom 12. Januar an zu gestatten. Diese Entschließung stützte sich nicht zum wenigsten auf die bei den meisten Skiläufern billigerweise vorauszusetzende Einsicht, daß ein so weitgehendes Entgegenkommen nur bei unbedingter Schonung der Wagen, besonders der Fenster und der Lampengläser, sowie der gebotenen Rücksicht auf andere Mitreisende aufrechtzuerhalten ist, und daß es Sache der Skiläufer selbst sein muß, in dieser Richtung strenge Disziplin zu halten und gegen Schädlinge in ihren Kreisen energisch aufzutreten, da anders die Begünstigung, Skis in die Wagenabteile mitnehmen zu dürfen, überhaupt ein für allemal eingestellt werden müßte.
Weiter beabsichtigt das Bundesministerium, dem Verband zur Wahrung allgemeiner touristischer Interessen vom 19. d. M. an bis auf weiteres jeden Donnerstag amtliche Schneeberichte aus dem gesamten Gebiete der Bundesbahnen zur Verfügung zu stellen, um sie in den Feiertagsausgaben der dafür interessierten Tageszeitungen veröffentlichen zu lassen. Diese Berichte werden lediglich die Schneehöhe in der Talsohle oder, wenn diese schneefrei, die beiläufige Schneehöhe der untersten Schneegrenze, oder endlich, wenn die Ausaperung Skitouren nicht mehr lohnend erscheinen läßt, negativ lauten.

— **Ausbau der Bahnen im Burgenlande.** Am 8. Januar fand in Kirchschlag eine Versammlung statt, in der die Forderung erhoben wurde, den Bau einer Eisenbahn von der Aspangbahn nach Liening durchzuführen. Mit diesem Bau würde auch die Verbindung mit dem bisherigen ungarischen Eisenbahnnetz hergestellt werden. Es wurde ein Ausschuß gewählt, dem die Aufgabe gestellt ist, den wirtschaftlichen Zusammenschluß Niederösterreichs und des Burgenlandes mit allen Kräften zu fördern.

— **Änderung in der Geschäftseinteilung des Bundesministeriums für Verkehrswesen.** Mit Wirkung vom 15. Oktober 1921 wurde die Sektion VIII für alle Angelegenheiten der maschinentechnischen Konstruktionen errichtet. Dieser Sektion werden unterstellt das durch Teilung des bestehenden Departements 23 neu errichtete Departement 23 — für die Angelegenheiten des Lokomotivbaues, der maschinellen Anlagen und mechanischen Einrichtungen — und das Departement 24 — für die Angelegenheiten des Wagenbaues —, ferner das aus dem Verbande der Sektion V zu deren Entlastung ausscheidende Departement 22 (für elektrische Starkstrom- und sonstige Spezialanlagen sowie für das Beleuchtungswesen), dessen Betriebs- und Staatsaufsichtsgeschäfte der elektrsichen Zugförderung (ab Stromabnehmerbügel) auf den im Bundesbahnbetriebe stehenden Linien dem Departement 21 überwiesen werden. Die dem Departement 22 sodann noch verbleibenden Betriebsgeschäfte und die übrige staatliche Aufsicht über den elektrischen Bahnbetrieb werden spätestens im Zeitpunkte der Inbetriebsetzung des ersten Großkraftwerkes wieder der Sektion V zurückübertragen werden.

Die bisher bestandene Abteilung des Elektrisierungsamtes elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten wurde eine Abteilung 3 für Angelegenheiten der elektrischen mechanischen Ausrüstung der Kraft- und Unterwerke und eine Abteilung 4 für Angelegenheiten des Leitungsbaues teilt. — Die im Elektrisierungsamte bestehenden Dezernate Rechtsangelegenheiten und für die Konstruktion und schaffung von elektrischen Triebfahrzeugen werden in teilungen (5 und 6) umgewandelt.

— **Französisch-österreichischer Güterverkehr.** Der du gehende Verkehr von Gütern, einschließlich Leichen und leb den Tieren, zwischen Frankreich einerseits und Österreich derseits im Durchzug durch Deutschland (Deutschland-Belg Deutschland-Luxemburg, Deutschland-Luxemburg-Belgien) durch die Schweiz (Deutschland-Schweiz) wurde aufgenomm Die Sendungen werden mit internationalen Frachtbriefen n den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens ü den Eisenbahnfrachtverkehr nebst den einheitlichen Zus bestimmungen befördert, soweit nicht Sonderabmachungen stehen.

— **Stationsverzeichnis der österreichischen Eisenbahnen.** Gültigkeit vom 1. Februar 1922 gelangt ein Stationsverzeich der österreichischen Eisenbahnen samt einer Eisenbahn- Schiffahrtskarte der Republik Österreich zur Einführung, alphabetisch geordnet, die Abfertigungsbefugnisse und Stati einrichtungen sowie die Bahnzugehörigkeit und Lage der tionen, Haltestellen, Ladestellen, Güternebenstellen usw. österreichischen Eisenbahnen mit Ausnahme der Straßenbah ferner ein Verzeichnis der Straßenbahnen, ein Verzeichnis Anhaltestellen mit Doppelnamen und ein Verzeichnis der tionen mit Schienenanschluß an eine Nachbarbahn enthält.

— **Wiederaufnahme des Verkehrs der D-Züge Wien Ostba hof-Passau-Ostende (Amsterdam).** Die seit 5. Januar 1 wegen Kohlennot in Deutschland eingestellten Schnellz Wien-Ostende (Amsterdam D 401, Wien Ostbahnhof ab 7 U 23 Minuten) und D 402 (Wien Ostbahnhof an 23 Uhr 3 Mi ten) verkehren seit dem 21. d. M. wieder täglich von W bis Ostende bzw. Amsterdam und umgekehrt.

— **Todesfall.** Am 16. Januar ist in Wien der ehemal österreichische Eisenbahnminister Dr. Zdenko Forster 63. Jahre gestorben. Der Lebenslauf und die Leistungen die hervorragenden Beamten werden in dieser Zeitung eine sondere Würdigung finden.

Ungarn.

— **Änderung der Firmenbezeichnung des Wagenparks.** Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat bekanntlich M nahmen getroffen, um an Stelle der bisherigen Firmenbeze nung „MÁV." das Firmenzeichen „Á. V. Hungária" anzubring Da in der öffentlichen Meinung die irrtümliche Ansicht v breitet ist, daß die Verwendung des Firmenzeichens „Á. Hungária" auf Grund des Übereinkommens von Portorose v geschrieben worden sei, wurde an maßgebender Stelle hierü folgender Aufschluß erteilt. Die Frage eines neuen Firm zeichens hat die Staatsbahndirektion schon lange Zeit Abhaltung der Konferenz von Portorose beschäftigt. Im La der Verhandlungen der berufenen ungarischen Kreise wu auch der Vorschlag gemacht, die Firmenzeichnung „Máv." fernerhin beizubehalten und neben ihr noch ein besonde Zeichen anzubringen. Nach eingehender Prüfung hat sich doch die Erkenntnis Bahn gebrochen, daß Ungarn sich, w ein neues Firmenzeichen nicht angebracht wird, der Gef aussetzt, daß die infolge des Übereinkommens von Portor zeitweilig in ungarischen Besitz gelangten Wagen zum gro Teile auf dem Gebiete der fremden Staaten auf die Firma fremden Staatsbahn umgeändert werden könnten. Wenn n lich die alte Firmenbezeichnung „MAV." beibehalten wü könnten die Wagen als solche betrachtet werden, die noch dem 1. Januar aus dem Landesgebiet ausgetreten sind durch die ungarischen Staatsbahnen noch nicht in Besitz nommen wurden; dann wären diese Wagen für Ungarn v loren. Außerdem hätte man berücksichtigen müssen, daß mit Ausnahme einzelner Fälle — die mit der Firmenbezei nung „MÁV." versehenen Wagen im allgemeinen nicht m das Eigentum der königlich ungarischen Staatsbahnen bild sondern in die Liquidationsmasse Großungarns gehören, dieser Wagenpark durch die Wiedergutmachungskommiss unter die Nachfolgestaaten aufgeteilt wird. Im Sinne Übereinkommens von Portorose werden jedoch die Nachfol staaten die auf ihrem Landesgebiete befindlichen Wagen der Firmenbezeichnung „MAV.", „k. k. Stb." und „k. k. H. mit 1. Januar 1922 ebenso in Besitz nehmen und auf ihre eig

ma umändern, wie die in dem jetzigen Ungarn befindlichen, t der Firmenbezeichnung „MÁV.", „k. k. Stb." und „k. u. k. B." der königlich ungarischen Staatsbahnen gelangen. Aus dem erhellt, daß Ungarn, um dem Verlust vieler Wagen rzubeugen, gezwungen war, zu einer neuen Firmenbezeichng überzugehen. Schließlich mußte auch der Umstand beksichtigt werden, daß als Folge der Kriegsbeuten und der beit der Wiedergutmachungskommission viele Firmenzeichen verschiedenen Staatsbahnen der früheren Monarchie und stige Bezeichnungen angewendet wurden, so daß sich das lenstpersonal in vielen Fällen nicht auskennen konnte und folgedessen solche Wagen lange Zeit unbeladen umherfuhren, sie an ihre Heimatstationen gelangten. Um daher jedes ßverständnis aus dem Wege zu räumen, war es angezeigt, f die obenerwähnte Bezeichnung „A. V. Hungária" überzuhen. — Diese Maßnahmen sind jedoch nur als vorübergehend betrachten, da die Absicht besteht, nach erfolgter Auflung des Wagenparks unter die Nachbarstaaten und nach ntritt geregelter Verkehrsverhältnisse auf die alte Firmenzeichnung „MÁV." wieder zurückzugreifen.

— **Der Handelsminister an die Eisenbahnangestellten.** Anßlich der Jahresfeier seines Amtsantritts hat Handelsminister gyeshalmy an die Direktion der Königlich ungarischen aatsbahnen eine Zuschrift gerichtet, aus deren Inhalt wir lgendes entnehmen:

Der Handelsminister gibt seiner Anerkennung Ausdruck für e Verdienste, die sich das gesamte Personal von der höchsten ngstufe bis zum kleinsten Angestellten auf dem Gebiete der ugestaltung des Eisenbahnwesens erworben habe. Dieses lichttreue Mitwirken der Eisenbahnbediensteten sei die erste orbedingung des wirtschaftlichen Wiederauflebens des ungachen Vaterlandes. Diesem Umstande könne in erster Reihe geschrieben werden, daß es binnen verhältnismäßig kurzer it gelungen sei, die Staatsbahnen in eine Lage zu bringen, e, wenn sie auch naturgemäß den Stand der Friedensjahre ch nicht erreiche, gegenüber der jüngsten Vergangenheit doch nen gewaltigen Fortschritt aufweise. Indem der Minister inen Dank sämtlichen Eisenbahnern ausdrückte, versicherte dem Personal, daß die Regierung im Bewußtsein der schwiegen Lebensverhältnisse sei, mit denen die Eisenbahner zu impfen hätten. Es werde auch in Zukunft ein Gegenstand iner Fürsorge sein, die Lage des Personals den gegebenen erhältnissen entsprechend nach Möglichkeit zu verbessern.

— **Begleitung von Frachtgütern.** Nach einer Verordnung r Direktion der ungarischen Staatsbahnen dürfen Begleiter n Eisenbahnsendungen auf der Eisenbahn befördert werden:

1. Bei in offenen Wagen ohne Benutzung von Wagendecken förderten Weinsendungen,
2. im allgemeinen, wenn Güter mit geschlossenen Zügen befördert werden,
3. bei in Wagenladungen aufgegebenen Zuckersendungen,
4. bei Betriebsmaterialien der inländischen Bergwerke und isenfabriken.

Nach den Bestimmungen dürfen als Begleiter nur pensioierte Staats- oder Militärbeamte und einheimische pensionierte isenbahnbedienstete verwendet werden.

— **Die Erhöhung der Ladefristen auf den Staatsbahnen.** Da letzter Zeit hinsichtlich des bisher schwer drohenden Wagenangels eine bemerkbare Verbesserung eingetreten ist, hat ie Direktion der Staatsbahnen die seit 1. September 1921 gülge Herabsetzung der Ladefristen auf 6 Tagesstunden außer raft gesetzt und mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1921 die nt- bzw. Beladefrist auf Grund des Absatzes (12) § 63 bzw. bsatzes (8) § 80 des Eisenbahnbetriebsreglements bis auf eiteres auf 9 Tagesstunden festgesetzt. Die Ladefrist wird on 7—18 Uhr gerechnet.

— **Die Szinvavölgyer Waldeisenbahn.** Zur Beförderung der n der Umgebung der Stadt Miskolcz befindlichen Walderzeugisse wird eine für Dampfbetrieb eingerichtete Eisenbahn mit iner Spurbreite von 76 cm und einer Länge von 80 km gebaut. ie Arbeiten sind schon soweit fortgeschritten, daß am 20. Dezember 1921 eine Strecke von 22,6 km dem Verkehr übergeben wurde. Die Baukosten dieser in Verkehr gesetzten Strecke betrugen 21,2 Millionen Kronen.

— **Bund ungarischer Fabrikindustrieller.** Der Bund ungarischer Fabrikindustrieller beschäftigte sich jüngst mit der geplanten Eisenbahntariferhöhung der königlich ungarischen Staatsbahnen. Mit Rücksicht auf den großen Ausfall, der sich m Budget der Staatsbahnen ergibt, verschließt sich die Fabrikndustrie zwar nicht neuerlichen Opfern, sie verlangt aber, laß das Handelsministerium die Öffentlichkeit über die Finanzage der Staatsbahnen baldigst eingehend unterrichtet. Die Fabrikindustrie nimmt gegen die gleichmäßige Erhöhung Stellung, die namentlich bei einzelnen Massenartikeln eine unverhältnismäßig hohe Belastung bedeuten würde. Der Bund hält es für wünschenswert und zweckmäßig, daß einzelne Massenartikel von geringerem Werte von der prozentualen Erhöhung ausgeschaltet werden und für diese eine mäßigere Erhöhung festgesetzt werde.

— **Regelung des Zollaufgeldes.** Laut einer Verordnung des Finanzministers wird seit 10. Januar d. J. das Zollaufgeld für die in den Verzeichnissen A, B und C nicht enthaltenen Güter wie auch das Wägegeld auf 11 900% bestimmt, so daß auf je 100 K. Zollgebühr, wenn sie nicht in Gold bezahlt wird, 11 900 K. Aufgeld zu bezahlen sind.

— **Die Weinausfuhr Ungarns** betrug während der ersten 9 Monate im verflossenen Jahre 408 367 Meterzentner, hiervon 362 717 Meterzentner nach Österreich, 28 359 Meterzentner nach Tschechien und 10 671 Meterzentner nach dem übrigen Ausland. Ferner wurden ausgeführt 584 Meterzentner Champagner, 597 Meterzentner Kognak und 668 Meterzentner Obstbranntwein. Im Vorjahre war die Ausfuhr eine doppelt so große.

— **Die Aktien-Gesellschaft für Elektrizitäts-Unternehmungen** hat mit der Nyiregyházaer Regional-Kleinbahnen A.-G. wegen Übernahme der Linien der Bahngesellschaft in ihren Betrieb Verhandlungen gepflogen. Diese Aktiengesellschaft gedenkt die Majorität der Kleinbahnaktien zu erwerben und auch eine elektrische Verbindung zwischen Nyiregyháza und der zurzeit bestehenden Landesgrenze bei Sátoralja Ujhely herzustellen. Zu diesem Zwecke wird eine gesonderte Aktiengesellschaft gegründet, deren Aktienkapital die Trustgesellschaft übernehmen wird.

Uebrige europäische Länder.

— **Neue norwegische Eisenbahnpläne.** Das Arbeitsministerium hat im Storthing über zwei Eisenbahnpläne der Hauptdirektion berichtet. Der eine ist ein Zwölfjahrplan und soll 273 Millionen Kronen beanspruchen, der zweite ist ein Generalplan mit mehreren und weitschauenderen Anlagen. Er ist auf 1,3 Milliarden Kronen berechnet.

Zwölfjahrplan. Sörlandsbahn: Naeslandsvand-Kristianssand 44,5 Millionen, die Arbeit westlich Kristianssand 10 Millionen; Nordlandsbahn: Grong-Mosjöen 57 Millionen, die Arbeit nördlich Mosjöen 10 Millionen; Vestlandsbahn: Voss-Vik 43 Millionen; Raumabahn nach Aalesund 22,5 Millionen; Trysilbahn: Rena-Nybergsund 13 Millionen; Gjövik-Lillehammer 16 Millionen; Otta-Fossberg 10 Millionen; Laagendalsbahn: Larvik-Vittingfoss 11 Millionen; Anbau an der Valdresbahn: Fagernes-Lomen 5 Millionen; Surendal-Orkedalsbahn-Berkaak-Surendalsören mit Seitenlinie nach Svorkmo 28 Millionen. — Umbauten: Bergen-Nestun 6 Millionen; Ljan-Ski 5 Millionen; Elverum-Rena 287 000 Kr. und Jarlsbergbahn vollspurig 15 Millionen.

Generalplan: Sörlandsbahn: Naeslandsvand-Stavanger, eingerechnet Bakke-Flekkefjord-Öyslebö-Aaseral, Öyslebö-Mandal und Haegebostad-Agnefest; Nordlandsbahn: Grong-Vadsö, Fauske-Bodö, Bardo-Salangen und Balsfjorden-Tromsö; Vestlandsbahn: Haugesund-Odda-Eide, Voss-Vik-Vadheim-Sandane-Lote-Straumshavn; Raumabahn nach Aalesund und Kristianssund; Berkaak-Surnabahn mit Seitenlinie Thamshavn; Valdresbahn nach Vangsmjösen; Otta-Fossberg; Trysilbahn: Rena-Nybergsund; Heen-Finsandbahn; Ringeriksbahn; Laagendalsbahn: Larvik-Kongsberg; Gjövikbahn-Hovedbahn; Kongsvingerbahn: Grua-Hauersaeter-Saeterstöa; Gjövikbahn-Hovedbahn-Austfoldbahn, und zwar a) Hakedal-Lilleström, b) Fetsund-Mysen. — Umbau: Jarlsbergbahn; Bergen-Nestun; Elverum-Rena und Ljan-Ski. Dr. S.

— **Grenzbahnprojekt Flisen-Trysil.** Ein Eisenbahnprojekt, dessen Verwirklichung auch für das nördliche schwedische Värmland von größter Bedeutung wäre, ist von norwegischer Seite aufgeworfen worden. Es handelt sich um eine vollspurige Bahn von Flisen in Norwegen nach Trysil. Die Bahn würde 30 km auf schwedischem Boden verlaufen. Diese neue Grenzbahn wurde kürzlich auf einer Versammlung in Sönsteryd in Norwegen in Anwesenheit des norwegischen Verkehrsministers und des Generaldirektors der norwegischen Staatsbahnen erörtert. In 18 Automobilen wurde sodann die Linie abgefahren. Die Eisenbahn soll von Flisen über Halsjön zum Einfluß des Höljea in den Klarälv gehen, dann diesem Fluß gegen Norden bis Langflon an der Grenze folgen und von da nach Trysil in Norwegen auf etwa 10 Meilen sich fortsetzen. Der Bahnbau soll 8 bis 9 Millionen Kronen kosten. Dieser Betrag ist von norwegischen Kommunen und Behörden schon sichergestellt. Daß die norwegische Regierung die Konzession erteilt, ist anzu-

nehmen. Man meint, daß die Norweger auch den auf schwedischem Boden liegenden Bahnteil erbauen sollen. Von schwedischer Seite soll die Sache erst behandelt werden. Dr. S.

— **Spitzbergenkohle für die schwedischen Staatsbahnen.** Im Sommer 1920 wurden ungefähr 38 000 t Kohle von der schwedischen Spitzbergengesellschaft verschifft, davon ungefähr 35 000 t für die schwedischen Staatsbahnen. Im Jahre 1921 wurden ebenfalls etwa 38 000 t verschifft, davon 35 200 t für die Staatsbahnen. Einen Gewinn für 1921 hat die Gesellschaft nicht aufzuweisen. Eine Aktienzeichnung des Staates auf 1 250 000 Kr. hat die Gesellschaft in die Lage versetzt, das Grubenfeld wirksamer als bisher zu bearbeiten, und es werden nunmehr etwa 6500 t monatlich gefördert. Ungeachtet der Treibeisverhältnisse, die im letzten Jahre besonders ungünstig waren, war der Grubenhafen im Sommer für Frachtfahrzeuge während 85 Tagen zugänglich, d. i. 13 Tage länger als 1920. Dr. S.

— **Jahresbericht der schwedischen Staatsbahnen für 1920.** Dem Jahresbericht der schwedischen Staats- und Privatbahnen für 1919 in Nr. 47 Jahrg. 1921 d. Ztg. können wir heute schon den Jahresbericht der schwedischen Staatsbahnen für 1920 anfügen. Der letzte Rechnungsabschluß für 1919 hatte nach einem Fehlbetrag von 60,3 Millionen Kronen für 1918 mit seinem nur 11,7 Millionen großen Fehlbetrag immerhin einen Schritt zum Besseren dargestellt, und diesmal ist der Abschluß mit 29,58 Millionen Überschuß und 3,57 % Verzinsung des Anlagekapitals wieder auf festem Boden angelangt. Zum Vergleiche sei angeführt, daß die letzten endgültigen Ergebnisse 1915 noch 4,53 %, 1916 noch 3,86 % und 1917 1,08 % betragen hatten; dann war der große Sturz auf — 8,41 im Jahre 1918 eingetreten. Für die drei letzten Jahre ergibt sich folgendes Bild:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß bzw. Verlust	Erträgnis der Baukosten
	Millionen Kronen			in Prozenten
1918 . . .	255,124	315,722	— 60,3	— 8,41
1919 . . .	297,968	309,309	— 11,07	— 1,43
1920 . . .	343,018	313,435	+ 29,58	+ 3,57

Wie andere Länder lebt auch Schweden im Zeitalter der Ausschüsse. Solche waren 1920 tätig für Abminderung der Hochbaukosten bei den Staatsbahnen, für Ordnung der staatlichen Kohlentransporte, für Vorschläge für die Diensteinteilung des Dampffährenpersonals und für Änderung der Turnusbestimmungen des Lokomotivpersonals, für Verlegung der Grenzverzollung von Station Riksgränsen nach Kiruna (siehe S. 932 Jahrg. 1921 d. Ztg.) und für Vereinfachung der B. Befehlsammlung.

Am 1. Juli 1920 trat für das Personal der Staatsbahnen die neue Besoldungsordnung vom 30. Juni 1919 in Kraft, und mit 30. Juni 1920 wurden gewisse Zusatzbestimmungen (über Kaltortzulagen, Urlaubsentlohnung, ärztliche Versorgung, Dienstreisenentschädigung, Umzugskosten, Fehlgelder und Überstundenentlohnung) herausgegeben. Zugleich traten auch wesentliche Urlaubsmehrungen ein. Am 1. Juli traten Bestimmungen über die Dienstzeit des Betriebspersonals in Kraft, die zu den mit Gesetz vom 17. Oktober 1919 herausgekommenen, aber für das Eisenbahnpersonal nicht geltenden Achtstundentagvorschriften ein Gegenstück bilden. Grundsatz ist, daß keine längere Dienstzeit als 208 Stunden innerhalb 30 Tagen vorkommen soll, ausgenommen bei ganz leichten Dienstleistungen. Am 1. Juli 1920 trat ein neues Wagenübereinkommen der schwedischen Vollspurbahnen und eine neue Bahnbewachungsordnung in Kraft. Die Bremsbesetzungsvorschriften wurden für gewisse Neigungen und Geschwindigkeiten erleichtert, die Einführung der Kunze-Knorrbremse wurde begonnen.

Im Herbst wurde die staatliche Torfpulverfabrik im Hästhagenmoor vom Staate übernommen; sie brachte im Jahre 1920 noch 1720 t Torfpulver fertig. In 11 (davon 9 dem Staate gehörenden) Mooren wurde Brenntorf hergestellt, der namentlich im Gothenburger und Malmöer Bezirk für Lokomotiven und ortsfeste Heizstätten verbraucht wurde, während der wie im Vorjahre fortdauernde Holzverbrauch für Lokomotiven sich hauptsächlich auf den Östersund- und Luleåbezirk erstreckte. Die vom 1. August 1919 her bestehende Erhöhung der Personentarife und die am 1. Januar 1920 eingetretene Erhöhung der Gütertarife galten das ganze Jahr hindurch. Am 1. Juli 1920 wurde der direkte Gütertarif mit Deutschland derart geändert, daß er in Kronen für schwedische und in Mark für deutsche Strecken aufgestellt wurde. Früher waren die Schnittsätze beiderseits der Tarifgrenze in deutschem Geld angegeben. Am 1. Dezember 1920 wurden die deutschen Schnittsätze infolge deutscher Tarifänderungen völlig umgearbeitet. Der Güterverkehr zwischen Schweden und Deutschland wird nunmehr fast ausschließlich über Trälleborg-Saßnitz und nur in ganz unbedeutendem Maße über Dänemark geleitet.

Der elektrische Eisenbahnbetrieb Gällivare-Riksgränsen ist in technisch befriedigender Weise weitergegangen. In Strecke Kiruna-Gällivare konnte im März 1920 der elektrische Betri[eb] aufgenommen werden. Im Jahre 1920 genehmigte der Reichst[ag] zur Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gothenburg für [das] Jahr 1921 23 Millionen Kronen unter der Bedingung, daß [die] Frage der Störungen der Telegraphenleitungen zuvor zufried[en]stellend gelöst werde.

Von den 343,018 Millionen Kronen Betriebseinnahmen rührt[en] 31 % vom Personen- und Postverkehr, 67,2 % vom Güterverke[hr] (einschl. 6,6 % vom Lapplanderzverkehr) und 1,8 % von V[er]schiedenem her. Die Staatsbahnen hatten Ende 1920 eine G[e]samtlänge von 5506,6 km mit Vollspur gegenüber 5496,4 [km] Ende 1919. Dampffährenbetrieb wurde mit Staatsbahnfähr[en] im Wechsel mit dänischen und preußischen Fähren auf 137 [km] Länge ausgeführt. Die Staatsbahnen verkörperten ein Kapi[tal] von 1029,59 Millionen Kronen.

Die Unterhaltungsausgaben für Bahnunter- und Oberb[au] waren im Mittel 1907 Kr. für das Kilometer gegen 2151 im V[or]jahre. Zur Behebung von Frostbeulen wurden hauptsächli[ch] in nördlichen Strecken über 13 km Gleisisolierungen vorgeno[m]men. Von sämtlichen im Gleis liegenden Schwellen sind je[tzt] 34,19 % getränkt.

Am Ende des Betriebsjahres hatten die schwedischen Staa[ts]bahnen 1061 Dampf-, 22 elektrische Lokomotiven, 3 Motorwag[en,] 2003 Personen- und Postwagen, 27 467 Güter- und Gepäckwag[en] (darunter 2933 Erzwagen). Die gesamten 1920 zurückgelegt[en] Zugkilometer blieben mit 24,15 Millionen noch um 20 % geg[en] die vom Jahre 1915 zurück. Im Vorjahre waren es 25,[...] Wagenachskilometer wurden 907,760 Millionen gegen 938,[...] im Vorjahre geleistet; die schon seit einigen Jahren festgestel[lte] Abnahme ist also im Laufe des Berichtsjahres weiter vor[ge]schritten. Die Mittelgeschwindigkeit der Züge ist mit A[us]nahme einer geringen Minderung bei den Eilgüterzügen u[nd] einer etwas größeren bei den elektrisch betriebenen Erzzüg[en] (von 33,7 km auf 31,8) durchweg in die Höhe gegangen, h[at] aber die Zahlen von 1914 (mit Ausnahme der Erzzüge) no[ch] nicht erreicht. Bei den Schnellzügen stehen einer 51,2 k[m] Stundengeschwindigkeit im Jahre 1914 immer noch erst 47,5 [im] Berichtsjahre gegenüber. Die Ausnutzung der Personenwag[en] ist mit 38,09 % etwa auf der Höhe des Vorjahres (38,26) [ge]blieben. Die Güterwagenausnutzung ist mit 57,98 % geg[en] 56,66 % des Vorjahres etwas gestiegen. Die bisher ununt[er]brochene Mehrung im Personenverkehr hat im Jahre 1920 ein[er] ansehnlichen Abnahme Platz gemacht. Der größte Betrag d[er] Minderung trifft auf die dritte Klasse, verhältnismäßig hat ab[er] die zweite Klasse, die schon bisher bedeutend zurückgegang[en] war, am meisten gelitten. Die Ursachen liegen in der [am] 1. August 1919 eingetretenen, das ganze Berichtsjahr hindur[ch] wirkenden Erhöhung der Fahrpreise und gegen den Jahresschl[uß] auch im beginnenden Konjunkturniedergang. Der Güterverke[hr] blieb etwa auf der Höhe des Vorjahres und zwar sowohl f[ür] Lapplanderz wie für den sonstigen Güterverkehr. Auch der a[m] Jahresschlusse auftretende Niedergang und der damit v[er]bundene Rückgang des Güterverkehrs änderten am Ergeb[nis] nichts mehr. Die Anzahl der Reisen ausschl. der Fähr[en] war 31,627 Millionen gegen 34,144 im Vorjahre. Die Tonne[n]zahl für Paket-, Eil- und Frachtgut ist mit 11,63 Million[en] etwas über der vorjährigen geblieben. Lapplanderz, das in d[er] schwedischen Güterbeförderung bekanntlich eine besonde[re] Rolle spielt, hat sich von seinem vorjährigen Tiefstand v[on] 2,33 Millionen Tonnen auf 2,40 nur unwesentlich erholt. 19[...] waren es noch fast 4,3 Millionen Tonnen.

Die Dampffährenverbindung Saßnitz-Trälleborg weist 23[...] einfache Fahrten von und nach Schweden aus (davon 1090 [mit] schwedischen Fähren), 107 667 Reisende und 167 961 t Güt[er,] die Verbindung Malmö-Kopenhagen 2373 Fahrten (1185 schw[e]dische) 63 049 Reisende und 191 077 t Güter.

Die Durchschnittszahl des Personals ging von 38 264 im V[or]jahre auf 35 543 im Berichtsjahr zurück. Die Anzahl der U[n]glücksfälle ist von 442 auf 286, die der Getöteten von 69 auf [...] und die der Verletzten von 264 auf 166 zurückgegangen. D[ie] Anzahl der Schienenbrüche, die während der Kriegszeit bis a[uf] 1095 (i. J. 1917) angewachsen war, ist diesmal von 531 auf [...] zurückgegangen, wobei wie immer der nördlichste der 5 Bezir[ke] den Löwenanteil bestritt, und zwar mit 217 Schienenbrüch[en.] Wie stets sind die Schienenbrüche hauptsächlich auf klimatisc[he] Verhältnisse zurückzuführen. Sie sind hauptsächlich in d[en] Winter- und Frühjahrsmonaten aufgetreten; weitaus [am] stärksten war der April mit 124 Schienenbrüchen beteili[gt.] Dr. S.

— **Schweden und der kommende russische Durchgangsv[er]kehr.** Wie bekannt, wurde in Schweden schon sehr frühzei[tig] der Gedanke aufgenommen, nicht nur rechtzeitig auf den ko[m]menden russischen Markt sich vorzubereiten, sondern auch d[en] Durchgangsverkehr von und nach Rußland an sich zu zieh[en.] Die Ergebnisse dieser in der Presse einen großen Raum e[in]nehmenden Erörterungen scheinen nun allerdings vorderha[nd]

recht bescheiden zu sein. Von dem Dampffährenplan Schweden-England ist es seit der Anfrage in der zweiten schwedischen Kammer, von der wir auf Seite 433, Jahrg. 1921 d. Ztg. berichteten, ganz ruhig geworden. Dagegen steht der schwedisch-finnische Dampffährenplan noch immer mitten in der Erörterung. Von der Tätigkeit eines schwedisch-finnischen Dampffährenausschusses haben wir auf Seite 846, Jahrg. 1921 d. Ztg. berichtet. Je länger die Sache dauert, desto mehr scheint auch hier die erste Begeisterung abzuflauen und Ernüchterung einzutreten. In einem Schreiben an den Verkehrsminister spricht sich ganz neuerdings die Stockholmer Handelskammer gegen das Dampffährenprojekt aus. Vor allem habe nur ein Hafen in unmittelbarer Nähe eines Handelsmittelpunktes die Aussicht, einen bedeutenden Verkehr an sich zu ziehen, und Plätze wie Kapellskär und Nynäs seien daher bei ihrer zu großen Entfernung von Stockholm ungeeignet. Es könne da höchstens Värtan im Anschluß an das Stockholmer Freihafengebiet in Frage kommen. Die Handelskammer spricht sich aber, besonders angesichts der Lage der Staatsfinanzen, überhaupt gegen eine Dampffährenverbindung aus. Schon der Umstand, daß die finnische Spur breiter ist als die schwedische, sei für die Einrichtung eines durchgehenden Dampffährenverkehrs sehr mißlich. Ein allzulanger Seetransport und während der Winterzeit bedeutende Eishindernisse, zumal auf finnischer Seite, bringen weiterhin große Schwierigkeiten. Völlig unsicher aber seien zurzeit die einer Wirtschaftlichkeitsrechnung zugrunde zu legenden Gütermengen. Der einzige Vorteil einer Fähre sei, daß man an Stelle von zwei Umladungen beim gewöhnlichen Dampferverkehr nur eine einzige beim Dampffährenverkehr bekomme, von der man vermutlich anzunehmen geneigt sein werde, daß man sie auf die Seite verlegen könne, wo sie sich billiger bewerkstelligen lasse. Doch sei dies ein sehr unsicherer Umstand, und möglicherweise werde man allein schon aus praktischen Gründen auf beiden Seiten Lademannschaften vorhalten müssen. Ein regelmäßiger Dampferverkehr zwischen beiden Ländern ist schon vorhanden. Diesen im Notfalle zu erweitern, etwa durch Einsetzung größerer Dampfer unter Gewährung von Staatsunterstützungen, sei ein viel billigerer Weg als die Einrichtung einer Dampffähre mit ihren ganz bedeutenden Kapitalaufwendungen. In ganz ähnlichem Sinne, wie die Handelskammer, hatte sich vor nicht langer Zeit auch die Stockholmer Hafendirektion ausgesprochen.

Die finnische Telegraphendirektion hat bei der schwedischen angefragt, ob Geneigtheit bestehe, Verhandlungen über die Legung eines Fernsprechkabels zwischen Finnland und Schweden einzuleiten. Das Kabel sollte fünf Aderpaare enthalten, von denen eines die Verbindung mit Aland sowohl von Finnland als von Schweden aus übernehmen solle. Die übrigen Aderpaare sollen dem Fernsprechverkehr zwischen Finnland, Schweden und Deutschland, möglicherweise auch anderen Ländern Mitteleuropas vorbehalten werden. Ein Dreiminutengespräch zwischen Finnland und Schweden würde 25 ℳ kosten. Die Telegraphenlinie Petersburg-Helsingfors ist vor einigen Monaten nach dreieinhalbjähriger Unterbrechung wieder angeknüpft worden, indem die Store Nordisk Station mit der wiederhergestellten Station der Gesellschaft in Petersburg in Verbindung trat.

Die Luftpostverbindung Stockholm-Reval, über die auf Seite 546, Jahrg. 1921 d. Ztg. berichtet wurde, wurde der Jahreszeit entsprechend am 1. Oktober eingestellt. So sehr die Verbindung technisch befriedigte, so wenig entsprach das wirtschaftliche Ergebnis. In der Zeit von Mitte Juli bis 1. Oktober fanden sich im ganzen nur 21 Reisende, und die postalischen Beiträge genügten nicht, um das Ergebnis gewinnbringend zu gestalten. Die Mittelflugzeit von Stockholm nach Reval (450 km) war 2 Stunden 20 Min. In umgekehrter Richtung war die Flugzeit bei den in der Regel vorhandenen westlichen Winden länger, im Mittel 3 Stunden 17 Min. Die technischen Erfahrungen gehen jedenfalls dahin, daß der Flugverkehr über die Ostsee durchführbar ist. Wenn man bedenkt, daß die Strecke Reval-Petersburg nur ⅔ der Länge Stockholm-Reval ist, so erhellt daraus, daß man von Stockholm mit Zwischenlandung in Reval leicht in 6 bis 7 Stunden nach Petersburg fliegen könnte.

Seit Mitte Dezember v. J. ist zwischen Schweden und Sowjetrußland amtliche Telegraphenverbindung eingerichtet. Es ist ein förmliches Übereinkommen zwischen beiden Ländern auf Grund eines schwedischen Tarifvorschlages getroffen worden, das von der schwedischen Direktion telegraphisch allen Telegraphenstationen des Landes bekanntgegeben wurde. Der Tarif ist 38 Öre für das Wort, der Radiotarif, der früher 40 Öre betrug, ist gleichzeitig ebenfalls auf 38 Öre herabgesetzt worden. Dr. S.

— **Der neue tschechoslowakische Zolltarif.** Vor einigen Tagen ist eine Verordnung des Finanzministeriums in Prag erschienen, welche die neuen Koeffizienten zum Zolltarif festsetzt. Da dieser aber durch zahlreiche Abänderungen in der Zwischenzeit kaum mehr verwendbar ist, so hat sich das Finanzministerium zur Herausgabe einer amtlichen (tschechischen) Ausgabe entschlossen. Eine deutsche Ausgabe von Handelskammersekretär Dr. Reichl, die außer dem Zolltarif auch alle Zollgesetze und Verordnungen enthält, ist im Verlage der Firma Gebrüder Stiepel G. m. b. H. in Reichenberg erschienen und kann sowohl vom Verlage, als auch durch jede Buchhandlung bezogen werden.

— **Erhöhung des tarifmäßigen Wagenstandgeldes auf den tschechoslowakischen Bahnen.** Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1922 ist der Abschnitt D 11 C des tschechoslowakischen Eisenbahngütertarifes Teil I, Abt. B vom 1. August 1921, betreffend das Wagenstandgeld, abgeändert worden. Das Wagenstandgeld beträgt jetzt: a) im Falle der durch Umladen oder Richten der Ladung oder Ausladen der Überlast verursachten Laufunterbrechung (59 E. B. R. A./B. VII) für einen Wagen und Tag 35 tschech. Kronen, b) in allen anderen Fällen für die ersten 24 Stunden für einen Wagen und eine Stunde 2 tschech. Kronen, mindestens jedoch 24 tschech. Kronen für einen Wagen; für die zweiten 24 Stunden für einen Wagen und Stunde 4 tschech. Kronen, für jede weitere Stunde für einen Wagen 8 tschech. Kronen.

— **Betriebsführung der südtiroler Lokalbahnen durch den italienischen Staat.** Infolge der Abtrennung Südtirols von Österreich hat die Delegation der italienischen Staatsbahnen in Trient die Betriebsführung der südtiroler Lokalbahnen, und zwar der Überetscher, Mendel-, Mori-Arco-Riva- und Bozen-Meraner Bahn übernommen. In der Folge wurde der Sitz des Verwaltungsrates der Lokalbahn Mori-Arco-Riva von Bozen nach Rovereto verlegt, da diese Stadt die Mehrzahl der Aktien dieser Bahn besitzt. Den Betrieb der bei Bozen gelegenen Virglbahn hat das Reisebüro Schenker & Co. in Bozen übernommen. Ab 14. Dezember v. J. wurde die Vintschgaubahn militarisiert, der Betrieb wird durch Militärmannschaften geführt. Gleichzeitig wurden die letzten einheimischen Lokomotivführer von dort versetzt. So schreitet dort die Verwälschung fort. L. R.

— **Eröffnung der neuen Untergrundbahn in Madrid.** Ende Dezember ist in Madrid der zweite Abschnitt der Untergrundbahn eröffnet worden. Er führt vom Verkehrsmittelpunkt der Stadt Puerta del Sol nach dem Bahnhof Atocha der Eisenbahn Madrid-Zaragoza-Alicante. Eine weitere Verlängerung der bestehenden Untergrundbahnnetze nach Vallecas soll im Frühjahr in Betrieb genommen werden. Der Eröffnungsfeier wohnten der König und die Königin bei. — Außer in Madrid ist in Spanien noch in Barcelona eine Untergrundbahn im Bau.

— **Die englischen Eisenbahnen vor dem Parlament.** Unter den Anträgen auf Erteilung der gesetzlichen Genehmigung für Neubauten, die die englischen Eisenbahngesellschaften dem Parlament vorgelegt haben, befinden sich keine, die sich auf Eisenbahnneubauten beziehen, sondern nur solche, die Hafen- und Umschlageanlagen betreffen. Die Midland-Eisenbahn will z. B. 955 784 £ für solche Anlagen in Tilbury aufwenden. Von anderer Seite sind Ladeanlagen für Schiffe mit großem Tiefgang an der Themse mit einem Aufwand von 963 820 £ geplant; ihre Ausführung ist schon wiederholt zurückgestellt worden, nunmehr sollen aber die geplanten Anlagen auch in Schienenverbindung mit der Midland- und der Großen Ostbahn gebracht werden, wofür 529 041 £ aufgewendet werden sollen; dazu kommen noch 149 098 £ für den Bau einer Kraftwagenstraße. Die Brighton-Eisenbahn besitzt bereits die Genehmigung zur Einführung elektrischen Betriebes und sucht jetzt weiter um die Genehmigung nach, zu diesem Zweck 1 500 000 £ aufnehmen zu dürfen. Einige andere Eisenbahngesellschaften beantragen die Genehmigung zu Neubauten, zu denen sie aber keine Erhöhung des Anlagekapitals bedürfen. Im ganzen bleibt die beabsichtigte Aufnahme von Mitteln zur Erhöhung des Anlagekapitals weit unter dem Betrage zurück, den die Eisenbahngesellschaften in anderen Jahren für Neubauten zu Lasten des Anlagekapitals aufgewendet haben.

— **Sparsamkeit bei den englischen Eisenbahnen.** Die deutschen Eisenbahnen sind bekanntlich nicht die einzigen, bei denen das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben gestört ist; den Eisenbahnen der „siegreichen" Länder geht es ebenso, und ihre Verwaltungen sind auch bemüht, diesem Zustande ein Ende zu machen. Mit der Erhöhung der Tarife, die überall vorgenommen worden ist, ist es freilich nicht getan, es muß auch auf der Ausgabenseite gespart werden. Um ihre 90 000 Angestellten zur Sparsamkeit anzuhalten, hat die englische Große Westbahn an sie ein Merkblatt verteilt, in dem die Bedeutung kleiner Ersparnisse für die Gesamtwirtschaft dargelegt wird. Es wird dabei u. a. darauf hingewiesen, daß 1913 außer Kohlen für 2,5 Millionen Pfd. Sterl. Vorräte beschafft worden sind, während die entsprechenden Beschaffungen jetzt

6,5 Millionen kosten. Darunter ist z. B. ein Posten von 7500 Pfd. Sterl. für Schnur zum Anbinden der Wagendecken; jedes Mal, wenn man solche Schnur zerschneidet, anstatt den Knoten aufzulösen, kostet der Ersatz zwar nur ½ Penny, aber am Ende des Jahres kommt dabei der oben genannte Betrag heraus. Wenn jeder Angestellte wöchentlich nur 6 Pence erspart, macht das im Laufe des Jahres über 100 000 £ aus. Es gebe, sagt das Merkblatt, tausend Wege, um solche Ersparnisse zu erzielen. Jeder Angestellte müsse das Eigentum der Gesellschaft so ansehen und so damit umgehen, als ob es sein Eigentum wäre. Das Merkblatt enthält Angaben über den Preis einiger Gegenstände, die täglich bei der Eisenbahn gebraucht werden, um den Angestellten vor Augen zu führen, welche Werte ihnen anvertraut werden. Es weist ferner darauf hin, daß bei den jetzigen niedrigen Einnahmen, einer Folge der schlechten Wirtschaftslage, die Mittel zur Aufbringung der hohen Ausgaben, namentlich der Löhne, nur bereitgestellt werden können, wenn die äußerste Sparsamkeit waltet. Dieses Ziel kann aber nur erreicht werden, wenn jeder einzelne mit Begeisterung daran mitarbeitet. Deshalb wird jeder einzelne Angestellte aufgefordert, über diese Verhältnisse nachzudenken und entsprechend zu handeln. Die amerikanischen Eisenbahnen haben mit einer ähnlichen Einwirkung auf ihre Angestellten gute Erfolge erzielt, und so erwartet man denn in England dasselbe Ergebnis. Die in dem englischen Merkblatt ausgesprochene Mahnung gilt natürlich nicht bloß für die Eisenbahnen Englands, und deshalb sei sie hier zur Beachtung durch alle, die es angeht, mitgeteilt.

— **Rumänisch-tschechoslowakischer Eisenbahnverkehr.** In dem mit dem 1. Juni 1922 in Kraft tretenden neuen Fahrplan, der laut Abmachung der Internationalen Fahrplankonferenz in Bern bis zum 31. Mai 1923 läuft, sind für den rumänisch-tschechoslowakischen Eisenbahnverkehr folgende wichtige Neuerungen enthalten:

Die Orient-Expreßzüge Paris-Straßburg-München-Wien-Budapest-Bukarest, die in Nürnberg von Ostende über Brüssel und von Amsterdam über Köln a. Rh. in beiden Richtungen Anschluß haben, werden über Marchegg-Preßburg-Parkany Nana geführt werden. Diese Züge befahren seit dem 30. September 1921 bereits die „tschechoslowakische Strecke. Bedingung für die Leitung dieser Züge über tschechoslowakisches Gebiet war das Fallenlassen der Forderung eines tschechoslowakischen Paßvisums für bloß durchfahrende Reisende und einer Zoll- und Paßrevision in den rumänischen Grenzstationen. Zu den genannten Zügen wird ab Budapest eine Verbindung über Belgrad einerseits nach Sofia und Konstantinopel, anderseits nach Athen über Saloniki geschaffen. Wahrscheinlich werden zwischen Prag und Athen über Belgrad-Nisch-Ueskūb und Saloniki Schlafwagen verkehren.

Die Schnellzugsverbindung zwischen Karlsbad (Joachimsthal) und Bukarest (Rumänien) über Komotau, Prag, Oderberg Petrowitz, Krakau, Lemberg, Czernowitz wird merklich verbessert. Die Verkürzung wird auf der Strecke von Prag nach Lemberg 5 Stunden, in der Gegenrichtung zwei Stunden betragen. Diese Züge werden täglich durchlaufende Wagen zwischen Prag und Bukarest und dreimal in der Woche Schlafwagen zwischen Prag und Bukarest führen. (Abfahrt von Prag Montag, Donnerstag und Sonnabend, Ankunft in Bukarest Mittwoch, Sonnabend und Montag; Abfahrt von Bukarest Sonntag, Mittwoch und Freitag, Ankunft in Prag Dienstag, Freitag und Sonnabend.) Da diese Schnellzüge gleichzeitig auch die Verbindung Wiens mit Bukarest besorgen, werden die Züge zweimal wöchentlich Schlafwagen zwischen Wien und Bukarest führen. Die jetzige Schnellzugsverbindung Paris-Prag-Warschau wird umgeändert in eine Verbindung Paris-Prag-Oderberg-Kaschau-Bukarest und zurück. Dadurch wird gleichzeitig die jetzige Verbindung Prags mit Bukarest auf diesem Wege verbessert, weil die Fahrzeit zwischen Prag und Bukarest um 12 Stunden und in der entgegengesetzten Richtung um 10 Stunden verkürzt werden wird. In diesen Zügen werden Schlafwagen zwischen Prag und Bukarest verkehren. Diese Schnellzüge werden in Sillein an die Schnellzüge nach Preßburg und Wien sowie auch zurück Anschluß haben. Die jetzigen Schnellzüge, welche bisher die Verbindung mit Rumänien besorgten, werden lediglich dem binnenländischen Verkehr zwischen Eger und Kaschau über Pilsen-Prag-Oderberg dienen.

— **Ministerwechsel in Rumänien.** Der Ministerwechsel, der den Ingenieur C i h o d a r i u an die Spitze des rumänischen Verkehrsministeriums brachte, hat bisher die Eisenbahn nicht berührt. General J o n e s c u ist weiterhin Generaldirektor, und die Militarisierung wird nicht aufgehoben.

— **Schiffahrtsverhältnisse an der unteren Donau.** Nach fast einmonatiger Vereisung ist die untere Donau seit dem 6. Januar wieder frei geworden. Die Schiffe, die im Dezember vom Eise erfaßt worden sind, konnten ins freie Meer ausfahren, andere vervollständigen ihre Ladung, und nur wenige mußten in Reparatur gehen. Die Donauschiffahrt ist noch nicht aufgenommen worden.

— **Eisenbahnabkommen zwischen Polen und Sowjet-Ukraine.** Zwischen Vertretern der Eisenbahndirektion Radom, deren Bereich südöstlich an die Ukraine grenzt, und Vertretern der Sowjet-Ukrainischen Eisenbahnen ist soeben ein Abkommen über den Durchgangsgüterverkehr getroffen worden. Als Endstation sind auf polnischem Gebiet Bahnhof Stolbunowo und auf ukrainischem Gebiet Bahnhof Schepetowka festgesetzt. Die Umnagelung der Zufuhrgleise für die Umladung von der westeuropäischen Spur auf die Breitspur und umgekehrt hat für Rechnung beider vertragschließenden Teile zu erfolgen. Das Eisenbahnabkommen berührt nur die Güterbeförderung und hat den Charakter eines reinen Eisenbahnabkommens, nicht eines Handelsabkommens.

— **Eisenbahnverkehrsmaßnahmen in Sowjet-Rußland.** Nach einem Bericht des Volkskommissariats für Verkehrswesen zwingt der Mangel an Verpflegungsmitteln, an Baustoffen und Heizmaterial dazu, alle sowjetrussischen Eisenbahnen in drei Gruppen nach dem Grade ihrer Bedeutung für den Verkehr dergestalt abzustufen, daß nur die erste Gruppe in betriebsfähigem Zustand unter voller Unterstützung der Regierung erhalten werden kann. Die zweite Gruppe der Bahnen soll eine solche Unterstützung nur in halbem Umfange genießen, während die dritte der Obhut der örtlichen Bevölkerung überlassen, d. h. stillgelegt wird.

Bücherschau.

— **Einfluß bewegter Last auf Eisenbahnoberbau und Brücken.** Von Dr. Ing. Heinrich S a l l e r. Mit 48 Textabbildungen. Berlin und Wiesbaden. C. W. Kreidels Verlag 1921. Geheftet 16 ℳ.

Die vorliegende Abhandlung ist auf dem Gedanken aufgebaut, daß sich die statischen Formänderungen, welche unter bewegten Eisenbahnverkehrslasten am Oberbau und an Brücken auftreten, in Form von Schwingungen vollziehen und von dem Einflusse der Zeit abhängig sind. Diese d y n a m i s c h e n Formänderungen werden unter den statisch berechneten Werten bleiben, wenn die Geschwindigkeit des Lasteinflusses zur Entwicklung der statischen Formänderung k e i n e Zeit läßt, sie können aber bei g e n ü g e n d e r Zeit die statisch festgestellten Werte überschreiten.

Einflüsse bewegter Lasten auf Tragwerke sind oft beobachtet worden. Die Ergebnisse der Beobachtungen stimmen aber wenig überein. Das ist erklärlich, denn nicht nur die Geschwindigkeit der Lasteinwirkung in Form von Schwingungen, sondern vor allem Unregelmäßigkeiten an Fahrbahn und Fahrzeugen in Form von Stoßdrücken verursachen wesentliche Abweichungen von der errechneten statischen Formänderung. Verfasser behandelt die Formänderung am Eisenbahngleis als endlosem elastisch gelagertem Träger und zeigt, daß bei den ü b l i c h e n Fahrgeschwindigkeiten durch die Geschwindigkeit der Lasteinwirkung allein eine nur unerhebliche und daher zu vernachlässigende Vergrößerung der statischen Durchbiegung hervorgerufen wird. Die dynamischen Zusatzbiegungen wachsen zunächst mit zunehmenden Geschwindigkeiten, z. B. würde bei 360 km/Std. noch eine 26%ige Zunahme der Durchbiegung gegenüber der statisch errechneten stattfinden, fangen jedoch ungefähr bei 3600 km/Std. an abzunehmen, so daß schließlich die theoretische Fahrgeschwindigkeit ∞ eine Durchbiegung 0 ergeben würde.

Die beobachteten erheblichen Vergrößerungen der Durchbiegung unter bewegten Lasten sind auf andere Einflüsse, auf Stöße infolge Unregelmäßigkeit der Fahrbahn zurückzuführen, die sich besonders am Schienenstoß bemerkbar machen. Die rechnerische Untersuchung der Durchbiegung am Schienenende führt Verfasser unter den Annahmen durch, daß das Gleis als Kragträger auf 2 festen Stützen, dann als durchgehend elastisch gelagerter Träger angesehen wird. Bei kleinen Geschwindigkeiten wird der Ablauf stärker durchgebogen als der Anlauf. Bei hohen Geschwindigkeiten ist es umgekehrt. Die Geschwindigkeit von 36 km/Std. liegt in der Nähe der Grenze, bei der ein Größtwert der Durchbiegung eintritt (ungefähr gleich der doppelten ruhenden), so daß größere und geringere Geschwindigkeiten abnehmende Durchbiegung bewirken. Aber diese Ermittlungen setzen voraus, daß der Übergang vom Ablauf zum Anlauf o h n e Stoßdruck stattfindet, das ist also gleichbedeutend mit einem Fehlen der Stoßverbindung. Für die tatsächliche Wechselwirkung beider Schienenenden eine allgemeine gültige Annahme zu machen, ist ausgeschlossen. Es wird daher bei der weiteren Untersuchung angenommen, daß diese Wechselwirkung vollkommen ist, so daß sich beide Schienenenden im Sinne einer Gelenkverbindung gleichmäßig und gleichzeitig durchbiegen können. Es ergibt sich dann, daß von $V = 0$ bis etwa $V = 24$ km/Std. die ruhende Durchbiegung genau genug beibehalten werden kann, daß bei $V = 30$ km/Std. eine immerhin

erkbare Verminderung der Durchbiegung des Schienenstoßes iter bewegter Last eintritt, mit weiter wachsender Geschwingkeit die Durchbiegung zunimmt und etwa bei 50 km/Std. ihren e ruhende Durchbiegung um etwa 15 % überschreitenden öchstwert erreicht, um von da ab schnell und endgültig abzuhmen.

Der zweite Teil des vorliegenden Buches beschäftigt sich mit m Einfluß bewegter Lasten auf die Formänderungen an Eisenhnbrücken. Die durch die Verkehrslasten hervorgerufenen schütterungen der Tragwerke werden bekanntlich durch Eingung einer Stoßwertziffer in der Rechnung berücksichtigt. ie Belastung der Brücken tritt bei großen Fahrgeschwindigiten in kurzer Zeit auf, die Formänderungen gehen unter dymischen Einflüssen schnell vor sich. Wie weit die dynamihen Einflüsse auf die Durchbiegung der Brücke einwirken, ird mit Hilfe eines Annäherungsverfahrens untersucht. Dazu erden die ruhenden Durchbiegungen der Brückenmitte bei Beegung der Lasten über den Träger berechnet und der Träger ner erzwungenen Schwingung unterzogen durch eine mit der eit veränderliche, in Brückenmitte ortsfeste Last, die dieser uhenden Durchbiegung entspricht. Die umfangreichen Berechngen führen zu dem Ergebnis, daß für kleinere Spannweiten i großen Geschwindigkeiten die Zuschläge zur ruhenden urchbiegung sehr hohe werden (bei V = 108 km/Std. 42 %, i V = 144 km/Std. 78 %). Daraus geht hervor, wie sehr es rechtigt ist, für kleinere Brücken ungleich ungünstigere Bestungsgrundlagen anzunehmen als für größere. Dagegen ist i den üblichen Zuggeschwindigkeiten für größere Brücken e Durchbiegung nur wenig von der ruhenden verschieden. Bei esen Berechnungen ist die Verkehrslast ohne Federung angenommen. Im gewöhnlichen Betriebe sind jedoch ungefederte ahrzeuge nicht gebräuchlich. Verfasser hat daher die angeellten dynamischen Berechnungen auch noch auf den verickelten Fall einer gefederten Verkehrslast ausgedehnt. Die ederung verursacht bei kleineren Geschwindigkeiten, bei denen e Senkung des Wagenkastens noch Zeit findet voll zur Wirng zu kommen, eine wesentliche Erhöhung der Durchbiegung, ogegen bei höheren Geschwindigkeiten die Federung einen honenden Einfluß auf die Brücke ausübt, während mangelnde ederung bei kleineren Brücken mit zunehmender Geschwindigeit eine Vergrößerung der Durchbiegung hervorruft.

Die vorliegende Arbeit will, wie Verfasser betont, der Dynaik Eingang verschaffen in ein ihr bisher wenig zugängliches ebiet, das bisher die Statik für sich beanspruchte, ohne jedoch en betreffenden Aufgaben anders als durch Anwendung überaus oher Sicherheitsziffern gerecht zu werden. In dieser Hinsicht illt das Buch, dessen Studium empfohlen wird, eine Lücke aus. Ob die umfangreichen Rechnungen ein brauchbares Näherungserfahren darstellen, mag unentschieden bleiben. Vorläufig ann jedoch festgestellt werden, daß die Ergebnisse nicht mit en praktischen Beobachtungen in Widerspruch stehen. A.

Schilling, A., Theorie der Lohnmethoden. Berlin, Julius pringer. Preis 9 ℳ, geb. 10.60 ℳ + Teuerungszuschläge.

Ein bislang noch wenig benutztes Verfahren, nämlich das der athematik und besonders der analytischen Geometrie, wendet er Verfasser zur Behandlung der verschiedenen Lohnmethoden n, wozu er in gleicher Weise durch seine Eigenschaft als akaemischer Lehrer und als schaffender Ingenieur veranlaßt sein ürfte. Die Wirkungen bei den einzelnen Lohnmethoden, beonders soweit die Grenzfälle und die wirtschaftlich günstigsten älle in Betracht kommen, werden auf diese Weise ungemein lar erkennbar. Dies wird noch unterstützt durch die Überragung der Gleichungen in die graphische Darstellung. Der erfasser unterscheidet hiernach denn auch lineare Lohnformen (Zeitlohn, Stücklohn, Prämienstücklohn) und die nicht linearen Lohnformen (Bonusform und Gewinnbeteiligung, Lohnformen von James Rowan, Rothert, Santa Fe-Form).

In dem Abschnitt über die Theorie der Lohnsysteme wird u. a. auch das frühere Stückzeitverfahren der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung behandelt. Verfasser führt an, daß die Nachteile die gleichen seien wie bei der Privatindustrie. Weiter sei „die sehr verschiedene Differenzierung bei Einzel- und Gruppenarbeit zu nennen, so daß bei Einzelarbeit der Nachteil großer Stundenverdienstdifferenzen und verschärfter Divergenz der Stundenverdienste mit sinkender Herstellungszeit scharf hervortritt“. Als Fortschritt wird die Vergleichsfähigkeit der Grundzeiten für alle diejenigen zahlreichen Arbeiten hervorgehoben, die in allen Werkstättenbetrieben in gleicher Weise zu erledigen sind. Es werden auch die angeführten Nachteile nach Ansicht des Verfassers wieder dadurch aufgehoben, daß die Stundenlöhne nicht nach Verdienst, Leistung oder Führung geregelt werden, sondern nach dem Dienstalter der Arbeiter, also durch die Staffelung der Stundenlöhne nach dem Dienstalter.

Am Schluß der Arbeit faßt Schilling die Ergebnisse seiner Untersuchungen in wenige kritische Sätze klar und übersichtlich zusammen. Das vortreffliche Buch, das sehr empfohlen werden kann, würde durch Beigabe eines alphabetischen Inhaltsverzeichnisses und einen Schriftennachweis m. E. noch gewinnen. Für eine Neubearbeitung empfiehlt sich auch die Berücksichtigung des Gedingeverfahrens der Reichsbahn.

Dr.-Ing. Schwarze.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

— **Das Maschinenzeichnen des Konstrukteurs** von C. Volk, Direktor der Beuth-Schule, Berlin. Mit 214 Abbildungen. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis 15 ℳ.

— **Was muß man vom Anstrich wissen?** Von Paul Jaeger. Ein Lehr- und Handbuch für alle, die mit Anstrichen zu tun haben. Mit 39 Abbildungen. Stuttgart 1922. Verlag: Forschungs- und Lehrinstitut für Anstrichtechnik G. m. b. H. Preis 18 ℳ.

— **Handbuch für Eisenbetonbau.** Dritte neubearbeitete Auflage in 14 Bänden. Herausgegeben von Dr.-Ing. F. Emperger, Oberbaurat, Regierungsrat im Patentamt in Wien. Achter Band: Eisenbahn-, Berg- und Tunnelbau, Stadt- und Untergrundbahnen, bearbeitet von R. Bastian, A. Kleinlogel, F. Kögler, A. Nowak. Mit 1197 Textabbildungen. Berlin 1922. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 156, geb. 186 ℳ.

— **Eigenheime durch Selbsthilfe.** Erfahrungen und Ratschläge mitgeteilt von Carl Scharwächter, Vorsitzender des Kleinsiedlungsvereins „Eigenheim“ e. V. Lennep, unter Mitwirkung des Stadtbautechnikers Carl Meier in Lennep. Selbstverlag des Verfassers. Preis 3,50 ℳ.

— **Das Eisenbahnwerk,** Zeitschrift für alle Angehörigen der Werkstätten der Deutschen Reichsbahn. Verlag von H. Apitz, Berlin W 57, Mansteinstr. 12. Auf das Erscheinen dieser neuen Zeitschrift haben wir bereits in unserem Rückblick auf das Jahr 1921 (Nr. 1, S. 6, Jahrg. 1922 d. Ztg.) hingewiesen.

— **Herrschsucht oder Pflichtbewußtsein?** Von Regierungsbaumeister Carl Rudolphi, Hilfsarbeiter im Reichsverkehrsministerium. Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Jahrg. 1921, Nr. 21.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Vom . Februar 1922 ab erhält die Station Kirchheim b. Heidelberg ie Bezeichnung Heidelberg-Kirchheim und die Station lörden die Bezeichnung Hörden-Ottenau.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 7 vom 20. Januar 1922 an die Vereinsverwaltungen, die im IV. Vierteljahr 1921 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigung.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Seite 23, 32, 34 und 36 des Tarifs ist ie Stationsbezeichnung Milano Porta Garibaldi zu ändern in Milano Farini.

Seite 16 des Tarifs ist der Titel der Pos. „Wein gewöhnlicher, ausgenommen Marsala- und Wermuthwein“ in Wein, gewöhnlicher, ausgenommen Wermuthwein zu ändern. Auf der gleichen Seite ist der Titel der Pos. „Marsala- und Wermuthwein“ zu ändern in „Wermuthwein“.

Seite 21 ist die Position „Vini comuni (escluso il Marsala e il Vermouth)“ zu

ändern in „Vini comuni (escluso il Vermouth)“. Auf der gleichen Seite ist die Position „Vino di Marsala e Vermouth“ zu ändern in „Vino di Vermouth“.

Seite 31 des Tarifs sind in der Überschrift des Tarifs Nr. 3 in der 5., 7. und 9. Zeile die Worte „Marsala- und“ zu streichen.

Frankfurt (Main), 18. Januar 1922.
Eisenbahndirektion. (118)

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10[1a] VWÜ./RIV. machen wir bekannt, daß die Doppelbahnstrecke Aschaffenburg-Gemünden infolge Eisenbahnunfalles in Heigenbrücken am 11. Januar 1922 gesperrt war. (95)

München, den 14. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Februar 1922 werden die Bahnhöfe Suckow, Crangen-Bussin und Groß Reetz der Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück, für die bisher nur der beschränkte Personen- und Wagenladungsverkehr zugelassen ist, auch für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (121)

Stettin, den 20. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichsbahn, sächsisches Netz, Teil II, Heft 2.

Am 23. Januar 1922 wird in Station Gunzen, die bisher nur dem Milchverkehr diente, auch der Eil- und Frachtstückgutverkehr, je für Güter im Einzelgewichte bis 300 kg, zugelassen. Die Fracht wird nach den dafür im Tarif für Gunzen vorgesehenen Entfernungen berechnet.

Dresden, am 18. Januar 1922. (96)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Vom 1. Februar 1922 ab werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr einschl. der Ausnahmetarife die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge, die Nebengebühren und örtlichen Gebühren um rund 30 % erhöht. Die Erhöhung ist bei den Normalklassen und bei einigen Ausnahmetarifen nicht in Form eines gleichmäßigen Zuschlags, sondern unter besonderer Schonung der weiteren Entfernungen systematisch in die Tarife eingearbeitet.

Die Erhöhung wird durch Ausgabe neuer Tarife oder durch Nachträge durchgeführt.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. (86)

Berlin, den 13. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Der Kohlenausnahmetarif 6 — Tfv. 1101 — erscheint mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 in neuer Ausgabe. Alle bisher in den deutschen Binnen- und Wechselverkehren der Reichseisenbahnen noch bestehenden besonderen Kohlenausnahmetarife sind in der neuen Ausgabe zusammengefaßt. Die Neuausgabe bringt außer den durch die Zusammenfassung erforderlichen Ergänzungen noch höhere Frachtsätze. Gegenüber den bisherigen Sätzen beträgt die Erhöhung im Durchschnitt $33^1/_3$ %.

Das alsbaldige Inkrafttreten des Tarifs gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (106)

Essen, den 17. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 treten im Verkehr mit der württembergischen Station Urbach b. Schorndorf neue, etwas erhöhte Entfernungen in Kraft. Näheres im Tarifanzeiger und bei den beteiligten Abfertigungen. (100)

Frankfurt a. M., den 17. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I B (Tfv. 1b und Deutscher Eisenbahn-Tiertarif Teil I (Tfv. 1500).

Auf Grund der Verordnung vom 6. Januar 1922, Reichsgesetzblatt Nr. 8468, wird gemäß § 80 (8) der Eisenbahnverkehrsordnung mit Wirkung vom Mittwoch, den 25. Januar 1922 an und mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde (vgl. § 75 (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung) die Gebühr für die Abbestellung von Wagen — § 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung — (s. Abschnitt VIII des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn - Gütertarif Teil I B sowie Abschnitt VIII (4) des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) vorübergehend auf 100 ℳ erhöht.

Berlin, den 16. Januar 1922. (97)
Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn, mecklenburgisches Netz.

Die Gebühr für die Abbestellung von Wagen (Ziffer VIII des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B und des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs Teil I) wird mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde von sofort auf 100 ℳ erhöht.

Schwerin, den 16. Januar 1922. (98)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Crefelder Eisenbahn.

Vorbehaltlich Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt zum Binnengütertarif der Crefelder Eisenbahn (Nr. 69 des Tarifverzeichnisses) mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 ab gleich wie bei den Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten und Gebühren ein. (103)

Crefeld, den 17. Januar 1922.
Die Direktion.

Wechselgütertarif Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz) Heft 7 B.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 werden die im Tarif für Görlitz und Schlauroth vorgesehenen Entfernungen aufgehoben. Sie gehen von gleichen Zeitpunkte ab in den neuen Ostdeutsch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Februar 1922 über. (89)

Dresden, am 17. Januar 1922.
Eisenb.-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Wechselgütertarif Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz), Heft 7 B.

Die Station Gnötzheim ist für den G[esamtverkehr eröffnet worden. Näher[es] über die Frachtberechnung ist aus u[n]serm Verkehrsanzeiger zu ersehen, au[ch] erteilt unser Verkehrsbüro, Dresden, Wi[e]ner Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, am 18. Januar 1922. (10
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr üb[er] Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Ab 26. Januar 1922 gelangen für d[en] außeritalienischen Schnitt II die Sät[ze] der Reihe K und für den außeritalien[i]schen Schnitt III die Sätze der Reihe [...] zur Anwendung. (12

München, den 20. Januar 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 19[22] wird die Station Kerkerbach We[st] der Kerkerbachbahn-Aktien-Gesellscha[ft] in den oben genannten Verkehr aufg[e]nommen. Näheres enthält die nächst[e] Nummer des Tarif- und Verkehr[s]anzeigers. (11

Berlin, den 21. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden un[d] -Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Februa[r] 1922 werden die in den Tarifheften 9 [...] und 11 B für Görlitz und Schlau[roth] vorgesehenen Entfernungen aufg[e]hoben. Sie gehen von diesem Tage [...] in den neuen Ostdeutsch-Südwestdeu[t]schen Gütertarif vom 1. Februar 19[22] über.

Dresden, am 18. Januar 1922. (10[1]
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 19[22] wird der bereits angekündigte Neudru[ck] des Ostdeutsch-Bayerischen Gütertari[fs] ausgegeben. Er enthält:

1. Die seit Ausgabe des Nachtrags X[...] bekanntgegebenen Änderungen u[nd] Ergänzungen;
2. Teilweise erhöhte Entfernungen;
3. Entfernungen für eine größere A[n]zahl neueinbezogener Stationen;
4. Die Stationen Görlitz, Schlauroth, Eger, Hof Hbf., Marxgrün und Ri[t]schenhausen, welche nur mehr au[s]schließlich im Ostdeutsch-Bayerisch[en] Güterverkehr abgefertigt werden.

Aufgehoben werden:

1. Der Ostdeutsch-Bayerische Güte[r]tarif (Nr. 210 des Tarifverzeichni[s]ses), gültig vom 1. Januar 1907, Ne[u]druck vom 1. Januar 1912, nebst d[en] 11 Nachträgen und den bisher erlass[enen] Änderungen und Ergänzungen.
2. Im Bayerisch-Sächsischen Gütertar[if] (Nr. 200 h des Tarifverzeichnisses) die Entfernungen der Stationen Gö[r]litz und Schlauroth.
3. Im Ostmitteldeutsch-Sächsischen G[ü]tertarif (Nr. 220 des Tarifverzeic[h]nisses) die Entfernungen der Stati[o]nen Eger und Hof.
4. Im Staats- und Privatbahn-Güterve[r]kehr der ehemalig Preußisch-Hess[i]schen usw. Staatseisenbahnen (Nr. [...] des Tarifverzeichnisses) die Entfe[r]nungen der Stationen Marxgrün u[nd] Ritschenhausen.

Preis des Tarifs: 8 ℳ.

München, 19. Januar 1922. (11
Tarifamt beim RVM, ZB.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Es sind folgende Änderungen vorzunehmen:

Seite 25/26 des Schnittarifs. (Seite 5/6 des Nachtrags I) ändern sich die Zuschläge wie folgt:

Stationen und Haltestellen	Zuschläge in Pf für 100 kg		
	Eil- und Frachtstückgut	Wagenladungsklassen einschl. Ausnahmetarife: A. Für alle Güter, ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art	Wagenladungsklassen einschl. Ausnahmetarife: B. Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art
Altenau	250	65	53
Altstädten	130	50	38
Au b. Aibling	150	60	48
Bach	150	60	48
Bad Aibling E. B.	0	13	13
Bad Heilbrunn-München Süd	150	60	48
Bad Heilbrunn-Bichl	130	50	38
Bad Kohlgrub	250	65	53
Bad Wörishofen	150	60	48
Baierbrunn	150	60	48
Balteratsried	150	60	48
Berbling	130	50	38
Beuerberg	150	60	48
Bolzwang	150	60	48
Cadolzburg	150	60	48
Degerndorf	150	60	48
Demling-Steinbruch	150	60	48
Dettendorf	150	60	48
Donaustauf	150	60	48
Ebenhausen-Schäftlarn	150	60	48
Egersdorf	150	60	48
Eurasburg	150	60	48
Feilnbach	150	60	48
Fischen	150	60	48
Fletzen	150	60	48
Fürth-Dambach	130	50	4
Fürth Lokalbf.	0	13	4
Fürth Westvorstadt	130	50	4
Füssen	150	60	48
Grafenaschau	250	65	53
Großhesselohe Isartalbf.	130	50	38
Hohenschäftlarn	150	60	48
Höllriegelskreuth-Grünwald	150	60	48
Hörmatzen	150	60	48
Jägerhaus	250	65	53
Icking	150	60	48
Kohlgrub Ort	250	65	53
Langenwang	150	60	48
Lengenwang	150	60	48
Leuterschach	130	50	38
Lippertskirchen	150	60	48
Maria Einsiedel-Zentral ände	130	50	38
§ München Isartalbf.	0	15	14
München-Thalkirchen	130	50	38
§ Murnau E. B.	0	13	13
Oberammergau	250	65	53
Oberstdorf	150	60	48
Prinz Ludwigshöhe	130	50	38
Pullach	150	60	48
Saulgrub	250	65	53
Scherenau	250	65	53
Seeg	150	60	48
Seeleiten-Berggeist	230	55	43
Stadtamhof	130	50	38
Stadtamhof-Reinhausen	130	50	38
Sulzbach (Donau)	150	60	48
Thalhofen	150	60	48
Unterammergau	250	65	53
Weiherhof	150	60	48
Weizern-Hopferau	150	60	48
Wiesent	150	60	48
Willing	130	50	38
Wolfratshausen	150	60	48
Wörth (Donau)	150	60	48
Zirndorf	130	50	4

§ Änderungen von Stationsnamen sind zu berücksichtigen!

In den * Anmerkungen auf Seite 5 und 6 des Nachtrags I ist die Umladegebühr für Lang- und Stammholz usw. von 0 Pf auf **50 Pf** für je 100 kg (steuerfrei) abzuändern.

München, 21. Januar 1922. (111)

Tarifamt beim R V M, Z B.

---

innen-Güter- und Tiertarife der Reichsbahn — Sächs. Netz.

Vom 25. Januar 1922 an wird auf Grund on § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsrdnung mit Genehmigung der Landesufsichtsbehörde bis auf weiteres die im ebengebührentarif unter VIII festgeetzte Gebühr für die Abbestellung von Vagen (§ 63 EVO.) vorübergehend auf 00 ℳ (118 Kr.) erhöht. (90)

Dresden, am 18. Januar 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

---

eutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.

Am 1. Februar 1922 treten erhöhte rachtsätze im Güterverkehr mit der üternebenstelle Westerland (Sylt) in raft. Das alsbaldige Inkrafttreten der rhöhung gründet sich auf die vorüberehende Änderung des § 6 der Eisenahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 . 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verehrsbüro. (87)

Altona, den 13. Januar 1922.

Eisenbahndirektion,

namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schweiz. Güterverkehr, Tarif Teil I, Abteilung A.

Vom 1. Februar 1922 an können Sendungen aus der Schweiz wieder mit Nachnahme bis zur Höhe des Wertes des Gutes belastet werden. (108)

Karlsruhe, den 17. Januar 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Tschechoslowakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II v. 1. August 1921. Einführung eines Ergänzungsblattes.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 tritt zum vorbezeichneten Tarife ein Ergänzungsblatt in Kraft. Dasselbe enthält Bestimmungen über die Zwischenlagerung im Umschlagplatz Bratislava, Änderung des Abschnittes II, Punkt A (zu den reglementarischen Bestimmungen) des Tarifes und Ergänzung der Bestimmungen über die Fracht- und Gebührenberechnung. Abdrücke dieses Ergänzungsblattes sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von ö. K. 10,— für das Stück zu beziehen. (105)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,

namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Güterverkehr.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. tritt vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde eine Erhöhung der Beförderungspreise im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr in Kraft. Zum Binnentarif erscheint zum oben genannten Zeitpunkt der Nachtrag VIII.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (91)

Frankfurt a. M., den 16. Januar 1922.

Freien Grunder Eisenbahn.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. Februar 1922 werden — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — die Personen-, Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehr erhöht.

Braunschweig, den 19. Januar 1922.

Die Direktion. (109)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag 6 zu unserem Binnen-Personentarif in Kraft, der Erhöhungen der Beförderungspreise enthält.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (120)

Neustrelitz, den 23. Januar 1922.
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn.

Vorläufiger Personen- und Gepäcktarif Deutschland-Italien über Gotthard und Lötschberg-Simplon.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 erscheint Nachtrag I zu Heft 1, enthaltend Änderungen von Tarifbestimmungen.

Heft 2, enthaltend die Preistafeln vom 1. Dezember 1921, wird aufgehoben und durch eine neue Ausgabe mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 ersetzt. Die Fahrpreise sind zu verschiedenen Kursen in den Tarif aufgenommen. Welche Fahrpreisreihe anzuwenden ist, wird jeweils besonders bekanntgegeben. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Die Änderungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, im Januar 1922. (99)
Eisenbahn-Generaldirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Südbahn-Gesellschaft (österr. Strecken). Personen- und Gepäcktarif Teil II. — Tariferhöhungen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1922 bis auf Widerruf werden auf den im Bereiche der Republik Österreich gelegenen Strecken der Südbahn-Gesellschaft die Fahrpreise und die Beförderungspreise für Reisegepäck um 300 vom Hundert und die Beförderungspreise für Expreßgut um 150 vom Hundert erhöht. (88)

Wien, den 15. Jänner 1922.

Tfv. 2540 b. Vorläufiger Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Deutschland einerseits und Österreich anderseits über süddeutsch-österreichische Grenzstationen vom 1. Dezember 1921.
Heft A (Schnellzugsverkehr).
Heft B (Personenzugsverkehr).

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 tritt zu den Heften A und B je ein Nachtrag I in Kraft. In den Nachträgen sind die Änderungen durchgeführt, die sich durch die Erhöhung der Personenfahrpreise und der Gepäckfrachtsätze auf der Deutschen Reichsbahn und den österreichischen Bahnen ergeben.

München, 20. Januar 1922. (112)
Verkehrsamt beim RVM. ZB.

Deutsch-niederländischer Personenverkehr.

Am 1. Februar 1922 wird der deutsch-niederländische Personen- und Gepäcktarif neu herausgegeben. Außer der Tariferhöhung für die deutschen Strecken enthält der Tarif auch die am 1. Januar 1922 erfolgte Tariferhöhung für die niederländischen Eisenbahnen. Nähere Auskunft erteilen die an diesem Verkehr beteiligten Dienststellen.

Köln, den 14. Januar 1922. (116)
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für den Verkehr der Deutschen Reichsbahn mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Eisenbahn-Direktion Oldenburg.

Der Tarif wird zum 1. Februar 1922 neu herausgegeben. (92)

Oldenburg, den 14. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirektion Oldenburg, Heft 2 (C. Kilometerzeiger), gültig vom 1. Mai 1913.

Zu dem Kilometerzeiger, der mit Wirkung vom 1. Februar 1922 ab den Titel: „Kilometerzeiger für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirektion Oldenburg" erhält, erscheint zum 1. Februar 1922 der Nachtrag II, enthaltend Änderungen und Ergänzungen. (93)

Oldenburg, den 14. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Badischer Personentarif Heft A und B.

Der Badische Personentarif, Heft A, vom 1. Juli 1913 wird auf 1. Februar 1922 aufgehoben und durch den Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für die Deutsche Reichsbahn vom 1. Februar 1922 ersetzt.

Im Heft B des Badischen Personentarifs — Verkehr der badischen Stationen der ehemaligen Main-Neckarbahn unter sich und mit Stationen der ehemaligen Badischen Staatsbahnen — treten die besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie die Fahrpreistafeln, ausgenommen die für Umwegkarten, auf 1. Februar 1922 außer Kraft und werden durch den Personen- und Gepäcktarif, Teil II, der Reichsbahn ersetzt. Die Entfernungstafeln des Heftes B bleiben bis auf weiteres noch in Geltung.

Karlsruhe, den 20. Januar 1922. (107)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. Februar 1922 gelangt der Nachtrag 10 zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise sowie die Frachtsätze für Gepäck- und Expreßgut erhöht.

Crefeld, den 17. Januar 1922. (104)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Der Bedarf an Stab-, Form- und Bandeisen sowie Eisenblech, zusammen etwa 260 000 kg, soll öffentlich ausverdungen werden.

Verdingungsunterlagen sind von unserm Materialienbüro, hier, Karlstraße 16, gegen postfreie Einsendung von 10 ℳ (in bar) zu beziehen.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 11. Februar 1922, vormittags 11 Uhr, dort eingehen.

Zuschlagsfrist 10 Tage. (94)

Oldenburg, den 17. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Die Dachdeckerarbeiten zum Bau eines Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Tegel sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Mittwoch, den 15. Februar 1922, vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzureichen.

Das Öffnen der Angebote findet u 10½ Uhr im Dienstgebäude der Eise bahndirektion, Berlin SW 11, Köni grätzer Straße 105, Zimmer 21, statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorr reicht, in unserm Personalbüro, Berl W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimm 258, einzusehen, beziehungsweise von d gegen portofreie Einsendung von 6 in bar (nicht in Briefmarken) zu b ziehen.

Zeichnung und Bedingungen liegen technischen Büro, Königgrätzer Stra 105, Zimmer 24 a, zur Einsicht aus.

Zuschlagsfrist: 8. März 1922.

Berlin, den 17. Januar 1922. (11
Eisenbahndirektion.

Die Erd- und Nebenarbeiten zur He stellung des Bahnkörpers und seiner N benanlagen für den zweigleisigen A bau und die Hochlegung der Strecke T gel-Hennigsdorf von km 11,3 + 10 b 14,9 + 7,5 (i. g. rd. 270 000 cbm Erdbew gung) sollen öffentlich verdung werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 22. F bruar 1922, vormittags 10 Uhr, portofr versiegelt und mit der Aufschrift: „A gebot auf Erdarbeiten zur Hochlegu der Strecke Tegel-Hennigsdorf v km 11,3 + 10 bis 14,9 + 7,5" versehen. uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1 Zimmer 258, einzureichen.

Das Öffnen der Angebote findet 11 Uhr im Dienstgebäude der Eisenba direktion, Berlin, SW 11, Königgrät Straße 105, Zimmer (Speisesaal), statt

Angebotshefte sind, soweit der Vorr reicht, bei uns, Berlin W 35, Schöneberg Ufer 1/4, Zimmer 258, einzusehen, bez hungsweise von dort gegen portofre Einsendung von 27 ℳ in bar (nicht Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen lieg im technischen Büro, Königgrätzer Stra 105, Zimmer 26, zur Einsicht aus.

Zuschlagsfrist 22. März 1922.

Berlin, den 20. Januar 1922. (11
Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Lokomotiven.

Im Bezirk der Eisenbahndirektion Ost in Charlottenburg sollen 18 Stück au gemusterte Lokomotiven öffentlich v kauft werden.

Kaufangebote sind postfrei und vers gelt mit entsprechender Aufschrift v sehen an das Rechnungsbüro (Mater lienabteilung) der Eisenbahndirekti Osten in Charlottenburg bis zum 17. F bruar 1922, vormittags 10½ Uhr, einz reichen. Kauflustige können Bedingu gen und Angebotbogen im Präsidialbü der Eisenbahndirektion Osten, Zimm 14 A 21, einsehen oder von dort gegen E sendung von 7 ℳ (nur bares Geld) z züglich Porto beziehen.

Zuschlagsfrist bis 10. März 1922.

Charlottenburg, 14. Januar 1922. (11
Eisenbahndirektion Osten.

9. Offene Stellen.

Zum 1. April 1922 wird ein junger E senbahnbetriebsassistent, der die direl Güterabfertigung beherrscht, gesucht. Entlohnung nach der Reichsbesoldun ordnung. (11

Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 5. Berlin, den 2. Februar 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Grundsätzliches zum Entwurf des Reichsbahn-Finanzgesetzes.

Vom Staatsminister a. D. Wirkl. Geh. Rat Hoff.

Im Reichsverkehrsministerium ist bekanntlich der Entwurf eines Reichsbahnfinanzgesetzes ausgearbeitet worden. Der Entwurf gilt noch als Referentenentwurf, hat also noch nicht die Genehmigung des Ministers gefunden, ist aber doch bereits in der Öffentlichkeit bekannt geworden und überdies mit Vertretern der freien Wirtschaft, der Beamten- und Arbeiterschaft, mit früheren leitenden Eisenbahnfachmännern usw. beraten worden. Daß der Entwurf auch in der breiten Öffentlichkeit ungemein reichliche Erörterung gefunden hat, kann bei der Bedeutung der Eisenbahnfrage für die gesamte Volkswirtschaft nicht wundernehmen.

In welcher Fassung der Entwurf den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt werden wird, steht noch dahin. Gleichwohl wird es nicht unangebracht sein, schon jetzt zu den grundsätzlichen Regelungen Stellung zu nehmen, zumal dabei Lösungen zutage treten können, die vielleicht im endgültigen Gesetzentwurf noch berücksichtigt werden könnten.

Vorweg ist die Frage aufzuwerfen, ob gerade der Erlaß des Reichsbahnfinanzgesetzes schon jetzt, bevor die Eisenbahnfrage in allen ihren Teilen, namentlich auch die Frage der Neuordnung des Verwaltungskörpers, gelöst werden kann, notwendig und nützlich ist.

Die Frage ist unbedingt zu bejahen. Das erste Erfordernis eines selbständigen wirtschaftlichen Unternehmens ist völlige Klarheit über die finanziellen Grundlagen. Die Reichsbahn ist nach Art. 92 der Reichsverfassung ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen. Aber diese Klarheit hat ihr vom Tage ihrer überhasteten Begründung an gefehlt. Ein Wandel kann nur mit Hilfe der Gesetzgebung geschaffen werden. Erst wenn der feste Boden für die Eröffnungsbilanz der Reichsbahn vorhanden ist, kann an den Aufbau des Gesundungswerks mit Erfolg herangetreten werden. Nicht minder notwendig ist gerade während der Zeit der Neuregelungen die wirksame Mitbetätigung einer mit gesetzlichen Befugnissen ausgestatteten sachkundigen Körperschaft. Aus beiden Erwägungen ergibt sich die Notwendigkeit, das Gesundungswerk mit dem Finanzgesetz zu beginnen.

I.

Von dem Gesichtspunkte ausgehend, daß das Finanzgesetz den festen Boden für den Aufbau der Reichbahnfinanzen zu schaffen hat, muß man fordern, daß unverzüglich, und zwar im Gesetze selbst, der Übernahmewert und die Kapitalschuld der Reichsbahn ziffernmäßig festgesetzt wird. Die Festsetzung darf nicht einem Ausführungsgesetz vorbehalten werden. Bei der Berechnung der Summe wird von den Abfindungen, die den früheren Eisenbahnländern gewährt worden sind, und von den bisher aufgelaufenen Betriebsfehlbeträgen alles das in Abzug zu bringen sein, was als Entwertung des Unternehmens durch die unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen des Krieges billigerweise anzusehen ist. Die anfangs unübersichtlichen Verhältnisse sind inzwischen soweit geklärt, daß diese von den weitesten Kreisen geforderte Festsetzung nunmehr keine erhebliche Schwierigkeit mehr bieten kann. Für Rechnung und Bilanz werden damit die Grundzahlen gefunden, und die Reichsbahn erfährt im Zinsendienst die Erleichterung, die sie gerechterweise beanspruchen kann.

Weiter hat das Gesetz, wie Art. 92 der Reichsverfassung ausdrücklich bestimmt, die Höhe der Tilgungsquote der Ka-

pitalschuld sowie die Höhe der Eisenbahnrücklage nebst ihren Verwendungszwecken zu regeln. Der Gesetzentwurf enthält die Vorschläge für diese Regelungen. Ein Mehr, als in beiden Fällen in Aussicht genommen ist, wäre — namentlich bei den Abschreibungen während der Zeit der hohen Geldentwertung — erwünscht. Angesichts der mißlichen Lage der Reichsbahnfinanzen und des Zwanges, letzten Endes die Verkehrstarifschraube in die Hand zu nehmen, wird man sich mit den geringer bemessenen Tilgungs- und Rücklagesätzen jedenfalls auf eine nicht zu knapp bemessene Anzahl von Jahren begnügen müssen.

Eine Lücke hat der Gesetzentwurf insofern, als er nicht ausdrücklich bestimmt, daß als Folge der unbedingten wirtschaftlichen Selbständigkeit der Reichsbahn ihre Leistungen für andere Zweige der Reichsverwaltung — insbesondere Post- und Zollverwaltung — und die Leistungen dieser Verwaltungen für die Reichsbahn gegenseitig zu vergüten sind. Auch auf diesem Gebiete muß endlich reiner Tisch gemacht werden. Die Reichsbahn, deren Leistungen nicht zuletzt nach ihrem Wirtschaftsergebnisse beurteilt werden, und die ihre Überschüsse zu Tarifermäßigungen und anderen Verkehrserleichterungen verwenden möchte, kann fernerhin nicht mehr gehalten sein, für andere Reichsverwaltungen beträchtliche Aufwendungen zu machen. Gewinne braucht keine Verwaltung aus dem gegenseitigen Geschäftsverkehr zu erzielen, aber auf die Erstattung der Selbstkosten hat jede Verwaltung vollen Anspruch. Keinesfalls darf der Entwurf mit einer solchen Lücke Gesetz werden.

Unerläßlich ist auch das Aufstellen von Grundsätzen oder Richtlinien für die schwierige Frage, inwieweit Ersatz und Erweiterung der Eisenbahnanlagen aus laufenden Einnahmen oder Anleihen zu bestreiten sind. Der Gesetzentwurf hat eine Lösung gefunden, die zwar noch nicht ganz der privatwirtschaftlichen Übung entspricht, aber doch einen wesentlichen Fortschritt in dieser Richtung bedeutet. Die Bilanz wird klarer, und die Betriebsrechnung erfährt eine Entlastung.

Wird es so hoffentlich gelingen, durch das Finanzgesetz außer einer größeren Klarheit in grundsätzlichen Finanzfragen auch nicht unbeträchtliche Verbesserungen der Betriebsrechnung der Reichsbahn zu erzielen, so können diese Maßnahmen selbstverständlich bei weitem nicht ausreichen, um ihr wirtschaftliches Gedeihen sicherzustellen. Es bedarf noch weiterer kräftiger Abstriche auf der Ausgabeseite, bevor der Versuch unternommen wird, die Einnahmeseite durch Verkehrstariferhöhungen aufzuschütten. Die Abstriche auf der Ausgabeseite müssen bei den persönlichen und sachlichen Titeln vorgenommen werden und erheblich sein. Es wird zur Klärung der Sachlage wesentlich beitragen, daß in der Begründung des Gesetzentwurfs die wirtschaftlichen Maßnahmen programmatisch aufgeführt werden, die zur Herbeiführung eines Gleichgewichts der Ausgaben mit den Einnahmen der Reichsbahn bereits getroffen oder geplant und vorbereitet werden. Je vollständiger das Programm ist, desto besser. Desto mehr wird die Erkenntnis verbreitet, daß der gesunde Geschäftssinn der Eisenbahnberufsmänner die wunden Stellen erkennt und nach dem Grade der vorhandenen Möglichkeit meistert. Desto mehr wird hoffentlich im Eisenbahnpersonal das Bewußtsein gestärkt, daß es auch an seinem Teile, vor allem durch Übernahme vermehrter Leistungen zur Gesundung des Unternehmens beitragen muß, ohne dessen wirtschaftliches Gedeihen die Erfüllung der Lebensnotwendigkeiten des Personals auf die Dauer unmöglich wäre. Die Verkehrstarife haben eine solche Höhe erreicht, daß eine weitere Steigerung bedeutenden Verkehrsrückgang zur Folge haben könnte. Verkehrsrückgang aber ist der gefährlichste der Faktoren, die der Aufwärtsbewegung der Eisenbahnbeamtenschaft entgegenwirken. Die Beamtenschaft nimmt nicht zuletzt auch ihren eigenen Nutzen wahr, wenn sie der Verwaltung hilft, durch gerechte Diensteinteilung mit möglichst wenig Personal auszukommen.

In den Erörterungen des Gesetzentwurfs spielt auch die Frage eine Rolle, ob die Reichsbahn von der Abführung von Überschußbeträgen an die allgemeine Reichskasse grundsätzlich befreit sein soll, wie der Gesetzentwurf in Aussicht nimmt, oder ob von ihr unter Umständen ein Teil der Überschüsse für allgemeine Reichszwecke abzuliefern sein wird. Praktische Bedeutung wird die Frage voraussichtlich vorerst nicht haben. Es wird lange währen, bis bei mäßig hoher Bemessung der Verkehrstarife die nötigen Rücklagen für magere Zeiten angesammelt sein werden. Grundsätzlich sollte man sich aber auf den Standpunkt stellen, daß die Reichsbahn nur insoweit ein Erwerbsunternehmen des Reiches ist, als sie Überschüsse zu erzielen hat, um diese zu Verkehrszwecken, und zwar nicht nur zu Tarifermäßigungen, sondern auch zu anderen Verkehrserleichterungen aller Art, einschließlich der Förderung des Kleinbahn-, des Kraftwagenwesens usf. zu verwenden, soweit dadurch dem Verkehrswesen gedient wird.

Zu dem finanzpolitischen Teile des Gesetzentwurfs gehört endlich auch die Festsetzung, daß künftig der Geldbedarf für werbende Anlagen durch Reichseisenbahnanleihen aufzubringen ist. Diese Art der Geldbeschaffung unter Inanspruchnahme des Kredits der Reichsbahn wird sich für Reich und Reichsbahn als vorteilhaft erweisen, da nach aller Wahrscheinlichkeit die ungünstige Lage der Reichsbahnfinanzen eher behoben sein wird, als die der gesamten Reichsfinanzen. Wenn es gelingt, wie der Eisenbahnhaushalt für 1922 in Aussicht nimmt, die Rechnung der Reichsbahn schon alsbald mit einem Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben abzuschließen, würde die Kreditwürdigkeit der Reichsbahnanleihen gehoben werden, und das Reich würde in der Beschaffung des ohne Zweifel noch auf eine Reihe von Jahren sehr starken Geldbedarfs für Reichsbahnzwecke eine wesentliche Erleichterung erfahren. Erneuter Prüfung wird empfohlen, ob es zur Erreichung dieses Zweckes nötig und nützlich ist, die Reichsbahn als ein Sonderunternehmen des Reiches zu konstruieren, wie dies der Gesetzentwurf in Aussicht nimmt, oder ob es einfacher und erfolgversprechender sein würde, an dem Reichsbahngebilde, wie es Art. 92 der Verfassung geschaffen hat, nichts zu ändern, vielmehr lediglich anzuordnen, daß für die Verzinsung und Tilgung der Reichsbahnanleihen, für die das Reich als Besitzer der Reichsbahn zweifellos haftet, die Erträgnisse der Reichsbahn vorzugsweise zu verwenden sind.

II.

Wie der erste, der finanzpolitische Teil des Gesetzentwurfs sich mit Regelungen befaßt, die für den Beginn eines erfolgversprechenden Gesundungswerkes zwingend nötig sind, so hält sich auch der zweite, verwaltungspolitische Teil des Entwurfs innerhalb dieses Rahmens, was die gesetzliche Verabschiedung des Werkes nur erleichtern kann.

Der Entwurf geht in dieser Beziehung davon aus, daß die oberste Leitung der wirtschaftlich selbständigen Reichsbahn nach Möglichkeit wie die Verwaltung eines Aktienunternehmens einzurichten ist. Zur Verwaltung eines Aktienunternehmens gehören der Vorstand, der Aufsichtsrat und die Generalversammlung. Vorstand der Reichsbahn ist der Reichsverkehrsminister mit seinem Beamtenstabe. Die dem Aufsichtsrat entsprechende Körperschaft fehlt bisher. Hiergegen ist für einen Teil der Aufgaben, die bei einem Privatunternehmen dem Aufsichtsrat oder der Generalversammlung obliegen, der Reichstag zuständig. Es bedarf keines weiteren Beweises, daß der Reichstag angesichts der Massenhaftigkeit seiner Aufgaben und der großen Zahl sowie der Zusammensetzung seiner Mitglieder gerade die in den Aufgabenkreis eines Aufsichtsrats fallenden Geschäfte unmöglich mit der Sorgfalt und Sachkenntnis einer solchen Körperschaft wahrnehmen kann. Zwangsläufige Folge eines solchen Zustande-

. daß manche Aufgaben eines Aufsichtsrats überhaupt nicht hrgenommen werden, andere hingegen dem Minister allein fallen und ihm so eine schwere Verantwortung aufbürden.

iese Lücke in der obersten Verwaltung der Reichsbahn will Gesetzentwurf nach Möglichkeit dadurch ausfüllen, daß ter der Bezeichnung: „Verwaltungsrat“ eine Körperaft geschaffen wird und ihr Aufgaben übertragen und Beznisse eingeräumt werden, die im großen und ganzen den schäften entsprechen, wie sie von dem Aufsichtsrat eines vaten Großunternehmens wahrgenommen zu werden pflegen.

Grundsätzlich ist einem solchen Plane vorbehaltlos zuzummen. Er rüttelt nicht an dem inneren Aufbau des Verltungskörpers und enthält sich jedes Eingriffs in die durch n Reichsbahnstaatsvertrag entstandene Ordnung der Reichshnverwaltung. Wohl aber wird die oberste Stelle durch einen rksamen Anbau ergänzt, durch dessen Schaffung keiner gendwie gearteten weiteren Neuordnung der Reichsbahnverltung vorgegriffen wird. Ein nicht zu unterschätzender rteil des Planes.

Im einzelnen werden die Forderungen, die nach Lage der nge wegen stärkerer Berücksichtigung bei der Zusamensetzung des Verwaltungsrats von verschienen Seiten zu erwarten waren, auszugleichen sein. Vom andpunkt der Benutzer der Eisenbahn, d. h. der Allgemeinit, ist zu wünschen, daß die noch offen gehaltene Zahl von chverständigen aus der freien Wirtschaft nicht zu gering beessen wird. Es ist natürlich und nützlich, daß im Verwalngsrat gerade zwischen diesen und den Vertretern des Eisenhnpersonals im freien Spiel der Kräfte darüber Klarheit schaffen wird, was die Reichsbahn aufbringen und tragen nn. Je mehr Klarheit hierüber im Verwaltungsrat geschaffen ird, desto reibungsloser wird sich der Eisenbahndienst vollehen, desto wirksamer schweren Erschütterungen des Verhrs begegnet werden können.

Die dem Verwaltungsrat zugedachten Aufaben und Befugnisse sind weitgehend; eine durchaus billigende Absicht. Ihr gegenüber ist aber weder die Beirchtung, daß der Verwaltungsrat sich in die Ausführung örend einmischen werde, noch die Behauptung begründet, es ndle sich bei der Einsetzung dieser Körperschaft um einen oßen Fassadenbau am Verwaltungskörper. Bei den großen ktienunternehmen beansprucht der Aufsichtsrat, der Regel ch durch Vermittlung eines ständigen Ausschusses weniger itglieder, eine sehr starke Mitwirkung bei den Entschließunn, die das Rechnungsergebnis sowie überhaupt die Finanzen s Unternehmens wesentlich beeinflussen. Was bei diesen, eistens gut geleiteten, Privatunternehmen vorteilhaft ist, ann bei dem Reichsbahnunternehmen, wenn auch nicht immer gleichem Maße wirksam, so doch nicht schädlich sein. Eine ändige, tiefgreifende Mitwirkung von Männern der verschienen Wirkungskreise, unterstützt von einem tätigen Areitsausschusse, wird den Verwaltungsratsmitgliedern cht bald einen Überblick über die großen Fragen der Bewirthaftung der Reichsbahn verschaffen und es ihnen ermögchen, an der Modernisierung der Reichsbahn von einflußicher Stelle aus mit Erfolg mitzuwirken. Selbst wenn man on dem Radikalmittel der Entstaatlichung durch Veräußerung, erpachtung oder der Einführung anderer umwälzender Beiebsformen absieht, werden bei einem so gewaltigen und so ng mit dem gesamten Wirtschaftsleben verknüpften Großnternehmen zu jeder Zeit Fragen von weittragendster Bedeung zur Erörterung stehen. Man denke gegenwärtig u. a. ur an die immer wieder auftauchende Frage der Abgabe der usbesserungswerke an die Privatwirtschaft, an die Einfühng einer der kaufmännischen Buchführung und Bilanzaufellung immer stärker angepaßten Rechnungsmethode, an die orteilhafteste Art der Beschaffung des Geldbedarfs für den usbau des Bahnnetzes usw.

In diesen und zahlreichen anderen Fällen kann ein mit den irtschaftsvorgängen der Reichsbahn vertrauter Verwaltungsrat in ungleich wirksamerer Weise der Leitung mit Rat und Tat zur Seite stehen, als dies von Kommissionen und Ausschüssen zu erwarten ist, die im Einzelfalle zur Beurteilung solcher Fragen eingesetzt werden mögen. Es steht für jeden erfahrenen Eisenbahnverwaltungsmann außer Frage, daß der Verwaltungsrat sich in kurzer Zeit eine bedeutsame Stellung gerade bei der Bewirtschaftung der Reichsbahn verschaffen wird. Um seine ganze Kraft diesem wichtigen Gebiete zu erhalten und ihn nicht auf andere Gebiete abzulenken, sollte von jedem Versuche, ihm auch auf anderen Gebieten Aufgaben und Befugnisse zu übertragen, wenigstens vorerst ganz abgesehen werden.

Besonders viel ist gesprochen und geschrieben worden über die Stellungnahme des Reichstags zu seiner gänzlichen Ausschaltung von der Mitwirkung an der Bewirtschaftung der Reichsbahn. Demgegenüber ist festzustellen, daß von einer solchen Ausschaltung überhaupt nicht die Rede sein kann. Unter allen Umständen verbleibt dem Reichstag die Zustimmung zu jeder Art von Veräußerung, Verpachtung oder anderer grundsätzlicher Änderung der Betriebsform der Reichsbahn, die der Reichsverfassung nicht entsprechen würde. Auch daran, daß der Reichsverkehrsminister dem Reichstage für die ordnungsmäßige Wahrnehmung der öffentlichen Interessen verantwortlich ist, ändert sich nichts. Von Bedeutung ist allerdings die geplante Vorschrift, wonach die Feststellung des Eisenbahnhaushalts und die Rechnungsentlastung dem Verwaltungsrate zufällt. Diese Vorschrift kann so aufgefaßt werden, daß die Eingliederung des Haushalts und der Rechnung der Reichsbahn in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reiches gänzlich unterbleibt, also auch nicht das Endergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bilanz im allgemeinen Haushalt und der allgemeinen Rechnung erscheint. In diesem Falle würde die Vorschrift eine Verfassungsänderung bedeuten, da der Art. 92 der Reichsverfassung die Art der Eingliederung zwar nicht näher bestimmt, aber zweifelsohne mindestens eine allgemeine Eingliederung des Betriebsergebnisses als selbstverständlich voraussetzt.

Jede Verfassungsänderung ist an sich unerwünscht und wenn irgend möglich zu vermeiden. Im vorliegenden Falle wird man mit der Annahme kaum fehlgreifen, daß das tatsächliche Ergebnis aller Voraussicht nach in beiden Fällen ungefähr das gleiche sein würde. Wie bereits erwähnt wurde, kann der Reichstag angesichts des gewaltigen Umfanges seiner Aufgaben Haushalt und Rechnung des Eisenbahngroßbetriebes unmöglich in den Einzelheiten durchberaten und festsetzen. Er muß sich notgedrungen auf die Erörterung allgemeiner Richtlinien der Eisenbahnpolitik beschränken. Dies Maß der Mitwirkung kann der Reichstag in beiden Fällen betätigen. Er kann im Falle einer Änderung der Verfassung die allgemeine Besprechung der Bewirtschaftung der Reichsbahn an eine Erörterung der allgemeinen Verkehrspolitik anschließen, und er wird auch im Falle der Eingliederung des Gesamtwirtschaftsergebnisses der Reichsbahn in Haushalt und Rechnung des Reiches die gleiche Erörterung auf ein Maß beschränken, durch das die Wirksamkeit des Verwaltungsrats bei der Haushaltsfeststellung und Rechnungsentlastung nicht nachteilig beengt werden wird. In beiden Fällen wird der Reichstag bei der Fülle seiner Aufgaben dem Umstande Rechnung zu tragen geneigt sein, daß der sachverständige Verwaltungsrat, in dem er vertreten ist, eine denkbarst wirksame Mitbestimmung bei der Bewirtschaftung der Reichsbahn ausübt. In beiden Fällen bedeutet die Arbeit des Verwaltungsrats für den Reichstag eine Entlastung von Aufgaben, die er in dem erwünschten Maße auszuüben überhaupt nicht imstande ist. Bei solcher Sachlage wird kein triftiger Grund zu der Annahme vorliegen, daß an einer Regelung dieser Frage der Gesetzentwurf scheitern könne.

Kann demnach auf eine befriedigende Lösung dieser Frage gehofft werden, so ist zu erwarten, daß die Reichsbahn durch das ständige Zusammenwirken der obersten Leitung und des Verwaltungsrats in der Bewirtschaftung des Unternehmens

größere Handlungsfreiheit und Entschlußmöglichkeit gewinnt. Der starre Haushalt wird sich zu einem kaufmännischem Denken mehr entsprechenden, beweglicheren Wirtschaftsplan auswirken, der den häufig wechselnden Anforderungen des Verkehrs leichter angepaßt werden kann, und zwar nicht nur bei der Hauptleitung, sondern zwangsläufig auch bei den Bezirksverwaltungen und den anderen ausführenden Stellen.

III.

Der dritte Teil des Gesetzentwurfs betrifft die Wahrung des Berufsbeamtentums der Reichsbahn. Es wird festgestellt, daß die Beamten der Reichsbahn Reichsbeamte bleiben, daß mithin die geltenden beamtenrechtlichen Bestimmungen des Reichsbeamtengesetzes, des Beamtenhinterbliebenengesetzes, des Unfallfürsorgegesetzes, des Besoldungsgesetzes usw. auch bei der neuen Form der Haushalts- und Rechnungsbehandlung ihre Gültigkeit behalten. Von den allgemeinen Vorschriften abweichende Regelungen sollen nur auf dem gleichen Wege wie für die übrigen Reichsbeamten vorgenommen werden können und zwar unter Wahrung wohlerworbener Rechte. Der Grund zu diesen ausdrücklichen Feststellungen und Vorbehalten ist wohl nicht so sehr in den im Finanzgesetz geplant Neuregelungen als vielmehr darin zu suchen, daß gegenüber d vielerörterten Entstaatlichungsplänen eine Beruhigung der B amtenschaft geschaffen werden soll. Geschäftliche Erleicht rungen kann die weiter beabsichtigte Einschränkung des M wirkens anderer Zentralstellen bei der Behandlung von ein Reihe von Angelegenheiten der Reichsbahnbeamten bieten, w von der Verwaltung und der Beamtenschaft gleicherweise b grüßt werden würde.

Schlußwort.

Das Reichsbahnfinanzgesetz ist, wie im Eingang dieser B trachtung bemerkt ist, zur Ordnung und Gesundung des Reich bahnunternehmens unbeweisbar nötig. Der Entwurf des G setzes ist nach den Darlegungen der wesentlichsten Regelung noch nicht das ganze Gesundungswerk; er kann und soll nicht sein. Aber er bietet die Grundlage eines solchen Werk und er macht mit bedeutsamen Regelungen den Anfang. Rätli sind noch einige Ergänzungen und bestimmtere Festsetzunge die keine unüberwindliche Schwierigkeit bieten können. Mö dieser wichtige Schritt der Reichsbahnverwaltung eine Zeit spießlicher Neuordnungen einleiten!

Die Grundsätze für die Frachtberechnung nach dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif vom 1. Februar 1922.

(Von Eisenbahn-Oberinspektor **Geisler**, Eisenbahndirektion Berlin.)

Der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Dezember 1920, bestimmte über die Frachtberechnung für Wagenladungen, daß den Frachtsätzen der Hauptklassen, von einigen Ausnahmen abgesehen, ein Gewicht von mindestens 15 000 kg für jeden verwendeten Wagen oder, falls von der Eisenbahn Wagen mit einem geringeren Ladegewicht gestellt wurden, dieses letztere zugrunde zu legen war. Die Ausnahmen erstreckten sich auf gewisse Güter, die in der Liste A des Teils I B genannt waren oder zu mindestens 80 % des Gesamtgewichts aus Gütern dieser Liste bestanden, sowie auf alle Güter im Verkehr mit oder über Eisenbahnstrecken, auf denen die Ausnutzung eines Ladegewichts von mehr als 10 000 kg für den Wagen wegen des Raddrucks unzulässig war. In den Ausnahmefällen betrug das für die Frachtberechnung in Betracht kommende Mindestgewicht nur 10 000 kg. Weiter war bestimmt, daß alle Wagenladungsgüter, die nicht im Verzeichnis II des Teils I B aufgeführt waren, bei Beförderung in bedeckten Wagen einem 10-prozentigen Gewichtszuschlage unterworfen waren.

Zahlreiche Beschwerden aus Interessentenkreisen wegen Nichteinreihung von Gütern in die Liste A und in das Verzeichnis II haben zu einer Nachprüfung dieser Bestimmungen geführt. Auf Grund des Ergebnisses dieser Prüfung werden nach einem Beschluß der ständigen Tarifkommission in ihrer am 7. und 8. Dezember 1921 abgehaltenen außerordentlichen Sitzung 125 a die Liste A und das Verzeichnis II aufgehoben. Dieser Beschluß sowie die aus den folgenden Ausführungen ersichtlichen, von der ständigen Tarifkommission beschlossenen Ersatzvorschriften sind in dem am 1. Februar 1922 neu ausgegebenen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, durchgeführt worden. Die dadurch in den Frachtberechnungsvorschriften eintretenden Änderungen sind so erheblich, daß eine kurze zusammenfassende Darstellung der von diesem Tage ab gültigen allgemeinen Grundsätze angezeigt erscheint.

I. Eilstückgut.

Für Eilstückgut gibt es nach wie vor zwei Tarifklassen: die Allgemeine Eilgutklasse (I e) und die Ermäßigte Eilgutklasse (II e). Ebenso ist das Verzeichnis der sperrigen Stückgüter, die wie bisher einem Gewichtszuschlage von 50 % unterworfen sind, grundsätzlich bestehen geblieben; das neue Verzeichnis weicht aber infolge Streichung einiger Güter und Aufnahme neuer Güter ziemlich erheblich von dem bisherigen Sperrigkeitsverzeichnis ab. Bei einer als Eilstückgut aufgelieferten Sendung muß daher zunächst geprüft werden, ob das Gut der Ermäßigten oder der Allgemeinen Eilgutklasse angehört, ferner ob es im Verzeichnis der sperrigen Stückgüter aufgeführt ist, und endlich, ob dafür nicht tarifarische Sonderbestimmungen im Teil I B oder in den Tarifteilen II vorgesehen sind. Nach dieser Feststellung muß — abgesehen von sperrigem Eilstückgut, von dem weiter unten die Rede ist — das tatsächliche Gewicht der Sendung auf volle 10 kg nach oben, mindestens aber auf 20 kg für jede Frachtbriefsendung, abgerundet, alsdann die Entfernu zwischen Versand- und Bestimmungsstation aus dem E fernungszeiger ermittelt und schließlich die Fracht durch V vielfältigung des Gewichts mit dem aus dem Frachtsatzzeig entnommenen Frachtsatz berechnet werden. Für Gut der All meinen Eilgutklasse ist im Frachtsatzzeiger eine besond Spalte vorgesehen; für die Güter der Ermäßigten Eilgutklas kommen die in der Spalte „Allgemeine Stückgutklasse" an gebenen Frachtsätze zur Anwendung. Dem Frachtsatz m ausgenommen bei den durch das Fehlen direkter Tarife erford lichen Umbehandlungen, eine Mindestentfernung von 10 km grunde gelegt werden, und außerdem sind bei der Ermittelu der Fracht die Bestimmungen über die Mindestfrachten (Güter der Allgemeinen Eilgutklasse 12 *M* und für Güter Ermäßigten Eilgutklasse 8 *M*) sowie über die Aufrundung Fracht (Bruchpfennige auf volle 0,10 *M* nach oben) zu berü sichtigen.

Bei sperrigem Eilstückgut ist das wirkliche Gewicht 50 % zu erhöhen, das erhöhte Gewicht auf volle 10 kg nach ob mindestens auf 30 kg für die Frachtbriefsendung, abzurund und die Fracht für das auf die Weise ermittelte Gewicht je na der Art des Gutes nach den Sätzen der Allgemeinen Eilgutkla oder der Ermäßigten Eilgutklasse (Allgemeinen Stückgutklas zu berechnen.

Für beschleunigtes Eilgut erfolgt die Frachtbere nung für alle — also auch für die in der Ermäßigten Eilg klasse aufgeführten — Güter für das doppelte wirkliche und volle 10 kg nach oben abgerundete Gewicht, mindestens für 40 für jede Frachtbriefsendung, nach den Sätzen der Allgemein Eilgutklasse mit einer Mindestfracht von 16 *M*. Wird sperri Gut als beschleunigtes Eilgut aufgeliefert, so wird das tatsä liche Gewicht der Sendung verdreifacht, auf volle 10 kg, min stens aber auf 60 kg für jede Frachtbriefsendung, nach oben gerundet; die Fracht wird nach der Allgemeinen Eilgutkla berechnet.

II. Frachtstückgut.

Auch für Frachtstückgut sind zwei Klassen vorgesehen: Allgemeine Stückgutklasse (I) und die ermäßigte Stückg klasse (II). Die der Ermäßigten Stückgutklasse angehörend Güter sind aus der Gütereinteilung, Abschnitt „Ermäßi Stückgutklasse", ersichtlich. Ebenso wie beim Eilstückgut unt liegen die im Verzeichnis I zum Teil I B aufgeführten Güter Anrechnung des 50-prozentigen Gewichtszuschlags und Frachtberechnung für dieses erhöhte Gewicht, und zwar je na der Art des Gutes entweder nach der Klasse I oder nach Klasse II. Im übrigen gelten hinsichtlich der Abrundung Gewichts, des Mindestgewichts, der Mindestentfernung und Aufrundung der Fracht die gleichen Grundsätze wie für E stückgut. Die Mindestfracht beträgt aber für die Allgemei und die Ermäßigte Stückgutklasse nur 8 *M*. Die Frachtsä

nd im Frachtsatzzeiger unter den Spalten „Allgemeine Stück-
tklasse“ und „Ermäßigte Stückgutklasse“ enthalten.

III. Wagenladungen.

Die als Frachtgut aufgelieferten Wagenladungsgüter werden
ırch die Deutsche Gütereinteilung in 5 Hauptklassen zerlegt:

Güter der Klasse A mit den Nebenklassen	An 5 und	An 10
„ „ „ B „ „ „	Bn 5 „	Bn 10
„ „ „ C „ „ „	Cn 5 „	Cn 10
„ „ „ D } „ „ „	Dn 5 „	Dn 10
„ „ „ E }		

ie in die Klassen B bis E eingereihten Güter sind in der Güter-
nteilung einzeln aufgeführt; nicht aufgeführte Güter fallen
nter die Klasse A. Das Gewicht wird auf volle 100 kg nach
ben abgerundet. Der Frachtberechnung nach den Sätzen der
ebenklassen für 5 t (An 5, Bn 5, Cn 5 und Dn 5) ist ein Mindest-
ewicht von 5000 kg, der Frachtberechnung nach den Neben-
assen für 10 t (An 10, Bn 10, Cn 10 und Dn 10) ein solches von
000 kg und der Frachtberechnung nach den Sätzen der Haupt-
assen (A bis E) ein solches von 15 000 kg zugrunde zu legen.
ur bei einzelnen Gütern, die gegenüber dem bisherigen Tarif
cht mehr in der Liste B, sondern in § 9 (2) der Allgemeinen
arifvorschriften aufgeführt sind, ist bei Verwendung von
agen mit höherem Ladegewicht als 15 t zur Anrechnung der
itze der Hauptklassen Frachtberechnung mindestens für das
adegewicht des verwendeten Wagens erforderlich. Die Fracht-
itze der Haupt- und Nebenklassen sind für die benötigten kilo-
etrischen Entfernungen aus dem Frachtsatzzeiger zu ent-
ehmen. Die Ermittelung der Fracht für Wagenladungen erfolgt
ı der für Eilstückgut geschilderten Weise, wobei auch die Be-
immungen über die Erhebung der Fracht für eine Mindestent-
rnung von 10 km und die Aufrundung des Frachtbetrages auf
olle 0,10 *M* zu beachten sind. Für Gewichte von mehr als
$\frac{000 \text{ kg}}{000 \text{ kg}}$ und weniger als $\frac{10\,000 \text{ kg}}{15\,000 \text{ kg}}$ wird die Fracht für das
irkliche Gewicht nach den Nebenklassen für $\frac{5 \text{ t}}{10 \text{ t}}$ oder für
$\frac{000 \text{ kg}}{000 \text{ kg}}$ nach den $\frac{\text{Nebenklassen für 10 t}}{\text{Hauptklassen}}$ berechnet, je nachdem
ie eine oder andere Frachtberechnung billiger ist. Abweichend
iervon ist für die nach § 9 (2) der Allgemeinen Tarifvorschrif-
n an das Ladegewicht des verwendeten Wagens gebundenen
üter bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von
ehr als 15 t die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens
ir 5000 kg nach den Sätzen der Nebenklassen für 5 t oder für
0 000 kg nach den Sätzen der Nebenklassen für 10 t, so lange zu
erechnen, bis die Frachtberechnung nach den Sätzen der Haupt-
lassen für das Ladegewicht des verwendeten Wagens billiger ist.

Bei Beförderung von Wagenladungsgütern in bedeckten Wagen
ird das der Frachtberechnung zugrunde zu legende, aber noch
icht auf volle 100 kg nach oben abgerundete Gewicht um 10 %
rhöht und bei Beförderung in offenen Wagen mit Decke die im
ebengebührentarif festgesetzte Deckenmiete erhoben. Ausge-
ommen hiervon sind die im Verzeichnis VI zum Teil I B (Ver-
eichnis der zur Beförderung in Privatgüterwagen [ausge-
ommen Kessel- und andere Gefäßwagen] zugelassenen Güter)
ufgeführten Güter bei Beförderung in Privatgüterwagen.

Bei den als Eilgut aufgegebenen Wagenladungen werden
wei Gruppen unterschieden. Zur ersten Gruppe gehören die
ı der Ermäßigten Eilgutklasse genannten Güter. Für sie ist
ie Fracht wie für Frachtgut in Wagenladungen zu berechnen.
Die zweite Gruppe umfaßt alle nicht der Ermäßigten Eilgut-
klasse zugewiesenen Güter; deren Frachtberechnung erfolgt zu
den Sätzen der Klassen A, An 10 oder An 5 für das Doppelte des
für die Frachtberechnung nach den Vorschriften für diese
Klassen maßgebenden Gewichts.

Für beschleunigtes Eilgut in Wagenladungen sind ohne
Rücksicht auf die Art des Gutes die Sätze der Klassen A, An 10
oder An 5 für das Vierfache des der Frachtberechnung nach den
Vorschriften für diese Klassen zugrunde zu legenden Gewichts
zu berechnen.

Ungleich tarifierte Wagenladungsgüter.

Auch hinsichtlich der Frachtberechnung für ungleich tarifierte
Güter treten mit Wirkung vom 1. Februar 1922 wesentliche
Änderungen ein. Für diese Güter ist die Fracht entweder für
das Gesamtgewicht der Sendung auf Grund des höchsten, für
einen Teil der Sendung geltenden Frachtsatzes zu berechnen,
oder es hat, falls diese vorteilhafter ist, getrennte Berechnung
einzutreten. Bei der getrennten Berechnung, die stets eine ge-
trennte Gewichtsangabe für die verschieden tarifierten Güter
voraussetzt, sind zunächst die Einzelgewichte jeder Klasse auf
100 kg aufzurunden. Die Frachtberechnung erfolgt dann in der
Weise, daß bei einem wirklichen Gesamtgewicht der
Ladung

a) bis 5000 kg die Sätze der Nebenklassen für 5 t,
b) von mehr als 5000 kg bis 10 000 kg die Sätze der Neben-
klassen für 10 t,
c) von mehr als 10 000 kg die Sätze der Hauptklassen

für die Einzelgewichte berechnet werden. Falls hierbei die
Summe der auf 100 kg aufgerundeten Einzelgewichte

bei a) 5 000 kg,
„ b) 10 000 „,
„ c) 15 000 „, beim Vorhandensein von Gütern, von denen
Ladegewichtsausnutzung verlangt wird, aber das Lade-
gewicht des Wagens

nicht erreicht, so wird das fehlende Gewicht dem aufge-
rundeten Gewicht des höchsttarifierten Gutes zugeschlagen.
Beispiel: Besteht eine Sendung aus

35 kg Gut der Klasse D
+ 1810 „ „ „ „ C
+ 2130 „ „ „ „ B
3975 kg,

so ist die Fracht zu berechnen für

100 kg (35 kg aufgerundet auf 100 kg) nach Dn 5
+ 1900 „ (1810 „ „ „ 100 „) „ Cn 5
+ 2200 „ (2130 „ „ „ 100 „) } nach Bn 5,
+ 800 „ (Fehlgewicht der Summe der aufge-
rundeten Einzelgewichte an 5000 kg) }

sofern nicht die Fracht für 5000 kg nach Klasse Bn 5 billiger ist.

Neu gegenüber den bisherigen Vorschriften ist bei der ge-
trennten Berechnung, daß die Stückgutsätze selbst für die klein-
sten Teilgewichte nicht mehr angewendet werden dürfen. Es
müssen vielmehr stets die Ladungsfrachtsätze, mindestens für
100 kg, angerechnet werden. Auch eine Zusammenfassung ein-
zelner verschieden tarifierter Gewichtsteile und deren Be-
rechnung nach der in Frage kommenden höchsten Tarifklasse ist
nicht mehr zulässig.

Werden ungleich tarifierte Güter in bedeckten Wagen be-
fördert, so sind die auf volle 100 kg aufgerundeten Einzel-
gewichte um 10 % zu erhöhen und der Frachtberechnung zu-
grunde zu legen. Eine weitere Aufrundung des sich hiernach er-
gebenden Gewichts auf 100 kg findet dabei nicht statt.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der am 7. und 8. Dezember 1921 in Gemeinschaft mit dem
hr beigeordneten Ausschuß der Verkehrsinteressenten abge-
altenen außerordentlichen Sitzung 125 a) der ständigen Tarif-
ommission der deutschen Eisenbahnen sind folgende Beschlüsse
efaßt worden:

1. Die Aufhebung der Liste A und des Verzeichnisses II im
Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B braucht hier nicht
ochmals erörtert zu werden. Die in dieser Hinsicht beschlosse-
en Tarifänderungen ergeben sich aus vorstehendem Aufsatz
„Die Grundsätze für die Frachtberechnung nach dem Deutschen
Eisenbahn-Gütertarif vom 1. Februar 1922“.

2. Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten hatte beantragt,
ie Einführung einer Ausführungsbestimmung zu § 74 der Eisen-
ahn-Verkehrsordnung zu erörtern, in der die Eisenbahn zu ver-
flichten wäre, durch Vermittlung der Versandstation den Ab-
ender zu benachrichtigen, wenn ein Beförderungshindernis nicht
nnerhalb 48 Stunden beseitigt werden kann. Das Tarifamt
München kam aber bei der Berichterstattung zur Ablehnung des
Antrags. Der daraufhin vom Ausschuß der Verkehrsinter-
essenten dahin abgeänderte Antrag, daß der Absender bei See-
ausfuhr- und Binnenumschlagsgütern, die gegen Lieferfristüber-
schreitung versichert sind, bei Beförderungshindernissen von
längerer Dauer als 48 Stunden zu benachrichtigen sei, soll vom
Tarifamt München und der Direktion der Lübeck-Büchener
Eisenbahn-Gesellschaft weiter geprüft werden.

3. Die Anweisungen des Absenders bei Ablieferungshinder-
nissen sind künftighin gebührenpflichtig. Zu dem Zweck sollen
§ 81 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie die Ausführungs-
bestimmung II (2) zu § 81 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ent-
sprechend geändert werden. Außerdem soll dem Abschnitt XII
des Nebengebührentarifs folgender Absatz C angefügt werden:

„C. für die Ausführung von Anweisungen des Absenders bei
Ablieferungshindernissen werden für jede Frachtbrief-
sendung folgende Gebühren erhoben:

1. Wenn der Absender verfügt, daß das Gut dem Empfänger angeboten werden soll . . . . 4,50 ℳ
2. In den unter A Ziffer 3 aufgeführten Fällen 7,50 ℳ
3. In allen anderen Fällen
   a) für Stückgut . . . . 7.50 ℳ
   b) für Wagenladungen . . . . 37,50 ℳ“

4. Zur Beseitigung von Zweifeln in der Tarifierung dekapierter Eisenbleche wird

a) die Ziffer 3 der Klasse C der Tarifstelle „Eisen und Stahl“ wie folgt gefaßt:
„3. Bleche und Platten, warm gewalzt,
   a) unbearbeitet;
   b) mit Nietlöchern versehen; gebogen;
sämtlich unverpackt; im Falle der Ausfuhr über See auch verpackt.“

b) die Ziffer 4 b) der Klasse B derselben Tarifstelle ersetzt durch:
„b) verpackt, ausgenommen Hochglanzbleche. Hochglanzbleche = Klasse A.“

5. Die Eisenbahndirektion Berlin hatte beantragt, die Frachtbeträge und Nebengebühren mit Ausnahme der Preise für Vordrucke bis zur Höhe von 10 ℳ auf den nächstfolgenden, durch 50 Pfennig teilbaren Betrag, bei Beträgen über 10 ℳ auf ganze Mark aufzurunden. Da sich die Versammlung aber in überwiegender Mehrheit gegen eine derartige Maßnahme aussprach, wurde der Antrag zurückgezogen.

6. Es wurden folgende Änderungen des Sperrigkeitsverzeichnisses beschlossen:

a) Neu aufgenommen werden: „Fahrradfelgen“, „Fahrradrahmen“, „Gießkannen“ — in Ziffer 12 —, „Nährstoffe“, d. s. Arbeitsgeräte für Sattler — in Ziffer 30 —, „Torfkrauten“, d. s. Gestelle zum Fortschaffen des Torfes — in Ziffer 30 — und „Spreu (Kaff)“ unter besonderer Ziffer;
b) Gestrichen werden: „Beilpicken“ — in Ziffer 12—, „Backschieber“ — in Ziffer 30 —. „Schar- und Schweifmaschinen für Handbetrieb“ — in Ziffer 41 b) —, „Matratzen“ — Ziffer 42 — und „Tierhaare, ungepreßt“ — Ziffer 66;
c) die Stelle „Badewannen, nicht ineinandergesetzt“ — wird geändert in: „Badewannen aus Zink oder verzinktem Eisenblech, ausgenommen ineinandergesetzt“;
d) den Stellen „Bast“ — Ziffer 5 —, „Flachswerg (Flachsabwerg, Flachshede)“ — Ziffer 19 —, „Hanfwerg (Hanfabwerg, Hanfhede)“ — Ziffer 27 —, „Raffia“ Ziffer 52 — wird angefügt: „ausgenommen in gepreßten Ballen“;
e) die Stelle „Bettstellen und Bettstellenteile“ — in Ziffer 12 wird ersetzt durch: „Bettstellen, ausgenommen zerlegte oder zusammengelegte“;
f) das Wort „Einkochgeräte“ — in Ziffer 12 — wird ersetzt durch: „Einkochapparate“;
g) bei den Stellen „Tische“, „Waschständer“ und „Waschtische“ — in Ziffer 12 — wird zugefügt: „ausgenommen zusammengelegte oder zerlegte“;
h) die Stelle „Haus- und Küchengeräte aus Aluminium“ — Ziffer 28 — wird geändert in: „Haus- und Küchengeräte aus Aluminium, ausgenommen ineinandergesetzte. Nicht sperrig sind Löffel, Gabeln, Messer (Bestecke)“;
i) die Stelle „Möbel“ — in Ziffer 30 — wird ersetzt durch: „Möbel, ausgenommen zerlegte oder zusammengelegte. Als Zerlegen gilt nicht das Abnehmen einzelner hervorragender Teile, sondern ein völliges Auseinandernehmen, wie z. B. Trennung der Kopf- und Seitenteile bei Bettstellen, der Schrankwände bei Schränken, der Platte und Füße bei Tischen usw.“;
k) die Stelle „Mulden“ — in Ziffer 30 — erfährt durch den Zusatz: „ausgenommen ineinandergesetzte“ eine Einschränkung;
l) die Stelle „Packmittel“ — in Ziffer 30 — wird abgeändert in: „Packmittel, neue, folgende: Kisten, Harasse, Lattenkisten, Käfige, Steigen, Verschläge, Zigarrenkistchen und Schachteln, auch mit unbedrucktem oder bedrucktem Papier beklebt, Zündholzschachteln auch mit Reibflächen, ausgenommen ineinandergesetzte und zerlegte. Nicht sperrig sind Bierkisten mit Fächereinsatz sowie Kistchen und Schachteln, die in verschlossenen Kisten verpackt sind“;
m) die Stelle „Stühle usw.“ — in Ziffer 30 — wird ersetzt durch: „Stühle und Stuhlgestelle, ausgenommen zerlegte oder zusammengelegte vgl. § 27“;
n) die Überschrift der Ziffer 41 a „Maschinen, Apparate und Geräte“ wird durch den Zusatz: „ausgenommen zerlegte, folgende:“ eingeschränkt;
o) durch eine Anmerkung zu Ziffer 41 wird ausgedrückt, daß Zentrifugen (Milchseparatoren) nicht zu den Buttermaschinen zählen;
p) die Stelle „Eggen“ in Ziffer 41 a wird ergänzt durch d Zusatz: „ausgenommen zusammengerollte oder felderwei zusammengelegte“;
q) die Bezeichnungen „Heurechen, auch fahrbare“ u „Rechen, auch fahrbare“ in Ziffer 41 a werden geändert i „Heurechen, fahrbare“ und „Rechen, fahrbare“;
r) die Ziffer 45 „Packmittel aus Aluminium usw.“ erh folgende Fassung: „Packmittel, neue:
   a) aus Eisenblech, auch mit anderen Stoffen überzog ausgenommen ineinandergesetzte,
   b) aus Aluminium. Nicht sperrig sind Milchkannen u Eisenfässer mit Laufringen. Siehe auch Packmit unter „Holzwaren“;
s) die Ziffer 55 „Rohtabak, ausgenommen in gepreßt Ballen“ erhält die Fassung: „Rohtabak, ungepreßt“;
t) die Stelle „Siebwaren“ — Ziffer 61 — erfährt eine Ei schränkung durch folgende neue Fassung: „Siebwaren, a genommen kleine Siebe aus Eisenblech oder Aluminiu auch mit anderen Stoffen überzogen für den Kücheng brauch, z. B. Tee-, Milch- und Kaffeesiebe“.

Für die Aufnahme eines Gutes in das Sperrigkeitsverzeichn war bisher der Grundsatz maßgebend, daß alle Güter, die a einen Kubikmeter weniger als 150 kg wiegen, sperrig berechn werden sollen. Da gerade diese hohe Grenze zu vielen B schwerden geführt hat, soll die Herabsetzung der Grenze a 100, 75 oder gar 50 kg besonders erwogen werden.

7. „Steine (Blöcke), roh oder roh behauen im Einzelgewic von mindestens 1000 kg“, werden durch entsprechende Fassu des § 9 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften von den Güte ausgenommen, die bei Anrechnung der Frachtsätze der Hau klassen das Ladegewicht ausnutzen müssen.

8. In Ziffer 4 der Stelle „Pappe“ der Klasse B wird hint „Wellpappe“ eingeschaltet: „(Wellpapier)“, weil die Bezei nungen Wellpapier und Wellpappe im Handel für das gleic Erzeugnis angewandt werden. Außerdem wird „Wellpap (Wellpapier)“, das aus technischen Gründen bedeckt beförde werden muß, durch die Aufnahme in das Verzeichnis III z Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassen u im Verzeichnis IV (der zur Beförderung in großräumigen off nen Wagen zugelassenen Güter), wo es bisher genannt wa als entbehrlich gestrichen.

9. „Blumen und Blumenbestandteile sowie Früchte, kün liche, im Falle der Ausfuhr“, werden in das Verzeichnis I aufgenommen und dürfen damit in großräumigen offenen Wag befördert werden.

10. Zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefäßwag werden durch die Aufnahme in das Verzeichnis V zugelasse „Holzessigsaures Eisen in Lösung“ und „Petroleumpech, flüs ges Erdölpech, Weichasphalt“.

11. Ein Antrag, Kakaobutter, Schokolade und Schokolad waren durch die Aufnahme in das Verzeichnis VI zur Befö derung in Privatwagen zuzulassen, wird abgelehnt.

12. „Bienen“ werden zur Hebung der deutschen Bienenzuc in die Ermäßigte Eilgutklasse aufgenommen.

13. „Butter und Margarine bei Aufgabe als Stückgut in d Zeit vom 1. April bis 30. September in Frachtstücken v höchstens 200 kg Einzelgewicht“ gehörten bisher der Ermäßi ten Eilgutklasse an. Ein Antrag auf Streichung aus dies Klasse wurde von der Tarifkommission angenommen, vom Au schuß der Verkehrsinteressenten aber abgelehnt. Ein weit gestellter Antrag, Kunstspeisefette und Talg durch die Ei beziehung in die Ermäßigte Eilgutklasse zu begünstigen, wur einstimmig abgelehnt.

14. Durch die Gewährung der Ermäßigten Eilgutklasse war bisher die folgenden Feld- und Gartenfrüchte begünstig „Grüne Bohnen, grüne Erbsen (Schoten), Spinat, Gurken u Salat.“ Diese Stelle soll durch folgende erweiterte Fassung e setzt werden: „Feld- und Gartenfrüchte, folgende: Grüne Bo nen, grüne Erbsen (Schoten), Frühkarotten, Gurken, Blumen Rosen- und Wirsingkohl, Kohlrabi (Oberrüben), Radiesche Rettiche, Rhabarber, Salat, wie in der Klasse C genannt, Spa gel, Spinat, Suppen- und Gewürzkräuter, Tomaten, fern Speisepilze, sämtlich frisch und in der Zeit vom 1. April b 30. September.“

15. Die Einführung einer Frachtermäßigung für Gärungsessi wird abgelehnt.

16. Ebenfalls abgelehnt wird die Aufnahme von „Leimstrec pulver (Mischung aus zerkleinertem rohen Gips und Erdfarbe) in die Klasse D.

17. Auch ein Antrag, als neue Tarifstelle unter Klasse aufzunehmen: „Rückstände, stickstoffhaltige, der Anilinfabr kation“ wird abgelehnt.

18. Tetralin, das von den Tetralin-Werken in Rodleben b Roßlau (Anhalt) nach einem patentierten Verfahren durch Ve

…ssigung von Naphthalin hergestellt wird, wurde während des Krieges als Brennstoff für Marinefahrzeuge sowie im Malergewerbe als Lösungsmittel in gleicher Weise wie Lösungsbenzol oder Benzin verwendet. Neuerdings soll es fast ausschließlich als Betriebsstoff für Explosionsmotoren Verwendung finden. Da es sich hierzu wegen seines hohen Flammpunktes (79—80°) in unvermischtem Zustande nicht eignet, wird es durch Vermengung mit einem leichtentzündlichen Stoffe (Benzol oder Spiritus oder beides) geeignet gemacht. Diese Mischung ist der vor kurzem vom Reichswirtschaftsministerium in Verkehr gebrachte „Reichskraftstoff". Da hiernach Tetralin sowie Reichskraftstoff Wettbewerbsstoffe für Benzol sind, soll ihnen die gleiche Tarifierung wie diesem zugestanden werden. In die Klasse B und das Verzeichnis V wird deshalb als neue Stelle aufgenommen: „Naphthalin, hydriertes, auch mit Benzol oder Benzol und Spiritus vermischt." Die dafür im Verzeichnis V entbehrlich werdende Stelle „Tetralin" wird gestrichen.

19. „Unbrauchbare gebrauchte Trockenelemente" werden durch die Aufnahme in die Klasse B mit unbrauchbaren gebrauchten Akkumulatoren gleichgestellt.

20. Aus der Tarifstelle „Metallhaltige oder chemische Metallverbindungen enthaltende Abfälle und Zwischenerzeugnisse" der Klasse D wird die Ziffer 3: „Chromoxydhydrat aus der Oxydation organischer Stoffe mittels chromsaurer Salze" gestrichen und dafür in Klasse B folgende neue Stelle gebildet: „Chromoxydhaltige Zwischenerzeugnisse aus der Oxydation organischer Stoffe mittels chromsaurer Salze (Chromlaugen, Chromoxydhydrat)."

21. „Abfallnatronlauge, gelb (auch braun), mit einem Ätznatrongehalt von höchstens 18%" wird aus Klasse B in Klasse D versetzt. Dagegen bleibt „Natronlauge sowie helle, nicht gefärbte Abfallnatronlauge und Abfallnatronlauge von mehr als 18% Ätznatrongehalt" in der Klasse B (Stelle „Sodalauge"). Außerdem wird Abfallnatronlauge durch Aufnahme in das Verzeichnis V zur Beförderung in Kessel- und anderen Gefäßwagen zugelassen.

22. In Klasse C wird folgende neue Stelle gebildet: „Käfige und Boxen für Kleintiere, gebrauchte, auch zerlegt."

23. Durch Änderung der Anmerkung zur Ziffer 2 der Klasse D der Tarifstelle „Eisen und Stahl" wird „Kupferhüttenschrott" mit verzinktem und verzinntem Schrott in der Tarifierung nach Klasse D gleichgestellt.

24. Durch Ergänzung der Stelle „Kupfervitriol" in Klasse C durch den Zusatz: „auch mit Zusatz von Harzsalzen" wird ein unter dem Namen „Nosperal" in den Handel kommendes, namentlich im Weinbau verwendetes Schädlingsmittel mit Kupfervitriol gleich tarifiert.

25. Die unter dem Namen „Mischbriketts" gehandelten, aus einer Mischung von Kohle, Kohlenabfällen u. dgl. mit Pech oder einem sonstigen Bindemittel bestehenden Ersatzbrennstoffe werden durch die Gewährung der Klasse D begünstigt. Ebenso wie bei Braunkohlen- und Steinkohlenbriketts wird aber auch von ihnen bei Anrechnung der Sätze der Hauptklassen Ladegewichtsausnutzung verlangt.

26. In der Stelle „Salze" der Klasse D ist unter „Chlornatrium" u. a. „Gewerbesalz" aufgeführt. Dies hat dazu geführt, daß verschiedentlich die Auffassung vertreten wurde, bei der Inhaltsangabe „Gewerbesalz" könne die Klasse D beansprucht werden, obgleich die Stelle nur „Chlornatrium" umfaßt, mithin auch nur als Gewerbesalz zur Verwendung kommendes Chlornatrium gemeint sein kann. Zur Behebung dieses Zweifels soll in der genannten Tarifstelle „Gewerbesalz" gestrichen werden.

27. Die Tarifstelle „Trester" der Klasse D wird durch folgende ersetzt: „Trester, frische, auch mit chemischen Stoffen haltbar gemachte und ausgebrauchte." Außerdem wird in Klasse C als neue Stelle aufgenommen: „Trester, getrocknet, auch zerkleinert".

28. Im Interesse der deutschen Glas- und keramischen Industrie wird der gewaschene Glassand mit dem nicht gewaschenen tarifarisch gleichgestellt. Zu dem Zwecke wird die Stelle „Erde" wie folgt gefaßt:

a) in Klasse D:
„Erde, folgende:
a) wie in Klasse E unter a) genannt, getrocknet, gebrannt, auch gemahlen;
b) wie in Klasse E unter b) genannt, sämtlich roh und verpackt oder gesiebt, geschlämmt, getrocknet, gebrannt, auch gemahlen;
c) Badeschlamm (Fango)."

b) in Klasse E:
„Erde:
a) gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Schlick, sämtlich roh, auch gesiebt, gewaschen (geschlämmt);
b) wie bisher."

Ein gleichzeitig gestellter Antrag auf Versetzung von gemahlenem Quarzsand von Klasse D nach E wird abgelehnt.

29. Nach Abschnitt XIV des Nebengebührentarifs war bisher für Benachrichtigungen durch Fernsprecher die etwa erwachsende besondere Gesprächsgebühr, mindestens aber 50 ₰ für jedes Gespräch zu erheben. Diese Bestimmung wird derart geändert, daß bei Benachrichtigung durch Fernsprecher die Orts- oder Ferngesprächsgebühren, zuzüglich eines Betrages von 25 ₰ erhoben werden.

30. Die Gewährung frachtfreier Rückbeförderung von unverkauften Tieren und Gegenständen von Kaninchenausstellungen wird abgelehnt.

31. Der Abschnitt I des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, wird, wie folgt, gefaßt:

„I. Gebühr für die Gestellung von Tierbegleitern durch die Eisenbahn.
a) Als Vergütung für jedes Tarifkilometer der Hinreise 2 ℳ;
b) als Fahrgeld für die Hinreise 30 ₰, für die Rückreise 44,5 ₰ für das Tarifkilometer."

32. Ein Antrag der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe auf Einführung einheitlicher Bestimmungen für die regelmäßige Beförderung von Zeitungspaketen wird abgelehnt.

33. Die seit 1. März 1921 aufgehobene Fahrpreisermäßigung für Unterstützte des Deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik in München, wird unter gleichzeitiger Ausdehnung auf die 4. Wagenklasse wieder eingeführt.

34. Die Frage der Festsetzung eines Höchstgewichts für Handgepäck wird zurückgestellt.

35. Hunde von jeder Größe und sonstige kleine Tiere in Käfigen, Kisten, Körben, Säcken und dergl. werden, sofern sie Gewicht und Größe einer Traglast nicht überschreiten, zur Aufgabe als Reisegepäck zugelassen.

36. Auch Fahrräder mit Hilfsmotoren, deren Brennstoffbehälter mit Ablaßhähnen versehen und entleert sind, ferner Turn- und Sportgeräte, sofern diese Gegenstände unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Aufgebers dienen, und Fahrzeuge, die im Packwagen untergebracht werden können, werden zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen.

37. Endlich ist noch die Frage der Übernahme einiger Bestimmungen aus den Personentarifteilen II in den Personen- und Gepäcktarif, Teil 1, erörtert worden. Die in dieser Hinsicht gefaßten Beschlüsse entbehren aber größerer Bedeutung. Von ihrer Wiedergabe wird deshalb abgesehen.

Der Beschluß zu lfd. Nr. 3 soll erst nach Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft treten, während bei dem Beschluß zu lfd. Nr. 13 der Zeitpunkt der Durchführung noch nicht feststeht. Die übrigen Beschlüsse werden nach schriftlicher Abstimmung unter den Generalkonferenzverwaltungen am 1. Februar 1922 durchgeführt. Geisler.

Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherr von Forster †.

Am 15. Januar 1922 ist in Wien der frühere österreichische Eisenbahnminister Freiherr von Forster nach kurzer Krankheit gestorben. Mit ihm schied ein Mann aus dem Leben, dem bei Führung des Eisenbahnressorts im alten Österreich zielbewußter Wille und unbeugsamer sachlicher Sinn zu eigen war. Bereits in jungen Jahren als Präsidialvorstand und vom Jahre 1905 ab als Sektionschef im österreichischen Eisenbahnministerium wirkend, gehörte Forster vom Jahre 1911 bis 1916 dem Kabinette Stürgkh und bis Juni 1917 der Regierung Clam-Martinic an. Der größere Teil seiner Wirksamkeit fällt sohin in die Kriegszeit, wobei jedoch die Leistungen der österreichischen Staatsbahnen unter Forster nicht nur vom Gesichtspunkte der militärischen Notwendigkeiten, sondern auch in der Erwägung Anerkennung finden, daß der Erfolg ihrer militärischen Tauglichkeit durch Forsters zielbewußtes Wirken noch in den Friedensjahren vorbereitet war. Wer das Unterbleiben großer organisatorischer Umwälzungen unter Forster für einen Einwand gegen seine Amtsführung halten wollte, würde die Fülle der in den letzten Friedensjahren besonders angehäuften politischen und nationalen Gegensätze unterschätzen und die Nützlichkeit eines in eingelebten Formen immerhin gut arbeitenden Verwaltungsapparates verkennen, der nicht auf die Gefahr unvorhergesehener Zwischenfälle hin Experimenten ausgesetzt werden durfte. Solche hätten zweifellos

den Leistungserfolg der Eisenbahn im Kriege beeinträchtigen müssen, während es doch allenthalben bekannt ist, daß die österreichischen Staatsbahnen sich als Hilfswerkzeug der Kriegsführung auf der Höhe ihrer Aufgaben befanden. So sehr nun der Krieg die seinen Zwecken fern abliegenden Interessen des staatlichen Eisenbahnwesens verdrängte, hat Forster doch unermüdlich den Forderungen auch der kommenden Zeit Rechnung getragen. Beweis hierfür ist, daß die Sicherstellung der für den Bahnbetrieb erforderlichen Wasserkräfte Fortschritte machte und Forster die Herausgabe einer Denkschrift über die Ergebnisse der Arbeiten der Studienabteilung der Eisenbahndirektion anordnete, eine Arbeit, die nicht nur der Staatsbahnverwaltung, sondern allen an der Ausnutzung der Wasserkräfte beteiligten Kreisen zum überaus wertvollen Behelfe wurde. Eine gleich gründliche Leistung war der Entwurf einer Eisenbahnsicherstellungsvorlage, die Forster im Jahre 1913 im Abgeordnetenhause des Reichsrates einbrachte, und die ein umfassendes Eisenbahn-Neubauprogramm auf Grundlage staatlicher Beihilfen enthielt. Der Krieg hat die Gesetzwerdung leider verhindert. Forster förderte den Bau der von der Heeresverwaltung in Angriff genommenen Grödnertalbahn, die Herstellung der Fleimstalbahn, und seiner Anregung ist der Baubeginn der Reschen-Scheideckbahn zu danken. Unter den Gleisneubauten war es vor allem die Herstellung des zweiten Gleises in der Strecke Salzburg-Wörgl, die den heutigen Verkehrsbedürfnissen in ganz besonderem Maße zugute kommt. Auch die Erweiterung der Stations- und Betriebsanlagen hat mit den Verkehrsbedürfnissen gleichen Schritt gehalten, und die neue Güterdienstanlage in Linz ist ein wertvoller Ausgangspunkt für den nunmehr zu beginnenden Bahnhofumbau. In Anbetracht der ungünstigen Wiener Bahnhofsverhältnisse hat sich Forster zum Bau der Wiener Transitanlage entschlossen, die auch unter geänderten Verhältnissen als erster bedeutsamer Schritt zur Lösung der Wiener Bahnhoffrage gelten kann und in der Tat eine fühlbare Entlastung der Wiener Bahnhöfe herbeigeführt hat.

Auch auf dem Gebiete des Heizhaus- und Werkstättendienstes brachte das Eingreifen Forsters die Entfaltung einer weit ausholenden Investitionstätigkeit, in deren Zuge auch die Heizhausanlagen in Saalfelden und Wörgl, die Werkstättenneubauten in Jedlesdorf und St. Pölten geschaffen wurden. Angesichts der heute in Deutschösterreich laut werdenden Klagen über den Mangel an Lokomotiven und Fahrbetriebsmitteln ist es notwendig hervorzuheben, daß sich unter Forster als Eisenbahnminister der österreichische Fahrpark um rund ein Drittel, d. i. um 1400 Lokomotiven und 50 000 Wagen vermehrt hatte. Auch die Personalwirtschaft bei den österreichischen Staatsbahnen trug unter Forster die Merkmale einer starken Führung. Bei Besetzung der wichtigen Stellen hat Forster stets das Verdienst der Auswahl für sich in Anspruch genommen. Gegenüber seiner mit Entschiedenheit verfochtenen Sachlichkeit konnten sich fremde oder unberechtigte Einflüsse auf die Personalwirtschaft nicht geltend machen. Seine Sorge galt der Heranbildung eines vollwertigen Nachwuchses für alle Dienstesbestimmungen, und das Eisenbahnfachbildungswesen hat Forster als den Angelpunkt für einen den gesamten Betriebsdienst erfassenden Aufschwung der Leistungen erkannt und durch Ausgestaltung der Schuleinrichtung gefördert. Die Personalfürsorge nahm unter Forster vielgestaltige Formen an, die — auf die Voraussicht des kommenden Elends und der Verarmung aufgebaut — ihre segensreiche Wirkung nicht verfehlen konnten.

In diesem Zusammenhange sei auf die großzügige Behandlung der Ernährungsfrage bei den österreichischen Staatsbahnen, auf die seit 1915 errichteten Personalküchen und Schuhreparaturwerkstätten, schließlich auf die Pflege des Kleingartenwesens hingezeigt, das unter Forsters Nachfolgern sodann die größte Ausdehnung erfahren hat. Mitbestimmend für den Erfolg dieser Maßnahmen war wohl der Umstand, daß sie auf die Mitarbeit der Beteiligten selbst abgestellt und von der Zustimmung der weitesten Bedienstetenkreise getragen waren. Die noch im ersten Kriegsjahre bei Gründung eines Genesungsheimes für verstümmelte und verkrüppelte Eisenbahner gemachte Zusicherung des Ministers, allen kriegsverletzten Eisenbahnern die Rückkehr in den Dienst zu erschließen, bedeutete damals das programmatische Betreten eines Weges, auf dem nachher der Invalidenschutz anderer Standesorganisationen gefolgt ist. Die Krüppelfürsorge aber erwies sich als ein Segen, weil sie zur ständigen Einrichtung für im Eisenbahndienste verunglückte Angestellte geworden ist. Von den Arbeitserfolgen Forsters gehört mancher, dessen Erzielung nur unter den größten sachlichen und politischen Schwierigkeiten möglich war, in einer von anderen und wechselvollen Eindrücken erfüllten Zeit nicht mehr dem Kreise der aktuellen Fragen an. Dessenungeachtet wird ihn eine spätere, alle Zusammenhänge der staatlichen Verwaltungstätigkeit aufsuchende und nachprüfende Zeit auf seinen wahren Wert erkennen und so das Bild des verstorbenen Eisenbahnministers Forster, der ein Alter von 62 Jahren erreicht hat, wieder lebendig werden lassen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Streikbewegungen.** Ein im Bezirke der Generaldirektion Dresden ausgebrochener wilder Streik hat mehrere Tage hindurch den Verkehr in Sachsen teilweise lahmgelegt. Da er aber im übrigen Mitteldeutschland keine Unterstützung gefunden hat, flaute er nach wenigen Tagen ab und wurde am 26. Januar endgültig beendet.

Eine weit erstere Gefahr droht dem deutschen Verkehrsleben durch ein Ultimatum, das von der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter an den Reichsverkehrsminister und Reichsfinanzminister gerichtet worden ist und die Anwendung des „letzten gewerkschaftlichen Mittels“, also des Streiks, bei Nichtbewilligung der Forderungen ankündigt. Es handelt sich um die Forderung einer so erheblichen Erhöhung der Gehälter, daß die Reichsinstanzen angesichts der jetzigen Finanzlage die Verhandlungen auf der geforderten Grundlage nicht verantworten zu können glauben, und um andere Forderungen, wie z. B. den Verzicht auf das z. Zt. bearbeitete Arbeitszeitgesetz. Der Reichsverkehrsminister hat an die Reichseisenbahnbehörden (Zweigstellen, Generaldirektionen, Eisenbahndirektionen und Eisenbahn-Zentralamt) unterm 25. Januar folgenden Erlaß gerichtet:

„Nach Zeitungsberichten hat der Vorstand der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter beschlossen, der Reichsregierung Forderungen vorzulegen unter Stellung einer Frist, nach deren fruchtlosem Ablauf die Beamtenschaft zum Eintritt in den Streik aufgefordert werden soll. Ich habe die Reichsgewerkschaft befragt, ob diese Nachricht zutrifft, und sehe mich veranlaßt, folgendes bekanntzugeben:

Jeder Eisenbahnbeamte ist verpflichtet, seine volle Kraft einzusetzen für den Dienst, insbesondere für die sichere und geordnete Bewältigung des Betriebs und Verkehrs. Gegen diese Pflicht verstößt nicht nur, wer sich ohne begründete Entschuldigung vom Dienste fernhält, sondern auch, wer Arbeiten nicht ausführt, die seiner Dienststellung gemäß ihm obliegen oder von der zuständigen Stelle aufgetragen werden. Jede willkürliche Dienstverweigerung ist eine Verletzung der Amts- und Dienstpflichten, die den Beamten gegenüber der Allgemeinheit obliegen, sie ist als Dienstvergehen strafbar. Gleichwie das Reich nicht in der Lage ist, das Anstellungsverhältnis eines Beamten unter Außerachtlassung der gesetzlichen Schutzvorschriften zu lösen, steht auch dem Beamten ein Recht auf Arbeitsverweigerung nicht zu.

Gegen Beamte, die dieser Warnung entgegen ihre Pflicht verletzen sollten, ist unbeschadet der Bestimmung des § 14 Absatz 3 des Reichsbeamtengesetzes die Einleitung des förmlichen Disziplinarverfahrens und die vorläufige Enthebung vom Dienst alsbald herbeizuführen.“

Der erwähnte § 14 Absatz 3 des Reichsbeamtengesetzes entzieht dem Beamten für die Zeit seiner unerlaubten Entfernung vom Dienste das Diensteinkommen.

Die Reichsbahnverwaltung weiß, wie das Wolffsche Telegraphenbüro im Anschluß daran meldet, im übrigen, daß die Beamten, die einem Streik zugeneigt sind, sich der Zahl nach in einer ganz beträchtlichen Minderheit befinden. Die in dem Erlaß des Reichsverkehrsministeriums erfolgte Klarstellung der Rechtsverhältnisse wird aber, wie man hoffen darf, auch diejenigen Teile der Beamtenschaft, deren Haltung zurzeit schwankend ist, zur Besonnenheit zurückführen.

Das Reichskabinett hat sich am 30. Januar eingehend mit dem angedrohten Streik beschäftigt. Man war sich darin einig, daß die unvermeidliche Wirkung dieses Streiks die Zerstörung der Vorrechte des deutschen Beamtentums sein müßte. Es ist die geschlossene Auffassung der Reichsregierung, daß der Streik mit den Bestimmungen und dem Wesen des Beamtentums völlig unvereinbar ist. Die Reichsregierung richtet deshalb an alle in Betracht kommenden Kreise die dringende Warnung, sich nicht zu Handlungen verleiten zu lassen

.. für die Gestaltung ihrer Zukunft verhängnisvoll sein ..rden. Die innere und äußere Lage unseres Landes duldet .. nicht, daß von verantwortungsloser Seite durch Lahm..ung des Eisenbahnverkehrs „die Hand an die Gurgel des ..ates gelegt wird“, wie der von radikaler Seite beliebte ..druck lautete. Die Regierung wird deshalb in gegebenem ..le mit äußerster Energie gegen solche Bestrebungen vor..ien.

Der Präsident der Eisenbahndirektion Berlin hat an die ..n unterstellten Eisenbahner folgende Mahnung gerichtet:

Eisenbahner! Ich halte es für meine Pflicht, auf die hef..tigen Erschütterungen und schweren Folgen hinzuweisen, ..i ein Streik der Eisenbahner gerade jetzt für die Allgemein..t und das Vaterland im Innern und nach außen im Gefolge ..ben würde. Ich mache aber auch weiter unter Bezugnahme ..f den bekanntgegebenen Ministerialerlaß vom 25. Januar, be..ffend Beamtenstreik, nochmals auf die schwerwiegenden Fol..n aufmerksam, die die Beteiligung am Streik für den Teil..mer und seine Familie nach sich zieht. An alle einsichtigen ..d verständigen Beamten ergeht daher meine dringende Auf..derung, sich ihres Treuverhältnisses zum Staate und ihrer ..rantwortung bewußt zu sein und daher jede Aufforderung ..r Beteiligung am Streik abzulehnen und ihrer Dienstpflicht .. vollem Umfange nachzukommen. Die Eisenbahnverwaltung ..rd allen pflichtgetreuen Beamten in der Ausübung ihrer ..flichten mit allen Mitteln Schutz gewähren.“

— **Personalabbau der Reichsverkehrsbetriebe.** Der Sozial..litische Ausschuß des vorläufigen Reichswirtschafts..ts hat in seiner 54. Sitzung mit allen gegen zwei Stimmen ..m von der Reichsregierung beantragten Entwurf einer Ver..dnung, betreffend Änderung der Verordnung über die Ein..llung und Entlassung von Arbeitern und Angestellten wäh..nd der Zeit der wirtschaftlichen Demobilmachung, zugestimmt. ..nach wird dem § 12 der genannten Verordnung folgender ..rte Absatz angefügt: „Der Reichseisenbahn- und der Reichs..stverwaltung kann eine Vermehrung der Arbeitsgelegenheit ..rch Verkürzung der Arbeitszeit (Strecken der Arbeit) nicht ..gemutet werden.“ Die Verordnung soll mit ihrer Verkündung .. Kraft treten. Maßgebend für den Beschluß waren folgende ..wägungen: Die Reichseisenbahn- und die Reichspostverwal..ng sind durch die finanzielle Lage des Reiches genötigt, ihren ..rsonalbestand auf das geringste Maß zu beschränken, das mit ..n sachlichen Bedürfnissen irgend vereinbar ist. Dieses Ziel ..nn in der gebotenen Frist durch den natürlichen Abgang an ..rbeitskräften allein nicht erreicht werden. Es läßt sich viel..ehr die Entlassung von Arbeitnehmern nicht vermeiden. Bei ..n Entlassungen soll die soziale Lage der einzelnen Arbeit..hmer berücksichtigt werden, soweit es mit den Anforderungen ..s Dienstes im Einklang steht.

Das Reichsverkehrsministerium hat eine Ver..gung herausgegeben, wonach im Bereich der deutschen Reichs..hn über den natürlichen Abgang hinaus bis zum 31. März 1922 ..000 Arbeiter entlassen sein müssen. Hiervon treffen auf ..reußen-Hessen 15 000, auf Bayern 1800, auf Sachsen 1400, auf ..ürttemberg 600 usw. Von den 20 000 zu Entlassenden ent..llen 5000 auf die Werkstätten; hierbei sollen die Lehrlinge, ..e am 1. April ausgelernt haben und die Eisenbahn verlassen, ..itgezählt werden. Etwa 8000 bis 9000 Arbeiter, die für die Ent..ssung vorgesehen sind, sind Bauarbeiter, welche im Bau..werbe alsbald benötigt werden. In Betracht kommen insgesamt ..000 Dienststellen, auf die sich die Entlassungen verteilen. ..ie Maßnahme ist ein erster ernsthafter Schritt zur Wieder..erstellung der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen auf der Aus..abenseite.

— **Der Wagenmangel vor dem Reichstag.** In der Reichstags..tzung vom 25. Januar stand eine Interpellation der deutsch..ationalen Volkspartei auf der Tagesordnung, die der Abge..rdnete Vogt-Hall (Dtn.) begründete. Er wies auf die den ..nsprüchen des Verkehrs, der Landwirtschaft, der Industrie ..nd des Handels nicht genügende Wagengestellung hin und ..rlangte u. a. vermehrten Wagenbau, raschere Ausführung ..r Reparaturen, schnellere Entladung der Wagen und schnelle..n Wagenumlauf. Im Laufe der Aussprache wurde er von ..r. Quaatz (D. Vp.) und ten Hompel (Ztr.) unterstützt. ..er Reichsverkehrsminister Groener beantwortete persön..ch die Interpellation, wobei er etwa folgendes ausführte:

„Den steigenden Anforderungen im Herbst 1921 war die ..eistungsfähigkeit der Reichsbahnen nicht gewachsen. Infolge ..r frühen Ernte und des völligen Versagens der Wasser..traßen setzten die Anforderungen bereits im August ein ..nd steigerten sich in den nächsten Monaten derart, daß im ..ptember an gedeckten Güterwagen 68 % und an offenen ..üterwagen 21 % mehr verlangt wurden als im Vorjahre. Die ..eiteren Gründe der außerordentlichen Verkehrswelle sind be..annt; sie hängen unmittelbar zusammen mit dem Marksturz, ..nd dazu kam eine umfangreiche Einfuhr, besonders an Getreide und Futtermitteln, über die deutschen Seehäfen. Ferner suchte man sich vor Inkrafttreten der neuen Tarife einzudecken.

Einige Zahlen mögen das Bild der Verkehrswelle illustrieren: im September betrug die Mehranforderung gegenüber dem Vorjahre für Getreide 109,7 %, Kartoffeln 87,3 %, Düngemittel 163,9 %. Im Oktober gingen die Anforderungen für Kartoffeln und Düngemittel ganz erheblich zurück, steigerten sich aber bei Getreide auf 248,2 %. Für Kohle betrugen im Ruhrgebiet die Mehranforderungen im August 15 %, im Oktober 14,5 % und gingen im November unter den Bedarf des Vorjahres zurück. In Oberschlesien steigerten sich dagegen im Oktober die Mehranforderungen auf 40 %, in Mitteldeutschland auf 31 %.

Wir haben im Oktober 1921 die höchste Wagengestellung seit der Friedenszeit erreicht. Im November hat sie sich ebenfalls auf über 4 Millionen erhalten. Sie sank dann im Dezember auf 3,8 Millionen. Die Verkehrswelle des letzten Herbstes kam besonders in Betracht für die Stellung der gedeckten Wagen. Diese betrug im August 5 % mehr als 1920, im September waren es dann 10,8 % mehr und im Oktober 6,9 % mehr als im Vorjahre. Im November blieb die Ziffer immer noch mit 7,9 % über der Wagengestellung von 1920.

Bei den offenen Wagen war die Steigerung gegenüber dem Vorjahre nicht so erheblich. Die Kartoffeln waren unser Schmerzenskind. Hier blieb die Gestellung hinter der des Vorjahres zurück. Für Getreide- und Düngemittel wurden erheblich mehr Wagen gestellt als im Vorjahre. Insgesamt sind in den Monaten Oktober und November für Düngemittel 42 658 Wagen mehr gestellt worden als in der gleichen Zeit des Vorjahres, für Stickstoff allein 17 000 Wagen mehr.

Für die Kohlen betrug im Ruhrgebiet im August die Wagengestellung 10,1 % mehr als im Vorjahre, im September 2,7 %, im Oktober bis Dezember sank sie auf etwa 3 % unter die des Vorjahres.

Trotz aller Schwierigkeiten ist die steigende Tendenz bei der Wagengestellung auch noch im Dezember 1921 festgehalten worden. Wenn die Besserung in der Wagengestellung auch nicht mit den Bedürfnissen der plötzlichen großen Verkehrswelle Schritt halten konnte, so ist doch alle Aussicht vorhanden, daß wir auch im neuen Jahre bei dieser steigenden Tendenz verbleiben werden. Durch die außerordentliche Steigerung des Verkehrs, besonders in Sachsen, im Bezirk Halle und im westlichen Industriebezirk, vor allen Dingen im Hamburger Hafen, war die Lage der Eisenbahn an sich schon gespannt, und sie wurde noch gespannter durch ungünstige Witterungseinflüsse.

So unerwünscht auch den Verwaltungen Verkehrssperren sind, so bleiben sie doch eben unter Umständen die ultima ratio. Das örtliche und zeitliche stoßweise Einsetzen der Transportvermehrung ist für unseren immer noch nicht vollständig wieder erstarkten technischen Apparat recht schädlich; weiter fehlen auch die nötigen Reserven an Lokomotiven, um solche plötzliche Verkehrsstöße auffangen zu können. Auch die unzureichenden Reserven an Kohlen erschweren die Disposition über die Wagen in Zeiten gesteigerten Verkehrs. Eine ausreichende Bevorratung an Kohlen im Sommer, wie sie vor dem Kriege durchgeführt werden konnte, ist jetzt nicht möglich; so sind wir darauf angewiesen, gegenwärtig allein 4500 Wagen für unseren eigenen Kohlenbedarf fahren zu lassen.

Zur Milderung des Wagenmangels und der Dickflüssigkeit des Betriebes werden alle Maßnahmen getroffen werden, und zwar rechtzeitig getroffen werden. Zunächst auf baulichem Gebiete. Wir haben schon in den Jahren 1919/20 eine erhebliche Anzahl von Güterwagen neu herstellen lassen und werden im laufenden Wirtschaftsjahre weitere 70 000 neu beschaffen. Auch für 1922 ist die Schaffung einer beträchtlichen Zahl neuer Güterwagen in Aussicht genommen. Der Reparaturstand unserer Güterwagen ist durchaus günstig. Bei den Lokomotiven liegt die Sache erheblich ungünstiger, aber das hat seinen Grund darin, daß wir hier erst große Mengen von Kupfer wieder einbauen müssen, die im Kriege herausgerissen werden mußten.“

— **Eisenbahnverkehr durch den sog. polnischen Korridor.** Eine Anfrage der Abg. Maxin und Gen. ist im Reichstag von dem Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, wie folgt, beantwortet worden: „Während die den polnischen Korridor durchfahrenden Personenzüge im allgemeinen und bis auf wenige Ausnahmefälle pünktlich verkehren, ist dies bei den Schnellzügen nicht der Fall, wenngleich eine Besserung in letzter Zeit nicht zu verkennen ist. Die polnische Verwaltung wurde bei jeder Gelegenheit und wiederholt ersucht, die Züge in den vereinbarten Fahrplänen durchzuführen. Bis zum 15. September vorigen Jahres, dem Tage des Inkrafttretens des Warschauer Provisoriums, wurden die Verspätungen mit der zu großen Zuglast, die damals 52 Achsen betrug, begründet, wofür den Polen nach ihrer Angabe genügend leistungsfähige Lokomotiven fehlten. Aber auch nach Herabsetzung der Stärke der Züge auf 40 bis 44 Achsen haben die Unregelmäßigkeiten

nicht völlig aufgehört. Besonders treten sie bei den Zügen D 51/52 zwischen Berlin und Eydtkuhnen über Thorn-Allenstein hervor. Der Vizepräsident der Staatsbahndirektion in Danzig hat zwar vor einiger Zeit schon Abhilfe zugesagt, doch sind die Verspätungen noch nicht beseitigt. Anscheinend beruhen sie auf der Verwendung unzureichender Lokomotiven und nicht genügend ausgebildeten Personals. Im besonderen dürften die ungünstigen Verhältnisse der Weichselbrücke bei Thorn, die nur mit leichten Lokomotiven befahren werden darf, Anlaß zu Verspätungen geben. Zu preußischen Zeiten wurden die hier bestehenden Schwierigkeiten durch Umspannen in Thorn-Mocker überwunden. Zu einer ähnlichen Maßnahme wird sich die polnische Verwaltung entschließen müssen. Der in der Anfrage besonders erwähnte Fall der Verspätung des Zuges D 52 am 13. Dezember war darauf zurückzuführen, daß der polnische Heizer den Antritt seines Dienstes in Deutsch-Eylau verschlafen hatte. Der Fall ist der polnischen Eisenbahndirektion in Danzig zur Kenntnis gebracht worden.

Der Zugverkehr durch den polnischen Korridor regelt sich nach den zwischen der deutschen und der polnischen Regierung getroffenen vorläufigen Vereinbarungen, dem sog. Warschauer Provisorium, das am 15. September vorigen Jahres in Kraft getreten ist. Auf die Beseitigung der Zugverspätungen wird mit allen Mitteln hingewirkt. Der polnischen Staatsbahndirektion in Danzig werden monatlich Nachweisungen über die Verspätungen mit dem Ersuchen übersandt, für Beseitigung der Ursachen zu sorgen."

— **Das Eisenbahn-Nachrichten-Blatt,** das bisher vom Reichsverkehrsministerium herausgegeben wurde, stellt sein Erscheinen ein. In der Begründung dieses Fortfalls durch das Reichsverkehrsministerium heißt es:

„Die bisher durch das Eisenbahn-Nachrichten-Blatt mitgeteilten Bestimmungen des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, werden künftig durch eine Beilage zum Reichs-Verkehrs-Blatt bekanntgegeben, die nur den für die Behörden im Bereich der Zweigstelle bestimmten Abdrucken dieses Blattes beigefügt wird. Darin werden Betriebseröffnungen neuer Bahnstrecken und Stationen sowie Änderungen von Stationsnamen nicht mehr aufgenommen, da sie in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen veröffentlicht werden. Von Mitteilungen hierüber an die Schriftleitung des Reichs-Verkehrs-Blattes ist daher abzusehen. Das Eisenbahn-Nachrichten-Blatt wird dadurch entbehrlich."

— **Erhöhung der Frachtsätze in Danzig.** Der Deutsche Volkstag hat in seiner Sitzung vom 25. Januar den Senat ermächtigt, mit Wirkung vom 1. Februar und mit Rücksicht auf die Erhöhung der Tarife im Reiche einer Erhöhung der Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr auf den Eisenbahnen im Gebiete der Freien Stadt Danzig bis zu einer Höhe von 35 % zuzustimmen.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Eisenbahnbetrieb hatte im Ruhrbezirk in der Woche vom 15. bis 21. Januar erheblich vermehrten Andrang von Frachten zu bewältigen. Das ist auf den starken Bedarf an Brennstoffen — auch für Reparationszwecke — neben einer verhältnismäßig guten Wagengestellung und auf die für den 1. Februar bevorstehende Tariferhöhung zurückzuführen. Da der Ablauf nicht nach allen Seiten glatt von statten ging, so insbesondere in der Richtung Hamburg und auf der rechten Rheinseite nach Süden, da außerdem erhebliche Personalschwierigkeiten durch sehr zahlreiche Grippeerkrankungen des Personals entstanden, so füllte sich das Ruhrgebiet im Laufe der Woche derart stark mit Wagen an, daß am Ende der Woche eine Annahmebeschränkung der Güter im gesamten Ruhrgebiet angeordnet werden mußte. Diese durchgreifenden Maßnahmen haben eine starke Verminderung der Zahl der beladenen Wagen in kurzer Zeit bewirkt, so daß bereits am Montag (23. Januar) die Annahmebeschränkungen aufgehoben werden konnten.

Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 15. bis 21. Januar arbeitstäglich einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 22 854 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 21 862 Wagen (Höchstgestellung am 19. Januar 22 467). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittgestellung 19 901 Wagen. Mit dem Einsetzen trockener Witterung hat, wie zu erwarten war, die in letzter Zeit eingetretene günstigere Gestaltung der Rheinschiffahrtsverhältnisse wieder nachzulassen begonnen.

Die Kipperleistungen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hielten sich mit 20 415 t arbeitstäglich ungefähr auf der gleichen Höhe wie in der Vorwoche. Dahingegen hat der Gesamtumschlag auf den Kanalhäfen der Zechen infolge der vorübergehenden Besserung der Schiffahrt eine bemerkenswerte Zunahme erfahren: er stieg von 21 310 auf 29 870 t. Leider ist zu befürchten, daß infolge drohenden Zufrierens der Kanäle die flotten Verladungen nur von kurzer Dauer sind.

— **Vom masurischen Kanal.** Auf eine Anfrage der Reichstagsabgeordneten Cuno und Dr. Scholz hat der Reichsverkehrsminister folgende Antwort erteilt:

„Für den Bau des masurischen Kanals und der Staubecken an den masurischen Seen ist durch preußisches Gesetz vom 14. Mai 1908 der Betrag von 16 515 000 ℳ zur Verfügung gestellt worden. Der Bau ist vor dem Kriege mit Ausnahme der Staubecken, die fertiggestellt wurden, nur langsam gefördert. Während des Krieges ruhten die Arbeiten, um 1919 wieder aufgenommen zu werden. Bis zum 31. März 1920 verausgabte Preußen für den Bau insgesamt rund 27 000 000 ℳ. Seit dem 1. April 1921 wird der Bau vom Reiche weitergeführt, das bereits die gleiche Summe verbaut hat. Preußen beteiligt sich am Kanalbau mit der Hälfte der Kosten. Die Gesamtkosten für den masurischen Kanal werden schon bei den jetzigen Preisen die hohe Summe von 400 000 000 ℳ erreichen, sie also wahrscheinlich noch erheblich übersteigen. Der auf dem Kanal zu erwartende Verkehr ist äußerst gering. Die im Bauentwurf von 1908 auf 200 000 bis 300 000 t angenommene Jahresverkehrsmenge wurde bei den damaligen Verhandlungen im preußischen Landtag verschiedentlich schon stark angezweifelt und muß unter den durch den Krieg veränderten Verhältnissen noch niedriger geschätzt werden. Selbst wenn aber der Jahresverkehr auf 200 000 t steigen sollte, so würde auf jedes der diesen Verkehr in einem Jahre vermittelnden Fahrzeuge von 250 t Ladefähigkeit ein Betrag von 30 000 bis 40 000 ℳ für Verzinsung, Amortisation, Bauunterhaltung und Betrieb — 9 Schleusen — des Kanals entfallen. Durch Schiffahrtabgaben kann nur ein sehr kleiner Teil davon gedeckt werden. Der Kanal stellt also als Schiffahrtstraße ein vollkommen unwirtschaftliches Unternehmen dar. Trotzdem ist die Absicht, den masurischen Kanal als Schiffahrtstraße auszubauen, nicht aufgegeben; die Finanznot und die in die Augen springende Unwirtschaftlichkeit der Schiffahrtstraße zwingen aber dazu, in erster Linie denjenigen Teil der Kanalbauarbeiten zu fördern, welcher eine bessere wirtschaftliche Ausnutzung verspricht. Es wird daher die baldmöglichste Fertigstellung zunächst der Erdarbeiten betrieben, damit das Kanalbett fertig wird und die Wasserkräfte des Kanals zur Gewinnung von Elektrizität baldigst benutzt werden können. Die Schleusen werden zunächst nur insoweit ausgeführt, als sie schon im Bau sind oder besondere Umstände ihren sofortigen Bau nötig machen. Im übrigen werden die Schleusenbauten an das Ende der Kanalausführung verschoben."

— **Der Erfolg der Rhein-Main-Donau-Anleihe** (vgl. Nr. 49/1921 S. 921 d. Ztg.). Die nunmehr abgeschlossene Zeichnung auf die 5prozentigen Teilschuldverschreibungen der Rhein-Main-Donau A.-G. ergab rund 600 Millionen Mark. Da nur 300 Millionen Mark zur Zeichnung aufgelegt waren, so werden die darüber hinaus eingegangenen Anmeldungen, wie dies in der Zeichnungseinladung vorgesehen ist, aus den dem Übernahmekonsortium der Gesellschaft in Option gegebenen weiteren 300 Millionen Mark Teilschuldverschreibungen befriedigt werden. Das Konsortium hat die Option auf diesen Betrag ausgeübt. Auch die Vorzugsaktien sind erheblich überzeichnet worden, so daß bei der Zuteilung eine entsprechende Repartierung stattfinden muß.

— **Geheimrat Voegele.** Am 31. Januar beging Geheimrat Heinrich Voegele, der langjährige Inhaber und Leiter der heutigen Joseph Voegele A.-G., seinen 70. Geburtstag. Im Jahre 1852 in Mannheim als Sohn des Gründers der Firma Voegele geboren, empfing er seine Ingenieurausbildung auf der Technischen Hochschule in Karlsruhe. Im Jahre 1870 nahm er als Kriegsfreiwilliger am Kriege teil. Bald nach dessen Beendigung vollendete er sein Studium in Karlsruhe und trat in die damals noch im Stadtinnern Mannheims, dem Quadrat Q. 7, gelegene Fabrik seines Vaters ein. Mit seltenem Fleiß und nie erlahmender Tatkraft machte er sich an seine Lebensaufgabe. Am 1. September 1874 wurde er als Teilhaber in die Firma aufgenommen. Die wachsende Ausdehnung der Fabrik erforderte im Jahre 1874 eine Verlegung aus der Stadt nach dem Neckarauer Übergang. Von Jahr zu Jahr vergrößerte Heinrich Voegele das Werk und erhöhte seine Leistungsfähigkeit, wobei er sein besonderes Augenmerk der Vervollkommnung in der Fabrikation von Weichen, Drehscheiben und Stellwerkseinrichtungen zuwandte, so daß der Firma an der Gestaltung unseres Eisenbahnoberbaues ein sehr tätiger und bemerkenswerter Anteil zukommt. So nahm das Werk auch an dem damals im Vordergrund des Interesses stehenden Bau der Schwarzwaldbahn teil, wie überhaupt die 90er Jahre der Firma einen großen Aufschwung brachten, so daß ihre Erzeugnisse überall im Ausland Anklang fanden und Weltruf erlangten. Seit 1895 war Heinrich Voegele alleiniger Besitzer der Firma. Im Jahre 190

urde er zum Kommerzienrat, 1914 zum Geheimen Kommerzienat ernannt. Im Jahre 1912 vereinigte er die seit mehreren ahrzehnten bestehende Mannheimer Eisengießerei und Mahinenbau-A.-G. mit seinem Werke und dehnte dadurch das 'abrikationsgebiet ganz wesentlich aus.

Außer auf seinem eigentlichen Arbeitsgebiete ist Heinrich 'oegele auch sonst ein eifriger Förderer des technischen und ndustriellen Fortschritts gewesen. Viele Jahre war er im 'erband der Metallindustriellen Nordbadens mittätig; in den ahren 1902 bis 1903 als Vorsitzender. Auch hat er trotz seiner tarken Inanspruchnahme viele Jahre hindurch Zeit gefunden, ie Vorstandsgeschäfte der Sektion Baden der Süddeutschen isen- und Stahl-Berufsgenossenschaft zu führen. Einen ganz esonderen Anteil hat er ferner als langjähriger stellvertretener Aufsichtsratspräsident der Firma Benz an dem großen Auftieg dieser Firma genommen. Ebenso hat Heinrich Voegele ls einer der ersten die Bedeutung des Zeppelinschen Luftschiffaues erkannt und als Aufsichtsratsmitglied der „Delag" die 'nternehmen Zeppelins Jahre hindurch eifrigst gefördert und ls Mitglied der technischen Abnahmekommission fast sämtiche erste Fahrten der verschiedenen Luftschifftypen mitgeacht. Viele Jahre war er Mitglied der ständigen wirtschaftichen Kommission der Kolonialverwaltung, vom Jahre 1906 n Mitglied der Mannheimer Handelskammer, während er an em finanzwirtschaftlichen Aufbau Mannheims als früheres ufsichtsratsmitglied der ehemaligen Oberrheinischen Bank nd später der Rheinischen Creditbank teilnahm.

Im Jahre 1916 hat Geheimrat Voegele die Führung des in ester Entwicklung stehenden Werkes seinen Söhnen übergeben, agegen ist er heute noch in seltener Frische und Arbeitsreude als Aufsichtsratsmitglied bei verschiedenen bedeutenden irtschaftlichen Unternehmen tätig.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium ist em Ministerialrat, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat Welcker die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst nit Ruhegehalt erteilt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, wurden die mit dem Titel und Rang eines Ministerialates bekleideten Oberregierungsräte Ferdinand Happ und Alois Dantscher zu Ministerialräten und der Regierungsaurat der Eisenbahndirektion Augsburg Adalbert Freiherr on Frönau an die Neubauinspektion Tutzing für den elekrischen Eisenbahnbetrieb als deren Vorstand berufen.

Österreich.

— **Die Paßkonferenz der Nachfolgestaaten.** Unter dem Voritze des Legationsrats Lukes begann am 18. Januar die Verehrskonferenz der Nachfolgestaaten ihre sachlichen Beratungen, nd zwar mit der Verlesung der Vorschläge der einzelnen Abeordneten. Der österreichische Vorschlag spricht sich grundätzlich für völlige Verkehrsfreiheit und demnach für die Abhaffung des Paß- und Sichtvermerkzwanges aus. Als Vorausetzung hierfür wird die Gegenseitigkeit gefordert und Einhränkungen bezüglich einiger, namentlich im Osten befindicher Staaten gemacht, hinsichtlich derer der Paßzwang beiehalten werden müsse. Sollte der freie Verkehr nicht durchührbar sein, wünsche Österreich ein möglichst weitgehendes ntgegenkommen. Vorderhand habe Österreich bereits die Paser Beschlüsse angenommen und gegenüber sämtlichen Staaten ur Durchführung gebracht. Darüber hinaus habe es auch von em persönlichen Erscheinen des Sichtvermerkwerbers bei der ıständigen Paßbehörde abgesehen. Österreich stelle jedoch die orderung, daß die anderen Staaten, wie es dies selbst bereits eit langer Zeit handhabe, ihre Vertretungsbehörden ermächtigen, ichtvermerke im eigenen Wirkungskreise zu erteilen, damit jede nnötige Behinderung des Reiseverkehrs und jede Verzögerung intangehalten werde. Die Vorschläge des italienischen, des unarischen und des tschechoslowakischen Vertreters stellen sich n großen und ganzen auf den Standpunkt der Pariser Verehrskonferenz. Lediglich der polnische Vertreter nahm einen urchaus ablehnenden Standpunkt ein. Die wichtigsten Punkte r Pariser Beschlüsse, betreffend den Einheitspaß von zweihriger und den Sichtvermerk von einjähriger Dauer, ferner etreffend die einheitliche Gebühr für die Ein- und Durchreise owie für die Sichtvermerke usw., werden von der polnischen egierung nicht angenommen. Der Vorsitzende der Konferenz achte den polnischen Vertreter auf den Widerspruch in der ellungnahme des Vertreters Polens auf der Konferenz in ortorose, der das Protokoll der Einberufung der Grazer Konrenz mitunterzeichnet habe, aufmerksam und ersuchte ihn, bei iner Regierung drahtlich neue Weisungen einzuholen. Der idslawische Vertreter hat sich gemäß den Weisungen seiner egierung bisher lediglich beobachtend verhalten und eine ellungnahme noch nicht bekanntgegeben.

Während der weiteren Beratungen kam es, soweit Österreich, Italien, die Tschechoslowakei und Ungarn in Betracht kommen, zu einer vollständigen Einigung.

— **Verhandlung des Teilvoranschlages 1922 für die Eisenbahnen im österreichischen Nationalrat.** (Siehe die Aufsätze S. 964 u. 981 Jahrgang 1921 d. Ztg.) Entsprechend dem vorgezeichneten Plane, das Finanzgesetz 1922 noch vor Beginn dieses Gebarungszeitraumes im Parlamente zu erledigen, verhandelte der österreichische Nationalrat am 16.—19. Dezember 1921 in der Vollversammlung den Teilvoranschlag der Eisenbahnen.

Aus der bezüglichen Rede des Bundesministers für Verkehrswesen, Dr. Rodler, sei insbesondere hervorgehoben: Die Voranschläge für die im Abschnitte Verkehrswesen zusammengefaßten bundesstaatlichen Betriebe bilden als Annahmen künftiger Wirtschaftsgestaltungen abgeschlossene Einheiten, die einerseits durch die zugrunde gelegte Leistung, andererseits durch die hierfür erforderlichen Ausgaben und zu gewärtigenden Einnahmen budgetmäßig bestimmt werden.

War schon in Friedenszeiten eine dieser Komponenten, die Leistung, überaus schwankend, da sie von der jeweiligen Entwicklung der Volkswirtschaft abhängt, so übt die sprunghafte Geldentwertung der letzten Jahre auch auf die Grundlage für die Veranschlagung der Ausgaben und Einnahmen einen derart ungünstigen Einfluß, daß die Voranschlagsbeträge bald nach ihrer Feststellung schon überholt sind. Aus diesem Grunde hat sich auch der Finanz- und Budgetausschuß bei Durchberatung seines Teilvoranschlages bestimmt gefunden, die ursprünglichen Voranschlagsziffern in Berücksichtigung der weiteren Geldentwertung aus eigenem Antriebe zu erhöhen, wobei gleichzeitig auch die Mehreinnahmen aus den Tariferhöhungen vom 1. Dezember 1921 zur Einbeziehung gelangten.

Die Entwicklung der Volkswirtschaft ist jedoch ebensowenig wie jene der Kaufkraft der österreichischen Krone dem Einfluß des einzelnen unterworfen; ja, zu meinem Bedauern war und ist es nicht möglich, diese zukünftige Gestaltung auch nur mit annähernder Sicherheit zu veranschlagen. Ich kann daher heute gar nicht sagen, wie die tatsächliche Gebarung im Jahre 1922 dem vorliegenden Voranschlage parallel laufen wird.

Dem Voranschlage für 1922 der österreichischen Bundesbahnen ist die Verkehrsleistung der Monate Januar bis März 1921 zuzüglich einer erwarteten 10%igen Verkehrsmehrleistung zugrunde gelegt. Dies entspricht einer durchschnittlichen Monatsleistung von 2,1 Millionen Zugkilometer, 3,8 Millionen Lokomotivkilometer und 86,1 Millionen Wagenachskilometer. Diese Annahmen sind aber schon seither erheblich übertroffen worden, indem auf Grund der bisher ziffermäßig erfaßten Verkehrsleistungen der Monate Juli bis September 1921 eine etwa 25%ige Steigerung bei den Zugkilometern und eine etwa 16%ige Steigerung bei den Lokomotiv- und Wagenachskilometern festzustellen ist. Diese Mehrleistungen betreffen überwiegend den Güterverkehr. Aber auch auf dem Gebiete des Personenverkehrs ist das Verkehrsministerium fortgesetzt um die Ausgestaltung bemüht. Während einzelne Hauptlinien, wie z. B. die Linie Wien Nordwestbahnhof-Znaim, ihre frühere Bedeutung für den Fernverkehr fast ganz verloren haben, auf andere Hauptlinien, wie z. B. Summerau-Linz, ein ganz bedeutender Rückgang zu verzeichnen ist, hat das Verkehrsbedürfnis auf der Linie Wien-Salzburg-Tirol und Wien-Wels-Passau schon wieder annähernd die Höhe der Vorkriegszeit erreicht.

Was den Abbau der Fahrbegünstigungen betrifft, so befaßt sich das Bundesministerium für Verkehrswesen seit längerer Zeit mit dieser Frage. Der Minister werde schon in der allernächsten Zeit eine Reihe von Verfügungen herausgeben, die eine vollständige Aufhebung oder doch zumindest eine wesentliche Einschränkung der bestehenden Fahrbegünstigungen zur Folge haben werden.

In längeren Ausführungen legte sodann der Minister die außerordentliche Bedeutung der Konferenz von Portorose für das Verkehrswesen dar.

Der Minister bespricht weiter die Maßnahmen, die auf dem Gebiete des Bauwesens getroffen werden sollen, wobei er sich auf die im Ausschuß dieserhalb gemachten Mitteilungen berief. Zur Linderung der allgemein herrschenden Wohnungsnot sowie zur Unterbringung des gesteigerten Verkehrs und der aus Anlaß der Werkstättenerweiterungen einzustellenden größeren Zahl von Arbeitern wurde ein großzügiger Plan für die Herstellung von Wohngebäuden für Bundesbahnbedienstete erstellt. Der Minister kam sodann auf das Eisenbahnwesen im Burgenlande zu sprechen. Bei der Besetzung des Burgenlandes wurden mit Ausnahme der dortigen Südbahnstrecke alle übrigen Linien, insoweit sie mit den österreichischen Bahnen in unmittelbarer Schienenverbindung stehen, von den österreichischen Bundesbahnen wieder in Betrieb gesetzt. Was künftige Bahnherstellungen betrifft, wird eine der dringendsten Arbeiten der Bau der Bahnverbindung Pinkafeld-Friedberg sein. Hinsichtlich der Arbeiten zur Einführung der elektrischen Zugführung

wies der Minister darauf hin, daß das Jahr 1922 für den Fortschritt der Elektrisierung von einschneidender Bedeutung sein werde.

Die verschiedenen Wünsche und Ausführungen der Redner der drei großen Parteien des Nationalrates betrafen zum größten Teil örtliche Interessen sowie Anregungen, die bereits in den Verhandlungen des Finanz- und Budgetausschusses zum Ausdruck gebracht waren.

Schließlich wurde der Teilvoranschlag der Eisenbahnen unter Berücksichtigung der vom Finanz- und Budgetausschusse beantragten Ausgaben- und Einnahmenerhöhungen mit allen gegen die Stimmen der oppositionellen Sozialdemokraten angenommen. Dessen Verlautbarung erfolgte im Bundesfinanzgesetz der Republik Österreich für das Jahr 1922 vom 21. Dezember 1921, B.G.Bl. Nr. 726, dem ersten vor Beginn des Gebarungszeitraumes seit langen Jahren.

Sekt.-Rat Dr. Rottleuthner-Wien.

— **Burgenländische Eisenbahnangelegenheiten.** Das Verkehrskomitee, das zum Zwecke der Ausarbeitung des im Zusatzartikel zum Venediger Protokoll vorgesehenen Verkehrsübereinkommens zwischen Österreich und Ungarn betreffend die burgenländischen Eisenbahnen eingesetzt wurde, hat seine Beratungen nunmehr nach achttägiger Dauer beendet. Das Ergebnis der Besprechungen ist in zwei Protokollarvereinbarungen zusammengefaßt worden, die der Genehmigung der beiden Regierungen unterliegen. Die eine besonders wichtige und auch umfangreichere Protokollarvereinbarung regelt den Verkehr von und nach österreichischem durch das Ödenburger Gebiet. Es wurde unter anderem vereinbart, daß österreichische Züge mit österreichischem Personal durch das Ödenburger Gebiet durchgeführt werden können, wobei die in solchen Zügen Durchreisenden von allen Paß- und Zollförmlichkeiten befreit sein sollen. Der Betrieb der Günser Lokalbahn, deren Anfangs- und Endpunkte auf ungarischem Gebiet liegen, wird von den österreichischen Bundesbahnen geführt werden, die auch die Preßburg-Ödenburger Lokalbahn betreiben, die ihrerseits wieder die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn in der Strecke Wolkenprodersdorf-Ödenburg mitbenutzt. Derart verfügen die österreichischen Bundesbahnen über einen geschlossenen Linienzug von Norden nach Süden, der die durch das Ödenburger Gebiet getrennten Landesteile über dieses Gebiet verbinden. Die Protokollarvereinbarung enthält außerdem noch eine Reihe nicht unwichtiger, von beiden Seiten als wünschenswert erkannter Verkehrserleichterungen in bezug auf die Abfertigung von Gütern und Personen.

Die zweite Vereinbarung befaßt sich mit einer vorläufigen Regelung der Anschlußfragen und nimmt, da die Eisenbahnen im ganzen westungarischen Gebiet fast durchwegs im Eigentume von Privatbahngesellschaften stehen, eine einvernehmliche Regelung der Rechtsverhältnisse dieser Privatbahnen für eine nahe Zukunft in Aussicht. Es werden so bald als möglich Verhandlungen mit den Gesellschaften und der ungarischen Regierung stattfinden.

— **Tarifveröffentlichungen.** Nach einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen kann Eisenbahnen, welche ausschließlich oder vorwiegend einem örtlich beschränkten Verkehrsbedürfnisse dienen, rücksichtlich aller oder bestimmter Tarife bewilligt werden, daß sie deren pflichtgemäße Veröffentlichung statt im Verordnungsblatte für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt in einer bestimmten anderen Zeitung durchführen.

Wurde einer Eisenbahn diese Bewilligung erteilt, so hat sie dies mit Berufung auf die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehrswesen unter Angabe der Zeitung, in der künftig die pflichtmäßige Veröffentlichung der Tarife erfolgen wird, im Verordnungsblatte für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt kundzumachen.

Die pflichtmäßigen Veröffentlichungen in anderen Zeitungen als dem Verordnungsblatte für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt sind an die Vorschriften, die über die Form der in dieses aufzunehmenden Kundmachungen bestehen, nicht gebunden, müssen jedoch erkennen lassen, daß es sich um eine amtliche Kundmachung der betreffenden Eisenbahn, nicht um eine private Zeitungsmitteilung handelt, und im übrigen alle Angaben enthalten, die in die Verlautbarung aufzunehmen wären, wenn sie durch das Verordnungsblatt für Eisenbahn, Schiff- und Luftfahrt erfolgen würde.

— **Bau eines neuen Gleisdreieckes in St. Michael.** In dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt St. Michael wird ein neues Gleisdreieck gebaut, wodurch der Sturz der in das obere Murtal verkehrenden Züge in St. Michael vermieden werden wird. Durch die Fertigstellung dieser Verbindungskurve wird erreicht, daß die Eil- und durchlaufenden Güterzüge im Bahnhofe St. Michael nicht mehr einfahren müssen, wodurch der direkte Verkehr zwischen Italien, Wien und der Tschecho-Slowakei eine wesentliche Erleichterung erfährt. Die Verbindungskurv wird im Frühjahr dem Verkehr übergeben.

— **Verkehrsnachricht.** Die zwischen Wien und Budapes gegenwärtig dreimal wöchentlich verkehrenden D-Züge werde vom 1. Februar an täglich, und zwar auf der ungarischen Lini als gewöhnliche Schnellzüge mit I. und II. Klasse, verkehren

— **Die Zukunft der Bundesbahnen.** Im Niederösterreichische Gewerbeverein hielt am 20. Januar der Sektionschef im Bundes ministerium für Verkehrswesen, Bruno Enderes, einen Vor trag über die Zukunft der Bundesbahnen. Der Vortragend erörterte die Frage in ihrer letzten Auswirkung, ob es möglic sein werde, die österreichischen Bundesbahnen im Bundesbetrie zu erhalten oder ob eine andere Betriebsform notwendig sei wird. Die Ausführungen des Sektionschefs Enderes verfolgte den nachstehenden Gedankengang:

Der Vortragende wies auf die schreckliche Lage unserer Ge samtwirtschaft hin, die es dringend nötig mache, daß nunmeh endlich die Erkenntnis der Wahrheit in weite Kreise getrage werde, und daß man auch endlich die nötigen Schlußfolgerunge ziehe. Er berief sich dabei auf die letzte Rede des Finanzrefe renten der Gemeinde Wien, Breitner, und wies auf den innige Zusammenhang der schlimmen wirtschaftlichen Lage des Bundes bahnbetriebes mit der gesamtwirtschaftlichen Lage hin, sowi auf die gleichen Erscheinungen in fast allen anderen Länder der Welt. Überall bewirkt die sogenannte Teuerung, also Ent güterung, verkürzte Arbeitszeit, verringerte Einzelleistung usw ein Überwuchern der Ausgaben gegenüber den Einnahmen bein Eisenbahnbetrieb. Die Staatsbahnen in Italien hatten eine Fehlbetrag von 1 Milliarde Lire, die französischen Privatbahne 1½ Milliarden Franken Verluste. Die Überschüsse der Eisen bahnen der Vereinigten Staaten, die von 1915 bis 1919 durch schnittlich 900 Millionen Dollar betrugen, sind im Jahre 192 auf 62 Millionen Dollar gefallen. Noch ärger steht es in de valutaschwachen Ländern. Deutschland hatte im letzten Ver waltungsjahre 16 Milliarden Betriebsverluste, das heißt, di Ausgaben überstiegen die Einnahmen um 88 %. In Österreic kommt zu den schon angeführten Ursachen noch die Tatsach hinzu, daß unsere Eisenbahnen so ziemlich der unrentabelst Teil des alten Staatsbahnnetzes waren, da sie zum größten Tei im Gebirge, zum Teil sogar im Hochgebirge liegen. Di schlechten Ergebnisse der Eisenbahnen könnten gebessert wer den durch Erhöhung der Einnahmen und durch Verminderun der Ausgaben. Das erste Mittel ist in vielen Staaten schon bi zur Grenze des Zulässigen ausgenutzt worden, so daß bereit die englischen, französischen und amerikanischen Eisenbahn fachleute von der Notwendigkeit der Tarifherabsetzung über zeugt sind. England hat diese sogar schon in Angriff genom men. Auch wir werden auf dem beschrittenen Wege nich mehr viel weiter gehen können, wenn wir unsere Volkswirt schaft nicht lähmen wollen. Der Gedanke, Tarife in verschie dener Höhe für unsere eigenen Bedürfnisse und jene des Aus landes zu erstellen, ist praktisch vollkommen undurchführbar Ein Versuch hierzu würde uns in die größten Schwierigkeite stürzen. Die Ausgaben können vermindert werden durch tech nische Verbesserungen und Verbesserungen in der Verwaltung Auf diesem Wege geschieht das Möglichste. Ausschlaggeben aber sind die Personalausgaben. Diese müssen gründlich ver mindert werden, wenn wir endlich in Ordnung kommen wolle Hier berief sich der Vortragende auf das Gutachten der Sozia lisierungskommission über die Organisation der deutsche Reichsbahnen, das unter anderem auch von Cohen und Kautsk gefertigt ist und einen bedeutenden Personalabbau forder Keine der angedeuteten Maßregeln für sich allein kann Hilf bringen, nur alle zusammen.

Die Öffentlichkeit erblicke zum Teil die Rettung in dem Ver lassen des Staatsbahnbetriebes und in der Übergabe der Bahne an den Privatbetrieb. Ohne sich auf die längst zugunsten de Staatsbetriebes entschiedene Frage einzulassen, welche Betriebs form dem öffentlichen Wohle besser entspreche, ging der Vor tragende lediglich auf die Frage ein, ob es möglich sein wird die im Staatsbetriebe liegenden Vorteile für das Gesamtwoh aufrechtzuerhalten, oder ob aus finanziellen Gründen eine ander Betriebsform gewählt werden muß. Der dem Staatsbetrieb überall gemachte Vorwurf des Mangels an kaufmännischem Geis treffe nicht den Kern der Sache. Nicht nur eine Staatsbahn verwaltung, auch jede große Privatbahn unterscheidet sic scharf von einem rein kaufmännischen Betrieb, und zwar des wegen, weil einer Eisenbahn, ob Staats- oder Privatbahn, be ihrer Monopolstellung und bei ihrem engen Zusammenhang mi der gesamten verkehrs- und wirtschaftspolitischen Lage zweifel los Bindungen auferlegt werden müssen, die sie stets bis z einem gewissen Grade zu bürokratischer Verwaltung nötige Derzeit leiden Staats- und Privatbahnen gleichermaßen aus alle den oben angeführten Ursachen. Wenn trotzdem eine Privat bahnverwaltung aus den österreichischen Bundesbahnen meh herausholen könnte, als dem Bund bisher möglich war, so is

s noch kein Grund, den Staatsbetrieb abzuschaffen und alle erkannten Nachteile des Privatbetriebes in Kauf zu nehmen, nn es ist denkbar, auch dem Staatsbetrieb solche Lebensdingungen zu schaffen, wie sie die Privatbahn besitzen müßte, zu gedeihen.

Beim Übergang zum privaten System müßte der Staat auf nen großen Teil seiner Tarifhoheit und seines verkehrslitischen und sozialpolitischen Einflusses verzichten. Er ißte einen Teil des Personals als überzählig versorgen und Verbleibenden für manche entgehenden erworbenen Rechte, m Beispiel Fahrbegünstigungen, entschädigen. Das Personal ißte sich mit einer Beschränkung seiner derzeitigen Freiheit, t einer Verlängerung der Arbeitszeit und manchen anderen schwerungen abfinden. Gelingt es nicht, den Bundesbahntrieb aus dem schaudervollen Gebarungsausfall zu retten, so ird der völlige Zusammenbruch des Staatsbahnbetriebes, mögherweise auch der Zwang von außen im Zusammenhang mit editbewilligung diese Entwicklung über alle Widerstände hing herbeiführen. Klüger wäre es jedenfalls, durch energische formen im angedeuteten Sinne, insbesondere durch Wiederrstellung strammer Autorität im Einvernehmen mit dem Pernal, den Staatsbetrieb entweder in seiner heutigen Form oder einer etwas geänderten Form zu retten, wozu insbesondere Entpolitisierung durch Herausschälung aus der übrigen Verltung und durch Unterstellung unter einen möglichst unabngigen Verwaltungsrat nötig sei.

Ungarn.

— **Maßnahmen gegen die den Bestimmungen des Betriebsglements zuwiderhandelnden Reisenden.** Da die Reisenden vielen Fällen den Anordnungen des Eisenbahnpersonals ine Folge leisten und das Dienstpersonal ein entsprechend schiedenes Benehmen in derartigen Fällen vermissen läßt, sich die Direktion der Staatsbahnen veranlaßt, anzuordnen, das Dienstpersonal zur Aufrechterhaltung der Disziplin l zur Geltendmachung der im Betriebsreglement vorgeriebenen Bestimmungen unter allen Umständen mitwirken l. Solchen Reisenden gegenüber, die, trotz Zurechtweisung rch das Dienstpersonal, die bahnpolizeilichen Vorschriften ht beachten, ist Polizeigewalt unverzüglich anzurufen; falls r eine solche nicht zur Verfügung steht, sind die ruherenden Reisenden auf der nächstliegenden Station zum Versen des Zuges aufzufordern und von der Weiterfahrt auszuließen.

— **Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs.** Auf der Strecke oron-(Oedenburg-)Köszeg ist der Personen- und Güterverr — mit Ausnahme der Expreßgüter — aufgenommen wor. Es werden demnach sowohl Stückgüter als auch Wagenungen über die Station Köszeg nach den im abgetretenen biete gelegenen Stationen dieser Strecke angenommen und fördert. Über die Station Murakeresztúr können sowohl ickgüter wie auch Wagenladungen auf den Linien der Südn nach Italien befördert werden. Die Sendungen sind mit ernationalen Frachtbriefen aufzugeben.

— **Wirtschaftliche Annäherung zwischen Österreich und Un**rn. Über die wirtschaftliche Annäherung zwischen Österch und Ungarn machte Handelsminister Ludwig Hegyeshalmy eressante Mitteilungen. Er führte unter anderem aus, daß Grundlage der Wirtschaftspolitik der ungarischen Regierung Ausbau des Wirtschaftsverhältnisses zu den Nachbarstaaten In dieser Beziehung werden demnächst Verhandlungen geleitet werden. Bisher wurde nur mit der tschechoslowachen Republik hinsichtlich des Austausches von Mehl für hle ein Übereinkommen abgeschlossen. Im Verhältnis garns zu Österreich ist zwar noch im Jahre 1921 ein systeisches Warenaustauschübereinkommen in Kraft getreten, das r in der zweiten Hälfte des Vorjahres nicht erneuert worden Nachdem die westungarische Frage endgültig gelöst wurde, it dem freundschaftlichen wirtschaftlichen Verkehr der beiden aten nichts mehr im Wege, und es unterliegt keinem Zweifel, es gelingen wird, ein Übereinkommen zu treffen, das den eressen der beiden Staaten am besten entspricht. Die ungahe Regierung hat vor kurzem bereits Verhandlungen aufgemmen, um in der Frage des Eisenbahnzolltarifs mit Österh ein Übereinkommen zu treffen, das aber bisher noch nicht tande gekommen ist. In der künftigen ungarischen Handelstik wird die Verwirklichung des autonomen ungarischen ltarifs von ausschlaggebender Bedeutung sein.

ie wirtschaftlichen und sonstigen Verhandlungen in Wien nmen inzwischen einen günstigen Fortgang, und in den delspolitischen Erörterungen ist ein Ergebnis bereits insoen erzielt worden, als die Unterzeichnung des Handelsvertrages Dezember 1920 mit gewissen Änderungen vorgesehen ist. ner haben sich beide Regierungen bereit erklärt, ein Warenaustauschabkommen zu schließen. Der Umstand, daß die Aussprache der beiden Regierungschefs und die Beratungen bisher günstig abgelaufen sind, läßt fast mit Bestimmtheit erhoffen, daß zwischen den beiden Staaten dauernd ein Verhältnis geschaffen wird, das der wirtschaftlichen Notwendigkeit und der geschichtlichen Entwicklung entspricht.

— **Erweiterung der Eisenbahnstation in Kecskemét.** Die Direktion der Königl. ungarischen Staatsbahnen hat sich, um die Arbeitslosigkeit einigermaßen zu lindern, entschlossen, die Erweiterung der Kecskeméter Eisenbahnstation unverzüglich in Angriff zu nehmen.

— **Der Bau des Budapester Handelshafens.** Bereits seit längerer Zeit wurden über den Bau des Budapester Handelshafens mit der französischen Firma Schneider-Creuzot Verhandlungen geführt, die zum Abschluß gebracht worden sind. Da diese Firma an dem Bau des Hafens finanziell beteiligt ist, werden die im Sommer v. J. unterbrochenen Arbeiten demnächst im großen Maßstabe wieder aufgenommen werden. Die Kaimauern sind vollständig beendet, und der Bau der Maschinenhäuser wird schleunigst in Gang gesetzt werden. Laut Vertragsbestimmungen wird die ungarische Regierung die nötigen Erdarbeiten durchführen und zu diesem Zwecke die Bewilligung von 500 Millionen Kronen von der Nationalversammlung verlangen, hingegen werden die übrigen Bauarbeiten von der französischen Unternehmung Schneider-Creuzot ausgeführt. Diese letzteren Anlagen werden nach Ablauf von 50 Jahren in den Besitz des ungarischen Staates übergehen. Es besteht die feste Absicht, den Handelshafen im Jahre 1922 seiner Bestimmung zu übergeben.

— **Die Pécser (Fünfkirchner) Kohlenlieferungen an Südslawien.** Auf Grund des Friedensvertrages von Trianon gebührt den Südslawen mehr als die Hälfte der Fünfkirchner Kohlenförderung. Sie haben auch bisher diese Kohle bezogen und den Betrag dafür dem Eigentümer der Kohlengruben, der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, entrichtet. Die in Budapest tätige Wiedergutmachungskommission hat nun die ungarische Regierung davon verständigt, daß die Kommission in der Frage der Fünfkirchner Kohlen die Forderung Südslawiens, wonach Ungarn den Preis der Kohlen zu bezahlen hat, die Südslawien auf Grund des Friedensvertrages von Trianon aus den Fünfkirchner Gruben erhalten hat, als berechtigt anerkennt. Die von der ungarischen Regierung zu bezahlenden Beträge werden seinerzeit in die Wiedergutmachungssumme eingerechnet werden. Diese Forderung bedeutet eine jährliche Belastung Ungarns mit etwa einer halben Milliarde Kronen.

— **Die Elektrisierung der Königl. ungarischen Staatsbahnen.** In dem Eisenbahn- und Schiffahrts-Wochenblatt erörtert Baurat Ladislaus v. Verebély, Leiter des Elektrisierungsbüros der Staatsbahnen, die das ganze Land betreffende Bedeutung der Elektrisierung der Staatsbahnen. Wir entnehmen folgendes daraus:

Die Direktion der Staatsbahnen hat sich bereits im Jahre 1918 mit der Frage der Elektrisierung der Staatsbahnen beschäftigt. Damals war jedoch bloß von der Elektrisierung der Hatvan-Salgótarján-Ruttkaer, ferner der Piski-Petrozsényer und der Strecke Kameral-Moravica-Fiume die Rede. Der politische und wirtschaftliche Zusammenbruch Mitteleuropas, die Entreißung der an Kohle, Erdgas und Wasserkräften reichen Gebiete unseres Vaterlandes haben unsere Verkehrsverhältnisse in so erheblichem Maße erschwert, daß schon im Jahre 1918/19 an die Ausarbeitung eines großangelegten Entwurfes der Elektrisierung der ungarischen Staatsbahnen geschritten werden mußte.

Infolge der eingetretenen ungünstigen politischen Verhältnisse jedoch mußten die Vorarbeiten unterbrochen werden, und erst in letzterer Zeit sind entscheidende Schritte eingeleitet worden, indem der Handelsminister Ludwig v. Hegyeshalmy auf Grund des vom Landesarchitektenrat ausgearbeiteten Vorschlages veranlaßte, die Vorarbeiten der einzelnen Entwürfe für die Elektrisierung der Staatsbahnen unverzüglich in Angriff zu nehmen, und zu deren Verwirklichung ein aus acht Mitgliedern bestehender Fachausschuß ernannt wurde. Dieser Ausschuß begann sofort seine Tätigkeit und ist im Laufe der Beratungen zu dem Ergebnis gelangt, daß durch die Entwertung unseres Geldes die Beschaffung der zur Elektrisierung benötigten Materialien und Rohstoffe, ferner die Arbeitslöhne eine nie geahnte Verteuerung erfahren haben; anderseits seien die Probefahrten mit der vom Generaldirektor der Ganz-Danubius-Fabrik Koloman Kandó entworfenen elektrischen Lokomotive auf der Strecke Kelenföld-Adonyszabolcs kaum ausführbar und sehr kostspielig. Aus diesen Gründen mußte von einer großzügigen Probefahrt mit dieser Lokomotive Abstand genommen werden.

Verebély führte ferner aus, daß eines der wirksamsten Mittel zur Behebung der in letzterer Zeit fast überall vorhandenen

Kohlennot der Übergang zur elektrischen Zugförderung sei, insbesondere in dem kohlenarmen Ungarn. Durch Umgestaltung des von Budapest ausgehenden und nach den Verkehrsverhältnissen bereits hierfür geeigneten Eisenbahnnetzes mit einer Länge von 1400 km für den elektrischen Betrieb könnten jährlich mehr als 800 000 t Kohlen erspart werden, wodurch der jährliche Kohlenverbrauch der Staatsbahnen von 2,21 Millionen Tonnen auf 1,25 Millionen Tonnen vermindert würde. Dieser Bedarf könne auch durch Erzeugung in den Ungarn belassenen einheimischen Gruben gedeckt werden. Wenn bisher 57 % des Kraftbedarfes des Landes durch Einfuhr gedeckt werden müßten, so bedeute das jährlich die Abwanderung von 10 bis 15 Milliarden Kronen in das Ausland. Die Kohlenförderung Ungarns sei jetzt bedeutend gesunken; infolge der schlechten Beschaffenheit der zur Verfügung stehenden Kohle sei der Kohlenverbrauch auf den ungarischen Staatsbahnen außerordentlich hoch, und die Beschaffung ausländischer Kohle stoße auf große Hindernisse. Um das Gleichgewicht der hierdurch öfters eintretenden Verkehrsstörungen und des hierdurch entstehenden Fehlbetrages der Betriebseinnahmen herzustellen, müsse mit der Einführung des elektrischen Betriebs tatkräftig vorgegangen werden.

— **Todesfall.** Der frühere Landwirtschaftsminister Julius Rubinek ist auf der Höhe seiner Laufbahn aus dem Leben geschieden. Der Verblichene bekleidete eine kurze Zeit hindurch die Stelle des Handelsministers. Rubinek hat insbesondere auf dem Gebiete der Landwirtschaft eine unermüdliche und erfolgreiche Tätigkeit entfaltet.

— **Personalnachrichten.** Der Handelsminister ernannte den Direktorstellvertreter der Kaschau-Oderberger Bahn Dr. Otto Senn zum Direktorstellvertreter der Königl. ungar. Staatsbahnen und betraute ihn mit der ständigen Stellvertretung des Direktors der kommerziellen Hauptabteilung der Direktion.

Uebrige europäische Länder.

— **Der schwedische Eisenbahngeneraldirektor an sein Personal zu Neujahr 1922.** Die „Svensk Trafiktidning“, das Organ des schwedischen Eisenbahnbefehls-, Post- und Telegraphenpersonals hat die Generaldirektoren dieser drei staatlichen Geschäftszweige angegangen, zum Jahresschluß in den Spalten des Blattes sich an ihr Personal zu wenden. Alle drei sind diesem Wunsche teils in ernster, teils in launiger Form nachgekommen. Die Worte des Eisenbahngeneraldirektors Granholm mögen in ihrer Beurteilung des schwedischen Eisenbahnwesens und des Personals allgemeinere Aufmerksamkeit verdienen.

„Wir leben in einer aufgeregten und wohl überwiegend üblen Zeit. Die Enttäuschungen und Schwierigkeiten des Einzelnen ermuntern im öffentlichen Leben zur Tadelsucht, und man stürmt auf dem breiten Wege der Ungerechtigkeit und Böswilligkeit hin durch unser langgestrecktes Land. Auch die Staatsbahnen sind von der herrschenden Kritik nicht unberührt geblieben, und es ist mir nicht möglich gewesen, sowohl unsere nächsten Mitarbeiter als auch das übrige Personal vor manchmal unbefugten Angriffen und Tadeln zu schützen, wo das Personal Besseres verdient hätte. Aber wir leben auch im Morgengrauen einer Umformungs- und Neubildungszeit, in der die Erfahrungen der Kriseuzeit nach der guten und nach der schlimmen Seite neben kluger und überlegter Voraussicht dazu verwendet werden sollen, um zu einem gleichmäßigeren und zweckentsprechenderen Zusammenarbeiten der Gesellschaft in glücklicheren und ruhigeren Tagen, die ja wohl einmal und vielleicht schon bald kommen werden, den Grund zu legen. Im Wirtschaftsleben nimmt der allgemeine Verkehr einen ausgedehnten und hervorragenden Platz ein, und zwar in unserem Land nicht zum mindesten unsere Staatsbahn, das große leitende Eisenbahnsystem des Landes. Auch da ist im Wechsel der vergangenen Umwälzungen manche Erfahrung gemacht worden und in harter Schule manches gelernt worden. Wir wissen jetzt von manchem, wie man es hätte machen und wie man es nicht hätte machen sollen, und vor allem, was mit den gebotenen Mitteln erreicht werden kann. Bei der außerorentlichen Bedeutung, die die Staatsbahnen für das Kultur- und das Wirtschaftsleben des Landes haben, kommt viel darauf an, daß auch sie in dem neu zu eröffnenden Spiel der Kräfte an der richtigen Stelle ihren Einsatz machen Die Oberleitung und das Personal müssen deshalb, jedes an seiner Stelle, die gesammelten Erfahrungen verwenden und in dem geklärten Arbeitsprogramm überall gleich vollständig und gut die neuen Möglichkeiten, die die Einsicht erhöhter Kräfte mit sich bringt, ausnutzen. Bei dem Urteil über das Staatsbahnpersonal in seiner Gesamtheit, das ich mir in verhältnismäßig langer Dienstzeit dankbaren Sinnes erworben habe, bin ich auch dessen sicher, daß das Personal in kameradschaftlichem Zusammenhalten und mit Kenntnis und Tatkraft verstehen wird, den Forderungen und Erwartungen zu en sprechen, welche die übrigen Mitbürger des Landes an sie f ihre wichtige Aufgabe und Tätigkeit stellen. Bei meinem Gefü der Zusammengehörigkeit mit meinem Personal bin ich d festen und frohen Hoffnung, daß es diesem, sobald es die äußer Umstände erlauben, beschieden sein wird, sein Geschäft, d Staatseisenbahnwesen, vorwärts und aufwärts zu führen zu ein Stellung, die Dankbarkeit und Achtung gebietet.“ Dr. S.

— **Elektrisierung der Gotthardlinie.** Die S. B. B. haben ih Ankündigung, den elektrischen Betrieb auf der Südstrecke d Gotthardlinie zwischen Bellinzona und Chiasso noch im Lau des Monats Januar aufnehmen zu wollen, eingehalten. In d Nacht vom 22./23. und 23./24. Januar sind auf dieser 55 k langen Strecke die Probefahrten mit völlig zufriedenstellende Ergebnis ausgeführt worden, so daß der Betriebsaufnah nichts mehr entgegenstand. Die Teilstrecke Lugano-Taver wird jetzt für die Doppelspur umgebaut; auf der Strecke Gi biasco-al Sasso kann der zweigleisige Betrieb erst aufgeno men werden, wenn die erforderlichen Brückenerweiterung vollendet sind, d. h. etwa im September d. J. Im Frühling ho man, auch die Nordstrecke Erstfeld-Arth-Goldau für den ele trischen Betrieb fertiggestellt zu haben. Zur Erweiterung d nördlichen Kraftwerks Amsteg durch Zuleitung des Kerstele und des Etzlibaches ist ein Projekt ausgearbeitet worden, d dem Verwaltungsrat der S. B. B. durch die Ständige Komm sion im empfehlenden Sinne vorgelegt worden ist.

Die Einführung des elektrischen Betriebes ermöglicht ei Verkürzung der Fahrzeiten, die nunmehr in dem nächst Jahresfahrplan, 1. Juni 1922/23, zum Ausdruck kommen so Die kürzeste aufenthaltlose Schnellzugsfahrt zwischen Belli zona und Chiasso soll von 72 auf 60 Minuten vermindert w den. Die Ersparnis an Kohlen ist für die Strecke Bellinzon Chiasso auf rd. 1100 t monatlich veranschlagt worden; auf d Strecke Erstfeld-Bellinzona betrug sie durchschnittlich etv 2700 t monatlich. Gegenwärtig sollen die Ersparnisse gege über dem Dampfbetrieb, in Geld ausgedrückt, ungefähr ei halbe Million Franken im Monat ausmachen.

— **Der Verkehr im Hafen von Marseille 1921.** Die Hafe statistik von Marseille verzeichnet für 1921 einen beträc lichen Verkehrsrückgang gegenüber 1920. Die Gesamteinfu belief sich im Jahre 1921 auf 3 328 335 t und die Ausfuhr a 1 441 234 t. Der Gesamtumschlag betrug also 4 769 569 t, w demgemäß um 1 257 171 t geringer als derjenige von 1920, w wohl in der Hauptsache auf das Konto der Weltkrisis zu setz ist. Vergleichsweise sei noch erwähnt, daß der Gesamtu schlag im letzten Friedensjahre 1913 sich auf 8 920 547 t beli

— **Die Aktien der englischen Eisenbahnen.** Die Unsicherhe betreffs ihrer Zukunft, in der sich die englischen Eisenbahn vor dem Erlaß des neuen Eisenbahngesetzes befanden, hat auf ihre Aktien den Einfluß, daß deren Preise an der Bör zurückgingen; insbesondere gelang es auch nicht, Erhöhung des Anlagekapitals durch Ausgabe neuer Aktien aufzubringe sondern die Eisenbahngesellschaften mußten zu dem Mitt greifen, Bankdarlehen aufzunehmen. Das Weichen der Kur hatte seinen Grund nicht etwa darin, daß die Besitzer d Aktien ihre Eisenbahnwerte in größerer Menge zum Verka anboten; soweit ging ihre Besorgnis nicht, aber es lagen kei Kaufangebote vor. Nachdem die englischen Eisenbahnen dur das neue Eisenbahngesetz von einem wesentlichen Teil d staatlichen Einflusses, namentlich auf ihre wirtschaftlichen G barungen, dem sie im Kriege und bis zum Erlaß des neuen G setzes unterworfen waren, befreit worden sind und infolg dessen beginnen, ihre alte Regsamkeit durch Einlegung v Sonderfahrten zu ermäßigten Preisen, durch Nachlässe für Au flug-, namentlich Wochenende-Fahrkarten, auch durch Hera setzung einzelner Güterfrachtsätze und sonstige Erleichteru gen für die Benutzer der Eisenbahnen zu zeigen, hat auch d Allgemeinheit wieder Interesse an den Eisenbahnpapieren g wonnen. Die Folge davon ist, daß die Preise der Eisenbah werte, sowohl der Schuldverschreibungen, als auch der Aktie an der Börse wieder in die Höhe gegangen sind. Abgeseh von einem Fall, wo die Erhöhung 25 Punkte beträgt, schwan sie zwischen einem und neun Punkten. Es scheint also d englischen Eisenbahnen zu gelingen, in bezug auf die Belie heit, deren sie sich bei der Allgemeinheit früher erfreuten, ih alte Stelle wieder zu erlangen. Einer kräftigen Aufwärtse wicklung des Verkehrs und damit einer Zunahme der Einkünf der Eisenbahnen, die wiederum den Kurswert der Eisenbah papiere in die Höhe bringen würde, steht aber die augenblic liche Flauheit des Erwerbslebens im Wege; doch hofft ma daß auch dieser Zustand bald überwunden sein wird, und d dann die Aktien und Schuldverschreibungen der englisch Eisenbahngesellschaften an der Börse wieder ihre alte Rol spielen werden.

— **Englische Eisenbahnen und Kriegsgewinne.** Den englichen Eisenbahnen ist bekanntlich von Kriegsbeginn bis zum nkrafttreten der Neuordnung des englischen Eisenbahnwesens s. Nr. 2 1921 dieser Zeitung S. 30), die sie wieder auf eigene üße gestellt hat, durch Staatszuschüsse die Dividende in der Höhe wie im Jahre 1913 gewährleistet worden. Sie konnten lso keine Kriegsgewinne machen. Ihre Heranziehung zur riegsgewinnsteuer konnte daher aus praktischen Gründen icht in Frage kommen, aber auch das Gesetz, das die überäßigen Gewinne gewerblicher Unternehmen während des rieges besteuern soll, befreite sie auf drei Jahre von dieser ast. Diese Frist läuft jetzt ab, und in den Kreisen der Aktienhaber ist man besorgt, welche Wirkung die Kriegsgewinnteuer auf ihre Dividenden haben wird, deren Höhe wegen der evorstehenden Generalversammlungen augenblicklich zur Erterung steht. Die Ausgaben des Staates sind in der letzten eit stark eingeschränkt worden, und so hofft man denn auch uf eine Ermäßigung der Steuern. Die Aktien der englischen isenbahngesellschaften befinden sich bekanntlich zu einem roßen Teil in kleinen Posten in den Händen minderbemittelter reise; etwa die Hälfte der Posten, die in einer Hand vereinigt nd, überschreitet nicht 500 £, und über 40 % der Inhaber ind Frauen. Wenn die Steuer nach dem jetzt gültigen Satz ingehoben wird, würde z. B. die Dividende der Kaledonischen isenbahn von 12½ Schilling auf 5¼ Schilling, die der Londonnd Südwestbahn von 40 Schilling auf 27½ Schilling, die der roßen Westbahn von 7¼ auf 6½% und die der Midlandbahn on 4¾ auf 4% herabgehen. — Auch über die Höhe der Einommensteuer wird in England sehr lebhaft geklagt, und die isenbahnen erstreben eine Neuregelung ihrer Behandlung auf iesem Gebiet, die sich namentlich auch auf die örtliche Beeuerung durch die Körperschaften der Selbstverwaltung beichen soll.

— **Lichtsignale in England.** In England ist kürzlich ein Ausschuß zur Untersuchung der Frage eingesetzt worden, ob sich e Einführung von Lichtsignalen im Eisenbahnbetrieb empehlt. An seiner Spitze stand der „Signaldirektor" im Verehrsministerium; ihm war ein zweiter Beamter des Ministeriums beigegeben, dessen Aufgabe es im übrigen ist, das Signalesen der Eisenbahnen zu überwachen, und der Leiter des ignal- und Telegraphenwesens der London- und Südwestbahn ar das dritte Mitglied des Ausschusses. In seinem Bericht ommt der Ausschuß zu dem Ergebnis, daß für den Betrieb bei age das Lichtsignal erhebliche Vorzüge gegenüber den Formgnalen hat, wenn es keine beweglichen Teile besitzt. Es sollen amit augenscheinlich die Lichtsignale ausscheiden, die keine einen Farbsignale sind, sondern durch die Stellung der Lichter u einander das Signalbild ergeben. Für besonders wichtig ird es gehalten, daß der Ausschuß die Ansicht ausspricht, s sei möglich, mit den farbigen Lichtsignalen alle die Aufaben zu erfüllen, die jetzt allgemein dem Armsignal zufallen. er Ausschuß hat anscheinend etwas für das Lichtsignal übrig nd begründet seine Ansicht eingehend. Auf Bahnen über ag sind ja Lichtsignale am Tage noch eine Seltenheit, aber ei Untergrundbahnen, in Tunneln usw. haben sie sich gut beährt, und es wäre der Erörterung wert, ob es sich nicht empehlt, ihnen weitere Verbreitung zu verschaffen.

— **Amerikanisches Kapital für polnische Eisenbahnen.** Im olnischen Verkehrsministerium wird, wie dem Schwäb. Merkur us Warschau gedrahtet wird, gegenwärtig eine Denkschrift usgearbeitet, die den Zweck hat, amerikanische Handels- und ndustrieorganisationen für das polnische Eisenbahnwesen zu teressieren. Abgesehen vom Bau neuer Eisenbahnlinien nd zur Instandhaltung der alten ungeheure Summen notendig. Die polnischen Eisenbahnen bedürfen gegenwärtig ändiger Reparaturen, deren Mangel zum größten Teil das Dezit der Staatsbahnen erklärt. Um sämtliche Bedürfnisse der olnischen Staatseisenbahnen zu befriedigen, wären 8000 Lokootiven notwendig, eine Ausgabe von 120 Milliarden Mark, für erstörte Brücken 18 Milliarden Mark, für Stationsgebäude und ndere eisenbahntechnische Einrichtungen gegen 11 Milliarden. n ganzen wäre eine Summe von ungefähr 300 Milliarden M. erorderlich. Was den Bau neuer Eisenbahnlinien betrifft, so ist notwendig, daß auf Grund eines bereits ausgearbeiteten lanes jährlich gegen 500 Kilometer fertiggestellt werden, was usammen mit den Stationsgebäuden und den dazu nötigen echnischen Zubehören gegen 100 Milliarden kosten würde. Im anzen wäre daher eine Summe von 400 Milliarden Mark zur eckung der dadurch verursachten Kosten notwendig.

— **Erhöhung der südslavischen Tarife.** Wie dem Allg. Tar.-nz. aus Zagreb (Agram) berichtet wird, ist auf den Eisenahnen des S. H. S. Königreichs am 1. Januar d. J. eine 10prozentige Erhöhung im Güterverkehr bis zur Ausgabe neuer arife, und zwar in der Form eingeführt worden, daß zum einen Frachtbetrag — also ohne Nebengebühren — ein 0prozentiger Zuschlag berechnet und im Frachtbriefe besonders vermerkt wird. Im Personenverkehr beträgt der Zuschlag 15 %. Die Durchführung der Gütertariferhöhung im Tarifwege ist aus technischen Gründen nicht möglich gewesen, und es ist daher zunächst der Weg der Erhebung eines besonderen Zuschlages gewählt worden.

Allgemeines.

— **Eine neue Windturbine.** In Ungarn macht sich in letzterer Zeit das Bestreben bemerkbar, die Kohle durch andere Naturschätze, deren Erbeutung keine Mühe und Kraftentfaltung beansprucht, zu ersetzen. Ein solcher Naturschatz ist der Luftstrom, der Wind, dessen Kraft zum Betrieb der Turbinen ausgenutzt wird. Es sind derzeit mehrere Arten von Windturbinen bekannt. Auf der jüngst veranstalteten Budapester Orientalischen Messe hat in den Fachkreisen die von dem ungarischen Ingenieur Benö Doktorics hergestellte Windturbine lebhaftes Aufsehen erregt. Bei dieser Turbine ist das Laufrad von einem festgelegten stehenden Leitkranz derart umgeben, daß dieser den Wind unter dem richtigen Winkel dem Laufrade zuführt und zugleich verhindert, daß der Wind solche Schaufeln trifft, die ein Drehmoment von entgegengesetzter Richtung hervorbringen könnten.

Bücherschau.

— **Garbe, Robert: Die Dampflokomotiven der Gegenwart.** Hand- und Lehrbuch für den Lokomotivbau und -betrieb, für Eisenbahnfachleute und Studierende des Maschinenbaues. Mit 722 Abbildungen im Satz und 54 lithographierten Tafeln mit den Bauzeichnungen neuer erprobter Heißdampflokomotiven des In- und Auslandes. Berlin, Verlag von Julius Springer. Preis 280 M. + 5 % Teuerungszuschlag.

Von dem bekannten Buch des Verfassers liegt, nachdem es während des Krieges über sechs Jahre vergriffen war, die zweite Auflage vor. Sie umfaßt einen stattlichen Textband von 855 Seiten, und einen besonderen, starken Tafelband. Das Buch widmet der Verfasser „dem erfolgreichen Forscher auf dem Gebiete der Wärmetechnik und Schöpfer der Heißdampflokomotive Herrn Baurat Dr.-Ing. ehrenhalber Wilhelm Schmidt zur bleibenden Erinnerung an seine hohen Verdienste um den Lokomotivbau und -betrieb in treuer Ergebenheit". Dem Vorwort ist wieder der Spruch vorangesetzt: Glaube an die Sache, der du dienst. Hierin liegen bereits Grundgedanke und Richtung des Buches und des Verfassers angedeutet, wobei dahingestellt sei, ob der genannte Kernspruch nicht in der umgekehrten Imperativform den Vorzug verdient.

Aus dem umfangreichen Vorwort werde der Hinweis hervorgehoben, daß für den Lokomotivbetrieb größte Einfachheit der Bauart der Lokomotiven in Zukunft in noch höherem Maße die Hauptbedingung sei als bisher. Der Verfasser hofft, daß nach den jetzt vorliegenden Erfahrungen mit den ganz erheblich schweren und sehr kostspieligen Mehrzylinderlokomotiven sowohl im Betriebe als auch ganz besonders in den Werkstätten und nach seinen Ausführungen in dem Buche kein Fachmann mehr im Zweifel darüber sein könne, daß die einfache Zwillings-Heißdampflokomotive mit Speisewasservorwärmer und Speisewasserreiniger (Schlammabscheider) für jede Gattung des Personen- und Güterzugdienstes die gegebene Heißdampflokomotive werden sollte. Es habe sich die Kohlenersparnis, die etwa durch Anwendung von Vierzylinder-Heißdampf-Verbundlokomotiven möglich ist, als so gering herausgestellt, daß die Ersparnisse durch erhöhte Beschaffungs- und Unterhaltungskosten schon nach kurzer Zeit aufgewogen würden. Auch die Dreizylinderlokomotiven, die die Schwierigkeiten beseitigen sollten, denen die Vierzylinderlokomotiven im Betriebe unterworfen sind, haben dort keineswegs den erhofften allgemeinen Beifall gefunden und auch die Hoffnungen ihrer Anhänger nach vielerlei Richtungen hin nicht erfüllt. Diese Ansichten Garbes werden vereinzelt bestritten.

Nach einer kurzen Zusamenstellung über die wesentlichen Fortschritte im Lokomotivbau in den letzten zwanzig Jahren werden dann in dem ersten Abschnitt (Der Heißdampf als Arbeitsträger) behandelt: die wichtigsten Eigenschaften des Heißdampfes, der Heißdampf und der Kessel, der Heißdampf und die Maschine sowie Kohlen- und Wasserersparnis. Abschnitt II (Berechnung der Hauptabmessungen der Heißdampflokomotiven) enthält die Berechnungen der Zugkraft und der Zylinderabmessungen sowie ein Beispiel für die Berechnung und den Entwurf einer Heißdampflokomotive. Der dritte Abschnitt (Zwei- und Mehrzylinderlokomotiven mit einfacher und doppelter Dehnung) bespricht die Vor- und Nachteile der Mehrzylinderlokomotiven, die störenden Bewegungen der Lokomotiven, den Leerlauf, die Verbundlokomotiven mit mäßiger Überhitzung und die Gleichstromlokomotive nach den Vorschlägen von Stumpf. Hier sind bekanntlich D a m p f e i n t r i t t und D a m p f a u s t r i t t räumlich möglichst weit voneinander angeordnet, damit der kühlere Auspuffdampf dem eintretenden Frischdampf nur wenig Wärme durch die Wandungen entzieht. Diesem Vorteil stehen jedoch

eine Reihe Nachteile gegenüber (u. a. erhöhtes Zylindergewicht, stoßweiser Auspuff, größere Beschaffungs- und Unterhaltungskosten). Bei den von dem Verfasser beschriebenen Versuchen hat sich überdies gezeigt, daß der Kohlen- und Wasserverbrauch im allgemeinen stets höher gewesen ist als bei der den gleichen Dienst versehenden „Wechselstrom"-Lokomotive üblicher Bauart. — In dem vierten Abschnitt werden die verschiedenen Überhitzer beschrieben, und zwar die Bauarten von Schmidt, der Schenectady-Werke, von Vaughan-Horsey, von Emerson-Yoerg, Notkin, Churchward, Burrows und Champeney, von Cockerill, Pielock, Klose, von der Firma Egestorff, von Ranafier und anderen Erfindern.

Der fünfte Abschnitt ist dem Kessel, dem Triebwerk, dem Laufwerk und Ausrüstungsteilen der Lokomotive gewidmet. Nach einem kurzen Aufsatz über die Fortschritte bei amerikanischen Heißdampflokomotiven in den letzten 15 Jahren bringen die folgenden Abschnitte kritische Beschreibungen und Berechnungen der früheren preußischen und anderer Eisenbahnverwaltungen sowie eine Erörterung der zahlreichen, besonders vom Eisenbahnzentralamt, aber auch im Auslande ausgeführten Versuchsfahrten mit Heißdampflokomotiven. Den Beschluß des Hauptteiles machen dann Ausführungen über die Gewichtsberechnung, Achsenbelastungen und Einstellung der Lokomotiven in Krümmungen.

Es folgen noch preußische Vorschriften über den Bau und die Unterhaltung von Lokomotiven, ferner Angaben über die Hauptabmessungen ausgeführter Heißdampflokomotiven.

Es ist bei der Fülle des Stoffes unmöglich und bei dem Ruf, dessen sich das Werk in Fachkreisen erfreut, auch entbehrlich, hier auf Einzelheiten näher einzugehen. Garbe hat mit der Umarbeitung auch in der zweiten Auflage ein Werk von Bedeutung und großem praktischen Wert geschaffen. Mit Bienenfleiß sind alle nur irgend erreichbaren Angaben über Heißdampflokomotiven verwertet worden. Hiervon legt u. a. auch der reichhaltige Schriftennachweis Zeugnis ab. Das Werk läßt bis in Einzelheiten erkennen, mit welcher persönlichen Neigung der Verfasser daran gearbeitet hat.

Der Ersatz unnötiger Fremdworte durch gute deutsche Au[s]drücke, die ausführlichen Namen- und Sachverzeichnisse und di[e] klaren, durchaus in einheitlicher Weise dargestellten Bauzeic[h]nungen von Lokomotiven fallen angenehm auf. Dies ist um s[o] höher zu bewerten, als die aus aller Welt stammenden, höchs[t] buntscheckigen und verschiedenartig ausgeführten Zeichenvo[r]lagen hierzu erst ein sehr mühsames Durcharbeiten jedes ei[n]zelnen Blattes nötig machen, ehe Maßstäbe und Darstellung[s]verfahren einander angepaßt sind, das Überflüssige ausgemer[z]t und das Erforderliche ergänzt ist.

Das Buch kann die Spuren des Kampf- und Werbebuches fü[r] den Heißdampf trotz der entgegengesetzten Versicherung de[s] Verfassers auch jetzt noch nicht ganz verleugnen, und dies ve[r]leitet wohl gelegentlich zu einer besonders eingehenden Behan[d]lung mancher Bauarten und Versuche. Da das Buch wegen de[r] mehrere hundert Mark betragenden Anschaffungskosten für ma[n]chen minderbemittelten Studierenden, von den Fachschüler[n] höherer oder mittlerer Maschinenbauschulen ganz zu schweige[n] kaum erschwinglich sein dürfte, würde es ein verdienstliche[s] Werk sein, wenn Verfasser und Verleger sich entschließen wür[]den, neben dieser großen Ausgabe ein nur die Hauptpunkte be[]rücksichtigendes kleines Lehrbuch herauszugeben, damit di[e] wertvollen Ergebnisse möglichst weiten Kreisen zugute komme[n] können.

Alles in allem: Auch die zweite Auflage des Garbesche[n] Buches ist ein Werk, das den mit der ersten Auflage begrün[]deten Ruf des Verfassers auch für die Zukunft sichert. Wi[r] dürfen ihm dankbar sein, daß er nach Abschluß einer arbeits[]reichen dienstlichen Laufbahn sich noch dieser großen Arbei[t] zum Nutzen des deutschen Lokomotivbaues unterzogen hat[.] Anders als bei so unbeschränkter Zeit wäre es auch kaum mög[]lich gewesen, ein so mühevolles Werk zustande zu bringen. Auc[h] im Auslande wird das Buch, das im Eisenbahnschrifttum andere[r] Länder seinesgleichen kaum haben dürfte, eine beredte Sprach[e] sprechen von der in der deutschen Technik steckenden geistige[n] Kraft.

Dr.-Ing. Schwarze.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. Januar d. J. verschied nach längerem Krankenlager der

Hilfsdezernent und Eisenbahn-Amtmann

Herr Alexander Hasenclever

im 49. Lebensjahre.

Die Eisenbahndirektion beklagt den Verlust eines fleißigen und tüchtigen Beamten. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Halle (Saale), den 25. Januar 1922 (166)

Der Präsident,
die höheren Beamten und Hilfsdezernenten der Eisenbahndirektion
Halle (Saale).

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Heiligenstadt-Eschwege gelegene Bahnhof 4. Klasse Heiligenstadt Ost erhält ab 1. Februar d. J. die Bezeichnung Heiligenstadt-Dün. (123)

Cassel, 23. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 erhält die badische Station Kirchheim bei Heidelberg die Bezeichnung: „Heidelberg-Kirchheim".

Hannover, den 25. Januar 1922. (131)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 erhalten die badischen Stationen Rheinau und Rheinau Hafen die Bezeichnungen: Mannheim-Rheinau und Mannheim-Rheinau Hafen.

Hannover, 22. Januar 1922. (124)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 erhält die pfälzische Station Mundenheim die Bezeichnung: „Ludwigshafen (Rhein)-Mundenheim".

Hannover, den 23. Januar 1922.
Eisenbahndirektion. (125)

3. Ueberfuhrgebühren.

Deutsche Reichsbahn, sächsisches Netz, Überfuhrgebühren.

Am 1. Februar 1922 treten an Stelle der bestehenden Gebühren für die Überführung von Wagenladungen zwischen Warnsdorf tsch.-sl. Stb. und Altwarnsdorf folgende: Bei Sendungen der Tarifklasse An 5: 392, An 10: 359, A: 327, Bn 5: 395, Bn 10: 349, B: 300, Cn 5: 350, Cn 10: 300, C: 250, Dn 5: 298, Dn 10: 249, D: 199, E: 150, bei Sendungen des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen, Braunkohlen usw. 92 Heller für 100 kg.

Dresden, am 27. Januar 1922. (149)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Überfuhrgebühren.

Am 1. Februar 1922 werden in Ver[]bindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 33⅓ v. H. erhöht. (160)

Dresden, am 28. Januar 1922.
Eisenb.-Gen.-Dir.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Februar 1922 wird der an der Neubaustrecke Uslar - Schönhagen gelegene Bahnhof IV. Klasse Uslar-Stadt, der seit dem 1. Oktober 1921 dem Güter- und Tierverkehr in Wagenladungen dient, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut unter Ausschluß von Sprengstoffen eröffnet. (130)

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 21. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Anhang zu den badischen Gütertarifen.

Auf den 1. Februar 1922 erscheint Nachtrag VIII. Verkaufspreis 30 Pf.

Karlsruhe, den 26. Januar 1922. (169)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Wegen Einstellung des Betriebes auf der Strecke Oeckinghausen-Halver Kr. Alt. Eisenbahn werden die in den Tarifen für die Station Halver Kr. Alt. E. vorgesehenen Entfernungen mit Wirkung vom 1. Februar 1922 an aufgehoben.

Frankfurt (Main), 24. Januar 1922.
Eisenbahndirektion. (151)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 1.

Vom 1. Februar 1922 ab werden folgende Stationsnamen geändert:
Kirchheim b. Heidelberg in Heidelberg-Kirchheim,
Rheinau in Mannheim-Rheinau,
Rheinau Hafen in Mannheim-Rheinau Hafen. (168)

Breslau, den 27. Januar 1922.
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 werden die Teilhefte B II 5, 49 und 53 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1—16 eingearbeitet. Preis für das Teilheft 22,00 ℳ.

Die Teilhefte sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. (167)

Berlin, den 24. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1922 tritt der Nachtrag 1 zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen in Kraft, der außer Ermäßigungen der Mindestentfernungen im Verkehr mit anschließenden Bahnen Frachtsätze für die neuen Nebenklassen An 10, Bn 10, Cn 10 und Dn 10 vorsieht. Der Nachtrag kann zum Preise von 0,10 Franken von dem Rechnungsbüro der Eisenbahndirektion des Saargebiets käuflich bezogen werden. Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen das Verkehrsbüro B der genannten Direktion. (171)

Saarbrücken, den 28. Januar 1922.
Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Februar 1922 werden die z. Zt. geltenden Frachtsätze in demselben Umfange wie bei den Reichsbahnen erhöht. Für die Frachtberechnung gilt der Frachtsatzzeiger Heft C I a zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses vom 1. Februar 1922. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (147)

Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Gemeinschaftliches Heft C I b — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 ab werden die bei Gütern des Ausnahmetarifs für Düngemittel (Tfv. 2) zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht im Verkehr mit den Bahnhöfen folgender Privatbahnen: Buttstädt-Rastenberg, Esperstedt-Oldisleben, Neubrandenburg-Friedland, Osterwieck-Wasserleben, Ruhlaer Eisenbahn, Weimar-Berka-Blankenhain und Wenigentaft-Öchsen. Ferner wird vom gleichen Tage ab die im Abschnitt II bei Bonn Trajekt angegebene Überführgebühr erhöht.

Näheres enthält die am 2. Februar 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Januar 1922. (173)
Eisenbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Aus Anlaß der durch unsere Bekanntmachung vom 13. Januar 1922 angekündigten Tariferhöhung werden zum 1. Februar 1922 ausgegeben:

a) das Heft Tfv. 200 C I a (Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen),
b) Nachtrag 4 zu Heft Tfv. 200 A,
c) Nachtrag 3 zu Anhang 6 zu Heft A,
d) Nachträge 2 und 3 zu Heft Tfv. 200 C I b.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (128)

Berlin, den 25. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Badischer Binnengütertarif, Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C I b. Deutsch-nordische Gütertarife.

Auf 1. Februar 1922 werden die Bestimmungen und Zuschlagstafeln zur Berechnung der Auslandszuschläge im Verkehr mit deutschen Stationen auf Schweizergebiet und Waldshut Übergang neu ausgegeben. Zum Kurse 1 ℳ gleich 3 Rp. wird eine neue Zuschlagstafel eingeführt. Im übrigen ergeben sich geringe Ermäßigungen. Näheres in unserem Tarifanzeiger und in den auf 1. Februar 1922 erscheinenden Tarifdrucksachen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist genehmigt.

Karlsruhe, den 24. Januar 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion. (142)

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die Zuschlagsfrachten für Dresden Großmarkthalle (Fußnote (12) auf S. 52 des Tarifs) werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 wie folgt festgesetzt:
für Eilgut in Wagenladungen
auf 8120 Pfennig,
für Frachtgut (einschl. Eilgut der Klasse II e) in Wagenladungen
auf 4060 Pfennig für den Wagen.

München, den 27. Januar 1922. (159)
Tarifamt beim R V M, ZB.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 10. Februar 1922 tritt der Nachtrag 19 in Kraft. Er enthält Entfernungen für verschiedene neu einbezogene Stationen sowie teilweise geänderte Entfernungen für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen.

Frachterhöhungen treten erst vom 10. April 1922 ab in Kraft.

Nähere Auskunft durch die beteiligten Güterabfertigungen. (153)

Erfurt, den 26. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Februar 1922 tritt der Nachtrag VI in Kraft. Durch ihn werden die Frachtsätze der allgemeinen Kilometertariftafel um rund 30 % erhöht und neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife 5 und 5 c eingeführt. Das sofortige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden.

Dresden, am 30. Januar 1922. (171)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsche Reichsbahn — Sächsisches Netz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 werden infolge Erhöhung a) der Mindestfrachten für Sonderzüge, des Begleiterfahrgeldes und der Zuschläge zur Deckung der tschechoslowakischen Fahrkartensteuer um 75 %, b) sämtlicher Frachten im Güter- und Tierverkehr einschl. der tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge sowie der Nebengebühren um 30 % neu ausgegeben:

1. Nachtrag III zum Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Dezember 1920,
2. Nachtrag III zum Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Juli 1921,
3. Nachtrag IV zum Binnen-Tiertarif, Teil II, vom 1. Dezember 1920,
4. Nachtrag IV zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien vom 1. Dezember 1920.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Tarifnachträge können vom 30. Januar 1922 an durch unsere Wirtschafts-Hauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden. Inzwischen erteilt unser Verkehrsbureau hier nähere Auskunft.

Dresden, am 25. Januar 1922. (141)
Eisenb.-Gen.-Dir.

Am 1. März 1922 werden Vechta und Falkenrott zu einer Gütertarifstation unter der Bezeichnung Vechta-Falkenrott vereinigt und Hagen (Oldbg.) als Gütertarifstation aufgehoben, jedoch als Ladestelle der Gütertarifstation Vechta-Falkenrott angegliedert.

Für Vechta-Falkenrott werden der Frachtberechnung die Entfernungen und Frachtsätze der jetzigen Tarifstation Falkenrott zugrundegelegt. Die jetzige Tarifstation Vechta wird aufgehoben. Vechta wird Abfertigungshilfsstelle.

Neben Tarifermäßigungen werden durch diese Maßnahme auch einige Erhöhungen hervorgerufen. Näheres hierüber ist auf unserem Verkehrsbüro und demnächst auch auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 27. Januar 1922.
Eisenbahndirektion. (116)

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr. Änderung der Kundmachung für den Eil- und Frachtgutverkehr (einschl. Kohlenverkehr).

Auf Seite 3 Ziff. 8. Zum Art. 13 (Nachnahmen) ist zu streichen:

„Im Verkehr von den Niederlanden nach in Deutschland liegenden Stationen werden Sendungen mit Nachnahmen des Absenders von den deutschen Bahnen nicht übernommen. Zugelassen sind jedoch a) Nachnahmebeträge und Barvorschüsse bis 10 holl. Gulden einschl. b) bahnseitige Vorfrachten, c) Barauslagen der Eisenbahn, d) durch Zollquittung nachgewiesene deutsche Zölle."

(Gültig ab. 1. Februar 1922.)

Köln, den 25. Januar 1922. (143)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel. Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 tritt die Riesengebirgsbahn dem Ausnahmetarif bei. Die Anstoßbeträge dieser Bahn im Heft C I b — Tfv. 200 — werden nicht gekürzt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 30. Januar 1922. (172)
Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1 Februar 1922 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau Reutin und Lindau Stadt au gehoben und durch folgende ersetzt:

Kilometer	Konstanz nach oder von	Frachtsätze in Pf für 100 kg (oder in ℳ für 10 t)																				
		Stückgut			Wagenladungen																	
					Klassen												Ausnahmetarife für					
		Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse													Wegebaustoffe	Steingrus	Brennstoffe			
																			Tarifklassen			
		Ie	I	II	An5	An10	A	Bn5	Bn10	B	Cn5	Cn10	C	Dn5	Dn10	D	E	5	5c	Dn5	Dn10	D	6
105	Lindau-Reutin F, Bes	—	2610	2270	1830	1720	1610	1630	1500	1370	1460	1320	1190	1230	1100	880	650	410	340	1230	1030	820	72
104	Lindau Stadt E, Bes	4700	2610	—	1830	1720	1610	1630	1500	1370	1460	1320	1190	1230	1090	870	650	—	—	—	—	—	—

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung
München, den 26. Januar 1922.

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 werden, der Regelung im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, entsprechend, die Mindestgebühr für Sonderzüge und die Bahnbewachungsgebühr erhöht. Ferner werden die Zuschläge zur Deckung der tschechoslowakischen Fahrkartensteuer, die Sätze für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens, die Sätze für die Einstellung von Tieren in der überdeckten Viehbucht in Riesa, die Überfuhrgebühr zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Friedrichstadt (Vieh- und Schlachthof) und zwischen Leipzig Bayer. Bahnhof und Leipzig Bayer. Bahnhof (Vieh- und Schlachthof), sowie das Begleiterfahrgeld erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 24. Januar 1922. (139)
Eisenb.-Gen.-Dir. als geschäftsführende Verwaltung.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 an werden die Zuschläge zu den Frachtsätzen der Wagenladungsklassen bei der Privatbahn Aalen-Neresheim-Dillingen (Donau) für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art auf 28 ₰, für alle übrigen Güter auf 30 ₰, bei den Privatbahnen Korntal-Weissach und Reutlingen-Gönningen für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art auf 24 ₰, für alle übrigen Güter auf 26 ₰ für 100 kg ermäßigt. (148)

Stuttgart, den 26. Januar 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Drensteinfurt des Bezirks Münster (Westf.) in den Tarif einbezogen. (152)

Erfurt, den 26. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1.

Vom 1. Februar 1922 ab wird für Eilgüter zwischen Leipzig Dresdn. Bf. und Görlitz bei Vorschrift des Bahnweges über Dresden die direkte Abfertigung zugelassen. Die Tarifentfernung beträgt 218 km.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (154)

Berlin, den 26. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Verbandsgütertarif zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits. Teil I Abt. A.

Vom 1. Februar 1922 an sind auch in der Richtung nach Deutschland Nachnahmen wieder bis zur Höhe des Wertes der Sendung zulässig. Demgemäß ist im Artikel 13, Zusatzbestimmung 4, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 an der zweite Satz zu streichen.

Altona, den 26. Januar 1922. (133)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif, Teil II. Sächsisch-Südwestdeutscher Tiertarif, Teil II.

Am 1. Februar 1922 werden das Begleiterfahrgeld, die Zuschläge zur Deckung der tschechoslowakischen Fahrkartensteuer, die Überfuhrgebühren zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Friedrichstadt (Vieh- und Schlachthof) sowie zwischen Leipzig Bayer. Bf. und Leipzig Bayer. Bf. (Vieh- und Schlachthof), ferner — im Bayerisch-Sächsischen Tiertarif — die Nebengebühren für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens und für die Einstellung von Tieren in die Viehbucht in Riesa und — im Sächsisch-Südwestdeutschen Tiertarif — die Mindestgebühren für Sonderzüge erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatsbahnen zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).

Dresden, am 25. Januar 1922.
Eisenb.-Gen.-Dir. als geschäftsführende Verwaltung. (140)

Deutsche Reichsbahn, mecklenburgische Netz.

I. Vom 1. Februar 1922 werden di Frachtsätze und die örtlichen Gebühre für den Güter- und Tierverkehr u etwa 30 v. H. erhöht. Für die Fracht berechnung gelten

a) für Güter der ordentlichen Tari klassen: der Frachtsatzzeiger Hef C I a zum Deutschen Eisenbahn gütertarif Teil II (Tfv. 200);

b) für Güter der Ausnahmetarife das Sonderheft C II zum Deut schen Eisenbahngütertarif (Tfv 200);

c) für Kohlen, Briketts usw.: das Son derheft zum Deutschen Eisenbahn gütertarif Teil II — Ausnahme tarif 6 — (Tfv. 1101);

d) für Tiere: der Tierfrachtzeiger zu Deutschen Eisenbahn-Tiertarif Tei II (Tfv. 1504 a).

Die Tarifhefte zu a bis d sind End Januar d. J. bei den Güterabfertigunge käuflich zu haben. Das alsbaldige In krafttreten gründet sich auf die vorübe gehende Änderung des § 6 der Eisen bahn-Verkehrsordnung.

II. Auf Bahnhof Rostock Hafen is eine Kopframpe errichtet.

Schwerin, den 23. Januar 1922. (132
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 1.

Die ehemals badischen Stationen de Main-Neckarbahn: Friedrichsfeld (Baden Nord, Großsachsen-Heddesheim, Hems bach, Ladenburg, Laudenbach (Bergstr. und Weinheim sind in das neue a 1. Februar 1922 gültige Tarifheft 1 nich mehr aufgenommen worden. Bis zu Übernahme dieser Stationen in de Staats- und Privatbahn-Güterverkeh bleiben die bisherigen Entfernungen i Tarifheft 1 vom 1. April 1907 in Kraft

Breslau, den 26. Januar 1922. (150)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Die unterm 21. Januar 1922 veröffent lichten Erhöhungen der Zuschläge de Lokalbahn-Aktiengesellschaftsstatione (Seite 25/26 des Schnittarifs) gelten a 1. Februar 1922. (138)

München, 25. Januar 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB.

tsche Reichsbahn, und anschließende rivatbahnen. Gütertarife, Teile II.

it dem 1. Februar 1922 erscheint ein Heft Tfv. 200 C II (Ausnahmeter. In demselben sind, abgesehen den in Sonderausgabe erschienenen nahmetarifen für Kohle, Düngemittel, h und frische Kartoffeln sämtliche der Reichsbahn selbst sowie im hselverkehr mit Privatbahnen gellen Ausnahmetarife zusammengefaßt. eit der Staats- und Privatbahn-Güterkehr auch für den Binnenverkehr elner Privatbahnen gilt, gilt das Heft auch für den Binnenverkehr er Privatbahnen. Bis zur Regelung Tarifverhältnisse mit der Freistadtnbahndirektion Danzig und der nbahndirektion des Saargebiets in brucken gilt das Heft auch für den ien- und Wechselverkehr der Freiteisenbahndirektion Danzig und den hselverkehr der Eisenbahnen des rgebiets mit der Deutschen Reichs- und den an diese anschließenden atbahnen. Durch das neue Heft den aufgehoben das Heft Tfv. 5. C II snahmetarife) des Staats- und Pribahn-Güterverkehrs vom 1. November , das Heft Tfv. 200. C II (Ausnahmefe) für den Wechselverkehr deutr Eisenbahnen untereinander vom ovember 1921, sowie die sonst in den ien- und Wechseltarifen der früheren derbahnen enthaltenen Bestimmun- über Ausnahmetarife. Infolge der mmenfassung sind die Nummern der ielnen Ausnahmetarife teilweise gert. Bei den Ausnahmetarifen sind Bestimmungen über das der Frachtchnung zugrunde zu legende Gewicht prechend den am 1. Februar 1922 in t tretenden neuen Bestimmungen des schen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, B., geändert. Bei den Frachtsatzern und Stationsfrachtsätzen ist die its durch Bekanntmachung vom Januar 1922 angezeigte Erhöhung hgeführt. Die Frachtsatzzeiger der nahmetarife 5, 5 c, 7, 7 c und 7 d sind erstellt. Außerdem wird durch das Heft ein neuer Ausnahmetarif 5 d Talkschiefer (unreinen, geschieferten nstein) roh und gemahlen von einigen rischen Versandstationen nach allen hsbahnstationen eingeführt. Das alsige Inkrafttreten der Erhöhungen det sich auf die vorübergehende terung des § 6 der Eisenbahnversordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). ücke des neuen Heftes können zum se von 1,50 M bei den Güterabfertigen sowie bei dem Auskunftsbüro in, Alexanderplatz, bezogen werden.
rlin, den 24. Januar 1922. (129)
Eisenbahndirektion.

---

dwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

der Kilometertafel II ist mit Wirg vom 1. Februar 1922 die Station ter Kr. Alt. B. mit allen Angaben zu fehen.
ankfurt (M.), den 24. Januar 1922.
Eisenbahndirektion. (161)

Bayerischer Lokalbahnschnittarif.

f Seite 5 und 13 ist die Station dhof zu streichen. Ab 1. Februar betragt die Zustreifgebühr — Seite 6 Schnittarifs —,
Ludwigsmühle:
a) statt 51,— M — 68,— M,
b) statt 52,50 M — 70,— M;
Weißenstadt Ladestelle:
a) statt 99,— M — 132,— M,
b) statt 105,— M — 140,— M.
ünchen, den 26. Januar 1922. (165)
Tarifamt beim R V M. Z B

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 15. Juli 1921.

Erhöhung der Teilfrachtsätze in Kronen und Ergänzungen.

Mit Gültigkeit vom 7. Februar 1922 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Januar 1923 werden sämtliche derzeit gültigen Teilfrachtsätze in Kronen um 150 vom Hundert, mithin auf das Zweieinhalbfache unter Aufrundung auf ganze Kronen erhöht.

Vom gleichen Zeitpunkte an treten an Stelle der bisherigen auf Seite 40 des Tarifes vorgesehenen Teilfrachtsätze in Kronen für Kohle und Koks in den nachbenannten Verkehrsverbindungen folgende:

Nach		Von: Breitenschützing	Holzleithen	Staatsgrenze bei Bernhardsthal		Staatsgrenze bei Summerau		Wien Erdbergerlände
		Kohle	Kohle	Kohle	Koks	Kohle	Koks	Koks
Ehrwald	Kronen	625 **)	625 **)	853 **)	1280 **)	673 **)	1010 **)	1190 **)
Leermoos	„	625 **)	630 **)	853 **)	1280 **)	673 **)	1010 **)	1190 **)
Reutte i. T.	„	650 **)	650 **)	883 **)	1325 **)	690 **)	1035 **)	1225 **)
Vils	„	660 **)	660 **)	890 **)	1333 **)	703 **)	1055 **)	1243 **)

Am Schlusse dieser Seite ist folgende Anmerkung anzubringen:

„**) In diesem Frachtsatze ist der Zuschlag von 150 vom Hundert bereits enthalten."

Ferner ist auf Seite 6 im Abschnitte II — A — b) und auf Seite 14 des Tarifes im Abschnitte IV bei „Gemüse" nach „G — 5 — f — 1 — α" beizufügen: „mit Ausnahme von Knoblauch, Zwiebeln, auch Steckzwiebeln".

Wien, am 20. Januar 1922. (135)

Österreichische Bundesbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Hefte B II, 1—64.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Hefte 1 u. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 werden im Staats- und Privatbahn-Güterverkehr bei einer Anzahl von Stationen die Entfernungen mit Marxgrün und Ritschenhausen infolge ihrer Übernahme in den ostdeutsch-bayerischen Tarif aufgehoben.

Zum gleichen Zeitpunkte treten im Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Verkehr sämtliche Entfernungen für Eger und Hof Hbf., die in die Tarife für den ostdeutsch- und mitteldeutsch-bayerischen Güterverkehr übernommen worden sind, außer Kraft. Für eine Anzahl von Stationen werden ferner neue Entfernungen für den Verkehr mit Franzensbad eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Januar 1922. (155)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1922 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 1921 der Nachtrag 2 in Kraft, enthaltend außer den zum 1. Januar 1922 eingetretenen und bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen Änderungen der Anwendungsbedingungen sowie neue erhöhte Frachtsätze für die deutschen Strecken. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Preis des Nachtrags 1,20 M.

Essen, den 24. Januar 1922. (161)
Eisenbahndirektion.

Belgisch-österreichischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 wird der durchgehende Verkehr von Gütern, einschließlich Leichen und lebender Tiere, zwischen Belgien einerseits und Österreich anderseits im Durchzug durch Deutschland unter den nachstehenden Bedingungen aufgenommen:

Die Sendungen werden mit internationalen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst den einheitlichen Zusatzbestimmungen befördert, soweit in den nachstehenden Vorschriften nicht Sonderbestimmungen enthalten sind.

Zu Artikel 6.
Verkehrsleitung.

Der Absender ist verpflichtet, den deutsch-österreichischen Grenzübergang, über den die Sendung geleitet werden soll, vorzuschreiben.

Zu Artikel 11.
Berechnung der Fracht.

Die Frachtberechnung erfolgt bis und ab der deutsch-österreichischen Grenze und zwar für den österreichischen Durchlauf auf Grund der österreichischen Lokal-, Wechsel- oder Verbandtarife, für den deutsch-belgischen Durchlauf auf Grund der für den direkten belgisch-deutschen Verkehr geltenden Bestimmungen.

Für Umbehandlungen gelten die am Tage des Überganges der Sendung in den Umbehandlungsstationen in Kraft stehenden Tarife.

Die Deckenmiete wird nach den Grundsätzen der Versandbahn für den ganzen Beförderungsweg berechnet

Zu Artikel 12.
Erhebung der Fracht.

1. Im Verkehr von Belgien unterliegen die Sendungen bis zur deutsch-österreichischen Grenzübergangsstation hinsichtlich der Fracht und Nebengebühren, der Zölle und Barauslagen dem Frankaturzwang. Die ab der deutsch-österreichischen Grenzübergangsstation erwachsenden Frachten, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen werden vom Empfänger eingezogen.

2. Im Verkehre von Österreich sind auch Teilfrankaturen zugelassen. Der Angabe eines bestimmten Betrages ist hierbei gleichzuachten die Vorschrift des Absenders, daß er die Fracht bis zur Grenze des Versandlandes bezahlen will.

3. Bei Teilfrankaturen sind Frachterstattungsansprüche an die der Empfangstation vorgesetzten Eisenbahnverwaltung zu richten.

4. Sollte sich bei der endgültigen Feststellung des Frankaturbetrages in den in der einheitlichen Zusatzbestimmung 2

bezeichneten Fällen die Unzulänglichkeit des auf der Versandstation hinterlegten Betrages herausstellen, so hat der Absender das Fehlende nachzuzahlen.

5. Müssen Frachten und andere Gebühren sowie etwaige Nachnahmen in eine andere Währung umgerechnet werden, so erfolgt die Umrechnung stets zu den am Tage der Umrechnung für die umrechnende Station geltenden bahnamtlichen Kursen. Erfolgt bei Rückrechnung derart umgerechneter frankierter Beträge die Gegenumrechnung in die Ursprungswährung, so wird der Kurs der ersten Umrechnung zugrunde gelegt.

Zu Artikel 13. Nachnahmen.

Im Verkehr von Belgien sind Nachnahmen und Barvorschüsse ausgeschlossen.

Im Verkehre von Österreich sind Nachnahmen und Barvorschüsse nur in der Währung des Versandlandes zugelassen.

Zu Artikel 15. Verfügungsrecht des Absenders.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders werden uneingeschränkt nur insolange zugelassen, als die Sendung die Grenze des Versandlandes noch nicht überschritten hat. Hat die Sendung die Grenzen des Versandlandes bereits überschritten, so ist, sofern es sich nicht um die Ausführung der im Artikel 18 oder 24 des I. Ü. vorgesehenen nachträglichen Verfügungen handelt, nur die Verfügung zugelassen, die die Änderung des Empfängers in derselben Bestimmungsstation zum Gegenstande hat.

Zu Artikel 38.
Interessedeklaration.

Sendungen mit Angabe des Interesses an der Lieferung werden in beiden Verkehrsrichtungen zur Beförderung nicht angenommen.

Nähere Auskünfte können bei den Versandstationen eingeholt werden.

Wien, am 25. Januar 1922. (163)
Österreichische Bundesbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Internationaler Tarifverband.

Eisenbahngütertarif Teil I, Abteilung A für den Verkehr zwischen den österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahnen einerseits den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen (I. T. A.), gültig vom 1. September 1914.

Neufassung der Verbandzusatzbestimmung zu Zusatzbestimmung 7, Art. 7. Frachtzuschläge.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1922 tritt an Stelle der bisherigen Verbandzusatzbestimmung zu Zusatzbestimmung 7 zu Art. 7 (Seite 22, liegende Schrift kleiner Type) nachstehende neue Verbandzusatzbestimmung:

Der in § 3 (Abs. 1) der Ausführungsbestimmungen erwähnte Frachtzuschlag von 15 Franken, bzw. in § 3 Abs. (2) derselben erwähnte Frachtzuschlag von 1 Franken sind als französische Franken anzusehen und im Verkehre Österreich-Deutschland durch eine gleichwertige Summe in der Landeswährung, und zwar für Deutschland in Markwährung, für Österreich in österreichischer Währung zu ersetzen, die sich auf Grund des jeweiligen bahnamtlichen Tageskurses ergibt.

Wien, am 20. Januar 1922. (127)
Österreichische Bundesbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Güterverkehr.

Binnen-Personen-, Gepäck- u. Gütertarif, Teil II, für die Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 erscheint der Nachtrag IX, durch welchen von der Aufsichtsbehörde genehmigte Erhöhungen eintreten.

Tegernsee, den 26. Januar 1922. (157)
Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1922 tritt zu dem Binnen-Personen- und Gütertarif je ein Nachtrag in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsdirektion in Lübben.

Berlin, den 26. Januar 1922.
Die Direktion. (144)

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen und Ergänzungen der Allg. Ausf.-Best. des vorgenannten Tarifs zur E. V. O. in Kraft:

Die Allg. Ausf.-Best. A IV zu § 12 wird aufgehoben.

Die Allg. Ausf.-Best. 11 zu § 13 erhält folgende Fassung:

„11. (1) Expreßzüge (Züge mit besonderer Geschwindigkeit und Bequemlichkeit) können nur mit Fahrkarten, die zu Schnellzügen gelten, und gegen Entrichtung eines Preiszuschlages von 1 ℳ in der 1. und 0,60 ℳ in der 2. Klasse für das km benutzt werden.

(2) Für die Benutzung der in den Fahrplänen mit „L" bezeichneten Expreßzüge (Luxuszüge) sind neben den Gebühren für Expreßzüge (Ziffer [1]) noch in besonderen Tarifen festgesetzten Preiszuschläge zu entrichten."

In Ziffer (1) der Ausf.-Best. 1 zu § 27 ist hinter dem 1. Satz der nachfolgende einzufügen: „Bei Beförderung von Expreß- und Luxuszügen tritt hierzu ein Zuschlag von 100 v. H."

Die Allg. Ausf.-Best. 2 zu § 32 wird nach dem 2. Satz wie folgt ergänzt: Bei Beförderung in Expreß- und Luxuszügen tritt zu der hiernach berechneten Gepäckfracht ein Zuschlag von 100 v. H. und eine Abfertigungsgebühr von 10 ℳ für je 10 kg des der Frachtberechnung zugrunde gelegten Gewichts.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. an werden die vorstehend eingeführten, in Ziffer (1) der Allg. Ausf.-Best. 11 zu § 13 enthaltenen Preiszuschläge von 1 ℳ in der ersten und 0,60 ℳ in der zweiten Klasse auf 1,75 ℳ bzw. 1 ℳ erhöht.

Die vorstehenden Änderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der E. V. O. bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E. V. O. (R. G. Bl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 25. Januar 1922. (162)
Eisenbahndirektion
für die Verwaltung der deutschen Reichsbahn.

Binnentarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expreßgut und Leichen.

Zum vorbezeichneten Tarif tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält die dem Vorgehen der Deutschen Reichsbahn [ent]sprechende Tariferhöhung. Das [als]baldige Inkrafttreten des Nachtrags gr[ün]det sich auf die vorübergehende Än[de]rung des § 6 der Eisenbahn-Verke[hrs]ordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

Eschershausen, den 24. Januar 192[2]
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft. (1..)
Die Direktion.

Bedingungen für Ermäßigung der [Ge]bühren für die Aufbewahrung der Fa[hr]räder der Inhaber von Zeitkarten.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. [J.] an werden die ermäßigten Aufbew[ah]rungsgebühren für Fahrräder der [In]haber von Monats- und Wochenkar[ten] erhöht; und zwar der Preis

der Monatskarte für Fahrradaufbew[ah]rung von 15 ℳ auf 24 ℳ,

der Wochenkarte für Fahrradaufbew[ah]rung von 4 ℳ auf 6 ℳ.

Berlin, den 25. Januar 1922. (1..)
Eisenbahndirektion.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Februar 1922 tritt [ei]ne 75prozentige Erhöhung der Fahrpre[ise] für den Personen- und Gepäckverkehr [in] Kraft. (1..)

Nähere Auskunft erteilt die Direkti[on].

Brohl, den 23. Januar 1922.
Die Direktion.

8. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton- [u]nd Nebenarbeiten zur Herstellung des B[au]werks in Teilpunkt 194 + 92 der s[üd]lichen Umgehungsbahn Michendorf-Mal[]dorf soll vergeben werden. Die Angeb[ots]muster sind gegen porto- und bestellg[eld]freie Bareinsendung von 6,00 ℳ v[on] der Eisenbahnbauabteilung Michend[orf] (Mark) zu beziehen.

Auf besonderes Verlangen werden [die] allgemeinen Bedingungen für 6,00 ℳ u[nd] die Zeichnung für 20,00 ℳ abgegeben.

Die Angebote, auf dem verschlossen[en] Briefumschlag als solche kenntlich [ge]macht, sind bis zum 18. Februar 19[22] vormittags 11 Uhr, pünktlich und p[orto]frei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Michendorf, den 28. Januar 1922.
Eisenbahnbauabteilung. (1..)

9. Verkauf von Altmaterial.

Die in Oldenburg auf dem We[rk]stättenhofe und im Hauptmagazin [] lagernden Werkstattsstoff-Abfälle al[ler] Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Verzeichnis der A[lt]stoffe können von unserem Materiali[en]büro, hier, Karlstraße 16, gegen po[rto]freie Einsendung von 10,00 ℳ (in ba[r]) bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen [] spätestens 18. Februar d. J., vormitta[gs] 11 Uhr, hier eingehen; der Zuschlag [er]folgt bis 28. Februar d. J. (1..)

Oldenburg, den 25. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

10. Offene Stellen.

Zum 1. April 1922 wird ein jung[er] Eisenbahnbetriebsassistent, der die [di]rekte Güterabfertigung beherrscht, [ge]sucht.

Entlohnung nach der Reichsbesoldun[gs]ordnung. (1..)

Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 6. Berlin, den 16. Februar 1922. LXII. Jahrgang.

Wegen des Streiks der Eisenbahner und der städtischen Angestellten Berlins war es nicht möglich, die am 9. Februar fällige Nummer der Zeitung erscheinen zu lassen.

Inhalt:

Vereinfachung des Abfertigungswesens.

Von A. Wernicke, Berlin.

Handels- und Industrieunternehmungen verteilen seit längerer Zeit aus ihren Überschüssen hohe Gewinnanteile; der kaufmännische Geist überwand die Folgen des Krieges und versteht es, bei geringsten Geschäftsunkosten große Erträge zu erzielen. Die Eisenbahnverwaltung arbeitet seit dem Kriege mit Milliardenfehlbeträgen und richtet ihr ganzes Bestreben unausgesetzt darauf, wenigstens die Gleichlage im eigenen Haushalt zu erreichen, was ihr bisher nicht gelang. Am Pegel der Finanzen ist ihr Stand so tief unter die Normallinie gesunken, wie der le[illegible] Privatwirtschaft über diese hinausragt. Die Fürsorge für zahlreiche Kriegsbeschädigte und Kriegerwitwen vereint mit der Verpflichtung, die aus den abgetrennten Gebieten verdrängten Angestellten über Bedarf weiter zu beschäftigen, stellte sie vor die unerfüllbare, doppelte Aufgabe, als behördliche Versorgungsanstalt und als staatliche Geldquelle Ansprüche zu befriedigen, die ihre Leistungsfähigkeit überstiegen. Die Arbeitsweise, z. B. bei den drei Zweigen des Abfertigungsdienstes, weicht dagegen in ihren Grundzügen von der weit einfacheren kaufmännischen Handhabung ab, sie beruht noch auf den Verwaltungsgrundsätzen des vorigen Jahrhunderts; die Inhaber der vielen Beamtenstellen stellen jetzt, von der Not gedrängt, immer neue Gehaltsforderungen und treiben den Staat von Tariferhöhung zu Tariferhöhung. Wenn es dem Engländer Edmonson gelang, sämtliche Kombinationen des Personentarifs auf die Form von Fahrkarten zu bringen, deren Verkauf wenig Personal erfordert, so müßte es auch gelingen, alle Kombinationen des Gepäck- und Gütertarifs, zwecks Personalersparnis, durch verkaufsfertige Ausweise auszudrücken; es entspricht auch nicht der Wirtschaftlichkeit, die Nummern und Gelderlöse aller in Deutschland aufliegenden Fahrkarten immer aufs neue in Rechnungen aufzunehmen sowie das gesamte Berechnungsmaterial jeder Gepäck- und Güterabfertigung in Zusammenstellungen und Hauptzusammenstellungen darzustellen und diesen Ballast in Zeitabständen von wenigen Wochen den Verkehrskontrollen zu übersenden, um ihn hier nach abermaliger Durcharbeitung teils beiseite legen, teils den Ursprungstellen zurückgeben zu lassen. Diese Umstände erweitern den Abstand zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Privatwirtschaft immer mehr.

Im Jahre 1902 und im Jahre 1919 (Nr. 87) veröffentlichte

diese Zeitung eine Besprechung des hierunter geschilderten Buchungsverfahrens für die Fahrkartenausgaben. Es waren hiernach die von dem Fahrkartenbüro anzufordernden Fahrkarten künftig auf den Bedarfslisten mit ihrem Wert anzugeben, nach Eingang mit ihrem Wert in die Fahrkartenausgabebücher bei jeder Station einzutragen und mit dem Gesamtwert jeder Bedarfsliste in ein nach Soll und Haben zu führendes Abrechnungsbuch linksseitig als Soll zu übernehmen. Das Haben besteht in den Ablieferungen an die Stationskasse und ist im Abrechnungsbuch rechtsseitig täglich zu buchen. Zum Haben gehört ferner der Wert der unbrauchbaren Fahrkarten und der der Kinderkartenabschnitte, der von beiden am Monatsschluß in Nachweisungen zu ermitteln und mit dem Gesamtbetrag der Nachweisungen in das Abrechnungsbuch aufzunehmen ist. Nach Absetzung des Haben vom Soll am Monatsschluß verbleibt ein Sollbetrag, und zwar der Sollbetrag der in den Schaltern und in den Beständen verbliebenen Fahrkarten. Die Übereinstimmung des verbliebenen Abrechnungsbuchsolls mit den in den Fahrkartenausgabebüchern verbliebenen Einzelsollbeträgen, die nach Abzug der um den Wert der unbrauchbaren Karten und der Kinderkartenabschnitte erhöhten Einnahmebeträge von den am Kopfe jeder Station nachgewiesenen Sollbeträgen entstehen, hat eine Schalterprüfung zu ergeben, die in einem Schalterprüfungsbuch darzustellen ist. Dem Dienstleiter, auf großen Stationen mit Beihilfe seines Stellvertreters, obliegt es, die Richtigkeit der von den Schalterbeamten vorzunehmenden Berechnungen festzustellen. An Beweiskraft übertrifft diese Art der vorläufigen Feststellung des Einnahmesolls bei weitem die der jetzigen Rechnungslegung, da der Dienstleiter die Schalter und Bücher vor Augen hat, und ihn für falsche Angaben später die Verantwortung träfe. Mit Ausnahme einer Rechnung über die in den außerdeutschen Verkehren verkauften Fahrkarten fallen diejenigen über den Binnenverkehr fort, und eine gewaltige Schreibarbeit, die alle Kräfte tagelang in Anspruch nimmt, hört auf. Den bei allen staatlichen und kommunalen Kassen bestehenden Grundsatz, einer übergeordneten Stelle Rechnung zu legen, kann niemand umstoßen, aber es genügt ein in doppelter Ausfertigung an die Verkehrskontrolle I einzureichender Auszug aus dem Abrechnungsbuch, dem die Nachweisung der unbrauchbaren Karten und der Kinderkartenabschnitte mit den Belegen, sowie die Rechnung über die in den außerdeutschen Verkehren verkauften Fahrkarten beizufügen sind, und der vorher an das Fahrkartenbüro zur Bescheinigung des Wertes der gelieferten Fahrkartenbestände zu gelangen hat. Nach der Prüfung des Auszuges und der Belege und nach Erledigung etwaiger Erinnerungen fertigt die Verkehrskontrolle I auf Grund der noch unbewiesenen Angaben über die Höhe der Geldablieferungen die Solllisten für die Kassen aus, behält die eine Ausfertigung des Auszuges zurück und übersendet die andere mit Prüfungsvermerk an die Fahrkartenausgaben, die darauf das Abrechnungsbuch für den betreffenden Monat abschließen, den verbliebenen Sollbetrag auf den nächsten Monat übertragen und den Auszug bei der nächsten Kassenrevision dem Revisor vorzulegen haben. Die Verkehrskontrolle I erhält in dem Auszug eine ebenso gleichwertige Unterlage für die Einnahmen aus dem Personenverkehr wie in den jetzigen unbewiesenen Zahlenangaben der Rechnungen, ihre Prüfungsarbeit hört fast völlig auf, und die Verwaltung erspart drei Viertel der Kopfzahl des gegenwärtigen Bestandes mit dem unschätzbaren Vorteil einer erhöhten Zuverlässigkeit bei der Festsetzung der Einnahmen. Die Haupttätigkeit der Verkehrskontrolle I geht auf die Kassenrevisoren über, die einmal jährlich, an Hand der vorgefundenen Bestände, der Bücher und der bescheinigten Auszüge aus dem Abrechnungsbuch den Geld- und Geschäftsverkehr der Fahrkartenausgaben zu überwachen haben. Da eine wesentliche Änderung der Revisionstätigkeit gegen jetzt nicht eintritt, erfährt die Zahl der Revisorstellen keine Vermehrung. Der Hergang der Revision unterscheidet sich von dem heutigen Verfahren nur insoweit, als eine Bilanz den mathematischen Beweis von der Richtigkeit der Geldablieferungen zu erbringen hat und damit endgültig die vorläufigen Feststellungen der Dienstleiter über die Einnahmen sowie gleichzeitig die Richtigkeit der der Verkehrskontrolle I zugegangenen Rechnungen über die in den außerdeutschen Verkehren verkauften Fahrkarten belegt.

Der einfache Gedanke des Verfahrens zerschellte an dem Bollwerk der großen Fahrkartenausgaben. Wände von Fahrkarten in 20 und mehr Schaltern und 600 Seiten starke, mit absichtlichen und unabsichtlichen Fehlern durchsetzte Ausgabebücher erschwerten schon die, wenn auch brüchige, so doch seit Jahrzehnten eingebürgerte Rechnungslegung; das neue Verfahren wäre an der Überzahl der Fahrkarten gescheitert, die massenhaften Bestände hätten die Sollfeststellung wochenlang aufgehalten. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, dem der Vorschlag im Jahre 1902 unterbreitet wurde, trat ihm daher nicht näher, zumal die Ersparnisse bei den 10 preußisch-hessischen Verkehrskontrollen I nur etwa 2 Millionen Mark betrugen; es beschränkte sich darauf, die monatliche Abrechnung in den Binnenverkehren im Jahre 1903 durch die vierteljährliche zu ersetzen. Da brachte das Jahr 1907 eine große Erfindung, die Schalterdruckmaschinen. Es erweckte den Anschein, als seien sie das geeignete Mittel, die ungangbaren und selten verlangten Fahrkarten in sich aufzunehmen, die Schalter von ihren unübersichtlichen Beständen zu befreien, als ob sie imstande wären, den Übergang zu einer neuen Buchführung frei zu machen. Heute, nach 14 Jahren, trifft man die Schalterdruckmaschinen in einzelnen oder allen Schaltern der großen Fahrkartenausgaben. wahllos verkaufen sie gangbare und ungangbare Sorten, obwohl der Verkauf bereits gedruckter, in beschränkter Zahl aufliegender, sofort greifbarer Karten schneller vor sich geht, und vielerorts stehen in den Schaltern nebenan noch die Fahrkartenwände mit dem bunten Gemisch der gangbaren und ungangbaren Karten; die Rechnungen haben einen zuvor nie gekannten Umfang erreicht, und die Verkehrskontrollen walten ihres Amtes wie vor 70 Jahren, nur mit wesentlich verstärkter Kopfzahl. Hätte man die Schalterdruckmaschinen schon 1902 gekannt, sie wären in den Hintergrund der Schalter zur Aufnahme der ungangbaren Karten gerückt worden; die Schalter beherbergten dann vorn nur so viel Karten wie bei den mittleren Fahrkartenausgaben, Zug- und Tagesabschlüsse wären ordnungsmäßig zu erledigen, die Dienstleiter könnten den Geldverkehr überwachen, Unterschlagungen verhüten und die Sollfeststellungen nach dem geschilderten Verfahren ohne Zuhilfenahme der kostspieligen Verkehrskontrolle I selbst bewirken. Die Versäumnis dieser Maßnahmen rächt sich heute in den Fehlbeträgen.

Der Beweggrund zu dem am 1. Mai 1907 in Kraft getretenen Gepäckzonentarif war nach der im Jahre 1905 in dieser Zeitung besprochenen „preußischen Denkschrift über die Reform der Personen- und Gepäcktarife" die Forderung: „einen einfachen, klaren und billigen, für alle deutschen Eisenbahnen gleichen Gepäcktarif einzuführen und die Gepäckabfertigung in Zukunft schnell und sicher abzuwickeln". Die Forderung eines einfachen, klaren und billigen Gepäcktarifs ist in vollkommener Weise erfüllt, die zahllosen Stationstarifsätze wichen Zonensätzen für je 50 km, nur die ursprünglich von 10 auf 25 kg erhöhten Gewichtsstufen gingen nachträglich wieder auf die Spannung von 10 kg zurück. Die Verwaltung nutzte aber den Vorteil der verminderten Zahl der Tarifsätze bei der Abfertigung des Reisegepäcks nicht aus, sie führte nicht die mit den Merkmalen des Zonentarifs — Zone, Gewichtsstufe und Frachtsatz — zu bedruckenden Gepäckscheine, sondern, in Anlehnung an den bisherigen Stationstarif, die mit der Bestimmungsstation bedruckten sogenannten Rundscheine ein. Die Ausdehnungsfähigkeit der an einzelne Stationen und die zugehörigen Frachtsätze gebundenen Rundscheine fand daher schon bei den untersten Gewichtsstufen eine Grenze, ein Beweis, daß den Rundscheinen das Heimatsrecht in einem Zonentarif nicht zusteht. Das weite Feld behaupten, wie zu Beginn des Eisenbahnwesens, die Blankettgepäckscheine, deren handschriftliche Ausfertigung, deren Nachweis der Stämme und kontrollseitige Nachprüfung der Frachten Scharen von Angestellten erfordern, die mit ihren erhöhten Bezügen das Aufkommen aus dem Gepäckverkehr aufzehren. Als halbfertige, mit den Bruchstücken der Rund- und der

Blankettscheine aufgeführte Säule ragt heute das Gepäckabfertigungswesen empor. Den Edmonsonschen Gedanken verwirklichen allein Gepäckscheine nachstehenden Musters:

> Gepäckschein Nr. ......
> über ...... Stück Gepäck
> von Berlin Stett. Bf.
> nach....................
> Zone VII 101—110 kg 88 ℳ

Sie unterbinden jeden Betrug, erfordern keine Gepäckscheinstämme und machen die Arbeit der Verkehrskontrolle I entbehrlich. Die Zahl der aufzulegenden Gepäckscheine richtet sich nach dem Verkehrsumfang jeder Station; 280 Scheine für Gepäck bis 200 kg, d. h. ungefähr der dreißigste Teil des Bestandes einer großen Berliner Fahrkartenausgabe, genügen weitgehenden Ansprüchen, für Gepäck höheren Gewichts müßte es bei Blankettscheinen verbleiben. In diesen Gepäckscheinen liegt eine gärende Kraft. Den Fahrkarten verwandt, drängt ihre Art und der Inhalt zur Form von Gepäckkarten und zum Verkauf an den Fahrkartenschaltern. Sie sprengen den Boden des gesamten Abfertigungsverfahrens, das wie ein Kartenhaus zusammenfällt, schließen auf tausenden von mittleren und kleinen Stationen die Gepäckschalter und machen sich bis in die großen Abfertigungen hinein fühlbar, die in einem einzigen, den Fahrkartenausgaben anzubauenden Schalter die Abfertigung des Gepäcks schnell und sicher abwickeln können. Damit erfüllt sich die andere Forderung der preußischen Denkschrift, zahlreiche Abfertigungsbeamte werden verfügbar, und Überschüsse von einer Größe, welche die Vorkriegszeit niemals aufwies, fließen in die Staatskasse. Durch die Gepäckkarten entsteht vor allem die Grundlage für eine Vereinfachung der Buchführung. Die Sollfeststellung der Gepäckeinnahmen geht auf die Fahrkartenausgaben und die Kassenrevisoren über, die Berge von Gepäckscheinstämmen verschwinden und mit ihnen die Arbeit der Verkehrskontrollen I, nur ein geringer Rest der Angestellten verbleibt hier zur Erledigung der eingereichten Rechnungsauszüge.

Die Arbeit der Frachtberechnung, der Prüfung und der Nachprüfung durchläuft im Güterverkehr drei Stellen, während in den Fahrkarten und bei Gepäckkarten das fertige Ergebnis bereits vorliegt. Nach dem § 23 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften, Teil II, erfolgt die Berechnung der Fracht durch die Versandgüterabfertigung. Der ausrechnende Beamte ist für die Richtigkeit der Berechnung verantwortlich; er hat das abgerundete Gewicht, den tarifmäßigen Einheitssatz, die aufgegebene Nachnahme nebst Provision, den Frachtbetrag, die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung und die sonstigen Nebengebühren unter ihrer tarifmäßigen Bezeichnung in die Rechnung des Frachtbriefes einzutragen. Zur Ergänzung dieser reichlich vielen Arbeit bestimmt der § 31: Auf der Empfangsgüterabfertigung sind die im Frachtbrief ausgeworfenen Frachten und Nebengebühren unter Berücksichtigung der Inhaltsangabe nach den Tarifen zu prüfen und gegebenenfalls zu berichtigen. Der nachprüfende Beamte ist dafür verantwortlich, daß die Nachprüfung den Bestimmungen gemäß erfolgt. Die Eisenbahnverwaltung braucht somit zwei Beamte, um auf einem Frachtbrief die einfache Arbeit der Fracht- und Gebührenberechnung verrichten und feststellen zu lassen, dabei fehlt dem Versender und dem Empfänger des Gutes, sofern ihm die Tarife nicht zur Verfügung stehen, jede Gelegenheit, sich von der Richtigkeit der bezahlten Gebühren zu überzeugen. Die Versand- und die Empfangsabfertigungen legen ferner, jede für sich, der Verkehrskontrolle II unter Einreichung vieler Bücher, Belege und Zusammenstellungen eingehend Rechnung, dabei vermögen die Verkehrskontrollen, obwohl die Zahl ihrer Beamten in die Tausende geht, nicht entfernt alle Frachten nachzuprüfen. Das ist das aus dem Untergrunde eines Stationstarifs hervortretende Bild unseres Güterabfertigungswesens. Gelänge es hiergegen, zu einer erheblichen Verminderung der Tarifsätze zu kommen, so vermöchten verkaufsfertige, den Frachtbriefen aufzuklebende Frachtscheine nachstehenden Musters die Arbeit aller drei Stellen zum Ausdruck zu bringen:

> Frachtschein Nr. 246
> von Berlin Stett. Bf.
> nach Zone VII
> 30 kg Stückgutklasse I 48 ℳ 60 ₰

Damit erstände der Edmonsonsche Gedanke im Güterverkehr, das Aufgebot eines Heeres von Angestellten würde entbehrlich, und eine unberechenbar große Ersparnis wäre die Folge. Alle Bestrebungen der Verwaltung, die Gleichlage im Haushalt zu erreichen, alle Mühen, auf dem herabrieselnden Sandberg unserer Finanzen Halt zu gewinnen, werden sich ohne den Einbau eines Zonentarifs in den Güterverkehr als nutzlose Kraftvergeudung erweisen; ein Zonentarif mit Frachtscheinen verringert die Abfertigungskosten auf den dritten Teil. Wohl verschwimmen noch die Abmessungen eines solchen Tarifs im Nebel der Zukunft, doch hebt das nachstehende Beispiel die Umrisse bereits hervor: Der Maßstab der 50-km-Zone teilt den Längendurchmesser Deutschlands von 1300 km in 26 Zonen, von denen auf die inmitten Deutschlands gelegenen Abfertigungen die Hälfte, auf die übrigen entsprechend mehr, höchstens die doppelte Zahl entfällt. Das arithmetische Mittel aus den Frachtsätzen einer Zone ergibt unter Zugrundelegung der Eil- und Frachtstückgutklassen und der Gütereinteilung der Wagenladungsklassen von insgesamt 15 Einheiten für die Grenzabfertigungen einen Höchststand von 390 Tarifsätzen, für die übrigen weniger. Die Eil- und Frachtstückgutsätze erfordern die Auflage von Frachtscheinen für 10, 20, 30, 40, 50, 100, 500 und 1000 kg, die Wagenladungssätze für 100, 500, 1000, 5000, 10 000 und 15 000 kg, so daß jede Zone einen Aufwand von ungefähr 80 Frachtscheinen beanspruchen würde. Die Gesamtauflage einer Grenzgüterabfertigung beliefe sich hiernach, einschließlich besonderer Scheine für Nachnahme- und Lieferungsinteressegebühr, auf ungefähr 2100 Frachtscheine und bliebe auch bei Auflage von Frachtscheinen für die übrigen Gewichtsstufen bei Verwendung von Schalterdruckmaschinen, die für kleinere Abfertigungen in Betracht kämen, noch hinter dem Fahrkartenbestande einer mittleren Fahrkartenausgabe zurück. Die Abfertigung von Gut von jedem nach jedem Ort Deutschlands ohne Umbehandlung auf Unterwegsstationen wäre damit gewährleistet.

Der Vordruck des Frachtbetrages entscheidet über das Schicksal der wichtigsten Einrichtung des Eisenbahnwesens; er legt den Frankaturzwang für alle Güter fest und beseitigt endgültig die Überweisungsfrachten. Alle Berechnungen im geschäftlichen Leben, alle Einrichtungen bei der Eisenbahn haben sich auf sie eingestellt, eine schwere Wolke lagert sich mit der Aufhebung dieser Vergünstigung über Handel, Industrie und Landwirtschaft; der Opfersinn ihrer Vertreter muß diese Folgen angesichts der Milliardenersparnisse für den Staat auf sich nehmen. Mit den Frachtscheinen zieht eine Erleichterung von kaum zu ahnender Größe ein. Neben dem Fortfall des unvollständigen Markenverfahrens dürften die Frachtstundungsnehmer das Interesse an der Führung von Konten verlieren und, wie alle ständigen Kunden der Güterabfertigungen, künftig Frachtscheine, wie Eisenbahn- und Briefmarken, vorher kaufen, um sie in ihren Geschäftsräumen den Frachtbriefen aufzukleben; die Güterkassenbuchführung erhielte eine einfache Grundlage, vor allem aber würde der Boden für die oben geschilderte Buchführung geebnet und das Verhältnis der Güterabfertigungen zu den Verkehrskontrollen II gelockert. Gemäß den Richtlinien für die Fahrkartenausgaben hätte die Sollfeststellung der Einnahmen auf Grund von Frachtscheinausgabebüchern und des Abrechnungsbuchs durch die Abfertigungen selbst und die Kassenrevisoren stattzufinden. Die Versand- und die Empfangsbücher blieben bei den Abfertigungen zurück, die Zusammenstellungen würden unnötig, und die Versorgung der Verkehrskontrollen II

mit diesem Arbeitsmaterial hörte auf. Eine Änderung in der Rechnungslegung des Expreßguts, des Milchversandes, des Leichen- und Tierverkehrs sowie in den außerdeutschen und Privatbahnverkehren träte nicht ein, ebenso bliebe es bei dem Nachweis der durch das Nebengebührenbuch zu verrechnenden Nebengebühren. Die starre Form der Frachtscheine behindert allerdings die Durchführung von Tarifänderungen. Vorübergehende Tarifermäßigungen für einzelne Güter müßten durch Abschlag in der Gewichtsberechnung ihren Ausgleich finden, ständige Erhöhungen und Ermäßigungen hätten in der bei den Fahrkarten üblichen Art stattzufinden; Solländerungen unterlägen der Feststellung durch die Revisoren anläßlich der nächsten Kassenrevision. Das Nachnahmewesen behandeln die vortrefflichen Ausführungen in den Nrn. 23 und 52/1920 d. Ztg.; es wäre bedauerlich, wenn sie unbeachtet blieben. Die Beseitigung der Nachnahme brächte den Personalbestand der Güterabfertigungen dem geringen der Fahrkartenausgaben nahe, und von dem umständlichen jetzigen Abfertigungsverfahren bliebe, von u erläßlichem abgesehen, nichts übrig, als die Verwendung un Verausgabung der Frachtscheine sowie die erläuterte Bucl führung. Ob das Ziel der gänzlichen Beseitigung der Nacl nahme erreichbar ist, steht dahin, es zu erstreben, wäre Aufgab der Verwaltung. Schon die Erschwerung des Nachnahmeverkehı durch Auszahlung aller Nachnahmen, auch der niedrigen, durc die Bestimmungsstationen unter Erhöhung der Nachnahm gebühren und Berechnung von Schreibgebühren für die Übe weisungen würde die Überflutung der Abfertigungen mit ni drigen Nachnahmen stark einschränken.

Die Vereinfachung des Abfertigungswesens auf den hier g schilderten Grundlagen ist von unübersehbarer Tragweite; si stellt ein Kapital zur Verfügung, das wesentlich dazu beitrage wird, das Gleichgewicht im Eisenbahnhaushalt wieder herzu stellen, und übertrifft in ihrer Wirkung das Ergebnis de früheren Tariferhöhungen.

Die Aktivlegitimation des Empfängers im Falle des Verlustes des Gutes.

Der in der Nr. 39 d. Ztg. abgedruckte Artikel mit gleicher Überschrift stellt einen Widerspruch zwischen Art 26 ([1]) I. Ü. und der Zusatzbestimmung 2 zu diesem Artikel fest und folgert daraus Zweifel über die Aktivlegitimation der Bahn gegenüber für den Fall, daß das Gut vor Eintreffen auf der Bestimmungsstation in Verlust geraten, aber der Frachtbrief bereits dem Empfänger ausgehändigt sei. In solchem Falle gäbe Art. 26 ausschließlich dem Absender das Klagerecht, weil er gemäß Art. 15 ([2]) a. a. O. jedenfalls bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte das hier maßgebende Verfügungsrecht habe, während nach der Zusatzbestimmung für das außergerichtliche Verfahren allein und ausschließlich der Besitz des Frachtbriefs legitimiere. Der Verfasser löst den Widerspruch zugunsten der Zusatzbestimmung, indem er sich der Ansicht von Rinaldini, Eger und Rosenthal anschließt, die das bereits beim Abschlusse des Frachtvertrages begründete Recht des Empfängers auf Auslieferung des Gutes und des Frachtbriefs schon in dem Augenblicke wirksam werden lassen, in dem das Gut hätte ankommen sollen, und andererseits das Verfügungsrecht des Absenders auch vor Ankunft des Gutes nach Ablauf der Lieferfrist mit der Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger oder mit Herstellung der Klage des letzteren für erloschen erklären. Trotz seiner sehr eingehenden Ausführungen hält der Verfasser sie nicht für erschöpfend, und unter Berufung hierauf möchte ich folgendes geltend machen:

Richtig ist, daß die Zusatzbestimmung 2 zum Art 26 I. Ü. das Verfügungsrecht des Absenders und die Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte nicht erwähnt; daraus ist aber nicht zu folgern, daß sie beides unberücksichtigt lassen will; der Wortlaut läßt ebensogut die Deutung zu, daß es sich um die Erlangung des Frachtbriefs handelt, der gemäß Art. 15/16 I. Ü. die Ankunft des Gutes vorausgehen muß und erst nach letzerer erfolgen soll, und diese Auslegung hat um so mehr Berechtigung, als die Zusatzbestimmungen wohl Erläuterungen und Ergänzungen des I. Ü. enthalten, niemals aber dessen Vorschriften abändern dürfen; eine Abänderung wäre es, wenn das Erfordernis der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte für das Erlöschen des Verfügungsrechts des Absenders und für die Aktivlegitimation des Empfängers dem klaren Wortlaut zuwider ausgeschaltet würde. Letzteren will allerdings der Verfasser des Artikels hier nicht gelten lassen, gibt vielmehr der für das Verfügungsrecht des Empfängers maßgebenden Bestimmung des Art. 16 die Auslegung, daß das Recht des Empfängers auf Auslieferung des Gutes und des Frachtbriefs — ohne Rücksicht auf die tatsächliche Ankunft des Guts — bereits in dem Augenblick wirksam werde, in dem das Gut hätte ankommen sollen, d. i. nach Ablauf der Lieferfrist, und sucht auf diese Weise dem Wortlaut der Zusatzbestimmung Geltung zu verschaffen. Abgesehen davon, daß es sich hier wohl nicht um ein „Wirksamwerden des Rechts“ handeln kann, sondern nur um die Möglichkeit der Geltendmachung, erscheint diese weitherzige Auslegung schon um deswillen bedenklich, weil weder eine Unklarheit des Ausdrucks im Art. 16, noch ein Widerspruch mit einer anderen Vorschrift eines und desselben Gesetzes, hier des I. Ü., in Frage kommt, sondern nur ein scheinbarer, nach unserer Ansicht gar nicht bestehender Widerspruch mit einer das Gesetz nur erläuternden bzw. ergänzenden Zusatzbestimmung, was aber nur zu einer Auslegung der letzteren berechtigen könnte. Die in dem Aufsatz vertretene Auslegung des Art. 16 versagt aber auch vollständig für den Fall, daß die Lieferfristen, wie es im Kriege geschah, zeitweise aufgehoben werden; es würde dann überhaup an einer festen Normung des wichtigern Zeitpunkts fehlen, zı dem der Absender sein Verfügungsrecht verliert und der Emp fänger seine Ansprüche geltend machen kann, und damit di Sicherheit verloren gehen, die gerade im Bahnverkehr für all Beteiligten von so großer Bedeutung ist. Ebensowenig wäre de Fall berücksichtigt, daß das Gut vor Ablauf der Lieferfris eintrifft. Das Fehlen eines bestimmten Zeitpunktes wäre hie um so bedenklicher, als der Ansicht, daß „schon durch den Ab schluß des Frachtvertrages zufolge des Vertragsinhaltes de Empfänger ein Recht auf Ablieferung des Gutes und des Frachtbriefs an seine Person erhalte“, — wenigstens für das Gebie des deutschen Rechts — wohl nicht beigetreten werden kann

§ 328 BGB. bestimmt:

„Durch Vertrag kann eine Leistung an einen Dritten mit de Wirkung bedungen werden, daß der Dritte unmittelbar da Recht erwirbt, die Leistung zu fordern.

In Ermangelung einer besonderen Bedingung ist aus den Umständen, insbesondere aus dem Zwecke des Vertrags, zu entnehmen, ob der Dritte das Recht erwerben, ob das Recht des Dritten sofort oder nur unter gewissen Voraussetzungen entstehen und ob den Vertragschließenden die Befugnis vorbehalten sein soll, das Recht des Dritten ohne dessen Zustimmung aufzuheben oder zu ändern.“

Die hier in Frage kommende Leistung ist die Auslieferung des Frachtbriefs und des Gutes an den Empfänger; daß letzterer den Anspruch darauf, unmittelbar und sofort durch den Frachtvertrag, an dessen Abschluß er nicht beteiligt ist, erwerben soll, ergibt sich weder aus dem Frachtbriefe, noch aus dem Zwecke des Vertrags, ja der Wortlaut des Art. 16 I. Ü. sowie § 76 EVO. sprechen direkt dagegen, selbst wenn man den Worten „nach Auskunft des Gutes am Bestimmungsorte“ die von dem Verfasser des Aufsatzes vertretene weite Auslegung gibt. Also von vornherein hat der Empfänger kein Recht aus dem Frachtvertrage, auch kein bedingtes oder befristetes, erst die Ankunft des Gutes am Ablieferungsort verschafft dem Empfänger die Gläubigerstellung; die klare Fassung der Tarifbestimmungen schließt die Gleichstellung des Ankommensollens mit der Ankunft aus; geht das Gut unterwegs verloren, so steht lediglich dem Absender der Ersatzanspruch zu; auf der anderen Seite entsteht das Recht des Empfängers mit der Ankunft, auch wenn die Lieferzeit noch nicht abgelaufen ist; ist das Gut einmal angekommen, so ist es auf die Rechtsstellung des Empfängers ohne Einfluß, wenn es von dort versehentlich weiterbefördert ist (s. Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, S. 153). Anders ist es bei dem Landfrachtvertrage. Hier kommt § 434 des Deutschen Handelsgesetz-Buches in Betracht, der dem Empfänger schon vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte die Befugnis gibt, alle zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Anweisungen zu erteilen und die entsprechenden Leistungen vom Frachtführer zu verlangen, und diese Berechtigung entsteht sofort mit Abschluß des Frachtvertrages.

Die Berücksichtigung der Vereinbarungen zwischen Absender und Empfänger über die Verlustgefahr während des Transports bei Auslegung der hier in Frage kommenden Bestimmungen des I. Ü. und der Zusatzbestimmung (S. 717 d. Nr. 39 V. Z.) erscheint ebenso bedenklich wie die Annahme, daß „das Gut fast ausnahmslos auf Gefahr des Empfängers reise“. Für letzteres gewähren weder die Bestimmungen des HGB. noch die des BGB. einen Anhalt. Der Absender hat als

eferant die Gefahr, von welcher die Ware auf dem Transport troffen wird, in dem Falle zu tragen, wenn er die Ware an m Orte, wohin der Transport geschieht, liefern muß; dies chtet sich nach dem Vertrage oder nach der Natur des Geschäfts, und nur beim Fehlen dieser Voraussetzungen gilt, daß r Ort der Handelsniederlassung oder der Wohnort des Verkäufers bzw. Lieferanten maßgebend ist, somit die Gefahr des fälligen Untergangs während des Transports auf den Empfänger übergeht (§§ 269, 446 BGB.). Auch ein allgemeines Gewohnheitsrecht dafür, daß der Empfänger für die Transportgefahr haftet, wird sich nicht nachweisen lassen. Ebensowenig aus einer Bestimmung des Eisenbahnfrachtrechts zu entnehmen, daß Vereinbarungen der Interessenten, die nicht aus dem Frachtbriefe ersichtlich sind, das Rechtsverhältnis der Eisenbahn m Versender oder Empfänger beeinflussen, und noch weniger erscheint die Bahn, wenn sie trotz Nichtankunft des Gutes den Empfänger entschädigte, befugt, bei einem Schadensersatzanspruche des Absenders sich gegen Letzteren mit dem auf S. 717 unter 3 erwähnten Einwande zu decken, daß der Absender den Kaufpreis vom Empfänger bereits erhalten habe und somit der Ersatz für ihn eine ungebührliche Bereicherung wäre. Letztere erscheint ausgeschlossen, wenn ein Vertragsverhältnis zwischen den Parteien besteht, wie dies zwischen Bahn und Absender der Fall, und nur aus diesem können von der Bahn Einwände hergeleitet werden.

Nach alledem erscheint die Gesetzesauslegung, die im Falle des Nichtankommens des Gutes auf der Bestimmungsstation der Bahn gegenüber ein für allemal den Versender als aktiv legitimiert ansieht, als die richtige, und auch de lege ferenda möchte es dabei bewenden. Nottebohm.

Haftung der Eisenbahn aus dem Verwahrungsvertrag.

Von Rechtsanwalt **Sommerfeldt**, Essen-Ruhr.

Das Reichsgericht hat in einer Entscheidung vom 28. Mai 21 (I 411/20), die verschiedentlich abgedruckt ist (V. Z. 1921, . 787), folgenden Fall abzuurteilen gehabt: Eine Stückgutsenung von vier Fässern Wein im Gewicht von je 800—900 kg ommen auf der Bestimmungsstation an und werden in den üterschuppen gerollt. Der Empfänger, ein Spediteur, löst n Frachtbrief ein und quittiert über den Empfang des Gutes, orin das Reichsgericht mit den Vorinstanzen die Übergabe s Gutes erblickt. Der Empfänger rollt das Gut nicht sofort . kümmert sich um dasselbe mehrere Tage nicht. Als er es nn abholen will, ist ein Faß verschwunden.

Das Reichsgericht hält die Eisenbahn für schadensersatzlichtig. Die Bahnbeamten hätten es zum mindesten an der tigen Bewachung fehlen lassen. Das schließe ein grobes Verhulden ein. Für ein grobes Verschulden seiner Leute aber nne die Eisenbahn die Haftung nicht ablehnen, und zwar eder, wenn man einen entgeltlichen, noch auch wenn man nen unentgeltlichen Verwahrungsvertrag annehmen wolle, ch auch, wenn man einen Verwahrungsvertrag ablehne, vielhr eine fortdauernde Haftung aus dem Frachtvertrage anhme. Welcher Art Vertragsverhältnis vorliegt, stellt das eichsgericht nicht fest, erklärt vielmehr, daß dies keiner Prüng bedürfe, da grobes Verschulden auf seiten der Eisenbahn genommen werden müsse.

Die Entscheidung des Reichsgerichts unterliegt erheblichen denken. Wenn man von einer Prüfung des Tatbestandes nächst absieht, so ist rein rechtlich zu sagen, daß die Haftng der Eisenbahn für grobe Fahrlässigkeit, wie sie im § 95 VO. (§ 457 Abs. 3 HGB., Art. 41 J. Ü.) ausgesprochen ist, inen neuen selbständigen Haftungsgrund darstellt. Das ist erkannten Rechts (vgl. Staub Anm. 6 zu § 457 HGB.). Das eichsgericht selbst hat sich in der Entscheidung vom 12. Juni 20 („Jur. Wochenschrift" 1920, S. 969 ff.) wie folgt, ausgerochen:

Ein schuldhaftes Handeln für sich allein begründet keinen hadensersatzanspruch. Wenn gesagt ist, daß der Schuldner r grobe Fahrlässigkeit aufzukommen habe, so ist damit nur r subjektive Tatbestand bezeichnet, der vorliegen muß, wenn Ersatzanspruch bestehen soll. Der objektive Tatbestand muß nzukommen. Eine Pflicht zu handeln oder zu unterlassen, ß verletzt sein.

In dem dem Urteil vom 28. Mai 1921 zugrunde liegenden Falle st die Entscheidung des Reichsgerichts die Feststellung dieses jektiven Tatbestandes vermissen. Die Feststellung der drei glichkeiten des entgeltlichen oder unentgeltlichen Verwahngsvertrages oder der Haftfortdauer aus dem Frachtvertrage etzt das Erfordernis ausdrücklicher Feststellung des objeken Tatbestandes nicht, beweist nur, daß das Reichsgericht h die Prüfung leicht gemacht hat. Die Feststellung des jektiven Tatbestandes ist, wie aus den vom Reichsgericht edergegebenen Äußerungen der Vorinstanzen hervorgeht, ßerst schwierig. Man muß mit der Möglichkeit rechnen, daß vorliegende Sachverhalt keinen der drei vom Reichsgericht möglich herangezogenen objektiven Tatbestände voll erlte, um so mehr wäre es Sache des Reichsgerichtes gewesen, wandfrei festzustellen, welcher objektive Tatbestand vorgeen hat. Wenn ein derartiges Urteil von einem Oberlandesricht erlassen worden wäre, hätte es auf die Revision hin ngels Feststellung des objektiven Tatbestandes aufgehoben rden müssen.

Auch materiell-rechtlich ist die Begründung des Urteils nicht chhaltig. Das Reichsgericht stellt einwandfrei fest, daß ergabe des Frachtbriefes und Gutes an den Empfänger ergt ist. Damit ist nach § 76 EVO. der Frachtvertrag beendet. Aus dem Frachtvertrag kann für eine spätere Zeit eine Haftung der Eisenbahn nicht hergeleitet werden. Zum mindesten hätte es einer ausdrücklichen Begründung bedurft, weshalb die Eisenbahn auch nach Beendigung des Frachtvertrages fortdauernd haften soll. Eine solche Begründung fehlt in der Entscheidung des Reichsgerichts. Sie wird nicht einmal versucht.

Was den (entgeltlichen oder unentgeltlichen) Verwahrungsvertrag angeht, so bestehen gegen dessen Annahme zwei Bedenken. Einmal ist in keiner Weise festgestellt, daß die Leute der Eisenbahn, welche zugelassen haben, daß der Empfänger das Gut auf dem Güterboden stehen ließ, den Vertragswillen gehabt haben, einen Verwahrungsvertrag abzuschließen. Sodann fragt es sich, ob sie berechtigt waren, die Eisenbahn zu verpflichten. Das Eisenbahnfrachtrecht kennt nur bestimmte, von vornherein festgelegte und bekanntgegebene Vertragsarten. „Den Beamten ist ein Spielraum, diese Bedingungen abzuändern, nicht belassen, eine Befugnis nicht erteilt. An sich liegt die Annahme näher, daß die Eisenbahn nur diejenigen Abreden treffen will, die in ihren Vertragsmustern enthalten sind, daß sie ihre Beamten auch nur in diesem Umfange bevollmächtigt." (Entscheidung des Reichsgerichts vom 13. Januar 1920. Entsch. 98, 32. Vgl. auch Entsch. vom 30. Juni 1920, Bd. 99, S. 245 und Staub, Anm. 1 zu § 453.)

Der in dem Urteil vom 28. Mai 1921 erwähnte § 64 regelt die Rechtsfolgen der vorläufigen Einlagerung des Gutes, das nicht sofort befördert werden kann. Dieser Fall ist ausdrücklich als Vertragsart vorgesehen, kann also vorliegend nicht herangezogen werden. Auch der Fall, daß der Empfänger mit der Abnahme des Gutes im Verzuge ist, ist in dem Gesetz vorgesehen (§ 80 EVO.) und in seinen Rechtswirkungen geregelt. Insbesondere ist in § 80 Abs. 6 ausgesprochen, daß in solchem Falle das tarifmäßige Lagergeld verwirkt ist. Wenn schon in solchem Falle Lagergeld zu zahlen ist, so kann in dem vorliegenden Falle von einem unentgeltlichen Verwahrungsvertrage unmöglich die Rede sein. In dem Eisenbahnfrachtrecht ist ein Vertragsverhältnis für die Zeit nach Beendigung des Frachtvertrages überhaupt nicht vorgesehen. Keiner der drei objektiven Tatbestände, die das Reichsgericht für möglich hält, ist also gegeben und eine Haftung der Bahn aus ihnen heraus nicht begründet.

Damit ist aber noch nicht die Frage beantwortet, wie der in der Einleitung wiedergegebene Sachverhalt rechtlich zu werten ist. Eine Entscheidung des Landgerichts Essen vom 30. September 1919 (1. S. 168—19) als Berufungsinstanz wird dem Sachverhalt vollkommen gerecht: Fünf Kisten kommen als Stückgut in Dortmund an. Der Empfänger löst den Frachtbrief ein und läßt sich das Gut übergeben. Da das Gut sofort weitergehen soll, beseitigt er die alten Beklebezettel und fängt an, das Gut neu zu bekleben, unterbricht jedoch die Arbeit und entfernt sich, indem er den alten Frachtbrief und die Kisten dem Lademeister wieder übergibt. Eine Kiste verschwindet. Das Landgericht weist die Schadensersatzklage gegen die Eisenbahn mit folgender Begründung ab: „Es steht fest, daß dem Empfänger von dem Lademeister der Eisenbahn die fünf Kisten ausgehändigt sind, und zwar gleichzeitig mit dem Frachtbrief. Damit ist das Frachtverhältnis beendigt. Es ist durch die spätere Wiederannahme der Kisten und des Frachtbriefs durch den Lademeister nicht etwa wieder aufgelebt. Denn diese Handlung stellt lediglich eine reine Gefälligkeit gegenüber dem Empfänger dar. Eine andere rechtliche Wirkung kommt dieser Tatsache mangels jeder rechtlichen Grundlage nicht zu. Der Lademeister konnte im Rahmen seiner Vertretungsgewalt ein derartiges Aufleben des Frachtvertrages gar nicht vereinbaren. Aus dem gleichen Grunde ist auch kein anderweitiges

vertragliches Rechtsverhältnis zwischen den Parteien dadurch zustande gekommen. Es fehlt an jeder gesetzlichen Grundlage, die Eisenbahn für den Verlust der offenbar gestohlenen fünften Kiste haftbar zu machen."

Diese Entscheidung trifft den Nagel auf den Kopf. Sie erkennt das Sachverhältnis und würdigt es rechtlich zutreffend. Genau so liegt der Fall, der dem Reichsgericht vorgelegen hat. Mag man annehmen, daß der Empfänger das Gut einfach stehen ließ, oder daß er an den Lademeister mit der Bitte herantrat, zu gestatten, daß er das Gut noch stehen ließ; auf keinen Fall liegt ein Verwahrungsvertrag und eine aus einem solchen folgende Verwahrungspflicht der Eisenbahn vor. Das Verbleiben des Gutes im Bereiche des Eisenbahngebietes ist ein rein tatsächliches Verhältnis, aus dem keine Sorgfaltspflicht der Bahn entspringt.

Die Annahme des Gegenteils würde zu unbilligen Ergebnissen führen. Derartige sperrige Güter wie Stückfässer werden, wenn die Eisenbahn mit der Abholung an demselben Tage rechnet, vielfach nicht in den Güterschuppen gerollt, sondern auf der Ladebühne gelagert und müssen selbstverständlich bis zur Übergabe von den Leuten der Bahn bewacht werden das Gut aber übergeben ist, braucht sich die Bahn um d nicht mehr zu kümmern. Wenn der Empfänger das Gu in mehreren Partien abfährt, ist es seine Aufgabe, es Zwischenzeit zu bewachen. Wenn der Rechtsstandpu Reichsgerichts richtig wäre, so würde die Eisenbahn z. für Wagenladungsgüter, die von dem Empfänger nach u entladen werden, haftbar sein. Mit Recht kümmert si die Eisenbahn nach Übergabe des Wagens an den Em nicht mehr darum, was mit der Ladung geschieht, wer und ob der Abfahrende berechtigt ist.

Das Urteil des Reichsgerichts ist tief bedauerlich. rungsgemäß beeinflussen, namentlich bei abgelegeneren gebieten die veröffentlichten Entscheidungen des Reichs die Rechtsprechung der unteren Gerichte auf Jahre Abgesehen von dem zuerst erörterten Mangel des Urteil dem Reichsgericht kein Vorwurf gemacht werden. Der liegt darin, daß den Gerichten das Sachverhältnis nicht vorgetragen und dadurch die objektiv unrichtige Entsch herbeigeführt worden ist.

Selbstkosten und Ertrag der Schlafwagen- und D-Züge.

Eine mathematisch genaue Berechnung der entstehenden Zugförderungskosten getrennt nach Zugarten ist nicht möglich. Immerhin kann eine Annäherungsrechnung auf Grund genauer Schätzungen durchgeführt werden, die ein brauchbares Ergebnis innerhalb begrenzter Fehlermöglichkeiten liefert. Aufgabe neuer, sorgfältig auszuarbeitender statistischer Aufschreibungen wird es sein, diese Fehlergrenze soweit wie möglich einzuengen. Bis zu diesem Ziele ist aber noch ein weiter Weg. Die finanzielle Not der Eisenbahnverwaltung fordert aber schon jetzt wirtschaftliche Erwägungen auf Grund der vorhandenen Unterlagen; die folgende Untersuchung ist von diesem Gesichtspunkt aus zu betrachten.

Das Wagenachskilometer kostete 1920 im Durchschnitt 127,3 ₰. Unter Berücksichtigung des zweiten Nachtragshaushaltes für 1921, der mit Mehrausgaben von rund 10,5 Milliarden abschließt — Gesamtausgaben für 1921 demnach rund 44,6 Milliarden Mark — werden bei einem Voranschlag von rund 24,2 Milliarden Wagenachskilometern die Kosten für ein Wagenachskilometer rund 184,0 ₰ betragen, das ist gegen 1920 eine Steigerung um 45 %. Nimmt man die gleiche Steigerung für das Schnellzug-Wagenachskilometer an, so kostet das Wagenkilometer (vier Achsen angenommen, je 131 ₰ im Jahre 1921) 131 . 1,45 . 4 = 7.60 ℳ. Ein Schlafwagen hat nun aber sechs Achsen, doch würde man wohl zu ungünstig rechnen, wollte man zur Ermittelung der Selbstkosten eines Schlafwagenkilometers die Kosteneinheit des Wagenkilometers mit 6 vervielfältigen. Richtiger wird die Erwägung sein, daß das Gewicht des Schlafwagens rund 20 % größer, die Kosten rund 25 % höher sind, als das eines gewöhnlichen D-Zugwagens. Man würde also die Selbstkosten eines Schlafwagenkilometers 25 % höher annehmen können, als die eines D-Zugwagens, also 7,6 . 1,25 = rund 9,50 ℳ (das entspricht einer rechnungsmäßigen Annahme von fünf Achsen und berücksichtigt auch die höheren Personal- und Stoffkosten des Schlafwagens).

In der folgenden Tafel sind die Einkünfte aus den verschiedenen Wagenklassen des Schlafwagens für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen in runden Zahlen zusammengestellt.

Eine Sonderstellung nehmen die Strecken nach Breslau und Hamburg ein, deren Schlafwagen in Personenzügen befördert werden. Sie verursachen im vorliegenden Fall wegen der häufigeren Halte höhere Selbstkosten, als die in Schnellzügen beförderten. Da die Schlafwagenpreise jedoch dieselben sind, ist die Wirtschaftlichkeit bei der kurzen Laufstrecke günstiger. Die Selbstkosten werden etwa in der Mitte zwischen Schnellzug und Personenzug liegen. Das Wagenkilometer ist mit 1000 ₰ kosten errechnet.

Strecke von Berlin nach	Tarifkilometer	Ertrag eines Schlafwagens bei voller Besetzung						Zur Deckung der Selbst-
		I. Klasse f. d. ganze Strecke	für 1 km	II. Klasse f. d. ganze Strecke	für 1 km	III. Klasse f. d. ganze Strecke	für 1 km	I. Kl.
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	%
Frankfurt M.	539	5950	11,1	6720	12,5	7100	13,2	87
Köln	577	6240	10,8	7040	12,2	7420	13,9	90
München	657	6820	10,4	7680	11,7	8150	13,4	93
Königsberg	597	6390	10,6	7220	12,1	7600	12,8	92
Breslau	331	4380	13,2	4960	13,5	5150	15,5	75
Hamburg	290	4050	14,0	4620	15,9	4830	16,6	71

Für die Strecken von Berlin nach Frankfurt, Köln, M und Königsberg ist nach der Tafel bei voller Besetzung de lere Ertrag des Schlafwagens 1. Klasse 107 ₰, 2. Klasse 3. Klasse 133 ₰. Die Züge müssen also zur Deckung der kosten mit 87—93 % in 1. Klasse, 77—80 % in 2. Klas 70—76 % in 3. Klasse besetzt sein.

Demgegenüber bringt ein D-Zug-Wagenkilometer fol ein: Ein ABBü rund 18,90 ℳ, ein CCü rund 16,33 ℳ bei Ausnutzung der Plätze. Die Besetzung muß also zur D der Selbstkosten hier mindestens betragen für einen ABB bzw. für einen CCü 47 %.

Wenn also schon die D-Züge bei einer notwendigen ausnutzung zwischen 40 und 50 % nur bei guten Ve beziehungen eine Rente abwerfen können, so ist das Schlafwagen bei den derzeitigen Preisen ausgeschlossen eine notwendige Ausnutzung bis zu 93 % ist selbst heut derartig hohe, daß nicht mit der Deckung der Selbstkost schweige denn mit einem Gewinn gerechnet werden kan Reichsbahn gibt also unbeabsichtigt den Benutzern der wagen, und zwar gerade den zahlkräftigsten, ein Geschen heute weniger denn je angebracht ist.

Berlin, 15. Dezember 1921. Dr.-Ing. Kümm

Die wirtschaftliche Bedeutung der Umladekosten für Stückgut.

Vom Regierungsbaurat Dr. **Steuernagel**, Berlin.

Die bei der Beförderung des Frachtstückgutes von der Eisenbahn aufzuwendenden Umladekosten machen einen bedeutenden Faktor in der Betriebsbilanz des Unternehmens aus. Infolge der üblichen nicht kaufmännischen Buchführung liegen unmittelbare Zahlen nicht vor, können aber auf folgendem Wege wenigstens angenähert gewonnen werden. Die Fragestellung lautet: Welcher Anteil der Gesamtaufwendungen (Selbstkosten) für den Stückgutverkehr entfällt auf die Umladung des Stückgutes? Mit welchem Geldbetrage ist jede überhaupt zu sand gelangende Tonne Stückgut durch die für einen T Stückgutes nicht zu umgehende Umladung vorweg be In welchem Verhältnis steht der für die Umladung wendende Kostenaufwand zu der möglichen Einnahme? Größenordnung haben etwa erzielbare Ersparnisse?

Da eine auswertbare Untersuchung der deutschen Eisenb nicht vorliegt, so wird für die ersten Feststellungen au

sehr interessante Untersuchung von Ahlberg und Norrmann für die schwedischen Bahnen zurückgegriffen[1]), deren Ergebnisse in gewisser Weise auf die deutschen Verhältnisse angewendet werden können. Dort werden die Betriebskosten der Eisenbahnen zerlegt in

I. Veränderliche Kosten:

1. Zugkosten, proportional den Zugkilometern oder Brutto-Tonnenkilometern	33 %
2. Verschiebekosten, proportional der Anzahl der zu- oder abgekuppelten Wagen	8,2 %
3. Wagenkosten, proportional den Wagenkilometern oder der Anzahl der Wagensendungen	11,0 %
4. Stationskosten, proportional den verkauften Fahrkarten oder den abgefertigten Gütersendungen oder ihrem Gewicht	9,6 %
	61,8 %

II. Feste Kosten:

Stationsdienst, Bahnbewachung und Unterhaltung, allgemeine Leitung, Zinsen	38,2 %
I. und II. zusammen	100 %

Die Unterwegskosten in Oeren für 1 Tonnenkilometer Stückgut wurden ermittelt zu

	Oere	%
Zugkosten	1,92	56,5
Verschiebekosten	0,64	18,8
Wagenkosten	0,47	13,8
Umladekosten	0,37	10,9
	3,40	100,0

oder für 1 km und 100 kg = 0,34 Oere. Die Abfertigungskosten in Oeren für 100 kg (Stationskosten) ergaben sich zu 59 Oere, so daß sich die Selbstkosten einer Stückgutsendung von 100 kg über x km belaufen auf S = 59 + x . 0,34 Oere. Bei einer durchschnittlichen Transportlänge von 135 km ist für 100 kg im Durchschnitt: S = 59 + 135 . 0,34 = 59 + 45,90 ≐ 104,90 Oere.

In diesem Betrage sind Umladekosten in der Höhe von $0{,}37 \cdot \frac{1}{10} \cdot 135 = 4{,}995$ Oere enthalten, 11 % der von der Transportweite abhängigen Kosten (45,90) entfallen also auf Umladekosten. Das Verhältnis der Umladekosten (4,995) zu den Gesamtkosten (104,90) ergibt sich zu $\frac{5}{105} = \frac{1}{21}$, d. i. rund 5 % der Gesamtkosten des Stückgutverkehrs entfallen auf die eigentliche Umladung des Stückgutes.

Überträgt man diese Ergebnisse auf die Statistik der preußisch-hessischen Eisenbahnen[2]) bei Heranziehung des letzten Friedensjahres als eines noch als normal zu bezeichnenden Jahres (1913), so ist folgendes zu berücksichtigen:

Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse:

1. Zahl der Tonnen 8 989 000.
2. Zahl der Tonnenkilometer 1 385 100 000, im Verhältnis zu allen Tonnenkilometern 3,1 %.
3. Einnahme 155 229 451 ℳ;
   im Verhältnis zu der Einnahme aus der Güterbeförderung 9,94 %;
   für 1 Tonne 17,27 ℳ;
   für 1 Tonnenkilometer 11,21 ₰.
4. Durchschnittliche Beförderungsstrecke 154,09 km (Schweden 135).

Im Jahre 1913 betrugen die Gesamtausgaben A der Preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung, Titel 1—12, 69,21 % (Betriebskoeffizient) der Gesamteinnahmen E, Titel 1—6. Die Verkehrseinnahmen e, Titel 1 und 2, betrugen zusammen 93,25 % der Gesamteinnahme. Aus den Beziehungen A = 0,69 E und e = 0,93 E ergibt sich A = 0,743 e. Dementsprechend sollen schätzungsweise auch die Gesamtausgaben für den Stückgutverkehr auf 74 % der Einnahme aus dem Stückgutverkehr veranschlagt werden. Einer Einnahme von rd. 155 Millionen Mark (s. oben) aus dem Stückgutverkehr der allgemeinen Stückgutklasse stehen also persönliche und sächliche Ausgaben von rd. 115 Millionen Mark gegenüber. 5 % dieser Kosten, also 5,75 Millionen Mark, entfallen dabei auf die Umladekosten des Stückgutes, d. h. jede überhaupt zur Beförderung gelangende Tonne Stückgut ist durch die Umladung allein bereits mit $\frac{5{,}75}{8{,}99} = 64$ Pf. belastet. Hierbei sind lediglich die Kosten für die Umladung im engeren Sinne berücksichtigt, die Mehraufwendungen an Zug-, Verschiebe- und Wagenkosten sind jedoch unberücksichtigt geblieben.

Die Feststellung, daß jede zur Beförderung gelangende Tonne Stückgut vorweg mit 0,64 (Gold-) Mark belastet ist, gibt einen bemerkenswerten Beitrag zu der Frage Tarif und Selbstkosten. Nach den herrschenden Anschauungen bestand eine Abhängigkeit des Tarifs von den Selbstkosten nur insoweit, als seine Sätze unter diese regelrecht nicht hinuntergehen dürfen. Der zur Erhebung gelangende Frachtsatz y setzt sich zusammen aus einer Abfertigungsgebühr a als Entgelt für die die Beförderung vorbereitenden und abschließenden Maßnahmen, und aus der Streckenfracht b als Entgelt für die Beförderung, wachsend mit der Beförderungsstrecke. Da die tarifarische Abfertigungsgebühr für 1 t der allgemeinen Stückgutklasse 100 Pf. (unter 10 km) bis 200 Pf. (über 100 km Entfernung), bezogen auf den Tarif des zugrundegelegten letzten Friedensjahrs, beträgt, so dürfte aus den obigen Erörterungen die Notwendigkeit einer Erhöhung der Abfertigungsgebühr hervorgehen, jedenfalls dann, wenn der Grundsatz, daß der Tarif die Selbstkosten decken muß, durchgeführt werden soll. Diese Bedeutung der Stückgutumladekosten für die Ausgabenseite der Betriebsrechnung des Eisenbahnunternehmens rechtfertigt eine Untersuchung der Mittel und Wege, welche geeignet sind, diese Kosten zu erfassen und herabzumindern, ein Ziel, welches auch bei der ersten Verkehrsbesprechung innerhalb der Reichsbahnverwaltung am 25. und 26. Juni 1921 in Coburg[3]) in den Richtlinien grundsätzlich festgelegt wurde.

Als Mittel zur Erreichung dieses Zieles, nämlich möglichst vollkommener Erfüllung der Anforderungen des Verkehrs mit dem geringsten Aufwand an Stoff und Kraft, muß zunächst eine wissenschaftliche Betriebsforschung einsetzen, wie sie in der privaten Maschinenindustrie und jetzt auch im Eisenbahnwerkstättenwesen bereits Eingang gefunden hat, und wie sie auch für andere Gebiete des Eisenbahnwesens im Schrifttum gefordert wird[4]). Sie hat zu erfolgen durch Untersuchung ausgeführter Anlagen und ihrer Teile und Hilfsmittel sowie durch planmäßige Anstellung von Versuchen. Besonderes Studium im Güterverladewesen würden z. B. Art und Beschaffenheit des Karrbahnbelags sowie die Beleuchtung verdienen, ferner die Lademittel (Sackkarren usw.). Als Arbeitsgeschirr müssen diese der Art des Gutes und der vollen Arbeitskraft des Arbeiters angepaßt sein, ähnlich wie die Werkzeuge in den Fabriken. Für die großen Güteranlagen ist die Auslese der Arbeiter und ihre Verwendung in wissenschaftlich systematischer Weise unter Benutzung der neuen Prüfverfahren (psychotechnische Eignungsprüfung) zu erwägen. Es müssen genaue Zeitmessungen erfolgen u. a. zur Ermittlung der Unterlagen für die Akkordsätze, damit Herabsetzungen, die verbittern, unter allen Umständen vermieden werden. Es sei nur an den „Roheisenverlader" Taylors[5]) erinnert, dessen normale Tagesleistung sich von 12½ t auf 47 t/Tag in der „Pensumsarbeit" hob bei einem Barrengewicht von 40 kg/Stück und einem Lastweg von 11 m.

Zur fortlaufenden Betriebsüberwachung ist eine eingehende Wirtschaftskontrolle erforderlich. Eine Wirtschaftsbuchführung ist derart nach der Art der kaufmännischen Erfolgrechnung einzurichten, daß die Gesamtaufwendungen an einer Stelle (z. B. Bahnhof) in Geld erfaßt und ihre Verteilung auf die einzelnen Teilbetriebe (z. B. Zugbildung, Schuppenbedienung, Anschlüsse usw.) ersichtlich werden, ähnlich wie dies Frölich[6]) mit der Bildung von Wirtschaftskreisen und Nebenwirtschaftskreisen vorschlägt. Diese eingehende Betriebskontrolle ist die Vorbedingung für eine Selbstkostenberechnung des Eisenbahnbetriebes, die auch Reinhold Melchior und Staatsminister Oeser[7]) als Vorbedingung für die Führung der Eisenbahn als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen — wie es die Weimarer Verfassung verlangt — ansehen. Auch Oeser stellt fest, daß „zurzeit noch die einfachsten rechnerischen Dinge, ohne deren Kenntnis ein kaufmännisches Vorgehen allerdings schwer ist, hinter einem dichten Schleier zu liegen schienen".

Die Erzielung höchster Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnbetriebe verlangt namentlich hinsichtlich des Umladeverkehrs als einer Art Grenzgebiet zwischen Betrieb und Verkehr die engste Zusammenarbeit von Betrieb und Verkehr in Ausgestaltung der Leitungs- und Ladevorschriften, der Beförderungsvorschriften und des Fahrplans. Die Ausbildung der Vorschriften muß der Eigenart des örtlichen Umladegeschäfts so-

[1]) „Die Betriebskosten der Eisenbahnen und ihre Bedeutung für die Tarifbildung" im Archiv für Eisenbahnwesen 1916, S. 869; 1917 S. 43, 288, 494; 1919 S. 541.

[2]) Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1913 (Berlin 1915).

[3]) Min.-Erlaß E. V. w. 50/58 Nr. 5021 vom 5. August 1921.

[4]) Z. B. Risch in „Technik und Wirtschaft" 1920 S. 131 und Kloevekorn „Tariferhöhung oder Selbstkostenverminderung" Hannover, Jänecke, 1920.

[5]) Taylor-Roesler „Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung", München 1919 (Oldenbourg), S. 61 u. a.

[6]) „Die Reichseisenbahn", Berlin 1920 (Springer), S. 15.

[7]) „Die Verlustwirtschaft der Verkehrsbetriebe", Frankfurt 1920.

weit eben möglich und nötig. Rechnung tragen. Zur Beurteilung einer Umladeanlage müssen der Einfluß und die gegenseitige enge Abhängigkeit von Verschiebe- und Ladedienst gewürdigt werden. Nicht die Verschiebe- oder Ladekosten, sondern ihre Summe muß zum Kleinstwert werden. Wenn auch zu der Frage: reine Umladeanlagen oder Umladung mit Ortsgut vereint? allgemein gesagt werden kann, daß reine Umladeanlagen nur beim Zusammenströmen genügender Mengen auf günstig, zentral gelegenen Verschiebebahnhöfen, gemischte Anlagen nur da in Frage kommen, wo die Umladung in organische Verbindung zu den Ortsgutanlagen gebracht werden kann, und wo der Ortsverkehr so groß ist, daß die Verlegung der Umladestelle auf den Ortsgüterbahnhof sich lohnt, so sind doch als Unterlage der Entscheidung genaue Selbstkostenberechnungen und Vergleichsrechnungen aufzustellen.

Die Frage dürfte genauer Untersuchung wert sein, ob und wieweit das herrschende System der Stückgutumladung auf den Eilstückgutverkehr ausgedehnt werden kann. Durch den Krieg (Sperren usw.) hat der Eilstückgutverkehr gegen den Frachtverkehr an Bedeutung wesentlich zugenommen. Im Eilstückgutverkehr herrschen in der Hauptsache bisher Eilstückgutkurswagen vor, nur vereinzelt gibt es Orts- und Umladewagen. Es ist deshalb die vermehrte Bildung von Eilgutumladewagen nach dem bewährten System der Frachtstückgutumladung zu erwägen. Natürlich würden erhebliche bauliche Änderungen und Ergänzungen an den bestehenden Eilgutanlagen Voraussetzung und Folge sein[8]).

Für die Weiterentwicklung großer Umladeanlagen ist im Interesse der Wirtschaftlichkeit möglichst weitgehender Ersatz der Menschenkraft durch mechanische Anlagen anzustreben. Naturgemäß kommt dieser Ersatz nur für größere Anlagen in Frage. Da im großen Durchschnitt 100 Arbeiterminuten für die Umladung einer Tonne Stückgut aufzuwenden sind, so können bei einem Anteil der Karrwege an der Ladearbeit mit 40 %[9]) also 40 Arbeiterminuten durch mechanische Anlagen ersetzt werden. Nach den in Bebra gemachten Erfahrungen rentierte die dortige Rollbahnanlage sich einschließlich Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten, wenn 10 % der Arbeiter erspart werden; das wären also 36 Arbeiterminuten je Tonne, die gespart werden können. Rechnet man nur mit 30 Minuten, so wird dies einer Ersparnis von 0,18 Goldmark je Tonne nach den Vorkriegsverhältnissen entsprechen. Wenn sich diese Werte auch durch die Entwickelung der Nachkriegszeit insofern verschoben haben, als die Preise für derartige technische Anlagen stärker gestiegen sind als die Arbeiterlöhne, so müssen dennoch planmäßige Versuche mechanischen Förderanlagen auf Güterschuppen in größ Maßstabe vorgenommen werden, zumal die Anlage in nach kurzer Betriebszeit durch Schuppenbrand zerstört w In der Privatwirtschaft der Neuzeit dürfte ein mäßiger täglicher Transport von vielen 100 t täglich nur Menschenkraft ohne Verwendung der durchaus nicht mehr Hilfsmittel der Fördertechnik aus Rentabilitätsgründen a schlossen sein. Die spärlichen Vorschläge in der L tur lassen sich gliedern in solche, welche sich mit das Stückgut befördernden Fahrzeug befassen, indem z. B. elektrische Karren mit Akkumulatorenbetrieb schlagen[10]), in solche, die sich auf die Karrbahn strecken, deren Ersatz durch Roll- oder Hängebahnen[11] fürwortet wird, und ganz durchgreifende, die das herrsc Syste mdes Güterbeförderungswesens und der Zugbildung stoßen und den vollständigen Ersatz des Rangiergesc durch das Umladen der Ladungen in besonderen Umladehä die also an Stelle der Verschiebebahnhöfe treten, vorschla Dieser letztere Vorschlag bedarf wohl kaum technischer W legung; die Frage Rollbahn oder Hängebahn ist über die allgemeiner theoretischer Erörterung noch nicht hinausg men, da der Anlage mit Rollbahn in Bebra das Gegen eines Güterbodens mit Hängebahnbetrieb fehlt.

Selbstverständlich ist auch die bauliche Gesamtordnun Umladeanlage von bedeutendem Einfluß auf die wirtschaf Gestaltung des Umladevorganges, da sie im wesentliche Länge des Karrwegs festlegt, der rund 40 % der Karrk ausmacht. Eine nähere Untersuchung dieser Verhältniss hier nicht angestellt, sondern nur soviel soll gesagt werden reine Längenentwicklung die größten Karrwege ergibt, wä der Einfluß der Breite auf die Karrwege verhältnismäßi ring ist. Die wirtschaftlichste Form einer Anlage wird ein gewisses günstigstes Verhältnis zwischen Länge und B bestimmt.

Wenn es diesen Zeilen gelingt, die Aufmerksamkeit auf weniger in die Augen springenden, aber in der Auswir bedeutsamen Teilvorgang der Abwicklung des Stückgutver zu lenken, so haben sie ihren Zweck erfüllt.

[8]) Siehe Zeitung des Vereins D. E. V. 1920, S. 436.

[9]) Steuernagel, Verkehrstechnische Woche 1921, Heft 39.

[10]) Zeitung des Vereins D. E. V. 1915, Nr. 3.

[11]) Schürmann in der Zeitung des Vereins D. E. V. 1913, und 909; siehe auch den gleichen Jahrg. dieser Ztg. S und 654.

[12]) Verschieben oder Umladen? Ztg. d. V. D. E. V. 1912, Die Abschaffung der Güterbahnhöfe. Ztg. d. V. D. E. V. Nr. 14 und 15.

Der Streik der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter.

Der in Nr. 5 d. Ztg. erwähnte, den Streik androhende Beschluß der Reichsgewerkschaft hat folgenden Wortlaut:

„Der am 24. Januar 1922 in Berlin tagende erweiterte Vorstand der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter stellt fest, daß durch die Neuregelung der Besoldung zwar die oberen Besoldungsgruppen ausreichend bedacht, die unteren und mittleren Besoldungsgruppen dagegen in einem unerträglichen wirtschaftlichen Notstande verblieben sind.

Der erweiterte Vorstand der Reichsgewerkschaft legt gegen die von der Reichsregierung und dem Reichstage angewandte Methode der geringfügigen Besoldungserhöhungen der unteren und mittleren Besoldungsgruppen — bei gleichzeitiger rapid steigender Teuerung — energischste Verwahrung ein und verlangt schleunigste Abhilfe. Es ist der Eisenbahnbeamtenschaft unmöglich, sich noch länger mit derartigen kleinlichen Mitteln abspeisen zu lassen.

Aus diesen Gründen wird der geschäftsführende Vorstand der Reichsgewerkschaft beauftragt:

dem R. V. M., dem R. F. M. und dem Reichstage unverzüglich die ursprünglichen Forderungen des Deutschen Beamten-Bundes vom 3. Dezember 1921 unter nachdrücklichster Betonung der Notwendigkeit automatischer Anpassung aller Bezüge an die sinkende Kaufkraft des Geldes nochmals einzureichen und spätestens 5 Tage nach Überreichung bindende Erklärungen über deren Annahme oder Ablehnung zu verlangen.

Für den Fall der Ablehnung wird der Hauptvorstand der Reichsgewerkschaft beauftragt, unverzüglich das letzte gewerkschaftliche Mittel in Anwendung zu bringen."

Gleichzeitig ist folgende Entschließung einstimmig angenommen worden:

„Der erweiterte Vorstand der Reichsgewerkschaft lehnt den Referentenentwurf zum Arbeitszeitgesetz ab, da er ein rechtfertigtes Ausnahmegesetz für die Eisenbahnbeamten stellt. Er verlangt vom R. V. M. die Aufhebung aller E und sonstigen Anordnungen, durch die bereits jetzt Einsc kungen der bisherigen Bestimmungen über den Achtstund durchzuführen versucht werden. Der erweiterte Vorstand b tragt den geschäftsführenden Vorstand, die Forderunge Reichsgewerkschaft bezüglich des Arbeitszeitgesetzentwur der notwendig werdenden Aktion mit einzubeziehen."

Von der Regierungsseite erging darauf der bereits i Nr. 5 mitgeteilte Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 2 nuar, durch den die Beamten auf die disziplinarischen F jeder willkürlichen Dienstverweigerung aufmerksam ge wurden, ferner die daselbst mitgeteilte Verlautbarung Reichskabinetts, nach der die Reichsregierung geschlosse Auffassung ist, daß ein Beamtenstreik mit den Bestimmu und dem Wesen des Beamtentums völlig unvereinbar se die Zerstörung der Vorrechte des deutschen Beamtentum vermeidlich zur Folge haben würde.

Außerdem ließ die Regierung am 29. Januar durch W folgende Erklärung verbreiten, die im Wortlaut mitgeteil weil sie nicht nur die Sachlage klärt, sondern zugleich treffende Kritik der unverantwortlichen Sonderaktion Reichsgewerkschaft in der Besoldungsfrage enthält:

„Die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten -anwärter hat dem Reichsverkehrsminister und dem R finanzminister am 27. Januar eine Entschließung ihres erw ten Vorstandes übersandt, in welcher die Forderunge Deutschen Beamtenbundes vom 3. Dezember 1921 unter drücklichster Betonung der notwendigen automatischen passung aller Bezüge an die sinkende Kaufkraft des G wiederholt werden und binnen 5 Tagen nach der Überrei

bindende Erklärung über deren Annahme oder Ablehnung ngt wird. Für den Fall der Ablehnung wird der Haupt- and der Reichsgewerkschaft beauftragt, unverzüglich das gewerkschaftliche Mittel in Anwendung zu bringen. hzeitig wird vom Reichsverkehrsminister die Aufhebung Erlasse und sonstigen Anordnungen verlangt, durch die ts jetzt Einschränkungen der bisherigen Bestimmungen den Achtstundentag durchzuführen versucht werden, und Zurückziehung des Referentenentwurfs des Arbeitszeit- zes gefordert, da er ein ungerechtfertigtes Ausnahmegesetz ie Eisenbahnbeamten darstelle.

r Reichsgewerkschaft muß bekannt sein, daß die Reichs- rung in dem Antwortschreiben des Reichsfinanzministers 13. Dezember 1921 auf die Eingabe des Beamtenbundes 3. Dezember 1921 darauf hingewiesen hat, daß diese For- ngen, die einen gesamten Mehraufwand des Reiches, der er und der Gemeinden von 50—60 Milliarden Mark be- n, die gebotene Rücksichtnahme auf die allgemeine Volks- chaft, auf andere Kreise der Bevölkerung, auf die Finanz- des Reiches und auf unsere auswärtige Lage vermissen n, und daß es der Reichsregierung daher nicht möglich lie Forderungen als geeignete Grundlage für neue Ver- ungen anzusehen. Der Reichsgewerkschaft muß bekannt daß der Beamtenbund in Übereinstimmung mit den en Großorganisationen diese Forderung der Höhe nach gelassen hat. Der Reichsgewerkschaft mußte ferner nt sein, daß der Vertreter des Reichsfinanzministers in itzung des Reichstages vom 21. Januar 1922 die Erklärung eben hat, daß es der Absicht der Reichsregierung ent- he, baldmöglichst in eine eingehende Aussprache über alle dungsfragen einzutreten und alle in Betracht kommenden eme, wie die Möglichkeit einer automatischen Anpassung Bezüge an die jeweilige Teuerung, die Gewährung von euerungszuschüssen an Beamte usw. mit den Parteien Reichstages eingehend zu prüfen.

23. Ausschuß des Reichstages ist die Frage bereits ge- worden, inwieweit den Beamten Wirtschaftsbeihilfen in nung an die den Arbeitern in Aussicht gestellten Über- ungszuschüsse in Orten mit besonders schwierigen wirt- lichen Verhältnissen gewährt werden können, und die sregierung hat sich bereit erklärt, diese Frage am Montag, 0. Januar, mit den Landesregierungen zu beraten und am och ihre endgültige Stellungnahme im Reichstag mitzu- . Ferner hat der 23. Ausschuß des Reichstages die Frage automatischen Anpassung der Gehälter an die sinkende kraft des Geldes bereits behandelt und am 27. Januar einem ausschuß zur eingehenden Prüfung überwiesen.

dieser Sachlage ist das Vorgehen der Reichsgewerkschaft nur vollkommen unverständlich, sondern geradezu unver- ortlich. Die Reichsregierung erwartet, daß jeder Beamte etwaige Aufforderung, in Streik zu treten, und sich da- aufs schwerste gegen seine Beamtenpflichten zu ver- , zurückweisen wird. Die Regierung wird mit den sten Mitteln gegen jeden schuldigen Beamten einschreiten. ird andererseits den pflichtgetreuen Beamten mit allen n Schutz angedeihen lassen."

zugefügt sei, daß die von der Reichsregierung nach Ver- ung mit den gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen schlagene, vom Reichstag am 21. Januar angenommene ung der Teuerungszulage um jährlich 2000 ℳ nach der ndung der Gesetzesvorlage für das Reich unter Berück- gung der Pensionäre, Angestellten und Arbeiter eine he Mehraufwendung von 4 Milliarden Mark bedeutet; kommen noch die Rückwirkungen der Maßnahme auf die zen der Länder und der Kommunen.

tz der klaren Sachlage und trotz aller Warnungen der sregierung und des Reichsverkehrsministers beschloß der terte Vorstand der Reichsgewerkschaft nach langen und en Auseinandersetzungen am 1. Februar morgens mit nappen Mehrheit von 20 gegen 15 Stimmen bei einer enthaltung, in der Nacht vom 1. zum 2. Februar von r ab in den Streik einzutreten. Ob dieser Beschluß den ngen der Reichsgewerkschaft entspricht, soll hier nicht sucht werden; zumal es bei der Beurteilung des Verhal- les Vorstandes hierauf weniger ankommt. Bemerkt sei daß der Beschluß aus den eigenen Reihen der Gewerk- als satzungswidrig angefochten ist. Die Reichsregierung vortete den Beschluß an demselben Tage mit der nach- den Ausnahmeverordnung:

f Grund des Art. 48, Abs. 2, der Reichsverfassung ver- ich zur Wiederherstellung der öffentlichen Ordnung und heit im Reichsgebiet folgendes:

Den Beamten der Reichsbahn ist ebenso wie allen n Beamten nach dem geltenden Beamtenrecht die Ein- g oder Verweigerung der ihnen obliegenden Arbeit ver- Wer einen Beamten der Reichsbahn zu einer hiernach enen Einstellung oder Verweigerung der Arbeit auffordert oder anreizt, wird mit Gefängnis und mit Geldstrafe bis zu 50 000 ℳ oder mit einer dieser Strafen bestraft. Ebenso wird bestraft, wer zur Durchführung einer verbotenen Niederlegung oder Verweigerung der Arbeit an Zugkräften, Fahrzeugen, Maschinen, Vorräten oder sonstigen Anlagen oder Einrichtungen Handlungen vornimmt, durch welche die ordnungsmäßige Fortsetzung des Betriebes der Reichsbahn unmöglich gemacht oder erschwert wird.

§ 2. Wird durch eine unzulässige Einstellung oder Verweigerung der Arbeit der Betrieb der Reichsbahn ganz oder teilweise stillgelegt oder erschwert, so ist der Reichsverkehrsminister berechtigt, Notstandsarbeiten und Notstandsversorgung zu sichern sowie alle Maßnahmen zu treffen, die zur Weiterführung des Betriebes geeignet sind.

§ 3. Beamte, Angestellte oder Arbeiter, die im Betriebe der Reichsbahn die Arbeit weiterführen oder Notstandsarbeiten oder Arbeiten zur Sicherung der Notstandsversorgung leisten, dürfen dieserhalb in keiner Weise wirtschaftlich benachteiligt werden. Wer zu einer solchen Benachteiligung auffordert oder anreizt, wird mit Gefängnis und mit Geldsrtafe bis zu 50 000 ℳ oder mit einer dieser Strafen bestraft.

§ 4. Diese Verordnung tritt am 1. Februar 1922 in Kraft.

Berlin, den 1. Februar 1922.

Der Reichspräsident, gez. Ebert.
Der Reichskanzler, gez. Dr. Wirth.
Der Reichsverkehrsminister, gez. Groener."

Gleichwohl kam die Streikbewegung reißend in Fluß. An der Spitze standen die Mitglieder der der Reichsgewerkschaft angeschlossenen Fachgewerkschaft VIII (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer), deren Organ „Voraus" seit Monaten eine besonders aufreizende Sprache geführt hatte, von der ein gegnerischer Gewerkschaftler sagte, daß sie die Tonart der „Roten Fahne" in den Schatten stelle (Deutsche Allgemeine Zeitung vom 16. Januar). Tatsächlich war es in erster Linie ein Generalstreik des Lokomotivpersonals, der am 2. Februar mit bezeichnender Pünktlichkeit in Preußen, Sachsen und Oldenburg einsetzte; verschont blieben nur die besetzten Gebiete am Rhein und Oberschlesien, wo die Befehle der Besatzungsbehörden bewirkten, was die Autorität des Staates und der gesunde Menschenverstand in den übrigen preußischen Landesteilen nicht vermochten. Der Streik des Lokomotivpersonals dehnte sich in der Folge auch auf Teile von Mecklenburg und Baden aus. Württemberg blieb frei davon, ebenso — von einigen örtlichen Vorfällen abgesehen — auch Bayern. In zweiter Linie beteiligte sich das norddeutsche Zugbegleitpersonal am Streik, jedoch bei weitem nicht in der Geschlossenheit wie das Lokomotivpersonal; noch geringer war die Beteiligung des Stationspersonals, von dem sich namentlich das Stellwerkpersonal der Bewegung anschloß. Selbstverständlich genügte schon der Streik des Lokomotivpersonals, um den Betrieb zunächst zum Stillstand zu bringen. Die Lage wurde noch dadurch verschärft, daß auch Teile des Deutschen Eisenbahner-Verbandes in den Streik eintraten; so schon am 3. Februar vormittags die wichtige Ortsgruppe Berlin. Der Verbandsvorstand stand dieser Bewegung fern und versagte ihr seine Unterstützung. Allerdings beschränkte er sich zunächst auf folgende Warnung: „Unsere Kollegen fordern wir auf, unter keinen Umständen von außerhalb unseres Verbandes stehenden Leuten ausgehende Parolen zu empfangen und zu befolgen. . . . . Laßt Euch nicht dazu mißbrauchen, der Reichsgewerkschaft ihren verfahrenen Karren wieder aus dem Schlamm zu ziehen." („Deutscher Eisenbahner" vom 5. Februar.)

Die beiden anderen gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen des Eisenbahnpersonals, die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter sowie der Allgemeine Eisenbahner-Verband, erklärten sich entschieden gegen den Streik; aus ihren Reihen sind auch keine Disziplinbrüche, wie beim Deutschen Eisenbahner-Verband, bekannt geworden. Bemerkenswert ist folgende Kundgebung des Spitzenverbandes der erstgenannten Gewerkschaft, des Deutschen Gewerkschaftsbundes, vom 4. Februar:

„Der Vorstand des D. G. B. hat sich in einer heute mittag stattgefundenen Sitzung mit dem Streik einiger Eisenbahnergruppen beschäftigt. Er erblickt in dem Vorgehen der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter eine mit gewerkschaftlichen Grundsätzen nicht vereinbare Handlung, die jede Rücksicht auf die politische und wirtschaftliche Lage Deutschlands vermissen läßt. Er spricht seine Genugtuung darüber aus, daß die ihm angehörenden Verkehrspersonalverbände gegen diesen wilden Streik Stellung genommen und zur Fortsetzung der Arbeit aufgerufen haben. Dem deutschen Volke wird nahegelegt, die aus der Streiklage sich ergebenden, nur wenige Tage dauernden Störungen zu ertragen.

Mit aller Schärfe wurde die Haltung des Deutschen Eisenbahnerverbandes verurteilt, der sich als Verband an dem Streik zwar nicht beteiligen will, aber zusieht, wie seine großen Orts-

gruppen Berlin, Königsberg usw. aktiv eingreifen und durch ihre Stellungnahme den durch und durch ungewerkschaftlichen Streik fördern. Diese zwiespältige Haltung, die einerseits den wesentlich von der Sozialdemokratie beherrschten Staat schützen andererseits aber auch die agitatorischen Möglichkeiten restlos ausschöpfen will, verdient nachdrücklichste Verurteilung. Die Autorität der Reichsregierung darf durch unverantwortliche Treibereien nicht fortgesetzt untergraben werden."

Zugleich wurde eine gemeinsame Erklärung der gewerkschaftlichen Spitzenverbände, mit Ausnahme des Deutschen Beamtenbundes, veröffentlicht. Sie war das Ergebnis einer Besprechung, die der Reichskanzler am 3. Februar mit den beteiligten Ressortchefs und den Vertretern jener Verbände gehabt hatte. Wegen ihrer Wichtigkeit lassen wir sie hierunter im Wortlaut folgen:

„An die Beamten, Arbeiter und Angestellten! Unter völliger Nichtachtung der anerkannten gewerkschaftlichen Grundsätze hat die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter anläßlich einer noch im Gange befindlichen Lohnverhandlung durch Aufforderung zum Streik den Eisenbahnverkehr — auch den für die Ernährung des Volkes nötigen — lahmgelegt. Obwohl gerade die werktätige Bevölkerung unter den Folgen am schwersten zu leiden hat, und die Besoldungsordnung der Beamten mit den zurzeit stattfindenden Verhandlungen über die Löhne und Gehälter der Arbeiter und Angestellten in Staatsbetrieben im engsten Zusammenhange steht, hat es die Reichsgewerkschaft absichtlich unterlassen, dem Wunsche der übrigen betroffenen Gewerkschaften nach einem gemeinsamen Vorgehen nachzukommen. Dieselbe Reichsgewerkschaft, die jetzt Hilfe von den Arbeitern und Angestellten fordert, hat auch diesmal ihre Sonderbestrebungen den gemeinsamen Interessen aller Arbeitnehmer übergeordnet.

Es ist unerträglich, wenn eine einzelne undisziplinierte Gruppe in solch unverantwortlicher Weise mit dem Schicksal der gesamten Bevölkerung spielt. Dieser Lohnstreik einer Beamtengruppe muß bei der derzeitigen wirtschaftlichen Lage auch bei nur kurzer Dauer die Lebensbedingungen aller Arbeitnehmer, besonders in den Großstädten, aufs verhängnisvollste gefährden. Geradezu katastrophal aber wirkt dieser Streik bereits jetzt — drei Wochen vor der Konferenz in Genua — auf die Außenpolitik Deutschlands ein.

Die Verantwortung gegenüber den von ihnen vertretenen Beamten, Arbeitern und Angestellten wie gegenüber dem gesamten Volke legt deshalb den unterzeichneten Spitzenorganisationen aller Gewerkschaftsrichtungen die gebieterische Pflicht auf, alle im Streik befindlichen Eisenbahner aufzufordern, die Arbeit sofort wieder aufzunehmen. Von der Reichsgewerkschaft wird erwartet, daß sie sich ebenso ihrer schweren Verantwortung bewußt wird und den Streik unverzüglich beendet. Die für diesen besonderen Streikfall der Reichsbahnbeamten erlassene Verordnung des Reichspräsidenten wird mit der Beendigung des Streiks gegenstandslos.

Die unterzeichneten Spitzengewerkschaften haben bei ihren Verhandlungen mit der Reichsregierung von dem folgenden Stand der Besoldungsfrage Kenntnis genommen: Die Reichsregierung hat gemäß ihrer bei der Verabschiedung der letzten Besoldungsvorlage gemachten Zusage bereits am 25. Januar d. J., also vor Ausbruch des Streiks, die Frage der Gewährung von Wirtschaftsbeihilfen an Beamte in Orten mit besonders schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen in Anlehnung an die den Arbeitern bewilligten Überteuerungszuschüsse mit dem 23. Ausschuß des Reichstags eingehend geprüft. Das Reichskabinett hat bald darauf den Gesetzentwurf, welcher die für die Gewährung der Wirtschaftsbeihilfen nötigen Mittel bereitstellen soll, genehmigt, sowie die erforderlichen Maßnahmen für eine beschleunigte Verabschiedung der Vorlage durch die gesetzgebenden Körperschaften des Reiches und für eine möglichst baldige Ausführung der Zahlungen getroffen. Auch hat die Reichsregierung ihre Bereitwilligkeit erklärt, mit den Spitzenverbänden, die Beamte vertreten, in Erörterungen über die weiteren grundsätzlichen Besoldungsfragen und sonstigen Wünsche der Beamten einzutreten.

Die Reichsregierung erklärte ferner ausdrücklich, daß alle Gerüchte und Behauptungen über eine beabsichtigte Beschränkung des verfassungsmäßigen Koalitionsrechtes durchaus unbegründet sind.

Damit ist die Berücksichtigung der berechtigten Beamtenforderungen und der Schutz des Koalitionsrechtes aller Arbeitnehmer gesichert. Wir erwarten von der organisierten Arbeitnehmerschaft, daß sie sich ausschließlich an die Weisungen ihrer Spitzenorganisationen hält.

Allgemeiner Deutscher Gewerkschaftsbund, gez. Leipart,
Deutscher Gewerkschaftsbund, gez. Baltrusch,
Gewerkschaftsring deutscher Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenverbände, gez. Hartmann, Schneider,
Allgemeiner freier Angestelltenbund, gez. Aufhäuser."

Auf gewerkschaftlicher Seite war hiermit das Urteil über den Streik mit großer Schärfe gesprochen, zumal auch der Deutsche Beamtenbund dem Reichskanzler am 3. Februar die Erklärung abgegeben hatte, daß er den Streik ablehne und das Vorgehen der ihm angeschlossenen Reichsgewerkschaft mißbillige. Das Geschick der Streikbewegung konnte damit als besiegelt angesehen werden, wennschon die streikende Gewerkschaft sich den Anschein gab, als sei sie ihrer Sache sicher. In einem am 4. Februar spät abends erlassenen Aufruf sagte sie, sie könne das Zustandekommen des „übereilten" Aufrufs der Spitzenverbände nur damit erklären, daß deren Vorstände falsch unterrichtet seien. Die Front der verbündeten Eisenbahn-, Reichs- und Staatsbeamten und -arbeiter würde unerschütterlich weiterkämpfen, bis der Sieg erstritten sei. Wie es mit dieser angeblich unerschütterlichen Front bei den Eisenbahnern selbst aussah, zeigen die vorstehenden Äußerungen der übrigen Eisenbahnergewerkschaften.

Inzwischen machte sich die Wendung in den Reihen der Streikenden, wenn auch anfänglich nur in geringem Maße und zögernd, doch bemerklich. Die Beamten kehrten bereits an vielen Stellen gruppenweise in den Dienst zurück. Immerhin mußte diese Entwicklung im öffentlichen Interesse beschleunigt werden, zumal der am 5. Februar überraschend ausgebrochene Generalstreik der Berliner Gas-, Wasser- und Elektrizitätsarbeiter sowie der Straßenbahner für die Viermillionenstadt neue, nicht abzusehende Gefahren heraufbeschwor. Bei den unablässigen Verhandlungen der Regierung mit den gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen kam man am 6. Februar zu einem Abschluß auf folgender Grundlage.

Der Reichsfinanzminister führte aus, er habe zur Frage der Nachprüfung der Grundgehälter der Beamten bereits in der Reichstagssitzung vom 21. Januar eine Erklärung abgegeben lassen, wonach die Reichsregierung bereit sei, baldmöglichst in eine eingehende Aussprache über alle Besoldungsfragen einzutreten. Zu der Gesamtheit dieser Probleme gehören nach Auffassung der Reichsregierung selbstverständlich auch die Frage der Nachprüfung der Grundgehälter. Auch der 23. Ausschuß des Reichstags für Beamtenangelegenheiten hatte in Aussicht genommen, diese Frage zugleich mit der einer automatischen Anpassung der Grundgehälter und Löhne an die jeweilige Teuerung zu erörtern. Er (der Minister) sei bereit, alle Schritte zu tun, um die Behandlung der gegenwärtig dem Ausschuß vorliegenden Fragen, insbesondere die der Nachprüfung der Grundgehälter zu beschleunigen.

Im Anschluß an diese Erkärung wurde die schon seit dem 25. Januar im 23. Ausschuß des Reichstags erörterte Frage der praktischen Durchführung der Gewährung von Wirtschaftsbeihilfen an Beamte und Angestellte in Anlehnung an die den Arbeitern zu zahlenden Überteuerungszuschüsse mit den Spitzenorganisationen durchberaten. Diese Beratungen sollen in den nächsten Tagen fortgesetzt werden.

Zur Frage des Arbeitsgesetzes erklärte sich der Reichsverkehrsminister bereit, wie schon mit den Eisenbahnergewerkschaften, so auch mit den Spitzenverbänden über den Referentenentwurf eines Eisenbahnarbeitsgesetzes zu beraten. Bei dieser Gelegenheit könnte auch die Frage noch einmal geprüft werden, ob die Möglichkeit bestehe, das Eisenbahnpersonal in das künftige allgemeine Arbeitszeitgesetz einzubeziehen.

Die Vertreter der Spitzenorganisationen erklärten sich mit den Auskünften beider Minister einverstanden und teilten mit, daß sie auf ihre Organisationen dahin einwirken würden, daß möglichst schon am 7. Februar vormittags der Betrieb wieder aufgenommen werde.

Entsprechend der Auffassung der Regierung, daß sie mit den streikenden Beamten vor der Wiederaufnahme des Dienstes nicht verhandeln könne, ist die Reichsgewerkschaft bei diesen Verhandlungen nicht zugegen gewesen; doch sind ihre Interessen auftragsgemäß von den Vertretern der Postbeamtengewerkschaft wahrgenommen worden. Von diesen über das Verhandlungsergebnis unterrichtet, willigte sie in den Abbruch des Streiks, nachdem der Reichskanzler die sich noch ergebenden Anstände in der Frage der Disziplinierung der Streikenden durch Benehmen mit Vertretern des Deutschen Beamtenbundes und der Reichsgewerkschaft beseitigt hatte. Er ging dabei von den vom Reichskabinett aufgestellten Richtlinien aus, nach denen nur gegen die Streikurheber und gegen solche Beamte vorgegangen werden soll, die Sabotage oder gewaltsame Eingriffe in Verwaltung, Betrieb oder Verkehr verübt oder andere Beamte in der Erfüllung ihrer Dienstpflichten durch Gewalt oder Drohung mit Gewalt gehindert haben. Als Urheber gelten außer denen in leitender Stelle auch diejenigen, die in den Direktionsbezirken zum Ausbruch oder zur Fortsetzung des Streiks hervorragend gewirkt haben[1]). Nach Klärung dieser Frage hat der Aktionsausschuß der Reichsgewerkschaft in der vierten Morgenstunde des 8. Fe-

[1]) Inzwischen hat der Reichsverkehrsminister am 11. Februar im Reichstag erklärt, daß nach den Richtlinien in 350 Fällen das Disziplinarverfahren eingeleitet ist.

... an alle Ortsgruppen die Weisung ergehen lassen, den ...t sofort wieder aufzunehmen. Die Streikenden sind dieser ...nung alsbald, und zwar meistens schon an demselben ... gefolgt[2]). Mit der Rückkehr des Personals zum Dienst ...ber nur eine der Voraussetzungen für die Wiederaufnahme ...rmalen Betriebs bei der Reichsbahn erfüllt. Bevor kurz die ...erigkeiten gestreift werden, die außerdem hierbei zu über...n waren, muß des Notbetriebes gedacht werden, den die ...sbahn trotz der Ungunst der Jahreszeit unter den denkbar ...rigsten Umständen in wenigen Tagen auf eine ansehn... Höhe zu bringen vermocht hat. Da man es in den be...ten Bezirken mit einem Generalausstand einer der wich...n Gruppen der Betriebsbeamten zu tun hatte, mußte der ...trieb von Grund auf neu geordnet werden. Als Ersatz ...e Streikenden standen die technischen Nothelfer sowie sich ...llig meldende eigene technische und nichttechnische Beamte ...erfügung, die sich opferbereit in den Dienst der Allge...eit stellten und den Notbetrieb trotz des Schneetreibens ...trengen Frostes und anderer widriger Umstände von Tag ...g mehr in Gang bringen halfen. Wie der Reichskanzler ...eichstag am 9. Februar mitteilte, war der Notbetrieb zur ...des Streikabbruches schon so weit gediehen, daß in allen ...tionsbezirken durchschnittlich etwa 30 % des normalen ...ehrs bewältigt werden konnten, und es war damals mit ...rheit vorauszusehen, daß es der Reichsbahn in kürzester ...gelingen werde, den Verkehr bis zu 50 %, wenn nicht dar...zu steigern. Diese Feststellung ist nicht nur ein ehrendes ...nis für die leitenden Eisenbahnbeamten und ihre Helfer, ...rn zugleich eine Gewähr dafür, daß selbst eine so wichtige ...tklasse, wie das Lokomotivpersonal, nur vorübergehend ...nde ist, die Räder der Reichsbahn stillstehen zu lassen. ...Streik lehrt auch, worauf der Reichskanzler im Reichstag ...wiesen hat, daß die Organisation der Nothilfe für lebens...ige Betriebe noch mehr ausgebaut werden muß, damit Leben ...Gesundheit der Bevölkerung durch derartige Streiks nicht ... aufs Spiel gesetzt werden können. Es seien hier einige ...ilungen über den Notbetrieb im Bezirk Berlin eingefügt, ...e ein anschauliches Bild von der Entwicklung des Not...bes und seinen Schwierigkeiten bieten und im großen und ...n wohl einen Rückschluß auf die Verhältnisse in den ...en Bezirken zulassen. Am ersten Streiktag (2. Februar) ...ßen bis 6 Uhr morgens 98 % des Lokomotiv- und Zug...itpersonals den Dienst; am folgenden Tag trat auch die ...ruppe des Deutschen Eisenbahner-Verbandes in den Streik, ...ß im Stations- und Abfertigungsdienst insgesamt 50 % des ...onals fehlten. Am 5. Februar kam der Streik in den Ber... Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerken hinzu; die Bahn... waren nunmehr ohne Beleuchtung, die Wasserpumpwerke ... elektrische Kraft; trotz dieser Schwierigkeiten konnte ...ereits am ersten Tage eingeleitete Notbetrieb (siehe weiter ...) aufrecht erhalten werden. Am nächsten Tag konnte die ...erversorgung der Lokomotiven wieder leichter bewerk...gt werden, da inzwischen die Nothilfe in den städtischen ...eben wirksam eingesetzt worden war. Dagegen nahmen ...Bedrohungen und Mißhandlungen von Arbeitswilligen und ...elfern mehr und mehr zu; dennoch konnte der Notbetrieb ... an den folgenden Tagen weiter ausgebaut werden, bis der Streikabbruch das Personal am 8. Februar abends und am andern Morgen wieder vollzählig in die Betriebe zurückkehren ließ. An eine Aufnahme des vollen Betriebes war aber noch nicht zu denken, da der Reparaturstand der Lokomotiven infolge des Streiks auf 50 % gestiegen war. Nothelfer sind im Bezirk Berlin in der Zeit vom 1. bis 8. Februar, von Tag zu Tag gezählt, eingestellt worden: 30, 236, 97, 646, 319, 374, 349 und 411, zusamen 2462 Mann, d. h. 27 % der Streikenden. Von Beruf waren es Ingenieure, Techniker, Lokomotivführer, Heizer, Handwerker aller Art, ungelernte Arbeiter, Studenten, insbesondere der Technischen Hochschule, sowie Bürobeamte der Eisenbahndirektion, des Zentralamts, des Reichsverkehrsministeriums und des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Beamte der Besoldungsgruppen IX bis XII haben als Nothelfer Außendienst verrichtet an den ersten vier Streiktagen je 68, an den folgenden Tagen 73, 85 und 94; aus den Besoldungsgruppen VIII und darunter waren es in den gleichen Zeiträumen 251, 276, 291 und 317 Beamte. Im Vorortverkehr wurden vom 4. bis 8. Februar 4, 9, 19, 20 und 23 % der fahrplanmäßigen Züge gefahren; im Personenfernverkehr vom 2. Februar ab 6, 6½, 9½, 13, 16, 16 und 20 % und im Güterverkehr vom 3. Februar ab 3, 5, 5, 8, 12 und 12 %. Hierbei ist zu beachten, daß der Streik in Groß-Berlin infolge der Teilnahme der Ortsgruppe des Deutschen Eisenbahner-Verbandes besonders wirksam war. Während des Notbetriebes ereigneten sich im Bezirk Berlin vier Betriebsunfälle; darunter der besonders folgenschwere auf Bahnhof Beusselstraße, wobei zwei technische Nothelfer (Studenten) das Leben verloren, drei schwer und einer leicht verletzt wurden, während 24 Wagen entgleisten und zum Teil umgeworfen wurden. Ein dritter technischer Nothelfer (Bergbaubeflissener) verunglückte bei anderer Gelegenheit tötlich. Die drei in so tragischer Weise aus dem Leben Geschiedenen haben im freiwilligen Dienst für das von Anderen vernachlässigte öffentliche Wohl ihr junges Leben gelassen. Ihr Andenken soll in Ehren gehalten werden.

Zu den bedauerlichen Begleiterscheinungen dieses verderblichen Streiks gehören auch zahlreiche Anschläge auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Auf sie soll hier nicht näher eingegangen werden, solange nicht einwandfrei feststeht, von wem sie verübt sind. Bei der Bedeutung der Angelegenheit für das allgemeine Wohl darf angenommen werden, daß das amtliche Material hierüber seiner Zeit der Öffentlichkeit bekanntgemacht werden wird. Es muß aber schon jetzt hervorgehoben werden, daß das Lokomotivpersonal die Lokomotiven beim Streikausbruch vielfach rücksichtslos im Stich gelassen hat; hierdurch sowie durch den Frost, dem sie zunächst schutzlos ausgesetzt waren, ist ein ungeheuerer Sachschaden entstanden. Dazu kommen die Einnahmeausfälle, die die Reichsbahn nicht nur in den bestreikten Gebieten, sondern auch in den durch Betriebsminderungen in Mitleidenschaft gezogenen streikfreien Bezirken erlitten hat. Alles in allem ist der Schaden der Reichsbahn wohl auf 1 Milliarde Mark zu veranschlagen. Wie groß der Schaden der deutschen Volkswirtschaft ist und welche außenpolitische Folgen der Streik haben mag, das entzieht sich vorläufig der Beurteilung. Die Verantwortung aber für den Streik und seine Folgen trägt die Reichsgewerkschaft; das kann nach den oben mitgeteilten Äußerungen der Reichsregierung und der gewerkschaftlichen Spitzenverbände, sowie nach dem Ergebnis der Reichstagsverhandlungen, über die demnächst berichtet werden wird, keinem Zweifel unterliegen. Welche Mittel ergriffen werden müssen, um der Wiederkehr einer solchen tötlichen Bedrohung unserer Volksernährung und Volkswirtschaft vorzubeugen und die volle Autorität der Regierung wieder aufzurichten, insbesondere ihre einhellige und unanfechtbare Auffassung über die Unzulässigkeit des Beamtenstreiks — das sind Probleme, die zum allgemeinen Besten unbedingt gelöst werden müssen. Rg.

[2]) Am 9. Februar verbreitete W. T. B. folgende Meldung: ...hdem der Streik der Eisenbahner völlig beendigt ist, hat ...Reichspräsident mit Wirkung vom heutigen Tage ab seine ...rdnung über das Verbot der Arbeitsniederlegung durch ...te der Reichsbahn außer Kraft gesetzt." Es bleibt vor...lten, auf die Verordnung vom 1. Februar und ihre Aus...ung zurückzukommen, sobald näheres über ihre Hand...ng in den verschiedenen Teilen des Reiches bekannt ge...en ist.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Zur Beendigung des Eisenbahnerstreiks, über den wir an ...rer Stelle dieser Nummer ausführlich berichten, hat der ...sverkehrsminister folgenden Dankerlaß an die pflicht...uen Eisenbahner und die technischen Nothelfer gerichtet: ...em Aufruf der Reichsgewerkschaft zu allgemeiner Dienst...eigerung ist ein Teil der Eisenbahnbeamten unter Ver...ng ihrer Dienstpflicht gefolgt. Hunderttausende aber sind ... ihrer Verantwortung gegen das Vaterland bewußt geblieben ...haben — allen Drohungen und Lockungen trotzend — treu ...ihrem Posten ausgeharrt. In großer Zahl sind sie ohne Rücksicht auf ihre Stellung an den Platz der Pflichtvergessenen getreten und haben unermüdlich unter Gefahr für Leben und Gesundheit ungewohnte Verrichtungen übernommen. Mit demselben staatstreuen Opfermut hat sich die Technische Nothilfe für den Eisenbahndienst eingesetzt. Ohne Verzug sind ihre Mitglieder überall dem Ruf der Führer gefolgt und haben sich den durch die Ungunst des Wetters noch besonders erschwerten Arbeiten unter äußerster Selbstverleugnung unterzogen.

Zu ihnen sind die Arbeiter getreten, die — einige Punkte des Reiches ausgenommen — getreu ihrer Pflicht ihre Arbeit nicht verlassen haben. In richtiger staatspolitischer Erkenntnis haben ihre Führer den Streik von vornherein abgelehnt.

Dieses dreifache Zusammenarbeiten hat unser Vaterland vor Hungersnot und schwersten wirtschaftlichen Schädigungen bewahrt.

Darum sage ich allen den pflichtgetreuen Beamten, Angestellten und Arbeitern wie den beherzten Nothelfern für ihre

aufopfernden Leistungen meinen wärmsten Dank. Ich freue mich besonders, diesen Dank ohne Einschränkung dem Personal der Reichsbahn in Bayern und Württemberg aussprechen zu können, das diesen Teilen des Reiches das verhängnisvolle Schauspiel einer Dienstverweigerung völlig erspart hat.

Möge der Verlauf der Bewegung zur Folge haben, daß sich nunmehr Pflichtbewußtsein und Verständnis für die bestehenden Staatsnotwendigkeiten in allen Kreisen der Beamtenschaft durchsetzen. Nur so kann das Verkehrswesen einer baldigen Gesundung entgegengeführt und die dem Berufsbeamtentum drohende Gefahr beseitigt werden.

Der Reichsverkehrsminister
gez. Groener."

— **Errichtung von Neubauinspektionen für den elektrischen Eisenbahnbetrieb.** Für die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Linien München-Regensburg und München-Salzburg-Kufstein sowie der Holzkirchner Liniengruppe werden drei weitere Neubauinspektionen für den elektrischen Eisenbahnbetrieb (El Nbaui) errichtet und zwar: die El Nbaui München II, Rosenheim und Landshut. Die bisherige El Nbaui München erhält die Bezeichnung München I. Es sind sonach künftig vorhanden:

1. El Nbaui Tutzing mit Bauführung in Murnau. Ausrüstung der Strecken: Pasing ausschließlich-Tutzing-Garmisch; Tutzing-Kochel.

2. El Nbaui München I mit Bauführung in Pasing. Ausrüstung des Hauptbahnhofes München bis Pasing einschließlich und des Rangierbahnhofes München-Laim, ferner der Strecke München-Landshut bis zur Direktionsgrenze bei Moosburg.

3. El Nbaui München II mit Bauführungen in München Ostbf. und Holzkirchen. Ausrüstung der Strecken: München Ostbf. einschließlich-Rosenheim ausschließlich; München Hbf. ausschließlich-Holzkirchen; Holzkirchen-Bad Tölz-Lenggries; Holzkirchen-Schliersee-Bayrischzell.

4. El Nbaui Rosenheim mit Bauführung in Traunstein. Ausrüstung der Strecken: Rosenheim einschließlich-Salzburg; Rosenheim-Kufstein; Rosenheim-Holzkirchen ausschließlich.

5. El Nbaui Landshut mit Bauführung in Regensburg. Ausrüstung der Strecken: Moosburg (Direktionsgrenze)-Landshut-Regensburg.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrgebiet wurde im Laufe der Woche vom 22. zum 28. Januar durch ungünstiges Wetter ganz besonders störend beeinflußt. Starker Frost beeinträchtigte die Abwicklung des Rangiergeschäfts außerordentlich. Dabei wurden gerade in dieser Zeit hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn gestellt, da der Kanalbetrieb durch Zufrieren ruhte und das Kippergeschäft in den Häfen zeitweise durch Frost behindert wurde. Die Bestände an beladenen Wagen wuchsen im Ruhrgebiet derart an, daß am letzten Sonntag zum größten Teil wie werktags gefahren werden mußte, um möglichst flüssig zu werden. Da aber auch diese Mittel nicht genügende Erleichterung verschaffen konnten, so mußte für kurze Zeit eine umfassende Annahmebeschränkung für Güter angeordnet werden. Schon jetzt ist zu übersehen, daß diese durchgreifenden Maßnahmen in kurzer Zeit eine erhebliche Besserung der Betriebslage herbeigeführt haben, so daß diese Beschränkungen bereits am Dienstag, dem 31. Januar, zum erheblichen Teil wieder aufgehoben werden konnten.

Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 22. bis 28. Januar im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 24 365 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 19 543 Wagen (Höchstgestellung am 23. Januar 22 243). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 17 650 Wagen. Der Rheinwasserstand ist infolge des Frostes anhaltend weiter gefallen. Die Umschlagleistungen an den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen betrugen werktäglich 20 927 (20 415) t. Der Kanalversand stockte während der ganzen Woche infolge des Eises.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In der Mitgliederversammlung am 17. Januar sprach Regierungs- und Baurat Sußmann aus Frankfurt (Main) über: „Neuzeitliche Betriebsführung in der Lokomotivkesselausbesserung". Er führte aus, daß das Bestreben auf allen industriellen Gebieten, vor allem jedoch in den Staatsbetrieben, jetzt darauf gerichtet sein muß, den Wirkungsgrad der Arbeit, den eigentlichen Nutzeffekt, zu verbessern. Mittel zur Durchführung dieser Bestrebungen sind: Änderungen der allgemeinen Organisation, und ferner: Verbesserung der Betriebsführung im einzelnen und in allen ihren Phasen. Die erste Art, die der Umstellung, ist zweifellos notwendig und wesentlich, demgegenüber darf jedoch die äußerlich weniger lohnend erscheinende, mühevolle Methode der sachlichen Kleinarbeit nicht vernachlässigt werden. Der Vortragende hat sich bemüht, auf einem begrenzten, aber für die Erhaltung der Lokomotiven äußerst wichtigen Gebiet, der Kesselausbesserung, die Verfahren einer neuzeitlichen Betriebsführung auszugestalten und durchzuführen, und erläutert diese Verfahren und die damit erzielten Erfolge an Abbildungen, Kurven und Beispielen aus dem Lokomotivausbesserungswerk Nied (Direktionsbezirk Frankfurt am Main).

Nachdem sich die im Kriege wegen Fehlens des Kupfers eingebauten eisernen Feuerbüchsen im allgemeinen als so wenig haltbar erwiesen hatten, daß sie eine Gefährdung des geordneten Betriebes bildeten, erwuchs für die Werkstätten die Aufgabe, neben ihren übrigen Ausbesserungsarbeiten so schnell wie möglich kupferne Feuerbüchsen einzubauen, die von der Metallindustrie in genügender Anzahl herangeschafft werden konnten. In Nied ist durch die methodisch durchgeführten Maßnahmen erreicht worden, daß regelmäßig 2 bis 3 Feuerbüchsen wöchentlich eingebaut werden, außer der übrigen Kesselreparatur. Soweit die Verfahren in anderen Kesselschmieden noch nicht Eingang gefunden haben, können sie mit verhältnismäßig niedrigen Ausgaben, die hauptsächlich für Beschaffung einfacher Hilfsmaschinen und Werkzeuge entstehen, auch in älteren, weniger modern eingerichteten Werkstätten eingeführt werden und deren Leistung erhöhen. Von Interesse waren besonders die Abbildungen, die den weitgehenden Ersatz der Handarbeit durch Arbeit mit Preßluft oder elektrischen Maschinen zeigten, ferner die Darstellungen, die die sorgfältige Beobachtung der wichtigeren Arbeitsvorgänge in ihren einzelnen Phasen zeigten und die dazu dienen, das für die betreffende Arbeit am besten geeignete Werkzeug zu ermitteln, damit es als Werknormalie ausgebildet und in größerer Menge angefertigt dem Arbeiter zur Verfügung gestellt werden kann. Die methodische Behandlung der Werkzeuge sowie der Hilfsmaschinen, wie Preßlufthämmer, geht so weit, daß für jede Arbeit das zu benutzende Werkzeug und der betreffende passende Hammer genau vorgeschrieben und durch Arbeitsblätter festgelegt ist, und daß eine willkürliche Abänderung der Werkzeuge nicht stattfinden darf; allerdings werden auch Werkzeuge bester Beschaffenheit in beliebiger Menge, soweit die Nachrechnung den notwendigen Verbrauch ergibt, zur Verfügung gestellt. Bei einer Betriebsführung, die so weit in die Tätigkeit des im Gedinge arbeitenden Arbeiters eingreift, wird es als besonders wichtig hervorgehoben, daß alle Beteiligten, besonders Arbeiter, ständig zur Unterrichtung über den Zweck der Maßnahmen und zur Beobachtung der Arbeitsvorgänge herangezogen werden und gern daran mitarbeiten. Alle diese Maßnahmen führen zu dem für die Entwicklung des Wiederaufbaues im Eisenbahnwesen wichtigen Ergebnis, daß es durch eindringliche Durcharbeitung aller Arbeitsgänge der Kesselschmiede bereits jetzt gelingen muß, den Nutzeffekt der Ausbesserungsarbeit so zu steigern, wie es auch in der Privatindustrie nicht anders möglich sein würde. Der Vortragende gibt zum Schluß der Erwartung Ausdruck, daß bei Ausdehnung dieser Verfahren der neuzeitlichen Betriebsführung auch auf den übrigen Teil des Eisenbahnwerkstättenbetriebes dessen wirtschaftlicher Nutzeffekt in kurzer Zeit wesentlich gehoben werden muß.

Im Anschluß an diesen Vortrag, der mit lebhaftem Interesse aufgenommen wurde und reichen Beifall erntete, erstattete der Volkswirt des Landesbezirks Groß-Berlin der Technischen Nothilfe Dr. Doerner einen kurzen Bericht über die wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Technischen Nothilfe. Der Redner führte aus, daß die Technische Nothilfe eine der größten und eigenartigsten Arbeitsgemeinschaften darstelle, die sich zusammensetze aus freiwilligen Mitgliedern aller Stände und Berufe. Er betonte ferner den streng zivilen und politisch neutralen Charakter der Organisation, die als Tatgemeinschaft jedem Deutschen Gelegenheit gäbe, die staatsbürgerlichen Pflichten nicht nur im Munde zu führen, sondern auch mit der Tat zu beweisen. Eine kurze Besprechung, in der Redner verschiedene Fragen beantwortete, schloß sich an die mit Beifall aufgenommenen Ausführungen an.

— **Eisenbahntechnisches aus dem letzten Geschäftsbericht der Allgemeinen Elektrizitätswerke.** Dem Bericht der A. E. G. für das Geschäftsjahr vom 1. Juli 1920 bis 30. Juni 1921 entnehmen wir folgendes: Die Reihe der selbstlüftenden Motoren wurde durch einen Leichtgewichtmotor für kleine Straßenbahnwagen und durch einen größeren für den Berliner Stadtbahnbetrieb geeigneten Motor ergänzt. Für verschiedene Wasserkraftwerke wurden Drehstrommotoren mit Leistung bis zu 20 000 Kilowatt ausgeführt. Die Lokomotivfabrik in Hennigsdorf konnte sowohl in ihrer Abteilung für den Neubau von Dampflokomotiven als auch in den Reparaturwerkstätten den Umsatz wesentlich steigern. Ausreichende Aufträge des In- und Auslandes liegen vor. Das Straßenbahngeschäft war entsprechend der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Straßen-

bahnen sehr ruhig. Größere Aufträge gingen fast nur vom Ausland ein. Die Elektrisierung der Vollbahnen macht langsam Fortschritte. Das Geschäft der Dampflokomotiven brachte außer den fortlaufenden umfangreichen Ausbesserungsarbeiten Neubestellungen, sowohl der Reichsbahnverwaltung als auch des Auslandes. In Gemeinschaft mit der N. A. G. (Nationale Automobil-Gesellschaft, eine Tochtergesellschaft der A. E. G.) wurde ein Benzoltriebwagen gebaut, der bestimmt ist, ein nützliches Glied in der Reihe der Eisenbahnverkehrsmittel zu werden.

Die A. E. G.-Schnellbahn hat den von der Stadt Berlin gegen die angestrengten Rechtsstreit wegen Weiterbaues in erster Instanz gewonnen. Die Gegenseite hat Berufung eingelegt.

— **Die mitteldeutsche Ausstellung 1922** (Miama) findet vom Juni bis September 1922 einschließlich in Magdeburg statt. Sie wird in ihrer ersten Abteilung „Siedelung" ein Mustergut, sowie Musteranlagen in Siedelungs- und Kleinwohnungsbau, ferner vorbildliche gewerbliche Bauten und gartenwirtschaftliche Anlagen schaffen. Das Baugewerbe wird durch bauindustrielle Maschinen und Geräte vertreten sein. Die „Sozialfürsorge" umfaßt alles Wesentliche von der Säuglingsfürsorge bis zur Kriegsbeschädigtenfürsorge, das Versicherungswesen, das Heilwesen einschl. der medizinisch-technischen Industrie, weiterhin die Nahrungs- und Genußmittelkontrolle sowie spezielle Volkswohlfahrtspflege (Volksspeiseanstalten, Herbergen, Volkshochschulen, Volksbibliotheken, Sozialpädagogik usw.). Die 3. Abteilung „Arbeit" wird sowohl nach der theoretischen Seite hin (u. a. Betriebswissenschaft) als auch nach der praktischen Seite hin für die gesamte deutsche Arbeit ausgebaut. Das Programm gliedert sich in Rohstoffwirtschaft, Verkehrswesen, Kommunalwirtschaft und Industrie. Was die Industrie anbetrifft, so bleibt die Ausstellung lediglich auf das mitteldeutsche Wirtschaftsgebiet beschränkt. Industrierohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate erscheinen nach Branchen geordnet. Die eigentliche Rohstoffwirtschaft wird durch Land- und Forstwirtschaft, Berg-, Hütten- und Salinenwesen, Energiewirtschaft (Wasser, Luft, Wärme, Elektrizität), chemische Industrie und — was heute der besonderen Beachtung wert ist — Abfallverwertung, gekennzeichnet. Das Verkehrswesen erstreckt sich auf Modelle und Anschauungsmaterial in Binnenschiffahrt, Eisenbahn- und Straßenbahnwesen, Kraft-, Luft- und Postverkehr. Die Abteilung „Kommunalwesen" bezieht Straßen- und Kanalisationsanlagen, gewerbliche Einrichtungen (städtische Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke sowie deren Betriebsmittel), Feuerlöschwesen, Kommunalbildungswesen, Kommunallebensmittelversorgung (Markthallen, Schlachthäuser usw.) ein. Die Sonderausstellung erstreckt sich auf die verschiedensten Gebiete, wie „Das Handwerk", „Kunst und Kunstgewerbe", „Dorf- und Waldschule", „Friedhofskunst", „Sport und Spiel", „Die Reklame" und auf die Interessengebiete der Frau in einer Sonderveranstaltung „Die Frau".

— **Preisausschreiben: Verbesserungen im Werkstättenbetrieb.** Der Verlag Ullstein A.-G. Berlin und die Schriftleitung der „Verkehrstechnik" haben drei Preise im Werte von 3000, 2000 und 1000 ℳ für die besten Arbeiten über die Preisfrage: „Verbesserungen im Werkstättenbetrieb" ausgesetzt. Näher wird die Frage dahin erläutert, daß es darauf ankomme, die Ersparnisse und Verbesserungen im Werkstättenbetrieb von Verkehrsunternehmungen sowohl in technischer als auch in organisatorischer Beziehung erzielt werden können. Die Antworten auf die Preisfrage müssen bis 3. April d. J. bei der Schriftleitung der Verkehrstechnik, Berlin SW 68, Kochstraße 22—26 eingegangen sein. Nähere Bedingungen sind dort zu erfahren. Die Entscheidung über die Preise trifft ein Preisgericht von 4 bekannten Fachmännern.

— **Personalnachrichten.** Im Reichsverkehrsministerium — Eisenbahnabteilungen — sind die Oberregierungsräte Graber und Dr. jur. Homberger zu Ministerialräten ernannt worden.

Versetzt sind: Die Regierungsbauräte Georg Hoffmann, bisher in Offenbach (Main), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Wetzlar, Kollmann, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Offenbach (Main), Schaller, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, Heinrich Schulze, bisher in Münster (Westf.), zur Eisenbahndirektion nach Trier, Schelkle, bisher in Klosterreichenbach, zur Generaleisenbahndirektion nach Schwerin (Meckl.), Wolfframm, bisher in Brandenburg West, nach Lauban als Vorstand des Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Max Müller, bisher in Ulm, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Leipzig, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Walther Poppe, bisher in Betzdorf (Sieg), zur Eisenbahn-Bauabteilung 2 nach Schwerte. — Der Regierungsbaurat Meinecke, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts in Limburg (Lahn) und der Regierungsbaurat Richard Zimmermann bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt worden. — Der Regierungsbaurat Cohn, Vorstand des Eisenbahnmaschinenamts in Eberswalde, ist gestorben.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, sind berufen: der Regierungsrat der Eisenbahndirektion Nürnberg Ernst Ottmann an die Eisenbahndirektion München und der Regierungsbaurat der Eisenbahndirektion Würzburg Andreas Faatz an die Bauinspektion Ansbach als deren Vorstand. — Versetzt ist der Vorstand der Bahnbauinspektion Amberg Regierungsbaurat Wilhelm Netzsch an die Bahnbauinspektion Lindau als deren Vorstand. — In den einstweiligen Ruhestand sind versetzt worden: der Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München Hans Speckner sowie der Oberregierungsat des Revisionsamtes bei diesem Ministerium Schleizer in München, und in den dauernden Ruhestand der im zeitlichen Ruhestand befindliche Regierungsbaurat Johann Reuß sowie der Regierungsbaurat der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) Leo Bauer. — Gestorben ist der Oberregierungsrat der Bauinspektion I München Dr. Albert Schmitt.

Österreich.

— **Die Pläne des Verkehrsministeriums.** Im Bundesministerium für Verkehrswesen stehen in der Frage des Personalabbaues vorbereitende Verhandlungen unter Führung des Ministers Dr. Rodler unmittelbar bevor. In den leitenden Eisenbahnkreisen ist man der Meinung, daß gewisse Schritte für den Abbau unternommen werden können, daß jedoch häufig zwei wichtige Umstände übersehen werden, durch welche das Bild des Beamtenüberschusses eine Änderung erfährt. Bei dem Zusammenbruch mußte die österreichische Staatseisenbahnverwaltung die drei größten Werkstätten, die damals überhaupt bestanden und sich in der Nähe Wiens befinden, sowie die Knittelfelder Werkstätten übernehmen. In ihnen befindet sich mit Rücksicht auf die umfangreichen Reparaturbedürfnisse ein sehr großer Stand von Personen, die infolge der Besoldungsordnung in verhältnismäßig kurzer Zeit Bundesangestellte wurden. Diese Werkstättenangestellten können nicht zum eigentlichen Betriebspersonal gerechnet werden, so daß sich dadurch das Bild verschiebt. Ferner wurden in der Vorkriegszeit die Arbeiter der Bahnerhaltung nicht unter das ständige, sondern unter das wechselnde Personal eingereiht, für das der Aufwand unter den sachlichen Bahnerhaltungsausgaben eingestellt worden ist. Dieses Personal wurde nach den Bestimmungen der Besoldungsordnung nach zweijährigem Dienste fest angestellt, wodurch eine bedeutende Vermehrung entstand. Mit wirklichem Betriebspersonal sind, wie erklärt wird, die deutschen Bahnen weit ausgiebiger ausgestattet, auch die französischen Bahnen haben auf das Betriebskilometer gerechnet mehr Personal, und lediglich die Schweizer Bahnen sind in dieser Hinsicht besser daran. Gewiß werden Ersparungen möglich sein, insbesondere wenn die Auslegung des Achtstundentages beseitigt wird, die einen Bereitschaftsdienst einer vollwertigen Arbeit gleichstellt. Wenn man zu einer vernünftigen Auslegung des Achtstundentages gelangen sollte, wird auch bei mancher Gruppe des Betriebspersonals ein Abbau möglich werden. Ob man sich zu weit gehenden Hoffnungen hingeben darf, ist eine andere Frage. Daß diese Frage rasch erledigt werden kann, ist kaum anzunehmen, und eine für den Staat befriedigende Lösung erwarten die Eisenbahnkreise schwerlich auf anderem Wege als durch wachsende Erkenntnis der unbedingten Notwendigkeit einer gesteigerten Arbeitsleistung. Auch die Verbesserung des Verkehrs aus den Trümmern des Zusammenbruchs heraus konnte nur allmählich vor sich gehen, und es wird als entschiedener Fortschritt zu werten sein, wenn man im kommenden Sommer zu einem regelmäßigen Verkehr gelangen würde, was erhofft werden kann. Zum Beginn des Reiseverkehrs wird die Beseitigung der schreienden Mißstände auf dem Wiener Westbahnhofe und, was für die Bevölkerung besonders wichtig ist, die teilweise Wiedereröffnung des Stadtbahnverkehrs in Aussicht gestellt. Es besteht zunächst der Plan, die Personenbeförderung im Nahverkehr von der Westbahn zur Stadtbahn hinüberzuleiten, was natürlich die Abwicklung des Sommerverkehrs vom Westbahnhofe ohne größere Anstände erleichtern muß. Diese Maßnahme erfordert eine bedeutende Menge von Fahrbetriebsmitteln, an deren Wiederinstandsetzung mit Hochdruck gearbeitet wird. Die Elektrisierung wird von allen parlamentarischen Parteien gefördert und der bisher feststehende Plan wird in der Hauptsache eingehalten werden können. Hinsichtlich des Umfanges des Personen- und Güterverkehrs war vor jeder Tarif-

erhöhung eine Zunahme und unmittelbar nach dieser ein Rückgang wahrzunehmen, weil die Beförderungsmöglichkeit zu den billigeren Preisen, wo es anging, ausgenutzt worden ist. Später ist die Benutzung immer wieder gestiegen. Im Güterverkehr sind jetzt durch den Ausstand in Deutschland große Stauungen entstanden. Erhebliche Frachtmengen wurden nach Österreich geleitet, die aber wegen des Ausstandes nicht vorwärts kommen. Schließlich sei erwähnt, daß eine Neuregelung und sehr weitgehende Einschränkung des ganzen Fahrbegünstigungswesens unmittelbar bevorsteht.

— **Tarifmaßnahmen für das Burgenland.** Die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen, betreffend die vorläufige Aufrechterhaltung der für die im Burgenlande gelegenen Bahnlinien geltenden Tarife aus Anlaß der Übernahme dieser Bahnlinien in österreichische Verwaltung, wird durch eine Verordnung der Bundesregierung aufgehoben. Im Burgenlande gelten sonach die jeweils im Sinne der Verordnung der Bundesregierung vom 22. Juli 1921, B. G. Bl. Nr. 487, veröffentlichten Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf Eisenbahnen.

— **Die Ergebnisse der Grazer Paßkonferenz.** (Vgl. Nr. 5, Seite 99 d. Ztg.) Das die Beschlüsse der Paßkonferenz enthaltende Abkommen wurde von der Konferenz in ihrer Vollsitzung genehmigt. Das Abkommen ist von Österreich, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, dem Südslawischen Staate und der Tschecho-Slowakei, also von sämtlichen Nachfolgestaaten, unterzeichnet. Die Beschlüsse sind, vorbehaltlich der Ratifizierung, insgesamt jedoch zunächst nur für Österreich, Ungarn, Italien und die Tschecho-Slowakei bindend. Polen ist vorläufig nur einigen Entschließungen beigetreten, während die Abgeordneten Südslawiens und Rumäniens die Beschlüsse der Konferenz nur zur Berichterstattung angenommen und den Beitritt ihrer Regierungen einem späteren Zeitpunkte vorbehalten haben. Für jene Staaten, die das Abkommen vorbehaltlos unterzeichnet haben, also für Österreich, Ungarn, Italien und die Tschecho-Slowakei, tritt es sofort nach der Ratifizierung, die zwei Monate nach der Unterfertigung zu erfolgen hat, in Kraft.

Das Abkommen fußt auf den Beschlüssen der Pariser Verkehrskonferenz vom Oktober 1920, die in einigen Punkten ergänzt, erweitert oder ausgestaltet wurden. Die wichtigsten Bestimmungen des Abkommens sind folgende: Einführung des zweijährigen beziehungsweise einjährigen Einheitspasses. Pässe für eine einmalige Reise werden nur noch in Ausnahmefällen ausgestellt. Der Sichtvermerk zur Einreise wird entweder für ein Jahr oder für eine einmalige Reise ausgestellt. Der Sichtvermerk zur Durchreise hat dieselbe Gültigkeitsdauer wie der Sichtvermerk für das Bestimmungsland. Er ist auch für die Rückreise gültig. Die Gebühren betragen für den Einreisesichtvermerk mit einjähriger Dauer zehn Goldfranken, für die einmalige Reise fünf Goldfranken, für den Durchreisesichtvermerk einen Goldfranken. Personen, die ihre Mittellosigkeit nachweisen, erhalten den Sichtvermerk gebührenfrei. Dieser Nachweis wird in der Regel nicht verlangt von öffentlichen Angestellten einschließlich Militärpersonen, gewerblichem Hilfspersonal, Arbeitern, Dienstboten, Schiffspersonal und Taglöhnern sowie von allen jenen, die sich ins Ausland begeben, um ihren Lebensunterhalt durch Handarbeit zu verdienen. Ebenso sind von den Gebühren befreit die Familien erwähnter Personen, die Witwen und Waisen von Festangestellten. Familienpässe, in denen die mit dem Familienoberhaupt reisende Gattin und Kinder unter 15 Jahren eingetragen werden können, sind statthaft. Das persönliche Erscheinen des Sichtvermerkwerbers bei den Vertretungsbehörden wird in allen berücksichtigungswürdigen Fällen nicht mehr verlangt. Ebenso können in berücksichtigungswürdigen Fällen die Vertretungsbehörden auch Personen den Sichtvermerk erteilen, die ihren ständigen Wohnsitz nicht in ihrem Amtsbezirk haben. Der Nachweis der Notwendigkeit der Reise wird in den meisten Fällen nicht mehr verlangt werden. Auch wird der Sichtvermerk in der Regel ohne vorherige Einholung der Zustimmung der Zentralregierung erteilt werden. In einem Zusatzprotokoll hat die Konferenz Wünsche niedergelegt, die sich auf verschiedene Paßfragen von geringerer Bedeutung beziehen.

— **Schnellzugsverkehr Wien—Abbazia—Mattuglie.** Seitens der Betriebsdirektion der Südbahn wird mitgeteilt, daß seit 1. Februar ein direkter Wagenverkehr (I. und II. Klasse) Wien—Abbazia—Mattuglie und umgekehrt eingeführt ist. Die Abfahrt von Wien Südbahnhof erfolgt täglich mit dem D-Zuge um 19 Uhr 20 Minuten, die Ankunft in Abbazia am nächsten Tage um 10 Uhr 21 Minuten. In der Gegenrichtung geht der direkte Wagen ab 2. Februar täglich von Abbazia um 19 Uhr 31 Minuten ab und trifft in Wien Südbahnhof tags nachher mit dem D-Zug um 10 Uhr 55 Minuten ein.

— **Die Aufteilung des Fahrparkes.** Die Konferenz von Portorose hat die Grundlinien für die Aufteilung des Fahrparkes, welcher den Staatsbahnen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie gehörte, festgesetzt. Zugleich wurde auch eine Regelung hinsichtlich der Wagen getroffen, die privaten Eigentümern gehörten. Abgesehen von Beutewagen, müssen die Nachfolgestaaten den Eigentümern die diesen gehörenden Wagen zurückstellen oder sich mit ihnen über die weitere Miete verständigen. Die tschechischen Staatsbahnen haben tatsächlich bereits vor einiger Zeit mit österreichischen Eigentümern derartiger Wagen ein Übereinkommen getroffen. Auf größere Schwierigkeiten stieß die Auseinandersetzung mit den polnischen Staatsbahnen. In letzter Zeit ist aber auch aus Polen eine Anzahl von Wagen wieder nach Österreich gelangt und den Privaten zurückgegeben worden. Das ist für die Eigentümer der Wagen von größter Bedeutung, weil die hohen Herstellungskosten der Fahrbetriebsmittel Neuanschaffungen so gut wie ausschließen.

— **Auflassung des Anzeigeblattes für die Verfügungen über den Viehverkehr.** Aus einer Dienstanweisung des Bundesministeriums für Verkehrswesen ist zu entnehmen: „Das vom Bundesministerium für Verkehrswesen herausgegebene „Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlaß von Tierkrankheiten“ wird ab 1. April 1922 aufgelassen. Die in diesem Behelfe enthaltenen, noch gültigen Verfügungen allgemeinen Inhaltes werden, soweit sie für die Stationen von Interesse sind, in den Anhang zur Dienstvorschrift Nr. II, Teil III, übernommen werden. Die in Zukunft erlassenen wichtigen Verfügungen allgemeinen Inhaltes werden als Tarifvorschriften (auf gelbem Papier) erscheinen.

Von den örtlich oder zeitlich beschränkten veterinärpolizeilichen Verfügungen werden die Stationen in Zukunft in der Regel keine Kenntnis mehr erhalten. Sollten ihnen besondere Verfügungen der Landesregierungen und Bezirkshauptmannschaften etwa unmittelbar zukommen, so sind sie nach wie vor durch Aushang an geeigneter Stelle zur Kenntnis der Viehversender und Viehempfänger zu bringen. Die Höhe der einzuhebenden und zu verrechnenden Beschaugebühr wird den Direktionen von den Landesregierungen bekanntgegeben und von diesen den Stationen mitgeteilt werden. Einzelne für den Viehverkehr besonders wichtige Stationen (insbesondere Grenzstationen) werden über die sie interessierenden veterinärpolizeilichen Verfügungen entweder unmittelbar von den Veterinärbehörden oder durch bezügliche Dienstanweisungen der Direktionen auf dem laufenden erhalten werden.

Um die Ausbreitung von Tierseuchen durch Versendung lebender Tiere oder tierischer Rohstoffe zu vermeiden, haben die Stationen noch peinlicher als bisher die Entscheidungen des Beschautierarztes über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit einer bestimmten Sendung zu beachten. In jenen Fällen, in denen eine Beschau in der Versandstation nicht stattzufinden braucht (Sendungen inländischer Herkunft bis zu 6 Stück oder auf Entfernungen bis zu 150 km und inländische, an ein Schlachthaus adressierte Transporte), sind die beigebrachten Viehpässe hinsichtlich ihrer ordnungsmäßigen Ausfertigung, ihrer Zahl und ihrer Gültigkeitsdauer besonders sorgfältig zu prüfen.“

— **Zahlung in fremder Währung auf den Bundesbahnen.** Nach den in den Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Verkehr mit außerösterreichischen Bahnen festgesetzten Bestimmungen sind die österreichischen Bahnen berechtigt, die Zahlung der in fremder Währung bezifferten Gebühren in der Originalwährung zu verlangen. Die österreichischen Bundesbahnen machen von diesem Rechte ab 1. Februar d. J. in den Bahnhöfen aller jener Orte Gebrauch, in denen Zahlungsmittel der fremden Währungen unschwer beschafft werden können, so daß durch deren gleichzeitige Beschaffung mit dem für die Reise erforderlichen Bedarf an Zahlungsmitteln des Zielstaates eine Erschwerung für das reisende Publikum nicht zu befürchten ist. In den betreffenden Bahnhöfen wird durch Aushang bei den Kassenschaltern auf diese Neuerung besonders aufmerksam gemacht. Die Zahlung solcher Gebühren in anderer als der Tarifwährung ist demnach bei den Kassen dieser Bahnhöfe unzulässig.

— **Neuregelung der handelsstatistischen Gebührenvorschriften.** Kürzlich gelangte eine Verordnung der Bundesministerien für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten, für Finanzen und Verkehrswesen zur Verlautbarung, mit der einige Bestimmungen der aus dem Jahre 1907 stammenden Durchführungsverordnung zum Gesetze, betreffend die Handelsstatistik, abgeändert und ergänzt werden. Die Änderungen betreffen in erster Linie die Vorschriften über die statistische Gebühr, welche bei jeder statistischen Anmeldung zu entrichten ist, und deren Ertrag bisher lediglich zur Deckung der Kosten der amtlichen Handels-

tik bestimmt war. Da diese Kosten sich im Laufe der Zeit u emäß wesentlich erhöht haben und außerdem in der Ge- zu novelle vom 20. Oktober 1921, B.G.Bl. Nr. 586, die An- ung getroffen wurde, daß die statistische Gebühr in Hin- f auch die Kosten der amtlichen Handelsberichterstattung d ken habe, war eine erhebliche Erhöhung des seit langem mehr ausreichenden Gebührenertrages notwendig. Nach den Bestimmungen wird der Bemessung der Gebühr im allge- n ein nach Gewichtssätzen gestaffeltes Schema zugrunde et und nur für einzelne nach der Stückzahl anzumeldende r (Vieh und Fahrzeuge) sind Grundsätze für die Stück- t vorgesehen. Diese Art der Gebührenberechnung mußte ilt werden, da die Bemessung der Gebühr nach dem Werte ndungen zumindest derzeit technisch undurchführbar wäre. estlegung des Gebührenschemas erfolgte nach Einholung ıtachten der Interessentenkreise, vor allem der Kammern Iandel. Gewerbe und Industrie und des Beirates für lsstatistik, und es wurde auch mancherlei hierbei ge- en Wünschen Rechnung getragen. Die Entrichtung der iischen Gebühr hat wie bisher in der Regel durch be- de statistische Gebührenmarken zu erfolgen.

en der Neuregelung der statistischen Gebühr enthält die lnung auch eine Reihe von Bestimmungen, die vor allem Verbesserung des statistischen Materials herbeiführen . So werden Anordnungen betreffend die Warenbenennung, gabe der Warenmenge, der Herkunfts- und Bestimmungs- l und insbesondere hinsichtlich der Anmeldung von elladungen getroffen. Bei diesen muß in Hinkunft jede von einzelnen Versender stammende Teilmenge der Ladung ts eines eigenen Anmeldescheines angemeldet werden, da sherige summarische Anmeldung der ganzen Sammelladung ls unzweckmäßig und für die statistische Bearbeitung un- iet erwiesen hat.

-**Die Kohlenlage in Österreich.** Seit Dezember ist wegen Süddeutschland bestehenden andauernden Verkehrsschwie- ten die Beförderung von Kohlen- und Kokssendungen nach eich und den Hinterländern auf den deutschen Bahnen ein- lt. Der Bezug von Kohle aus der Tschecho-Slowakei sowie deren Eisenbahnen aus Deutschland ist wegen des hohen es der tschecho-slowakischen Währung ungemein erschwert. sind alle österreichischen Verbraucher hauptsächlich auf ezug inländischer Kohle angewiesen, aber auch die Bun- hnverwaltung muß auf volle Einhaltung der ihr vertrags- von den inländischen Kohlenwerken zu liefernden Mengen n. Aus all diesen Gründen, und weil außerdem infolge evorstehenden Tariferhöhung ein außerordentlicher An- von Gütern, die zum großen Teil auf offenen, sonst der nverladung dienenden Wagen befördert werden müssen, d, herrschte in letzter Zeit ein allgemeiner Mangel an n Wagen. Dieser Wagenmangel wurde noch durch die reich aufgetragene Abgabe der bisher im inländischen nverkehr eingestellten Beutewagen verschärft.

Belgisch-österreichischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit 1. Februar 1922 ist der durchgehende Verkehr von Gütern, ließlich Leichen und lebender Tiere, zwischen Belgien Österreich im Durchzug durch Deutschland aufgenommen n. Die Sendungen werden mit internationalen Fracht- n nach den Bestimmungen des Internationalen Überein- ens über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst den einheit- Zusatzbestimmungen befördert, soweit nicht Sonderbe- nungen festgesetzt wurden.

Gemeinnützige Baugenossenschaft geistiger Arbeiter, G. m. , Wien. Unter dieser Firma wurde vor Monatsfrist vom ralrat der geistigen Arbeiter Österreichs, der über 400 000 lieder von ihm angeschlossenen Organisationen zählt, dem eweilige Rektor der Wiener Universität vorsteht, und in n siebengliederigem Hauptausschuß der Eisenbahnbeamte Obmann der deutschen Verkehrsgewerkschaft, Sitz und ne hat, diese neueste Siedlungsgenossenschaft geistiger iter ins Leben gerufen. Sie plant, dem Mittelstande, ins- dere der Beamtenschaft, angenehmere Wohnverhältnisse zu n und auch nach Aufhebung des bestehenden Mieterschutz- zes, die ein Hinaufschnellen der Mietpreise auf das 10- bis ho der gegenwärtigen Preise zur Folge haben kann, Woh- n zu mäßigerem Preise zu sichern. Sind diese auch in röße beschränkt, so soll durch die Beigabe von kleinen Ge- ärten und Räumen für Kleintierzucht die Selbstversorgung licht, und auch den geistigen Arbeitern die Lebensführung htert werden. Die Aufhebung oder Herabminderung der Eisenbahnbediensteten bisher gewährten Fahrbegünstigun- die seit ihrer Ausdehnung auf die Postbediensteten heftigst npft werden, wird diesen Kategorien von Staatsbediensteten nerreisen in Zukunft ebenso erschweren, wie allen übrigen hörigen des Mittelstandes. Um so mehr werden kleine Hausgärten an Wert gewinnen, und besser wird deren Pflege, wenn sie durch Urlaubsreisen nicht unterbrochen wird.

Die gegenwärtige Teuerung auf dem Gebiete des Bauwesens veranlaßte das Wohn- und Siedlungsamt des Bundesministeriums für soziale Verwaltung, das für die Verzinsung von den gemeinnützigen Siedlungsgenossenschaften aufgenommener Darlehen eine 97prozentige Garantie übernimmt, die Wohnfläche der Siedlungshäuser von ursprünglich 80 auf 60 qm herabzusetzen, um dadurch die Bauausgaben zu vermindern. Leider erhöht es gleichzeitig die von den Siedlern und auch geistigen Arbeitern geforderte persönliche Mitarbeit an den Bauherstellungen auf 2400 Arbeitsstunden, wenn auch nicht recht zu verstehen ist, wann diese geleistet werden können. Ein Antrag des Verfassers als Obmanns dieser neuen Baugenossenschaft, den für persönliche Mitarbeit an den Bauarbeiten vielfach wenig geeigneten geistigen Arbeitern die Verwendung von Sträflingen zu gestatten, die aus ethischen, aber auch sonstigen Gründen vom Bundesministerium für Justiz begrüßt und durch Strafnachsicht bei fleißiger Arbeit unterstützt worden wäre, wurde vom Wohn- und Siedlungsamt des Bundesministeriums für soziale Verwaltung mit Rücksicht auf die zunehmende Arbeitslosigkeit der Handarbeiter abgelehnt. Während die Arbeit der Sträflinge trotz der auf das Fünffache erhöhten Prämien für ihre Arbeitsleistung etwa den fünften Teil der von den Siedlern selbst für die eigene Mitarbeit errechneten Kosten betragen, würde die Verwendung Arbeitsloser, die mit Aufnahme der Arbeit nach dem Kollektivvertrag zu entlohnen sind, derart hohe Kosten erfordern, daß ihre Bezahlung, mit der die einzelnen Siedler belastet würden, den Bau von Siedlungshäusern kaum gestatten würde.

Eine weitere Beschwernis jeder Siedlungstätigkeit erwächst aus der großen Steigerung der Straßenbahn- und Eisenbahnfahrpreise, die für Wien auf 60 bzw. 80 K für eine Fahrt auf der Lokalstrecke erhöht wurden. Da gleichzeitig die bisher verhältnismäßig billigen Arbeiter- und Angestelltenstreckenkarten eine Erhöhung um 200 %, das ist auf das Dreifache der bisherigen Preise, erfahren, wird jede Siedlungstätigkeit außerhalb des Stadtgebietes außerordentlich erschwert. Da auch die Transportkosten für Baumaterial fortwährend steigen, kann nur durch tunlichste Ausnutzung örtlich vorhandenen Materials Erleichterung geschaffen werden. Nun findet die in Deutschland scheinbar mit günstigem Erfolg eingeführte Lehmbauweise hier wenig Anhänger; mehr die Verwendung von Schlackenhohlziegeln, die am Bauplatz im Preßverfahren erzeugt werden. Vielfach werden neue Bauweisen angeboten, für deren Güte Beweise vorerst fehlen. Durch Schaden klug geworden, bevorzugt man bewährte Mauerungen und versucht durch Maßbeschränkung Ersparnisse zu erzielen.

Die für Siedlungen günstigsten Plätze sind von Kleingärtnern großenteils schon besetzt und von diesen für eigene Siedlungen in Aussicht genommen. So liegen die Verhältnisse für die neue Baugenossenschaft nicht eben rosig, und es gehört Mut dazu, unter den gegenwärtigen, in jeder Beziehung ungünstigen Verhältnissen mit einer Siedlungstätigkeit zu beginnen. Aber dieser Mut ist vorhanden, und die Mitarbeit hervorragender Fachleute, auch aus dem Bundesministerium für Verkehrswesen, läßt hoffen, daß der Erfolg nicht ausbleiben werde.

Leopold Stockert.

— **Die Lagerhäuser der Stadt Wien.** In den Lagerhäusern der Stadt Wien ist eine ständige Zunahme des Umschlagverkehres zu verzeichnen; insbesondere in den letzten Wochen herrschte ein derartiger Andrang an Bahn- und Schiffsendungen, daß die Einrichtungen trotz aller Zubauten und Erweiterungen der jüngsten Zeit (Fassungsraum 10 000 Wagen, tägliche Leistung 300 bis 400 Wagen) nicht mehr genügten. Durch das Entgegenkommen der österreichischen Landwirtschaftsgesellschaft war es möglich, die Gebäude des an die Lagerhäuser im Prater anstoßenden Pferdeausstellungsplatzes zu erwerben und sofort zu benutzen. Auch hat die Erste Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft zwei Magazine am Donauuferbahnhof für den Bahngüterumschlag zur Verfügung gestellt und sind Bahnhofsbauten und die Errichtung eines sechsstöckigen Stückgut- und Getreidespeichers in der Prateranlage der Lagerhäuser in Ausführung begriffen. Für die weitere Durchführung der großzügigen Ausgestaltung der Lagerhäuser, für welche die Bauplätze schon erworben wurden, hat der Gemeinderat ein besonderes Ausgestaltungsbüro errichtet.

Ungarn.

— **Eisenbahnverkehrsabkommen zwischen Ungarn und Österreich.** Über die mit dem Abkommen von Venedig in Verbindung stehenden Verkehrsfragen sind zwischen Österreich und Ungarn folgende Vereinbarungen getroffen worden:

Österreich wird die freie Durchfahrt durch das Soproner (Oedenburger) Gebiet mit geschlossenen Zügen zugesichert. Es ist verboten, von den geschlossenen Zügen auf ungarischem

Gebiet abzusteigen oder Güter abzugeben. Infolge dieser Übereinkunft findet in diesen Zügen weder eine Personen- noch eine Zollkontrolle statt. Auf ungarischem Gebiete sind hinsichtlich der geschlossenen Züge die ungarischen Gesetze und Verordnungen maßgebend, und die Züge werden von ungarischen Polizisten und Zollorganen begleitet. Die Angelegenheit der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn und der Sopron-Köszeger Eisenbahngesellschaft wurde ebenfalls geregelt. Den Betrieb der letzteren Eisenbahn übernehmen die Österreicher, da nur 4 km dieser Linie auf ungarischem Gebiet liegen. Die Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahngesellschaft erhält ihre auf österreichischem Gebiet befindlichen und von Österreich derzeit verwalteten Linien nach Genehmigung des Abkommens zurück. Hinsichtlich der Güterbeförderung wurde die Vereinbarung getroffen, daß die im geschlossenen Verkehr zu befördernden Sendungen auf den durch österreichisches Gebiet laufenden Linien der Sopron-Köszeger und Köszeg-Sárvárer Bahn als ungarische Sendungen gelten. Das Übereinkommen ist für die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen; seine Gültigkeit wird nach Ablauf dieser Frist von Jahr zu Jahr erneuert, wenn keine vorherige Kündigung erfolgt. Laut Übereinkommen wird der Verkehr auf der Sárvár-Köszeger Linie auch auf österreichischem Gebiete von den Königl. ungar. Staatsbahnen abgewickelt. Auf der Linie Budapest-Hegyeshalom-Wien werden die ungarischen Lokomotiven und das Lokomotivpersonal bis Bruck gehen. Die ungarischen Lokomotiven und das Lokomotivpersonal der Fernzüge Szombathely-Fehring-Graz verkehren bis Fehring. Die österreichischen Lokalzüge werden bis Szentgotthard verkehren. Auch die Verhältnisse der Szombathely-Pinkaföer sowie die der Körmend-Németujvárer Linien würden geregelt.

— **Die ungarisch-österreichischen Wirtschaftsverhandlungen.** Die handelspolitische Kommission hat ihre Arbeiten über die Wirtschaftsverhältnisse geschlossen. Sie hat den im Jahre 1920 fertiggestellten Entwurf eines Handelsübereinkommens einer erneuten eingehenden Nachprüfung unterzogen und mit einigen Ergänzungen und Abänderungen versehen. Dieser Entwurf ist im wesentlichen ein Meistbegünstigungsvertrag, in dem alle Grundsätze enthalten sind, die zur Erleichterung des Güterverkehrs zwischen den beiden Staaten als angezeigt erschienen. Der Abschluß eines Tarifvertrages konnte nicht zustande kommen, weil die Vorbedingungen hierzu fehlen, namentlich weil die wirtschaftlichen Verhältnisse noch nicht geklärt sind. Von der bisherigen unterschiedlichen Behandlung österreichischer Waren in Ungarn kann nicht mehr die Rede sein. Im Handelsvertrag ist ein besonderes Übereinkommen vorgesehen, nämlich über die Erleichterung des Grenzverkehrs, über Rechtshilfe in Zollstrafsachen, über eine Verschlußverordnung für Donauschiffe und Bestrafung von Zollzuwiderhandlungen. Die weiteren Verhandlungen werden in Budapest fortgesetzt werden.

— **Vermerk über mangelhafte Verpackung in den Frachtbriefen.** Nach Punkt (2), Abschnitt 62 des Eisenbahnbetriebsreglements haben die Aufgabestationen bei mangelhafter Verpackung Maßnahmen zu treffen, daß bei solchen Sendungen die Tatsache der mangelhaften Verpackung im Frachtbriefe ausdrücklich anerkannt werde. Die Direktion der Königl. ungar. Staatsbahnen hat in letzterer Zeit die Erfahrung gemacht, daß die Stationen in vielen Fällen bedingungslos Sendungen zur Beförderung annehmen, obwohl deren mangelhafte Verpackung keinem Zweifel unterliegt. Infolge dieser Fahrlässigkeit konnte gegenüber den für die Beschädigung von der Partei eingebrachten Schadenersatzansprüchen die Beschränkung der Haftpflicht nach Punkt 2, Abs. (1) zum § 86 des Eisenbahnbetriebsreglements nicht geltend gemacht werden, und es erwuchsen infolgedessen für die Eisenbahnverwaltung erhebliche Kosten an Schadenersatz. Die Stationen wurden daher streng angewiesen, bei Annahme der Güter die Interessen der Eisenbahnverwaltung zu wahren und die Bestimmungen gewissenhaft einzuhalten.

— **Betriebseröffnungen.** Am 16. Dezember 1921 wurde die Komlóer Industriebahn mit einer Länge von 6 km, und am 20. Dezember die 5 km lange Szuhakallóer Industriebahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Uebrige europäische Länder.

— **Herabsetzung der norwegischen Gütertarife.** Am 15. Dezember v. J. wurden im Staatsrat vorläufige Herabsetzungen der Staatsbahngütertarife beschlossen. Der Frachtaufschlag für Ackerbauerzeugnisse wird von 160 auf 140 % der gewöhnlichen Tarife und für Holz von 160 auf 50 % herabgesetzt.

Dr. S.

— **Wagenabkommen der schwedischen Staats- und Privatbahnen.** Die Eisenbahndirektion hat die Gültigkeit des mit den Privatbahnen bestehenden Wagenübereinkommens, über das die Verhandlungen nicht zu Ende geführt werden konnten, bis März 1922 zugestanden. Zugleich hat die Staatsbahn ihre Stellung zu den Hauptfragen dieser Verhandlungen kundgegeben. Danach soll den Staatsbahnen eine Wagenmiete zugestanden werden, die einigermaßen den Kosten für das Halten der Wagen entspricht. Zur Minderung der Kosten für Leerbeförderung fremder Wagen sollen diese nicht über 300 km auf die Staatsbahn hereinlaufen dürfen, jedenfalls nicht nördlich über eine gewisse Grenze hinaus; gerechte Grundlagen für Ausgleich der Wagenmieten sollen festgesetzt werden, so daß nicht die Staatsbahn in großem Umfange die im Hochverkehr benötigten Wagen bereitzuhalten hat. Bahnen von verhältnismäßig geringer Länge sollen nicht unbegrenzt Wagen auf den Staatsbahnen auf längeren Strecken verkehren lassen dürfen, und nach Einführung der Kunze-Knorr-Bremse behält sich die Staatsbahn vor, die Anzahl der nicht mit dieser oder einer gleichwertigen Bremse ausgestatteten Wagen zu begrenzen.

Dr. S.

— **Die russischen Lokomotivbestellungen in ihrer Bedeutung für die Industrie Schwedens.** Hierüber ist einem interessanten Vortrage eines der ersten Arbeitsleiter der Nydqvist und Holm Werkstätten in Trollhättan sowie den anschließenden Erörterungen zu entnehmen: Eines der größten Ereignisse für die schwedische Industrie in neuerer Zeit ist die große russische Lokomotivbestellung. Es handelt sich hier für schwedische Verhältnisse um etwas ganz vereinzelt stehendes, nämlich um eine Bestellung von 1000 Lokomotiven auf einmal. Es entspricht diese Zahl etwa der Hälfte des ganzen schwedischen Lokomotivparkes. Dabei sollen diese Lokomotiven in der kurzen Zeit von fünf Jahren geliefert werden. Die Lokomotivart, die für den russischen Staat hergestellt wird, ist eine verbesserte Form der 1912 von Lugansk für die Wladikawkasbahn gebauten Lokomotiven. Die Herstellung geschieht nunmehr der Hauptsache nach in Übereinstimmung mit preußischen Vorschriften, doch mit gewissen Abweichungen in Ansehung der höher gestellten Forderungen und der im allgemeinen höheren Qualität des schwedischen Baustoffes. Im verflossenen Jahre wurden abkommengemäß 50 Lokomotiven geliefert. Jetzt sollen in diesem Jahre 200 und in den Jahren 1923, 1924 und 1925 je 250 geliefert werden. Die für 1922 in Aussicht genommene Lieferung ist mindestens viermal so groß, als die Werkstätten Nydqvist und Holm je in einem Jahre geliefert haben. Um die Lieferungen zu bewältigen, mußten natürlich allerhand Erweiterungen vorgenommen werden. Doch mußte, bis die neuen Werkstätten fertiggestellt sind, ein großer Teil der Arbeiten, z. B. Kessel, Rahmenwerke, Tender u. a., anderweitig vergeben werden. Es dürften damit an andere Werkstätten und an Eisenwerke im Lande im ganzen Bestellungen im Umfange von 1 225 000 Tagschichten hinausgegeben worden sein. Da hierbei fast alle schwedischen Eisenwerke von größerer Bedeutung und die Mehrzahl der Werkstätten Beschäftigung erhielten, so dürfte ohne Übertreibung behauptet werden können, daß damit ein gut Teil des Druckes, der zurzeit auf Schwedens Industrie lastet, und teilweise auch der Arbeitslosigkeit, die sonst in Schweden arge Verheerungen hätte anrichten können, behoben worden sei. Aber außer diesem zeitweiligen Gewinn dürfe man auch mit einem dauernden für die Zukunft rechnen. Durch diese Bestellungen konnten sich die schwedischen Lokomotivwerkstätten mehr als je bisher auf Massenherstellung einstellen, und man hofft in Schweden, damit besser den Wettbewerb mit dem Auslande künftig aufnehmen zu können und der schwedischen Industrie neue Absatzmöglichkeiten zu schaffen.

Auch die Beförderung dieser 1000 Maschinen ist an sich eine kostspielige Sache. Im Gegensatz zu der landläufigen Annahme ist es aber nicht die Verschiedenheit der Spurweiten, die die größten Schwierigkeiten hervorruft. Die Einsetzung besonderer Radsätze mit Vollspur ist eine verhältnismäßig einfache und billige Sache. Die ersten 18 Lokomotiven gingen über Haparanda, aber man war da gezwungen, die Kessel abzunehmen, da die finnischen Bahnen der Beförderung dieser großen Lokomotiven nicht gewachsen sind. Erst weit innerhalb Finnlands konnten die Lokomotiven wieder zusammengestellt werden. Der weite Weg und diese Montierungsarbeiten verursachen große Kosten. Jetzt gehen die Lokomotiven über Landskrona. Sie müssen da nicht auseinandergenommen werden, sondern brauchen nur besondere Radsätze. Die Lokomotiven werden vollständig lieferungsfertig auf den deutschen Dampfer gestellt und zwar querschiffs, wobei sie so sorgfältig unterlegt werden, daß auch bei 45 Grad Neigung keine Gefahr entsteht. Doch ist ein Überbau nicht vorhanden, so daß die Maschinen Sturm und Wogen ohne Schutz ausgesetzt sind. Auch diese Beförderungsart ist kostspielig, und man will daher zu einer unmittelbaren Beförderung auf dem See-

wege von einem eigens für diese Zwecke gebauten Einladehafen unterhalb Trollhättan übergehen. Nach einem von A.-B. Marinbetong ausgearbeiteten Vorschlage soll dieser Hafen mit den Werkstätten mittels russischer Spur verbunden werden, und es sollen die Lokomotiven mit eigens zu diesem Zwecke erbauten Betonfähren ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden. Man umgeht damit die teure Aufstellung von Kranen, und die Lokomotiven bleiben besser geschützt, da die Fähren mit vollständigem Holzüberbau ausgestattet sind. Schweden möchte damit natürlich auch sich von fremder Tonnage unabhängig machen. Es liegen zwei völlig ausgearbeitete Vorschläge für solche Fähren vor, der eine für 4 Lokomotiven nebst Tendern, der andere für 6. Trotz Tilgung innerhalb der vier für die Lieferung noch übrigen Jahre sollen nach aufgestellten Berechnungen die Beförderungen auf diese Weise wesentlich verbilligt werden. Hernach können die Fähren noch anderen Zwecken zugeführt werden. Dr. S.

— **Ferdinands-Nordbahn.** Der Verwaltungsrat dieser Bahn, welcher nach den Satzungen der Gesellschaft darüber zu entscheiden hat, ob am 2. Januar eines jeden Jahres eine Abschlagszahlung für Rechnung des abgelaufenen Geschäftsjahres zu leisten ist, hat, wie er mitteilt, beschlossen, von einer Abschlagszahlung am 2. Januar 1922 Abstand zu nehmen. — Bei der Verstaatlichung der Eisenbahnlinien der Nordbahn wurde die auf die Dividende des abgelaufenen Jahres am 2. Januar geleistete Abschlagszahlung nur im Hinblick auf die Einlösungsrente für die verstaatlichten Linien der Nordbahn bemessen, da die Erträgnisse des gesellschaftlichen Bergbaues und der Montanbahn zu Ende Dezember noch nicht überblickt werden können. Derzeit sind aber die Fragen bezüglich der von den drei Staaten Tschechoslowakei, Österreich und Polen zu zahlenden Einlösungsrenten noch nicht gelöst und daher die Höhe der Einlösungsrenten, auf welche allerdings Abschlagszahlungen von allen drei Staaten eingehen, endgültig noch nicht bestimmbar, weshalb der Verwaltungsrat von der üblichen Abschlagszahlung auf die Dividende für das Jahr 1921 am 2. Januar 1922 Abstand genommen hat.

— **Das schweizerische Eisenbahnmuseum in Zürich.** Vor wenigen Wochen hat nun auch die Schweiz ihr Eisenbahnmuseum erhalten. Der erste Vorschlag zu seiner Gründung ist am 7. August 1897 von Dr. Fr. Wrubel anläßlich des 50. Jahrestages der Betriebseröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn gemacht worden. Die Berner Landesausstellung von 1914, die auch eine sehr bemerkenswerte Eisenbahnabteilung umfaßte, stellte den Gedanken wieder in den Vordergrund. Nach Beendigung des Krieges, der natürlich der Durchführung des Planes ein Hindernis bereitete, wurde die Frage, hauptsächlich durch den Obermaschineningenieur Keller, wieder aufgegriffen und die Errichtung des Museums Ende 1921 vollendet. In vier größeren und vier kleineren Sälen des Züricher Güterbahnhofsgebäudes ist es untergebracht. Der Anfang ist freilich noch bescheiden, aber es wird jetzt zweifellos eben dieser Anfang für den Gedanken besser werben als Beratungen und Besprechungen, und alle Beteiligten wie auch die breite Öffentlichkeit werden sicher dazu beitragen, das Museum möglichst schnell auszubauen, um so mehr, als diesem jüngsten Eisenbahnmuseum Europas ganz besondere Zukunftsaufgaben erwachsen werden, die sich überhaupt nur in der Schweiz sachgemäß und zweckentsprechend durchführen lassen.

Die Säle tragen die Bezeichnung 33 bis 39. Im ersten Saale wird gezeigt: ein in 1 : 75 der Naturgröße gehaltenes Modell der Unterfahrung des Sihlflusses im Zuge der Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn, dann ein Relief des St. Gotthard in 1 : 25 000, Meßinstrumente aller Art von der Gotthardbahn, ein Luftuntersuchungsapparat, ein Modell eines Brückenträgers nach Riggenbach aus dem Jahre 1857, der Expertenentwurf für einen Züricher Durchgangsbahnhof von W. Cauer in 1 : 2500, ferner zahlreiche Lichtbilder, Zeichnungen, Pläne und Druckschriften usw., endlich einige Werkzeuge und Geräte. Der zweite Raum enthält ein Modell der neuen Station Enge nach dem Projekt aus dem Jahre 1890, einige Bilder und Berichte. In anderen Sälen werden eine Menge von Fahrplänen aller Art, darunter auch viele geschichtliche, ein Bahnwächtersäbel sowie Lokomotiven und Schiffe, die in vielen Bildern und Zeichnungen vorgeführt werden, gezeigt. Die weiteren Räume enthalten Geschwindigkeitsmesser, Bremsen, Bilder, Zeichnungen und Druckschriften über Wagen sowie Oberbau- und Rollmaterialbestandteile, Baustoffproben und einen durch Steinschlag zerstörten Lokomotivkesselschluß. Ganz besonderen Wert wird das Museum in den Richtungen Gebirgsbahnbau und Gebirgsbahnbetrieb, Tunnelbau, Bergbahnen der Bauarten Riggenbach, Abt, Locher (Pilatusbahn), Strub, Seilbahnen der verschiedenen Bauarten und schließlich elektrische Bahnen gewinnen. Auf diesen Gebieten wurde in der Schweiz Vorbildliches für die ganze übrige Welt geleistet, und es wird deshalb das Museum gerade auf diesen Gebieten eine besondere Bedeutung unter allen Eisenbahnmuseen der Welt erlangen. Viele Modelle und wertvolle Stücke sind vorhanden, es wird sicher gelingen, sie für das neue Museum zu gewinnen.

— **Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen 1920/21.** Die S. B. B. geben allmonatlich eine Zusammenstellung der Betriebseinnahmen und -ausgaben ihres Netzes für das laufende und das vorhergehende Jahr heraus, aus der sich ein genaues Bild über die Gestaltung der Betriebsergebnisse gewinnen läßt. Nachdem jetzt die Dezemberzahlen (allerdings, wie die der beiden Vormonate, nur schätzungsweise) bekanntgegeben sind, ist die Übersicht über die beiden letzten Betriebsjahre vollständig. Bei einer unveränderten Betriebslänge von 2882 km hatten die S. B. B. im Jahre 1921 eine Gesamtbetriebseinnahme von 352 211 596 Fr. (1920: 394 030 776 Fr.), d. s. für 1 km 122 211 (136 721) Fr. Die Betriebsausgaben betrugen 1921: 332 774 837 Fr. (1920: 345 988 359 Fr.), d. s. für 1 km 115 467 (120 051) Fr. Den Überschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben geben wir in monatlicher Darstellung wieder:

	1920 Fr.	1921 Fr.
Januar	1 119 420,11	— 3 413 143,46
Februar	3 174 204,98	— 2 474 215,15
März	3 402 836,67	2 917 674,72
April	7 506 918,23	2 057 836,02
Mai	— 1 634 034,39	1 917 672,99
Juni	4 688 315,85	87 832,40
Juli	7 330 916,84	2 091 111,05
August	7 874 230,99	3 732 620,58
September	8 176 441,81	4 379 370,43
Oktober	5 938 646,35	2 348 000,—
November	990 705,51	— 2 369 000,—
Dezember	— 526 186,26	8 161 000,—
Insgesamt Ende Dezember	48 042 416,69	19 436 759,58
Mehr	28 605 657,11	

Man sieht aus diesen Zahlen, daß das Jahresergebnis für 1921 weit hinter 1920 zurückgeblieben ist. Es ist zwar gelungen, die Ausgaben etwas herunterzudrücken (um fast 5000 Fr./km), was auf die von der Verwaltung mit Tatkraft durchgeführten Sparmaßnahmen zurückzuführen sein dürfte. Es sind aber auch die Einnahmen weit hinter dem Vorjahre zurückgeblieben (um über 14 000 Fr./km), eine Folge der allgemeinen Wirtschaftskrisis der Schweiz. Nur im Monat Dezember überschritten die Betriebseinnahmen von 1921 diejenigen des Vorjahres.

— **Die Loire als Wettbewerbswasserstraße zum Rhein.** Die französische Regierung hat kürzlich einen weiteren Kredit von 6 Millionen Franken bewilligt für die Weiterverfolgung der Arbeiten für die Schiffbarmachung der Loire. Nun erhebt die Handelskammer von Angers gegen die Weiterführung der Arbeiten im bisherigen Stile Protest und verlangt, daß die Arbeiten im Strome unterbrochen werden, damit die Lösung des Problems vermittels eines Seitenkanals nicht unmöglich gemacht werde. Sie verlangt, daß eine Kommission, bestehend aus Vertretern des Parlamentes, des Generalrats des Departements Maine-et-Loire und der Handelskammern in kontradiktorischem Verfahren prüfe, welches bisher die Erfolge der gemäß dem Gesetz von 1903 ausgeführten Arbeiten gewesen sind. Der aus diesen Verhandlungen hervorgehende Bericht solle dem Parlament vorgelegt werden, das einzig berufen sei, zu entscheiden, welches der beiden im Jahre 1903 beschlossenen Bauobjekte, der Seitenkanal oder die Regulierung, sich eigne, um eine große Wasserstraße zu schaffen vom Atlantischen Ozean bis zur Ostgrenze des Landes, auf welcher eine wirtschaftliche und ununterbrochene Großschiffahrt ohne gebrochenen Verkehr möglich sei. Wenn hier wie am elsässischen Rhein verlangt wird, daß die Schiffahrt in einen Seitenkanal verlegt wird, so ist dazu zu bemerken, daß die Strombettverhältnisse wie auch die Wasserverhältnisse in der Loire ganz andere sind als beim Rhein, so daß ein Vergleich ganz unangebracht wäre und zu keinerlei Schlüssen berechtigen könnte. Auch würde eine in den Seitenkanal verlegte Großschiffahrt niemals mit der Rheinschiffahrt in Wettbewerb treten können.

— **Ermäßigung der Gütertarife in Frankreich.** Die französischen Eisenbahnen haben, wie die „D. Allg. Ztg." meldet, die Frachttarife für die Beförderung von Metallwaren nach den französischen Ausfuhrhäfen um 25 bis 40 %, für die Beförderung von zur Ausfuhr bestimmten Erzen um 10 bis 15 % herabgesetzt. Diese Maßnahme wird mit der Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit der französischen Industrie gegenüber dem englisch-amerikanischen Wettbewerb zu stärken, begründet.

— **Marseille und Genua im Wettbewerb.** Wenn in der Einfuhr der Hafen von Genua denjenigen von Marseille um bei-

nahe eine Million Tonnen übertrifft, so ist dies dem riesigen Kohlenverkehr zuzuschreiben, den Genua aufweist. Während in Genua im Jahre 1921 im ganzen 1 829 526 t Kohlen eingeführt wurden, beläuft sich die entsprechende Zahl in Marseille nur auf 768 342 t. Von den Kohlen abgesehen werden über Marseille eingeführt 2 603 897 t Güter gegen 2 494 209 t über Genua. Zieht man bei dem Vergleich auch die Ausfuhrzahlen in Betracht, so wendet sich das Bild zugunsten von Marseille, denn Marseille hatte eine Ausfuhr von 1 522 438 t und Genua von nur 441 819 t. Der Gesamtumschlag — Zufuhr und Abfuhr — betrug für Marseille 4 894 677 t und für Genua 4 765 554 t. An Getreide ging im Jahre 1921 rund eine Million Tonnen über Genua und rund eine halbe Million Tonnen über Marseille. Es sei zum Vergleich noch erwähnt, daß die Häfen von Rotterdam und Antwerpen beinahe auf das Doppelte des Umschlags von Genua oder Marseille kommen.

— **Billigere Gütertarife im italienisch-englischen Verkehr.** Auf Veranlassung der italienischen Abteilung der internationalen Handelskammer wurde erreicht, daß für diejenigen nach England zu versendenden italienischen Güter, die in beschleunigten Güterzügen nach festgestztem Fahrplan durch Frankreich nach den französischen Nordhäfen befördert werden, die gleichen Gütertarife zur Anwendung kommen wie für französische Güter. Eine ähnliche Vergünstigung wurde auf Veranlassung der Handelskammer von Bordeaux schon im Sommer 1920 auch für schweizerische Güter, die über Bordeaux nach Übersee gingen, in Aussicht gestellt, aber die Maßnahme wurde bis heute praktisch nicht durchgeführt.

— **Umwandlung einer Eisenbahn in eine Straße.** Daß auf einer Straße eine Eisenbahn gebaut wird, ist, wenn auch nicht gerade eine alltägliche Erscheinung, so doch nichts Ungewöhnliches. Auch einen Kanal trocken zu legen und in seinem Bett eine Eisenbahn zu bauen, ist schon vorgeschlagen worden. Daß aber eine Eisenbahn in eine Straße umgewandelt werden soll, ist ein ganz ungewöhnlicher Gedanke. Er wird für die Verbindung zwischen Liverpool und Manchester vorgeschlagen. Zwischen beiden Städten bestehen drei Eisenbahnverbindungen, und es hängt jedenfalls mit der Verschmelzung der englischen Eisenbahngesellschaften zu Gruppen und der dadurch ermöglichten Vereinfachung des Verkehrs zusammen, daß man eine von diesen Verbindungen für entbehrlich hält. Es wird daher angeregt, die Gleise zu beseitigen und auf dem von der Eisenbahn eingenommenen Grund und Boden eine Straße zu bauen, die an erster Stelle dem Kraftwagenverkehr dienen soll.

— **Unfälle bei den englischen Eisenbahnen.** Im Jahre 1921 sind die Personenzüge der englischen Eisenbahnen nur von drei Unfällen betroffen worden, bei denen Reisende tötlich verunglückt sind. Von 1915 bis 1920 waren die entsprechenden Jahreszahlen 8, 3, 1, 2, 3 und 1. In den 20 Jahren 1902 bis 1921 sind insgesamt 68 derartige Unfälle vorgekommen. Die Zahl der im Jahre 1921 tötlich verunglückten Reisenden betrug 18, von denen allein 14 auf den Zusammenstoß bei Abermule entfielen. Im Jahre 1915 kam der schwere Unfall bei Quintinshill vor, der allein 224 Reisenden das Leben kostete; infolgedessen hatte das Jahr 1915 269 Tote; 1913 waren es 33, und die 18 Toten des Jahres 1921 bedeuten nach diesen Zahlen die Höchstzahl der letzten sechs Jahre. Ein Unfall, der einen Truppenzug in Irland befallen hat, hatte allerdings den Tod einiger Soldaten zur Folge, aber da bei diesem Unfall keine Untersuchung durch das Verkehrsministerium vorgenommen worden ist, sind seine Toten in die Statistik nicht aufgenommen worden. Da überdies jener Unfall auf einen gewaltsamen Eingriff aufrührerischer Irländer zurückzuführen ist, belastet er die Eisenbahnen nicht in dem Sinne, daß er auf mangelnde Sicherheit des Betriebes der englischen Eisenbahnen zurückzuführen wäre.

— **Tarifermäßigungen in Polen.** Die Tarife der polnischen Staatsbahnen haben mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1921 eine Ermäßigung erfahren. Sie wurde nicht in Form einer gleichmäßigen Tarifherabsetzung, sondern durch Einführung von neuen Ausnahmetarifen durchgeführt. Neu eingeführt wurde ein Ausnahmetarif 2 für Rohölprodukte, Benzin, Paraffin, gereinigtes Petroleum und Schmieröle zur Ausfuhr aus Polen und ein Ausnahmetarif 3 für Bauholz, bearbeitet usw., sowie Eisenbahnschwellen, ebenfalls zur Ausfuhr aus Polen. Die nur für die Ausfuhr bewilligten Ausnahmetarife 2 und 3 werden im Kartierungswege nur für jene Sendungen gewährt, die mit direkten Frachtbriefen an eine im Ausland gelegene Station aufgegeben werden. Wenn die Aufgabe mit direkten Frachtbriefen ins Ausland in Ermangelung bezüglicher Vereinbarungen nicht zulässig ist, wird der Unterschied zwischen dem normalen Tarif und dem Ausnahmetarif im Rückvergütungswege gegen den Nachweis über die erfolgte Ausfuhr und gegen Vorlage der bezüglichen Frachtdokumente erstattet. Die durch die Ausnahmetarife eingetretene Ermäßigung gegenüber den bis 30. November 1921 gültig gewesenen [...] sätzen beträgt für Benzin und Paraffin bei 100 km 3[...] 400 km 30 %, für gereinigtes Petroleum und Schmie[...] 100 km 20 %, bei 400 km 50 %. Sendungen von Bauho[...] arbeitet, und Eisenbahnschwellen erfahren durch de[...] nahmetarif Ermäßigungen, welche bei Entfernungen von [...] 20 %, bei Entfernungen von 400 km 30 % betragen.

Weiter gelangt ein neuer Ausnahmetarif 4 für [...] an inländische mechanische Sägewerke gerichtete Sen[...] von Bauholz, unbearbeitet, zur Einführung. Die Frac[...] dieses Ausnahmetarifs stellen gegenüber den bisher z[...] wendung gelangenden Frachtsätzen der allgemeinen [...] klasse IV eine Ermäßigung um 20 % dar.

— **Von russischen Bahnen und russischem Verkehr.** [...] den Nachrichten aus Rußland spielen nach wie vor die L[...] motivbestellungen und die Beförderung der f[...] Maschinen nach Rußland eine große Rolle. Die Sowje[...] rung soll die Bedingung deutscher Firmen, Bestellung[...] gegen Vorschuß anzunehmen, gewährt haben. Über die [...] derungswege finden fortwährend Verhandlungen statt, [...] unmittelbare Weg nach Petersburg vom November ab [...] Eis versperrt ist. Es soll Reval in Frage kommen, d[...] ein neuer Hebekran größter Leistungsfähigkeit aufgeste[...] Nach Rigaer Nachrichten soll zwischen Lettland und S[...] rußland Vereinbarung getroffen sein, wonach 250 von de[...] schewisten in Deutschland gekaufte Lokomotiven [...] Lettland laufen sollen. Zugleich soll die Linie Windau [...] umgelegt und von Mitau nach Riga ein zweites Gleis [...] werden. Nach Nachrichten des „Daily Telegraph" befind[...] eine sehr große Menge von den Bolschewisten ausgef[...] Goldes im Werte von 5½ Millionen Pfund Sterling auf[...] Stockholmer Bank. Es soll zur Sicherung der Bestell[...] welche die Bolschewisten auf Lokomotiven und ander[...] schinen gemacht haben, dienen. Ende November lie[...] deutsche Dampfer „Odin" mit Lokomotiven, die für Rußla[...] stimmt sind, in Reval ein. Ihm folgte bald ein zweiter Da[...] Nach Petersburg konnten sie ihre Fahrt wegen des Eise[...] fortsetzen. Sie sollen aber auch in Reval nicht ausladen k[...] da die nötigen Vorrichtungen fehlen, was obiger Nachrich[...] den Revaler Hebekran widerspricht. Auch in Schwede[...] man viel von den russischen Lokomotivbestellungen. Di[...] tigen Maschinen sollen nicht weiter über Torneå laufen, s[...] auf einem anderen, noch nicht bestimmten Wege, vielleic[...] Schiff über Landskrona. Es heißt, daß die gleiche Untern[...] gesellschaft, die seinerzeit die Werkstätten Nydqvist und [...] in Trollhätta auf Sowjetrechnung kaufte, nun auch die [...] werkaktiengesellschaft Forsbacka ausschließlich für Loko[...] herstellungen aufgekauft hätte. Die russische Loko[...] ankaufskommission mit Professor Lomonosow an der Spit[...] endgültig ihren weiteren Sitz in Berlin nehmen; wahrschei[...] erwartet sie dort bei dem niedrigen Markkurs einen be[...] Boden für ihre Bestellungen. Übrigens kommt aus Pete[...] über Helsingfors die merkwürdige Nachricht, daß in d[...] völkerung großer Unwillen über diese Lokomotivbestell[...] herrsche, da diese alles verfügbare Gold verschlingen u[...] Lokomotiven bei dem bestehenden Brennstoffmangel doch [...] verwendet werden können. Krassin soll von neuen Bestell[...] abgeraten haben; die Ratsregierung soll aber aus polit[...] Gründen weiter bestellen. Indes scheint es dieser Loko[...] bestellungskommission im Auslande nicht schlecht zu er[...] Die Kommission soll nach „Rul" kürzlich festlich die J[...] feier ihres Bestehens begangen haben, wobei alle Mitglied[...] wohl die in Stockholm wie die in Berlin bedeutende Gra[...] tionen, und zwar in schwedischer Valuta, erhielten. Lomo[...] selbst soll 10 000 schwedische Kronen, d. i. in deutschem [...] über eine halbe Million Mark, sein Adlatus Klodnitzky 5[...] die Ingenieure 3000 K und die Kanzlisten 900 K erhalten [...] Der Saal war festlich geschmückt, und in den Rheingoldsä[...] großer Ball stattgefunden haben. Die dankbaren Kommis[...] mitglieder entsandten nach Stockholm an Lomonosow ein [...] benheitstelegramm mit den in solchen Fällen üblichen [...] sprechungen.

Die Hungersnot im Wolgagebiet äußert auch im [...] portwesen ihre Wirkungen. Im September wurden 27 Zü[...] Abbeförderung der Kinder gefahren. Für Oktober besta[...] Plan, zu gleichem Zwecke 90 Sanitätszüge abzufertigen. [...] Kinder kommen aus den Hungergebieten sowohl in die in[...] Gouvernements wie auch nach Sibirien, in die Ukraine und [...] Turkestan. An den Knotenpunkten sollen wegen des un[...] neten Zusammenströmens der Kinder die Schwierigkeite[...] sonders groß sein. Entsetzliche Schilderungen kommen a[...] Stationen, über welche sich der Verkehr aus den Hungers[...] den bewegt. In Samara sind der Bahnhofplatz, der Bahr[...] die Wege bedeckt mit übelriechenden Abfällen, und in [...] Umgebung drängt sich, bedeckt mit Insekten und Fliege[...] Masse der Männer, Frauen und Kinder. Dabei ist [...] ganze Unglück offenbar nichts anderes als eine Ver[...]

frage. Der Sowjetvertreter für Statistik hat entschieden erklärt: „Wenn unsere Transportmittel und wirtschaftlichen Verhältnisse es gestatten, allen Überfluß der Ukraine und Sibiriens in die Hungergebiete zu werfen, so könnten wir ganz allein ohne auswärtige Hilfe zurechtkommen. Aber leider ist unser Transportwesen ganz zerrüttet." Man kann ja wohl sagen, daß die ganze russische Frage vor allem eine Frage des Verkehrswesens ist. Besonders häufen sich auch die Nachrichten, daß Lebensmittelzüge ausländischer Herkunft zum Entgleisen gebracht werden und ihr Ziel nicht erreichen. Nach Nachrichten aus Riga hat der dortige amerikanische Hilfsausschuß außerordentlich darunter zu leiden, daß die Bolschewisten nicht die nötige Anzahl Eisenbahnwagen für die Entladung der Dampfer beibringen.

Die Heizmaterialfrage ist nach wie vor eine Hauptschwierigkeit. Nach „Ek. Schisn" Nr. 120 haben vom Januar bis September die Holztransporte ständig abgenommen. Von 150 550 Wagen im Januar gingen sie auf 76 818 Wagen im Juli, also fast auf die Hälfte herunter. Im August erholte sich der Transport auf 93 062 Wagen, um im September gar auf 56 104 zu fallen. Mit Kohle stand es ähnlich: im Januar 37 146 Wagen, im April 20 550, im Juli ein Ansteigen etwa auf den Januarbetrag, 34 720, und im September ein Sturz auf 11 320 Wagen. Zur Rettung des Donezbeckens und der dort ganz zerfahrenen Arbeitslage sollen Tarifherabsetzungen und Wiedereinführung der Privatwirtschaft, Rückberufung fremden, insbesondere belgischen Kapitals auf seine früheren Plätze dienen. Besonders geklagt wird über den Überverbrauch an Heizmaterial auf den Bahnen. Der Heizmaterialverbrauch einschließlich der Beraubungen hat sich von 3070 auf 3600 Pud für 1 Werst erhöht, also um 17 %, trotz der Einschränkung der geheizten Züge und fast völliger Einstellung der Bahnhofbeheizung. Professor Romain hat berechnet, daß sich bei wirtschaftlichem Heizmaterialverbrauch die derzeitige Ausgabe von 220 Millionen Pud im Jahre für das ganze Netz auf 150, ja sogar 125 Millionen Pud, d. i. 2000 Pud auf eine Werst, einschränken lasse. Der Überverbrauch der Lokomotiven gegenüber dem Friedensverbrauch erreichte 1920 nicht weniger als 50 %, das sind 154 Millionen Pud. Die Diebstähle auf der Bahn sind erschreckend, und nach einer der neuesten Nachrichten hat erst wieder die Nikolaibahn das Revolutionstribunal auf diese sich immer mehr häufenden Verbrechen aufmerksam gemacht. An der Jekaterinenbahn sind aus gleichem Anlaß mehrere Bedienstete zum Tod durch Erschießen verurteilt worden.

Nach „Ek. Schisn" Nr. 224 erreichten die ausbesserungsbedürftigen Lokomotiven im August 60,1 %. Die mit jedem Monat abnehmende Leistungsfähigkeit der Werkstätten droht die ganze Arbeit der zweiten Hälfte 1920 und der ersten Monate 1921 zu vernichten. Der Mangel an gewissen Baustoffen und Ersatzteilen konnte bis jetzt nicht beseitigt werden. Auch wenn die Werkstätten die ganze ihnen gestellte Aufgabe bewältigen würden, wäre der Bedarf des Verkehrs an Lokomotiv- und Wagenteilen nur zu 23 %, der an Bolzen, Nägeln und Draht nur zu 20 % gedeckt. Die Deckung des Heizmaterialbedarfs der Fabriken ging von 1,8 Mill. Pud im Juni auf 1,1 im August zurück. Noch schlechter steht es bei den Eisenbahnwerkstätten. Auf der Jekaterinenbahn wurde die Arbeit im August überhaupt eingestellt. Die Lebensmittelversorgung ist ungenügend. „Die Versorgung der Eisenbahner mit Lebensmitteln endete in der Rechenperiode mit einer vollständigen Krisis." Im Juli wurden bei einem Bedarf des Zentralgebietes von 1 958 387 Pud Brot 206 660, d. i. 12 %, geliefert. Dazu war die Verteilung ganz ungleich. Im August wurden bei 2 058 914 Pud Bedarf und 1,6 Millionen Mindestbedarf 251 146 Pud geliefert. Die Folge dieses Mangels der Versorgung war Entlaufen, Dienstbefreiung und Blaumachen der Arbeiter.

Die allgemeine Kartoffelversorgung scheint infolge Zusammentreffens mit Saatgut- und Brottransporten, des Verkehrs zu den Hungergebieten, dann aber namentlich auch infolge frühzeitiger Kälte und mangels geeigneter Wagen gründlich verunglückt zu sein. An Stelle der notwendigen 60 000 brauchbaren Wagen sollen nur 20 000 dagewesen sein, und auch diese Zahl ist unsicher. „Die Bahnen haben keine genauen Kenntnisse vom Zustande ihres Wagenparkes." Man mußte also zu Wagen zweiter und dritter Güte — die Sowjetbahnen scheinen eine derartige Einteilung amtlich zu führen — greifen mit dem Erfolg, daß oft schon nach 30 bis 50 Werst Fahrt Umladungen notwendig waren. Aus solchen schlechten Wagen wurden natürlich besonders bei Umladungen ungezählte Kartoffelmengen gestohlen. Ein großer Teil der Kartoffeln ist augenscheinlich beim Transport erfroren. (Ek. Schisn Nr. 210.)

Nach Helsingforser und Rigaer Nachrichten von Ende November wurde um Mitte November infolge starker Schneefälle und Verwehungen Petersburg innerhalb weniger Tage vom übrigen Rußland abgeschnitten. Auf der Nikolai-, Windau- und Nordwestbahn blieb eine ganze Reihe von Zügen im Schnee stecken. Zum Schneeräumen mußte die Petersburger Garnison ausrücken.

Nach „Ek. Schisn" Nr. 224 liefen im August im Petersburger Hafen 51 Schiffe ein mit 5 585 666 Pud Last, darunter waren 2 241 371 Pud Kohle, 1 491 488 Pud Transportschiffe (darunter 1 399 425 Pud Schienen), 1 470 260 Pud Lebensmittel und 63 925 Pud Landwirtschaftsgeräte. Nach der „Roten Zeitung" liefen von Beginn der Schiffahrtszeit bis 1. Oktober 179 Schiffe im Petersburger Hafen ein, darunter 92 deutsche, 25 englische, 13 holländische, 14 dänische, 7 schwedische, 6 norwegische, 8 estnische, 3 finnländische und je ein spanisches und lettisches. Bis 13. Oktober wuchs die Zahl der Schiffe auf 200 an. Bis 1. Oktober wurden im ganzen 15,5 Millionen Pud Waren geliefert, darunter 5,4 Mill. Pud Lebensmittel. Ausgelaufen sind in gleicher Zeit 9 beladene Schiffe mit Holz, Flachs, Asbest und Kalk. Im Hafen lagen 650 000 Pud zur Ausfuhr bereit. Die Anzahl der Krane ist zu gering, da von den vorhandenen 8 Kranen immer 2 in Ausbesserung sind. Nach anderweitigen Nachrichten soll es mit der Abfuhr aus dem Hafen sehr schlecht stehen. Die Lagerhäuser sollen überfüllt sein. Nur die Eisenbahnschienen sollen wegen dringenden Bedarfes gleich abgeführt werden. Die übrigen Waren bleiben oft unter fre[illegible] Himmel liegen und verderben. So soll es mit einigen Mill[illegible] Eiern gegangen sein. Auf dem Flußwege liefen in Pet[illegible]ersburg bis 1. August 20 Millionen Pud gegen 35 Millionen im Vorjahre ein. Die Holztransporte gingen auf die Hälfte zurück[illegible] an Steinkohle wurden nur 21 500 Pud statt vorigjährige[illegible] 253 000 geliefert.

Der Sowjetbericht über den Verkehr [illegible] russischer Schiffe auf dem Baltischen, Schwarzen, [illegible] Asowschen, Weißen sowie dem Kaspischen Meer nennt die [illegible] Anzahl der verfügbaren Schiffe und gibt ein Bild völli[illegible] [illegible]er Zerrüttung infolge Kohlenmangels, schlechten Zustandes [illegible] der Schiffe, mangelnden Kommandos, Lebensmittelmangels, N[illegible]chtzusammenarbeitens örtlicher Organe usw.

Von der neuen Eisenbahnt[illegible]ariferhöhung erfährt man aus einem Finanzbericht des Pr[illegible]of. Bogoljepow nur, daß bei der Zerrüttung des ganzen Trans[illegible]portwesens und der ungeheuren Anzahl nichtzahlender Reise[illegible]nder eine wesentliche Einnahme nicht zu erwarten sei. Ei[illegible] [illegible]e Postkarte ins Ausland kostet 2000 Rubel, ein Brief 5000. F[illegible]anschreiben ebenfalls 5000. Die Post soll wegen Einstellung [illegible] verschiedener Bahnen teilweise wieder auf den Karrenverkeh[illegible] [illegible] zurückgegriffen haben, was „Rul" unter der bezeichnenden [illegible] Überschrift „Anstatt der Elektrisierung" wiedergibt. Eine [illegible] schlimme Sache ist auch das ungeheure Anschwellen des A[illegible]beiterstandes der Eisenbahnen. Bei tatsächliche[illegible] [illegible] Einschränkung der Arbeit ist die Zahl gegen Friedenszeit u[illegible] [illegible]n eine halbe Million gewachsen. Die Anzahl Arbeiter auf 1 [illegible] Werst schwankt zwischen 16,2 und 42,9. Auf 25 Bahnen soll[illegible]en über 146 000 Arbeiter entlassen worden sein.

An kl[illegible]eineren Ereignissen sind zu erwähnen: Bei der Sverdru[illegible]pexpedition zum Jenissei (Sibirien), von der wir in Nr. 40, S. 745, Jahrgang 1921 d. Ztg., berichteten, soll es zu einer Kata[illegible]strophe gekommen sein. 2 Dampfer sollen vom Eis aufge[illegible]eben worden und gesunken sein. Die Schuld soll nicht m[illegible]angelhafter Vorbereitung und Leitung, sondern der Gefährli[illegible]chkeit der Fahrstraße und ungünstigem Wind zuzuschreiben sein. Am Warschauer Bahnhof in Petersburg soll ein großer Brand ausgebrochen sein. An der Rjäsan-Uralbahn soll im Juli ein ganzer Fischtransport im Wert von 28 Milliarden Rubel zugrunde gegangen sein. Bei der Entwertung des Rubels ist eine solche Zahl wohl glaublich. Die Telegraphenlinien Helsingfors-Petersburg und Kowno-Moskau sind wieder eröffnet. In Kristiania ist verschmutzt und zerrauft unter roter Flagge ein Sowjetdampfer eingelaufen. Da die Papiere fast bei der ganzen Bemannung nicht in Ordnung waren, entstand bei den norwegischen Behörden, die den Ankömmling recht gerne wieder losgeworden wären, große Verlegenheit. Die Bolschewisten wollen aber überwintern. Bei der russisch-baltischen Rigakonferenz sollen die Russen unter Leitung des gewandten Professors Borisow, der zur Zarenzeit schon Hilfsarbeiter des Verkehrsministers und Eisenbahnchefs war, gut abgeschnitten haben. Es sollen verschiedene Eisenbahn- und Hafenfragen behandelt und auf dem Gebiete des Verkehrs Vereinbarungen getroffen worden sein.

Dr. S.

Fremde Erdteile.

— Sonderzug für den Prinzen von Wales in Indien. Für seine Reise durch Indien benutzt der Prinz von Wales einen Sonderzug, der, aus 11 Wagen bestehend, in den Werkstätten der Nordwestbahn von Indien gebaut worden ist. Der Wagen für den Prinzen selbst besteht aus einem Wohnraum, einem Schlafraum und einem Bad sowie aus einem Aufenthaltsraum für den Kammerdiener. Fünf Wagen für die Begleitung des Prinzen bieten Raum für 58 Offiziere und Beamten und eine Anzahl Diener. Im Speisewagen können 20 Personen sitzen; ferner ge-

hört ein Küchenwagen, ein Zugführer- und Gepäckwagen an jedem Ende und ein Wagen für die Dienerschaft zum Zuge.

— **Ein neuer Hafen für Transvaal.** Aus der Südafrikanischen Union kommt die merkwürdige Nachricht, daß die Unionsregierung mit einem Dampfer der Hafenverwaltung von Durban einige Ingenieure an die Ostküste zwischen der St. Luciabucht und der Grenze von Zululand und der portugiesischen Provinz Mosambik entsandt habe, mit dem Auftrage, die Küste zu vermessen und auf die Möglichkeit zu untersuchen, dort einen neuen Hafen anzulegen. Danach plant die Südafrikanische Union anscheinend einen neuen Hafen südlich der Delagoabucht, um dadurch mit Umgehung portugiesischen Gebiets ein neues Einfallstor nach Transvaal, unabhängig von Portugiesisch-Mosambik, zu gewinnen. In Betracht kämen besonders die Buchten: Kosibucht und Sibaibucht, die beide durch vorgelagerte Sandbarren fast vollständig vom Meere abgeschnitten sind. Mit starker Versandung haben bekanntlich die meisten Häfen an der Ostküste von Südafrika zu kämpfen, so besonders Durban, wo ständig sehr erhebliche Mittel zur Bekämpfung der Versandung des Hafens aufgewendet werden müssen. Mit einer starken Versandungsgefahr wird also wohl auch bei dem neuen Hafen südlich Laurenzo Markès zu rechnen sein. Die Sibaibucht scheint die besseren Aussichten für eine Hafenanlage zu bieten, da das Hafenbecken dort vor den häufigen, äußerst heftigen Südoststürmen völlig geschützt sein würde. Da die Häfen Laurenzo Markès und Durban rund 500 km voneinander entfernt liegen, so ist zuzugestehen, daß der Anlage eines neuen Hafens zwischen diesen künftig einmal näherzutreten sein wird, sobald es die wirtschaftliche Entwicklung des Hinterlandes fordert.

Wie verlautet, sind auch bereits Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Transvaal nach der betreffenden Gegend an der Küste ausgeführt worden. Die Linie würde in Piet Retief an das vorhandene Bahnnetz anschließen, südlich von Swaziland das Tal des Pongolaflusses erreichen und in östlicher Richtung zur Küste führen, um eine neue Zufahrtstraße nach Transvaal und eine neue Verbindung der Verkehrsmittelpunkte Johannesburg und Pretoria mit der Ostküste herzustellen; dies würde das Anlaufen der Delagoabucht mit Laurenzo Markès und die Benutzung der portugiesischen Delagoa- (Staats-) Eisenbahn Laurenzo Markès-Komati Poort entbehrlich machen.

Die neue Bahn und der neue Hafen würden für Transvaal insofern vorteilhaft sein, als die großen Kohlenfelder des südöstlichen Transvaal dadurch einen wesentlich kürzeren Zugang zur See erhielten und somit für die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse wettbewerbsfähig würden. Auch das Goldgrubengebiet von Witwaters Rand würde gewinnen, weil die neue Bahn kürzer sein würde als die Linie nach Durban oder Laurenzo Markès, und weil sie wohl bessere Linienverhältnisse, insbesondere geringere Steigungen als die beiden genannten Strecken, erhalten würde.

Die Angelegenheit hat in Südafrika erhebliches Aufsehen gemacht. Von einem neuen Hafen für Transvaal an der Ostküste wird zwar schon seit Jahren gesprochen, aber daß dem Plan gerade jetzt in der Zeit geschäftlichen Stillstandes und gesunkener Staatseinnahmen nähergetreten werden soll, ist auffallend. Es handelt sich dabei vielleicht nicht nur um wirtschaftliche, sondern auch um politische Rücksichten, indem man die portugiesische Verwaltung der Provinz Mosambik, die die Anwerbung farbiger Arbeiter für die Goldbergwerke von Transvaal in ihrem Gebiet untersagen möchte, den Wünschen der Unionsregierung gefügig machen will. Wenn Transvaal sich einen eigenen Hafen an der Ostküste anlegt, wird dem Durchgangshandel von Laurenzo Markès immerhin ein starker Schaden zugefügt, wenn auch der portugiesische Hafen nach seiner geographischen Lage für viele Verkehrsbeziehungen zweifellos seine Bedeutung behalten wird. Andererseits ist bei der heutigen bedrängten Finanzlage des südafrikanischen Staatenbundes wohl kaum anzunehmen, daß der Bau der neuen Bahn und des neuen Hafens tatsächlich so rasche Verwirklichung finden wird. Es ist vielleicht der beliebte britische „Bluff" dahinter zu vermuten. Immerhin wirft der Vorgang ein bezeichnendes Licht auf die britisch-portugiesische Freundschaft. F. B.

— **Eine Reise von Kairo nach dem Kap.** Die Daily Mail veranstaltet, unterstützt von dem bekannten Reiseunternehmer Thos. Cook, eine Gesellschaftsreise durch ganz Afrika von Norden nach Süden. Die Teilnehmerzahl ist auf sechs beschränkt; die Kosten betragen von London bis London 1500 £ für die Person. Die Reise soll am 2. Februar beginnen und von Kairo durch den Sudan, Uganda und den belgischen Kongostaat mit der Eisenbahn, Kraftwagen und Dampfern zurückgelegt werden. In der Umgebung des Kibu-Sees, der nördlich vom Tanganyikasee an der Ostgrenze des Kongostaats liegt, soll sich die Reisegesellschaft etwa drei Wochen aufhalten. Unter anderem soll der Mfumbiro, ein über 4500 m hoher feuerspeiender Berg, bestiegen werden. In der Ruchru-Ebene soll gejagt werden. Von Uvira am Nordufer des Tanganyikasees soll die Reise mit Dampfer bis Albertville am oberen Kongo und nach Buka[illegible] gehen, von wo Eisenbahnverbindung mit Kapstadt besteht. [illegible] die Reise mit der Eisenbahn nach Kapstadt angetreten wi[illegible] sollen erst noch die Kupferbergwerke von Katanga und Elizabe[illegible]ville besichtigt werden. Weiter werden als Sehenswürdigkeit[illegible] die besucht werden sollen, besonders genannt die Trümmer v[illegible] Zimbabwe, die Victoriafälle, die Matoppoberge mit dem Gr[illegible] von Cecil Rhodes. Nach einem Besuch in Kimberley, Johann[illegible]burg und anderen sehenswerten Orten jener Gegend soll [illegible] Rückreise von Durban oder Kapstadt angetreten werden. D[illegible] dürfte wohl die größte Gesellschaftsreise sein, die Cook [illegible] jetzt veranstaltet hat. Der Preis von 1500 £ scheint sehr mäß[illegible] Über die Dauer der Reise werden keine Angaben gemacht.

— **Die Eisenbahnen der Südafrikanischen Union im Re[illegible]nungsjahre 1919/20***). Die Betriebslänge betrug am 31. M[illegible] 1920 18 472 km und zwar 15 356 km Staatsbahnen, 1048 [illegible] Privatbahnen und 2068 km Bahnen des ehemals deutsch[illegible] Schutzgebiets Südwestafrika. Seit Gründung des Staatenbund[illegible] (1910) hat die Betriebslänge der Staatsbahnen um 3959 km [illegible]genommen.

Es wurden befördert im Rechnungsjahre 1919/20 54 (i. Vo[illegible] 49,6) Millionen Zugkilometer, 60,7 (i. V. 51,5) Millionen R[illegible]sende, 14,8 (i. V. 14,11) Millionen Gütertonnen. Es betrug in Millionen Pfund Sterling die Roheinnahme 19,2 (15,28 i. V[illegible] die Betriebsausgaben 15,1 (11,68) und der Betriebsüberschuß [illegible] (3,60). Die Betriebszahl war 78,64 (76,43) %.

Von besonderem Interesse dürften noch folgende Mitteilung[illegible] sein, die sich auf die Bahnen des ehemals deutschen Schu[illegible]gebiets Südwestafrika beziehen: Am 31. März 1920 bestand 2284 km Bahnen, davon waren aber nur 2068 km im Betrie[illegible] und zwar 1559 km in Kapspur, 509 km in 60-cm-Spur. Geleis[illegible] wurden i. J. 1919/20: 1 127 736 (i. V. 1 014 022) Zugkilomet[illegible] befördert wurden 85 407 (i. V. 70 246) Reisende, 143 098 (i. [illegible] 151 449) t Güter, 21 187 (11 123) Stück Großvieh, 123 750 (18 11[illegible] Stück Kleinvieh. — Die Bahnen des südwestafrikanischen Schu[illegible]gebiets stehen seit der im Weltkriege bewirkten Herstellu[illegible] der Linie Prieska-Upington-Kalkfontein durch die Lin[illegible] Prieska-De Aar mit dem kapländischen Bahnnetz in Verbi[illegible]dung, so daß man heute von Windhuk im Zuge nach Kapsta[illegible] Kimberley, Johanesburg, Bulawayo, Brokenhill, Elizabethvill[illegible] Bukama (belg. Kongokolonie) fahren kann. F. B.

— **Amerikanischer Reiseverkehr nach Europa.** Im Frü[illegible]jahr 1921 hörte man allenthalben, daß sich die amerikanisch[illegible] Touristen vorbereiten, in hellen Scharen nach Europa zu reise[illegible] und in den verschiedenen europäischen Fremdenzentren, name[illegible]lich in Frankreich, hegte man große Erwartungen und erhoff[illegible] finanzielle Erfolge. Nun veröffentlicht das Paßbüro in Washin[illegible]ton einen Bericht, wonach es im Jahre 1921 im ganzen 128 4[illegible] Pässe an amerikanische Bürger zur Ausreise nach Europa au[illegible]gestellt habe. Davon entfielen auf die einzelnen Monat[illegible] Januar 8138, Februar 8099, März 10 099, April 13 985, Mai 19 30[illegible] Juni 16 292, Juli 13 571, August bis November rund 30 000 u[illegible] Dezember rund 7000. Bis diese sich auf die verschieden[illegible] Fremdenzentren an der Riviera, in Italien, in Tirol, in d[illegible] Schweiz, in Deutschland und in den verschiedenen Seebäde[illegible] verteilt hatten, verblieben den einzelnen Gegenden nur b[illegible]scheidene Anteile, und der Erfolg entsprach fast nirgends d[illegible] Erwartungen des vorangegangenen Frühjahrs. Nun lassen ab[illegible] verschiedene Anzeichen darauf schließen, daß es dieses Ja[illegible] wesentlich besser wird, und nach den Angaben amerikanisch[illegible] Reisebüros würde dieses Jahr der amerikanische Besuch i[illegible] Europa jeden bisherigen Rekord schlagen. Für das Frühja[illegible] allein sollen bei den Schiffahrtsgesellschaften schon über 100 0[illegible] Plätze belegt sein, und die Zahl der Ferienauswanderer soll si[illegible] alsdann zunehmend steigern. Die Reiseagenturen, der Am[illegible]rican Express, Cook, die White Star und die Red Star vera[illegible]stalten Reisen nach dem Mittelmeer, für die sie bereits üb[illegible] 10 000 Anmeldungen haben, und nach den Oberammergauer Pa[illegible]sionsspielen, für die in Amerika bereits 60 000 Karten bestel[illegible] sind. Die französischen und belgischen Schlachtfelder werd[illegible] auch einen regen Besuch aus Amerika erhalten. Größer[illegible] Mengen von Reisenden sind für Ägypten und Palästina ang[illegible]meldet, wohin sie dank des neuen Eisenbahndienstes Kairo-Jerusalem von Ägypten aus in 18 Stunden gelangen können. De[illegible] Umstand, daß mit den neuen Schiffen die Überfahrt über de[illegible] Atlantischen Ozean schneller vor sich geht als früher, daß i[illegible] Amerika die Pässe leichter zu haben sind, daß die europäische[illegible] Eisenbahnen sich wieder ganz auf den großen Verkehr einge[illegible]stellt haben, regt zu Reisen an und die vielen Tausende vo[illegible] amerikanischen Soldaten, die in Europa gewesen sind, habe[illegible] drüben ein großes Interesse für die alte Welt angefacht.

— **Leistungen der amerikanischen Eisenbahnen.** Die ameri[illegible]kanischen Eisenbahnen haben in gewissen Beziehungen eine[illegible]

*) Vgl. Jahrg. 1921 d. Ztg. S. 511/12.

.t stärkeren Verkehr zu bewältigen als diejenigen anderer .ıder. Vor dem Kriege entfielen auf den Kopf der Bevölke-.g 4800 tkm, während die entsprechende Zahl der wichtigsten .ıder Europas nur 820 tkm war. 1918 beförderten die Eisen-.nen der Vereinigten Staaten 1 143 000 000 t; rechnet man .u noch Kanada und Mexiko, so ergeben sich für ganz Nord-.rika rd. 1 200 000 000 t. Hierzu kommen noch für Kohlen . sonstige Dienstgüter, die die Eisenbahnen selbst ver-.uchen, etwa weitere 10 %. Diese Gütermenge wurde von . 1 000 bahneigenen Wagen und 175 000 Privatwagen befördert. . Wagenpark besteht etwa zu gleichen Teilen aus offenen . bedeckten Wagen. Die mittlere Entfernung, auf die Güter .ördert wurden, beträgt 52,3 km; die kleinste Förderweite ist .i 1 km, die größte 5 600 km; letztere kann aber nur selten .ommen, wenn der Durchschnitt so gering ist. Auf 2 t Güter . ein Reisender befördert, doch legt dieser im Mittel nur . Viertel des Wegs der Güter zurück. Die Fahrten der Per-.nzüge machen etwa 45 % der Zugleistungen aus. Die Eisen-.nen der Vereinigten Staaten besitzen etwa 72 000 Lokomo-.n für den Personen-, den Güterzug- und den Verschiebedienst; . Lokomotiven werden elektrisch angetrieben und rund 2900 . Öl geheizt. Eine Fahrt eines Güterwagens dauert im Mittel . Tage; davon werden 36 % mit Be- und Entladen zugebracht; . der Zeit hält sich der Wagen in der Werkstatt auf; dem .ntlichen Betrieb dient er also nur während 55 % der Zeit.

— **Schienenkreuzungen in den Vereinigten Staaten.** Da in .lamerika der Eisenbahnbau häufig der sonstigen Bebauung . Landes vorausgegangen ist, gibt es dort sehr zahlreiche .uzungen in Schienenhöhe zwischen den Straßen, die später . die Eisenbahnen entstanden sind, und ihren ungefähr in .ındehöhe liegenden Gleisen. In den großen Städten ist in . letzten Jahren vor dem Kriege viel geschehen, um die da-.ch bedingten Gefahren für den Eisenbahn- und den Straßen-.kehr zu beseitigen, und diese Arbeiten sind mit sehr hohen .ten verbunden gewesen. Trotzdem ist nur ein geradezu ver-.vindender Bruchteil der schienengleichen Kreuzungen zwi-.n Straße und Eisenbahn beseitigt worden. Von den noch .ehenden Übergängen ist nur eine ganz geringe Anzahl durch .anken gesichert, und Tore, wie sie in England üblich ., die in der einen Ruhelage die Straße, in der anderen die .nbahn absperren, sind in Amerika überhaupt unbekannt. .allgemeinen begnügt man sich dort mit Warnungssignalen, . die Führer der Straßenfahrzeuge veranlassen sollen, vor . Überfahren der Gleise sich umzusehen, zu halten und auf . Geräusch des herannahenden Zuges zu horchen. Die Ge-.en der Straßenkreuzungen sind durch das Überhandnehmen . schnellfahrenden Kraftwagen sehr vergrößert worden. Die .l-Pazific-Eisenbahn hat neuerdings 100 Schienenkreuzungen .h eine Laterne zu sichern gesucht, die den herannahenden .rzeugen eine Glasscheibe mit der Inschrift „Stop“ in 15 cm .n Buchstaben zukehrt. Zu beiden Seiten der Inschrift sind .inem Abstand von 70 cm zwei rote Lichter angeordnet, .mit Hilfe von Spiegeln zugleich die Inschrift erleuchten. Die .nungszeichen sind auf 70 m Entfernung zu erkennen. Sie .en ungefähr 50 Dollar das Stück.

. **Bahnbau in Alaska.** Der Kongreß der Vereinigten Staaten . einen Gesetzentwurf angenommen, der 4 Millionen Dollar . die Fertigstellung der Staatsbahn in Alaska zur Verfügung .t. Bis jetzt sind zu diesem Zweck 52 Millionen Dollar be-.iigt worden. Für die genannten Beträge soll die Eisenbahn . Leward landeinwärts bis Fairbanks gebaut werden. Von .gegen 870 km langen Strecke sind zurzeit die letzten 100 km .Bau.

. **Südamerikanische Eisenbahnbaupläne.** Wie die „Weltwirt-.ft“ den „Commerce Reports“ entnimmt, wurde kürzlich der . der transandinischen Bahnen San Juan-. hal und Embarcación-Yacuiba (Bolivien) durch .argentinische staatliche Bahnverwaltung in Angriff genom-. ebenso der Bahnbau Salta-Antofagasta (Chile). .englische Westbahn hat Erneuerung ihrer Konzession zum .bau von der Endstation Zapala nach der chilenischen Grenze .tragt. Es ist noch kein Beschluß darüber gefaßt worden, .lieser Plan auf eine weitere Durchquerung der Anden ver-. licht werden soll.

.e brasilianische Regierung hat das Projekt einer .sten Bahnverbindung mit Paraguay dadurch wieder in .gung gebracht, daß sie durch einen dem Kongreß unter-.eten Gesetzentwurf den Einzelstaaten Sao Paulo und Parana .Konzession zum Bau einer Linie von Santa Cruz do Rio .do, einem der Endpunkte der Sorocobanabahn, zu einem .kte am Paranáflusse zwischen den Gugarafällen und .guassúmündung sowie zur Bahnverbindung zwischen Guara-.a und der Hauptlinie zuwies, damit der Staat Paraguay .n Weg über Curityba und Paranagua zum Atlantischen Ozean haben würde. Sollten die genannten Einzelstaaten nach drei Monaten die Konzession nicht annehmen, so soll diese privater Unternehmung angeboten werden. Falls auch von privater Seite nicht darauf eingegangen wird, würde die Zentralregierung den Bau ausführen. Man berechnet die Kürzung der Verbindung zwischen Sao Paulo und Corrientes (Argentinien) durch die projektierte Strecke auf 1104 km.

Allgemeines.

— **Schutz des bei Kohlenlageranlagen verwendeten Betons.** Im Jahre 1912 wurde in der „Tonindustriezeitung“ Nr. 94 auf den Schutz des bei Tunnelanlagen verwendeten Betons gegen die bei Dampfbahnen in den Rauchgasen vorkommenden Säuren hingewiesen und festgelegt, daß ein Schutzanstrich, der bestimmten Bedingungen entspreche, zweckentsprechend sein dürfte. Es hat sich nun tatsächlich gezeigt, daß durch Anstriche des Betons eine Schädigung desselben durch die Rauchgase verhindert werden könne, und es wurde dies in der Zeitschrift „Beton und Eisen“, 1921, Heft XV/XVI, näher erläutert.

Ohne Zweifel sind nun auch die Zerstörungen, die der bei Kohlenlageranlagen verwendete Beton erleidet, auf ähnliche Ursachen zurückzuführen wie beim Tunnelbeton die Angriffe durch die Rauchgase. Diese enthalten schweflige Säure und Schwefelsäure, welche durch die Verbrennung der pyrithaltigen Kohle entstehen; diese Säuren bilden sich jedoch auch, allerdings langsamer, bei an der Luft lagernder Kohle; häufig tritt bei dieser Lagerung eine Erwärmung der Kohle ein, welche die Oxydation des aus dem Pyrite der Kohle stammenden Schwefels beschleunigt. Die sich hierbei als Endprodukt ergebende Schwefelsäure bildet nun mit dem Kalk des Zements Gips, der eine Zerstörung des Betons von der Oberfläche aus bedingt.

Die vorerwähnte Erwärmung der freiliegenden Kohle, die fallweise zur Selbstentzündung führt, ist die Ursache der Schwierigkeit, für den Schutz des Betons bei den Kohlenlageranlagen ein geeignetes Mittel zu finden; Auskleidungen der aus Beton hergestellten Kohlenbansen, die sonst ohne Zweifel die chemische Einwirkung der Schwefelsäure zu verhindern imstande wären, leiden wesentlich durch die bei Erwärmungen ungleichmäßigen Spannungen, die ein Reißen und Loslösen des Belages bewirken, der übrigens auch durch mechanische Abnutzung beim Einschütten und Entnehmen der Kohle stets gefährdet ist. Hierbei sind auch die bedeutenden Kosten eines solchen Belages in Betracht zu ziehen.

Am wirtschaftlichsten würde sich ein Anstrichmittel stellen, das in den Beton oberflächlich eindringt, durch Säuren nicht angegriffen wird und die Betonoberfläche gegen mechanische Abnutzung widerstandsfähiger macht.

Als Schutzmittel für Beton gegen Rauchgase hat sich Betonmurolineum*) bewährt; da dieses Anstrichmittel auch die Widerstandsfähigkeit des Betons gegen mechanische Abnutzung bedeutend erhöht, wird auch die Haltbarkeit der angestrichenen Flächen gegen die beim Einwerfen und Entnehmen der Kohle unvermeidlichen Angriffe gewinnen.

Da jedoch die Wirksamkeit des Betonmurolineums auf die Alkalien des Zementes eine chemische ist, muß von letzterem eine genügende Menge vorhanden sein; magere Betonmischungen, etwa 1 : 8, werden keinen besonderen Erfolg ergeben, während bereits Mischungen von 1 : 4 durchaus brauchbare Ergebnisse haben werden.

Ing. Josef Dohnal, Innsbruck.

— **Preisausschreiben.** Die Oelfreie Grundiermittel-Gesellschaft H. Keller & Co., vormals Paul Jaeger in Stuttgart, Tübinger Str. 35, stellt folgende Frage zur Beantwortung: „Welche technischen und finanziellen Vorteile werden durch Anwendung der ölfreien Grundiertechnik erzielt?“ „Auf welchen Gebieten (Malergewerbe, Industrie, Wagenbau usw.) hat der Verfasser eigene praktische Erfahrungen und welche?“ Die Bedingungen sind folgende: Die Arbeiten dürfen den Umfang von 4 Seiten (womöglich Maschinenschrift) in Kanzleiformat nicht überschreiten. Für die Bewertung der Arbeiten sind in erster Linie die technischen Gesichtspunkte ausschlaggebend, Erfahrung und mehrjährige Beobachtung werden besonders gewertet. Die Beantwortung soll möglichst enthalten: a) Kurz gehaltene Beschreibungen aller Fälle von Oberflächenbehandlung auf allen Gebieten, bei welchen die Anwendung der ölfreien Grundiertechnik Vorteile bringt. Auch praktische Erfahrungen im Maschinen- und Wagenbau, bei Polier- und Lackierarbeiten usw.

*) Droese & Fischer, Berlin SW. 11.

sind erwünscht. b) Beispiele selbst ausgeführter oder selbst überwachter Arbeiten, die den Unterschied der Ausführung auf ölfreiem Grund und auf Ölgrund in bezug auf Zeitersparnis, Aussehen und Haltbarkeit beleuchten. c) Berechnungen aus der Praxis, welche die Kosten bei Ausführung von Anstreicharbeiten nach der ölfreien Grundiertechnik, möglichst verglichen mit dem Ölgrundverfahren, zahlenmäßig zum Ausdruck bringen.

Für die Richtigkeit aller Angaben hat jeder Einsender die Gewähr zu übernehmen. Nur auf Theorie aufgebaute Arbeiten werden nicht beurteilt. Der Verfasser soll vielmehr nur eigene Erfahrungen wiedergeben, weshalb auch alle angeführten Bauten und sonstigen Objekte nach Ort, Lage oder Firma so ge zu bezeichnen sind, daß eine Nachprüfung jederzeit möglich

Es werden 17 Preise im Gesamtwert von 7000 ℳ ausges Alle Einsendungen sind an obige Firma zu richten. Sie mit der Aufschrift „Preisausschreiben" zu versehen und mü bis spätestens 1. Mai 1922, mittags 12 Uhr, in deren Geschä räumen abgeliefert sein. Die Schriftstücke dürfen keine Un schrift tragen, sondern sind mit einem Kennwort zu verse Die Adresse des Bewerbers ist in einem mit dem Kennw überschriebenen verschlossenen Briefumschlag beizufügen, cher erst nach erfolgter Beurteilung von einem Preisger geöffnet wird.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Der an der Linie Stuttgart-Plochingen gelegene Haltepunkt Zell hat die Bezeichnung „Zell (Württ.)" erhalten.

N. ö. Landesbahnen. Die Station Böhmisch-Kruth-Alt-Höflein der Linie Stammersdorf-Poysdorf hat die Bezeichnung Großkruth-Alt-Höflein erhalten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 15. Februar 1922 sind die Bahnhöfe Suckow, Crangen-Bussin und Groß Reetz der Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück, für die bisher nur der beschränkte Personen- und Wagenladungsverkehr zugelassen ist, auch für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 3 vom 23. Januar 1922 an a) sämtliche Vereinsverwaltungen, b) die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die Mitglieder des Preisausschusses (abgesandt a 2. Februar d. J.);

Nr. III 14 vom 23. Januar 1922 an sämtliche Vereinsverw tungen, betreffend das Vereinswagenübereinkommen (abgesa am 2. Februar d. J.);

Nr. IV 10 vom 25. Januar 1922 an die Mitglieder des Satzu ausschusses, betreffend die Bezugs- und Anzeigenpreise Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (a sandt am 1. Februar d. J.);

Nr. III 22 vom 26. Januar 1922 an sämtliche Vereinsverw tungen, betreffend Ausscheiden der Kaschau-Oderberger Ei bahn aus dem Verein (abgesandt am 2. Februar d. J.);

Nr. IV 16 vom 24. Januar 1922 an die Mitglieder des Gü verkehrsausschusses und nachrichtlich an die übrigen Vere verwaltungen, betreffend Antrag des Österr. Bundesmin. Verkehrsw. auf Änderung des Übereinkommens zum V Art. 14 Ziff. 4 und Art. 17, Ziff. 5 (Verteilung von Ausfä und Entschädigungen nach Tarifkilometern) (abgesandt 13. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. März 1922 wird der an der Strecke Rommerskirchen-Bergheim (Erft) zwischen Rommerskirchen und Rheidt gelegene, dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Gill aufgehoben.

Köln, den 4. Februar 1922. (194)
Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Gandersheim-Gr. Düngen gelegene Bahnhof III. Klasse Salzdetfurth erhält ab 1. März 1922 die Bezeichnung Bad Salzdetfurth.

Cassel, den 3. Februar 1922. (188)
Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

Unter Hinweis auf § 10 des VWÜ wird die Unfahrbarkeit der Fährstrecke Trelleborg-Saßnitz vom 4. d. M. ab mitgeteilt.

Stockholm im Februar 1922. (200)
Königliche Generaldirektion
der Schwedischen Staatsbahnen.

Gemäß § 101a VWÜ. (RIV.) machen wir bekannt, daß die Strecke Haidmühle-Waldkirchen (Niederbayern) vom 4. Februar 1922 an wegen Schneeverwehung gesperrt wurde.

München, den 9. Februar 1922.
Eisenbahndirektion. (209)

Gemäß § 10 des VWÜ. wird mitgeteilt, daß wegen Stockungen auf der Strecke Aschaffenburg-Würzburg die über Aschaffenburg zurücklaufenden leeren fremden Güterwagen zum Teil über Ulm-München weitergeleitet werden.

Mainz, den 1. Februar 1922. (199)
Eisenbahndirektion.

Gemäß § 101a des VWÜ. wird mitgeteilt, daß wegen Eises die regelmäßige Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Korsör—Nyborg (Storebältsfähre zwischen Seeland und Fühnen) vom 4. Februar d. J. vorläufig behindert ist.

Kopenhagen, den 4. Februar 1922.
Generaldirektion der
Dänischen Staatsbahnen. (210)

Mit Bezug auf § 101a des V. W. Ü. teilen wir mit, daß wegen Eises die regelmäßige Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Oddesund-Syd-Oddesund-Nord, Limfjordsfähre, vom 28. Januar d. J. vorläufig behindert ist.

Kopenhagen, den 30. Januar 1922. [182]
Generaldirektion
der Dänischen Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Tarif für die Überführung von Gütern zwischen den Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn und der priv. Kaschau-Oderberger Bahn in Oderberg. (Tfv. 792.)

An Stelle des „Eisenbahn-Gütertarifs und Eisenbahn-Tiertarifs Teil II vom 1. Januar 1918, enthaltend besondere Bestimmungen und Überführungsgebühren für Eil- und Frachtgüter sowie für lebende Tiere im Verkehr zwischen Oderberg deutsche Reichsbahn und Oderberg Nordbahnhof, Eilgutabfertigung der priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn sowie Oderberg Kaschau-Oderbergerbahn" tritt mit Gültigkeit vom 15. Februar 1922 ein neuer Tarif, dessen Frachtsätze entsprechend den im Binnenverkehr der priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn eingeführten Frachterhöhungen erhöht sind. Der neue Tarif ist bei der Auskunftsstelle der Deutschen Reichsbahn in Berlin Bahnhof Alexanderplatz und d Vermittlung der Stationskassen käu zu erhalten. Das alsbaldige Ink treten dieses Tarifs gründet sich au vorübergehende Änderung des § 6 Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G 1914, S. 455).

Kattowitz, den 27. Januar 1922.
Eisenbahndirektion.

Teutoburger Waldeisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. März d. J. vorbehaltlich der Zustimmung der sichtsbehörde eine weitere Erhöhung Gütertarifsätze ein, über die die D stellen nähere Auskunft erteilen.

Gütersloh, den 11. Februar 1922.
Die Direktion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. März d. J. vorbehaltlich der Zustimmung der sichtsbehörde eine weitere Erhöhung Gütertarifsätze ein, über die die D stellen nähere Auskunft erteilen.

Berlin, den 11. Februar 1922.
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Tei Heft C Ib.

Am 15. Februar 1922 treten erh Frachtsätze im Güterverkehr mit Güternebenstellen Wittdün (Amr und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der höhung gründet sich auf die vor gehende Änderung des § 6 der Eisen Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S.

Nähere Auskunft erteilt unser kehrsbüro.

Altona, den 1. Februar 1922.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltunge

tscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif 6.

b 26. Februar 1922 wird Wittenberg Sa.) als Gewinnungsstätte in den nahmetarif 6 einbezogen.
alle (Saale), den 8. Februar 1922.
Eisenbahndirektion. (205)

tsche Reichsbahn. — Binnen-Güter-' für die vollspurigen Linien des ichsischen Netzes, Teil II, Heft 1.

Abschnitt D, Bestimmungen und Ge-en für die Elbumschlagplätze in sden und Riesa, werden die Bestim-gen unter III. 4. — Wägegeld — mit rtiger Gültigkeit durch folgende er-t: „Das Wägegeld für Einzelver-ung von Wagenladungsgut in Dres-und Riesa und bei Verwägung auf Kranwage in Riesa werden durch hang in den Abfertigungsräumen der rabfertigungen in Dresden Elbufer tadt, Dresden Elbufer Neustadt, sden König-Albert-Hafen, Riesa Elb-und Riesa Hafen bekannt gemacht."
resden, am 6. Februar 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion. (208)

utsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

it Gültigkeit vom 1. Februar 1922 ' auf Seite 49 des Tarifs in der Fuß-2 die Zuschlagsfrachten für Dresden markthalle von ursprünglich 1560 3120 $\mathcal{S}$ in 4060 und 8120 $\mathcal{S}$ abzu-ern.
ankfurt (M.), den 27. Januar 1922.
Eisenbahndirektion. (184)

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

n 1. Februar d. J. ist die der Eisen-direktion Osten in Berlin unter-eende Station Cüstrin-Kietz in den genannten Tarif übernommen worden.
furt, den 1. Februar 1922. (189)
Eisenbahndirektion.

adisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909. älzisch-bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

t Gültigkeit vom 1. Februar 1922 len die Ausnahmetarife 5, 5 c, 6 und fgehoben und durch Teil II Heft C II . 200) und das besondere Tarifheft ien Ausnahmetarif 6 (Tfv. 1101) er-t.
inchen, den 31. Januar 1922. (190)
afamt beim Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern.

tdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

n Stelle der Vermerke „Freie Stadt zig" und „Freistadt Danzig" muß es nehr heißen: „Polnische Staatsbahn-ktion Danzig". Die bezüglichen Vor-ke auf den Seiten 1, 7, 10, 14, 15, 18 20 sind entsprechend abzuändern. — Druckfehler auf Seite 5 sind wie richtigzustellen:

Dollstädt	Kbg	
Anstoßpunkt 4	. . . . . .	411
oder Anstoßpunkt 6	. . . . . .	467
lde	Kbg	
Anstoßpunkt 4	. . . . . .	373
Heide	Bsl	
Anstoßpunkt 10	. . . . . .	186
oder Anstoßpunkt 11	. . . . . .	190
Jablonken	Kbg	
Anstoßpunkt 6	. . . . . .	448
arbe	Osten	
Anstoßpunkt 4	. . . . .	82

f Seite 30 ist die Station Hardhof zu chen.
inchen, 3. Februar 1922. (192)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 werden infolge der allgemeinen Frachterhöhung um rund 33⅓ v. H. die Sätze für die Einstellung von Tieren in Buchten und die Gebühren für eine größere Anzahl Stationen erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, am 31. Januar 1922. [176]
Eisenbahn-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel. Tfv. 2.

Aus Anlaß der Änderung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, wird auch der Abschnitt III (Frachtberechnung) des Ausnahmetarifs für Düngemittel entsprechend geändert. Ferner treten Änderungen im Verkehr mit den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft ein, da diese Bahnen zwischenzeitlich nicht mehr Anstoßfrachten, sondern Zuschlagsfrachten haben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 31. Januar 1922. [175]
Eisenbahndirektion.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Reichsbahn (sächs. Netz).

Mit Gültigkeit vom 11. Februar 1922 werden die in der Kilometertafel I für Culm (Reuß), Gera-Leumnitz und Kayna unter *) aufgeführten Entfernungen erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemals preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 Eisenbahn-Verkehrsordnung.
Dresden, am 7. Februar 1922. (196)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Tfv. 216. Rheinisch-bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 wird die Station Bonn Trajekt gestrichen und Kerkerbach West — Station der Kerkerbachbahn-A.-G. — mit den um 1 km erhöhten Entfernungen für Kerkerbach Reichsbahn in den Tarif aufgenommen.
München, den 30. Januar 1922. (193)
Tarifamt b. RVM, ZB.

Erhöhung der Umschlaggebühren von Maltsch Hafen und Pöpelwitz (Umschlag).

Vom 15. Februar 1922 ab werden die Gebühren vom 1. November 1921 für den Umschlag an den Kränen, Kippen und Rutschen um 25 vom Hundert, für die Verladungen von und nach dem Lagerschuppen und Steineabladeplätzen in Maltsch Hafen um 50 vom Hundert, auf volle 10 Pfennig für die Tonne nach oben abgerundet, erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft.
Breslau, im Februar 1922. (195)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Langenberg (Reuß) in den direkten Verkehr mit Stuttgart-Untertürkheim aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 30. Januar 1922. [174]
Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 treten die Entfernungen für Marxgrün und Ritschenhausen infolge ihrer Übernahme in den Tarif für den Verkehr Sachsen-Bayern außer Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 7. Februar 1922. (191)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b. Zuschlag- und Anstoßfrachten usw. (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1922 ab wird die Gebühr für die Überführung von Wagenladungen zwischen dem Bahnhof Münster (Westfalen) und dem städtischen Hafen erhöht, und zwar für den Wagen

a) Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art von 25,00 Mark auf 40,00 $\mathcal{M}$,
b) aller übrigen Güter von 26,80 $\mathcal{M}$ auf 42,80 $\mathcal{M}$.

Näheres enthält die am 9. Februar 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 1. Februar 1922. (187)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b — Tfv. 200 — Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Hefte 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1922 werden erhöht:

a) Die Zuschlagsätze der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für Düngemittel (Tfv. 2);
b) Die Frachtsätze für Erde der Klasse E im Versande von der Station Kayna nach den Reichsbahn- und Privatbahnstationen des norddeutschen Gebietes.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914. S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 3. Februar 1922. (186)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverz.).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtzuschläge der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (vgl. Seite 133 des Tarifs) wie folgt festgesetzt:

a) bei Erhebung der Mindestfracht und darunter . . . . 6 $\mathcal{M}$,
b) in allen anderen Fällen . . 22 $\mathcal{M}$.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455).
Berlin, den 2. Februar 1922. (185)
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Gebührentarifes für die Lagerhäuser in Wien II, Praterkai Fruchtplatz.

Am 1. Februar 1922 tritt ein neuer Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien II, Praterkai Fruchtplatz in Kraft.

Der bezügliche Tarif ist durch die Direktion in Wien, durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 30 K. per Stück zu beziehen.

Wien, am 30. Januar 1922. Z. 6625/Ia. [178]

Deutsch-österreichischer Güterverkehr.

Belastung von Sendungen nach Deutschland mit Nachnahmen und Barvorschüssen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 finden die Vorschriften des deutschen Kapitalfluchtgesetzes auf den Eisenbahnverkehr keine Anwendung. Es werden daher vom genannten Zeitpunkt die im Verordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt Nr. 91 vom 5. August 1920, Kundmachung (400), enthaltenen einschränkenden Bestimmungen über Belastung von Sendungen nach Deutschland mit Nachnahmen und Barvorschüssen aufgehoben und durch folgende Bestimmungen ersetzt:

1. Im Güterverkehr von Österreich nach Deutschland sind Nachnahmen bis zur Höhe des Wertes des Gutes zugelassen.

2. Nachnahmen und Barvorschüsse sind im Verkehr von Österreich nach Deutschland nur in österreichischen Kronen zugelassen.

Wien, am 1. Januar 1922. (197)

Österreichische Bundesbahnen namens der österreichischen Eisenbahnverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 15. Juli 1921.

Erhöhung der Tarifsätze in Markwährung.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1922 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Januar 1923, werden die Teilfrachtsätze in Mark durchgehends um 160 vom Hundert statt wie bisher um 95 vom Hundert erhöht.

Bei Ermittlung der hiernach sich ergebenden Teilfrachtsätze werden die im Endergebnisse entfallenden Bruchteile auf ganze Pfennig aufgerundet.

Mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkt sind auf Seite 32 des Tarifes unter „B. Eil- und Frachtstückgut-Artikeltarife" im Artikeltarif Nr. 1 die Teilfrachtsätze in Mark durchgehends von „18,15" auf „23,90*)" abzuändern. Am Schlusse der Seite ist folgende Anmerkung anzubringen.

„*) In diesem Frachtsatz ist der Zuschlag von 160 vom Hundert bereits enthalten."

Wien, am 31. Januar 1922. (198)

Österreichische Bundesbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Die seit 21. Januar 1922 in unserer Grenzstation Györ von der Ungarischen Staatsbahn übernommenen fremden Wagen können, da die Österr. Bundesbahnen in der Station Baumgarten seit dem 21. d. M. Wagenladungen von uns nur in beschränktem Maße übernehmen, nur mit längerer Verzögerung weiterbefördert werden. Gemäß § 3³ und 10¹ᵇ des V. W. Ü. beanspruchen wir Befreiung von der Wagenmiete vom Zeitpunkt der Übernahme bis zum Zeitpunkt der Übergabe.

Sopron, den 28. Januar 1922. [179]

Betriebsdirektion der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil II, vom 15. April 1921.

Mit Geltung vom 1. März 1922 bis zur Durchführung im Tarifweg werden sämtliche Tarifziffern für den Verkehr mit Regensburg, Deggendorf und Passau um 17,5 % erhöht.

München, im Februar 1922.
Z. 31174/T./21. (202)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, vom 1. Juni 1918.

Die im Abschnitt IV, Ziffer 4 (Seite 25 bis 34), des Tarifs enthaltenen währungslosen Tarifziffern werden mit 28. Februar 1922 aufgehoben. Die ab 1. März 1922 geltenden Tarifziffern und Frachtsätze sind bei den gesellschaftlichen Dienststellen in Erfahrung zu bringen.

München, im Februar 1922.
Z. 31953/T./18. (203)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918.

Die im Abschnitt XIV (Seite 22 bis 37 des Tarifs) enthaltenen währungslosen Tarifziffern werden mit 28. Februar 1922 aufgehoben.

Die ab 1. März 1922 geltenden Tarifziffern und Frachtsätze sind bei den gesellschaftlichen Dienststellen in Erfahrung zu bringen. (211)

München, im Februar 1922.
Z. 317631/T/18.

5. Effektenverkehr.

Aus früheren Verlosungen und aus der Restkündigung der 4½zinsigen Prioritäts-Obligationen (1. Emission) der ehemaligen Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind nachstehende Obligationen rückständig:

Aus der Kündigung:

zum 1. April	1913	zu 1500 M	Nr.	2551,
„ 1. „	1914	„ 1500	„ „	2887,
„ 1. „	1915	„ 1500	„ „	1590,
„ 1. „	1917	„ 3000	„ „	175,
„ 1. „	1918	„ 300	„ „	10219. 10250.

Sie werden wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß ihre Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung oder ihrer Kündigung aufgehört hat und gemäß § 7 des Privilegs vom 16. Juli 1874 jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessen ungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgele[gt] sein werden. Die Einlösung der Ob[li]gationen hat nach den Vorschriften d[er] §§ 1 bis 3 der Verordnung über Ma[ß]nahmen gegen die Kapitalflucht vo[m] 24. Oktober 1919 (R.G.Bl. S. 1820) z[u] erfolgen. Nichtbankiers haben daher d[en] Wertpapieren ein vom Finanzamt b[e]stätigtes Stückeverzeichnis (§ 3 der Ve[r]ordnung) beizufügen.

Berlin, den 31. Januar 1922. [18

Hauptverwaltung der Staatsschulden.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton- u[nd] Nebenarbeiten zur Herstellung d[er] Chausseeüberführung in Teilpun[kt] 232 + 65 der südlichen Umgehungsba[hn] Michendorf—Mahlsdorf soll vergeben w[er]den. Die Angebotsmuster sind geg[en] porto- und bestellgeldfreie Bareinsendu[ng] von 6,— M von der Eisenbahnbauabt[ei]lung in Michendorf (Mark) zu beziehe[n]. Auf besonderes Verlangen werden au[ch] die allgemeinen Bedingungen für 6,— und die Zeichnungen für 40,— M abg[e]geben.

Die Angebote, auf dem verschlossen[en] Briefumschlag als solche kenntlich g[e]macht, sind bis zum Freitag, d[en] 10. März 1922, vormittags 11 Uhr pünk[t]lich und postfrei an die Bauabteilung ei[n]zusenden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Michendorf, den 11. Februar 1922.

Eisenbahnbauabteilung. (2

7. Verkauf von Altmaterial.

Die in Oldenburg auf dem Wer[k]stättenhofe und im Hauptmagazin lagernden Werkstattsstoff-Abfälle all[er] Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Verzeichnis der A[lt]stoffe können von unserem Materialie[n]büro, hier, Karlstraße 16, gegen po[st]freie Einsendung von 10,00 M (in ba[r]) bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen b[is] spätestens 18. Februar d. J., vormitta[gs] 11 Uhr, hier eingehen; der Zuschlag e[r]folgt bis 28. Februar d. J. (1

Oldenburg, den 25. Januar 1922.

Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Die Bahnhofsbuchhandlung in Han[au] Ost soll vom 1. April 1922 ab neu v[er]pachtet werden. Bewerber wollen ih[re] Angebote unter Beifügung ihrer B[e]fähigungsnachweise und einer kurz[en] Lebensbeschreibung in verschlossene[m] Briefumschlag mit der Aufschrift „A[n]gebot auf Pachtung der Bahnhofsbuc[h]handlung Hanau Ost" portofrei bis z[um] 28. Februar 1922, vorm. 11 Uh[r] an uns einsenden.

Die Öffnung der Angebote erfolgt z[ur] angegebenen Zeit in unserem Verw[al]tungsgebäude in Gegenwart der ersch[ie]nenen Bieter. Die Verpachtungsbedi[n]gungen mit Angebotbogen und Pac[ht]vertragsmuster können beim Präsidi[al]büro — Zimmer 236 unseres Verw[al]tungsgebäudes, Hohenzollernplatz 35 sowie beim Bahnhofsvorstand in Han[au] Ost eingesehen, auch gegen gebühr[en]freie Zusendung von 6 M in bar von bezogen werden.

Persönliche Vorstellung nur auf Au[f]forderung. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Frankfurt (Main), den 28. Januar 19[22].

Eisenbahndirektion. (1

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 7. | Berlin, den 23. Februar 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die ethischen Werte bei der Werkhochleistung.

Von Dr. **Hans A. Martens.**

> Der richtige Wille ist viel;
> der richtige Gedanke mehr;
> der richtige Mann alles.

In breitester Öffentlichkeit fanden in Berlin am 19. Januar 1920 unter Vorsitz des damaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten unter Beteiligung von Fachleuten der Industrie und Vertretern aller Beamtengruppen und Arbeitergewerkschaften Beratungen über die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten statt, denen eine zu diesem Thema vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten bearbeitete Denkschrift zugrunde lag: Aufbau der Verwaltung, Aufgaben und Befugnisse der Beamten, ihre Aus- und Fortbildung, die Wirtschaftsführung — um nur einige wichtige Abschnitte aus jener Denkschrift zu nennen — sind in ihr als Vorschläge niedergelegt, aus denen neuzeitlicher Geist, die Erkenntnis zur Notwendigkeit der Neuordnung und der Wille zu ihrer Durchführung so eindringlich wie nur möglich zu uns spricht. Alle Eisenbahndirektionen und Werkstätten haben jene Denkschrift erhalten, um Beamte und Arbeiter mit den neuen Gedanken zu erfüllen. Drei Werke, Grunewald, Leinhausen und Darmstadt, wurden im April 1920 zu Musterwerken bestimmt, bei denen die beabsichtigte Neuordnung auf ihre Durchführbarkeit und Zweckmäßigkeit seitdem erprobt wird. Ein großes Programm wurde diesen Werken gestellt, an deren Verwirklichung ein besonderer, aus Beamten und Arbeitern gebildeter Ausschuß mitarbeiten soll. Wenn noch ein Funke Ehrgeiz im Eisenbahner steckt, hier kann er zur hellen Flamme der Begeisterung sich entfachen. Alle Werkleute sollten in edlem Wettstreit gemeinsam ringen, aus ihrem Werk in jeder Beziehung einen Musterbetrieb zu machen, der für alle anderen Werke als ein Vorbild gelten kann. Hier darf es kein kostspieliges, stundenlanges Verhandeln um Neuerungen und Nichtigkeiten geben, man kennt nur frisches Zugreifen, um mit wuchtigen Schlägen beharrlich und tatkräftig die knorrigen Eichen im Walde der Schwierigkeiten zu fällen. Jenes schwanke Reislein furchtsamer Phantasie, Bedenken genannt, ist hier ganz unbekannt. Das alte, volkstümliche „Probieren geht über Studieren“ ist allein die Richtschnur für alles Beginnen.

Besondere Ausschüsse haben seit Monaten die Werkstätten nach besonderen Weisungen der Zentralstelle bereist, um die Arbeitsweisen, das seit dem Frühjahr 1920 nach neuen Grundsätzen eingeführte Gedingeverfahren zu prüfen und die gesamte Werkstoff-Anlieferung, -Verwaltung und -Verwendung einer Durchsicht zu unterziehen. Es war einer der glücklichsten Gedanken, die Mitglieder des Ausschusses für Arbeitsverfahren von ihren sonstigen Dienstgeschäften ganz loszulösen, damit sie sich völlig ihrer schwierigen und umfangreichen Arbeit widmen möchten. Mit reichgefüllten Reisebüchern sind diese Ausschüsse zurückgekehrt. Zum Teil sind die an die Zentralstelle weiter-

gegebenen Anregungen schon wieder in den Händen der Werkleitungen, wo sie in die Tat umgesetzt werden. Ein großer Teil der auf den Reisen gewonnenen Eindrücke harrt noch der Verarbeitung, und es bedarf einer gewissen Zurückhaltung, um die Werke nicht mit Anordnungen zu überschütten, bei deren Durchführung sie sich aus Mangel an Kräften nur zu leicht festfahren. Gut Ding' will Weile haben, mag auch Eile noch so bitter nottun.

Es ist kein Zweifel: Seit den Tagen des traurigen Niederbruchs der Produktion ist auch in den Eisenbahnwerken vieles besser geworden. Der Wille zur Leistung lebt bei Beamten und Arbeitern ständig mehr auf. Bei der Gesundung der Werkstätten, bei der Entwicklung zu höchster Wirtschaftlichkeit kommt alles darauf an, überall das richtige Ende zu finden, an dem kräftig angepackt werden kann, und sich der nervigen Männerfäuste zu versichern, die in Gemeinschaft mit den Männern von Leitung und Aufsicht bereit sind, anzupacken. Nicht von Gedanken und Worten, sondern einzig allein von der Tat lebt ein Werk. Hundertfach kann man den Grundzug unseres Volkscharakters in seinen nur zu deutlich sprechenden Äußerungen erkennen. Ein Beispiel für viele: Ein Gespannwagen hat sich auf der Landstraße festgefahren. Der Kreis der Klugredner vergrößert sich schnell: „Das arme Tier erhält zu wenig Kraftfutter"; — „die Chausseeverwaltung läßt die Straße verkommen, sehen Sie die Löcher"; — „der Wagen ist unvernünftig „beladen"; — „der Kutscher versteht nicht zu fahren". Alle kritisieren, niemand packt zu; niemand bittet einen der zahlreich vorbeifahrenden Kutscher, mit seinem Gespann zu helfen. Ich kommandiere ein lustiges „Kanoniere in die Räder!" Einige fassen zu, der Wagen kommt in wenigen Sekunden in Gang. Die Fahrt geht weiter. So ist es überall. Stundenlanges Palaver „Wie es kam?" anstatt zu überlegen „Wie wird es besser?" und kurz entschlossen zuzugreifen. Die Vergangenheit hat nur geschichtliches Interesse; nur ein Volk, ein Werk mit einer Zukunft haben Interesse für die Welt, haben etwas zu bedeuten. Mögen die Köpfe aller noch nicht zur Ruhe gekommen sein, so kann nur e i n Sinnen und Denken jeden Staatsbürger und Volksgenossen erfüllen: Wie helfe ich mit allen Kräften am Wiederaufbau meines Vaterlandes? Der Ehrenschild der Arbeit jedes Eisenbahners, Beamten wie Werkmannes, in hoher Stellung oder mit einfachster Verrichtung vertraut, muß blank sein und erhalten bleiben. Gehen wir der Sache auf den Grund, so sind Selbsterziehung, Selbstzucht, die persönliche Arbeit jedes einzelnen am eigenen Ich, die Rückkehr zu den Berufsidealen die ersten Bedingungen zum Aufschwung. Es sind in den Werken, von den Lehrlingen abgesehen, nicht Kinder, sondern Männer, die diese Selbstzucht, freiwillige Unterordnung zum Nutzen des Ganzen üben und Verständnis für diese Notwendigkeit nicht nach dem zwingenden Muß, sondern aus innerster Überzeugung zeigen müssen. Wenn schon Vorgesetzter und Untergebener dem heutigen Zeitgeist zuweilen noch immer unerträglich scheinen wollen und wahre persönliche Freiheit nur zu leicht mit Zügellosigkeit von unreifen Köpfen verwechselt wird, so bleiben doch Führer und Geführte, wie in der großen Gemeinschaft eines Volkes, auch in einem Kreise von Mitarbeitern einer Werkgemeinschaft immer bestehen. Man darf nicht die Augen verschließen vor dem so notwendigen Gehorsam. Ein kluger Vater brachte einst über der Wiege seines Erstgeborenen das Wort „Lerne gehorchen" an, weil ihm Gehorsam als die Grundlage allen Lebensglücks erschien und die ganze Erziehung auf ihm fußen sollte. So möge jeder über seinem Leben dies Wort leuchten lassen, das ihm selbst und dem Volke zum Guten gereichen wird. Ohne Werkdisziplin ist kein geplanter Fortschritt möglich. Hier sind das Beispiel und die Mitarbeit der Betriebsräte sehr vonnöten, beide gleich mühevoll und dornenreich. Nur die Charaktervollsten, Klügsten und fachlich Tüchtigsten darf die Belegschaft als Sprecher im Rat herausstellen, damit sie ihr ein Vorbild in Pflichterfüllung und anderen Mannestugenden vorleben. Und denen das Wohl des Werkes über alles geht.

Wirtschaftlichkeit, von der so viel geredet, und die mit so heißem Bemühen erstrebt wird, ist ohne hochentwickelten Sparsinn jedes einzelnen unerreichbar. Wo er fehlt, fallen sogenannte Sparerlasse, Verfügungen und Anordnungen fruchtlos auf Ödland. Als ich vor dreißig Jahren an schulfreien Nachmittagen meine ersten Eisenbahnstudien von der Bude eines freundlichen Weichenstellers aus machte, versuchte ich seine Aufmerksamkeit auf die Vergeudung von Kohle zu lenken, die er trieb: Die Tür seines Dienstraumes mußte ständig offenbleiben, weil der Ofen eine unerträgliche Glut ausstrahlte. „Eisenbahn hats ja!" war die Antwort. An diese klassische, jegliches Verständnis und jeglichen Willen zur Sparsamkeit verleugnende Antwort bin ich seit jenen fernen Tagen nicht selten erinnert worden, und in ähnlicher Form glaubte ich wiederholt den Beweis des Tiefstandes wirtschaftlicher Denkart zu hören. Es ist auch wieder ein Teil der Selbstzucht, die mit fremdem Gut so sparsam umgehen läßt, als sei es das eigene. Auch hier greift die Vorbereitung für die berufliche Arbeit weit in die Kinderstube zurück. Es ist erfreulich, daß unter den im Sommer 1920 vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten gestellten Preisaufgaben für Unterbeamte und Arbeiter auch die Fragen gestellt waren: „Wie kann der Hausvater und die Hausfrau sparsam wirtschaften trotz aller Teuerung?" und „Wie können die Eltern den Sparsinn der Kinder fördern?" Nicht nur Unterbeamte und Arbeiter der deutschen Reichsbahn können mit Nutzen über diese Fragen, welche Lebensfragen für unser Vaterland sind, nachdenken. Die Antworten haben gezeigt, welche gesunden Anschauungen über „Notwendig" und „Entbehrlich" in heutiger Zeit und über die Erziehung zum Sparsinn durch die Familie in unseren Eisenbahnern stecken. Aber wann werden sie Gemeingut aller Eisenbahner und des ganzen Volkes sein? Die Richtlinien für Sparwirtschaft, gefunden für den Betrieb der Häuslichkeit, in welcher der Betriebsleiter Hausvater heißt und als solcher mit seinem eigenen Geldbeutel haftet, geben recht brauchbare Grundlagen für die Sparkamkeit an der Stätte beruflicher Arbeit. Sparen und Erzielen von Überschüssen sind eben letzten Endes das Ziel aller auf Erfolg gerichteten menschlichen Tätigkeit, mag es in der Gemeinschaft einer Familie, eines Geschäftsbetriebes oder eines ganzen Volkes sein. Daher dürfen kundige Volksfreunde und Volkswirtschaftler nicht müde werden, in Wort und Schrift in volkstümlicher Sprache den Spargedanken — mag er noch so unbeliebt sein — belehrend und aufklärend in weiteste Kreise zu tragen. Man darf mit Befriedigung feststellen, daß in dem Kursus, den der Herr Reichsverkehrsminister im Oktober dieses Jahres für die Unterrichts- und Bildungsdezernenten angeordnet hatte, auch die Privatwirtschaftslehre wegen ihrer Bedeutung für die Volkswirtschaft als ein notwendiges Fach des Eisenbahn-Bildungswesens bezeichnet wurde, das sorgfältigster Pflege bedürfte. Der Beamten- und Arbeiterschaft der Werkstätten kann die neue Wertzeitschrift*) praktische Ratschläge und Gedanken über die Privatwirtschaft übermitteln. Man kann hierfür, abgesehen vom schulmäßigen Personalunterricht, kaum ein geeigneteres Sprachrohr finden.

Als Ordnung, Zucht und Sitte vor drei Jahren zertrümmert und fast unwiederherstellbar am Boden lagen, erhob sich doch recht bald für die Betriebsleitungen der Industriewerke die Forderung des Tags, des „Wiederinordnungbringens"; der Beginn, sie zu erfüllen, war unendlich schwer und überstieg die physische Kraft so mancher leitenden Beamten oft bis zum völligen Zusammenbruch. Argwöhnisch und mißtrauisch stand die Arbeiterschaft den Bemühungen gegenüber, immer in der Furcht, die „Errungenschaften" der Revolution einzubüßen, und immer in dem Bestreben, sie zu befestigen. So standen sich zwei Welten der Gedanken, himmelfern voreinander, gegenüber. Aber bald rang sich, erst vereinzelt und schüchtern, der Wunsch nach der bisher gewohnten Ordnung zum Licht durch. Und wenn wir heute auf unsere Industriebetriebe schauen, in denen das Lied der Arbeit so hehr und heilig tönt, so werden wir uns dankbar der Mitarbeit und des Einflusses der älteren, gereiften

---

*) Zu vergleichen Nr. 38, 1921 und 1, 1922 d. Ztg.

änner von Hammer und Schraubstock erinnern, die sich schnell enug von der Unordnung abwandten und ihre Ehre darein tzten, beim Wiederaufbau der Werkzucht und Leistung tatkräftig mitzuhelfen. Der interessante Gegensatz zwischen der ten Stammbelegschaft und den jugendlichen Heißspornen glich ch mehr und mehr aus, die Betriebsräte, oft allzu wild sich anngs als die Herren fühlend, wurden einsichtiger und wuchsen ihren Pflichtenkreis hinein, am schnellsten dort, wo ein gechickter und alles verzeihender, weil alles verstehender Werkief in unerschütterlicher Ruhe und mit eisernem Willen die chwierigen und langwierigen Verhandlungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer leitete und die gemeinsame Aufgabe eider, die so fern von politischen (und religiösen) Anschauungen liegt, zeigte und fest im Auge behielt.

Die Lösung der sozialen Aufgabe, die Gegensätze von „oben“ nd „unten“ zu überbrücken, das klassengespaltene Volk in eine ation von gleichgesinnten Brüdern zu wandeln, wird den Industriewerken zufallen. Dort berühren sich Kopf- und Handrbeiter und vermögen am besten die Achtung vor der Arbeit es andern zu lernen. Die Zeiten sind hoffentlich für immer vorei, wo unreife Köpfe das auf den Geistesarbeiter geprägte Wort achschwätzen konnten: „Er ißt ohne zu arbeiten.“ Oder: „Wir üssen die unproduktiven Beamten mit unseren Hammerchlägen ernähren.“ Die Achtung vor der Geistesarbeit in Leiung und Aufsicht hat sich in gemeinsamer Arbeit beim Areiter doch gefestigt. Je mehr eine starke Persönlichkeit an itender Stelle es versteht, die ganze Belegschaft an sich zu sseln, um so mehr bereitet sich im kleinen Kreise die Veröhnung zwischen Führern und Geführten, zwischen den einelnen Volksschichten vor. So kann jedes Industriewerk zur eimzelle des sozialen Ausgleichs werden: Tausende solcher eimzellen aber bilden den Organismus unseres Volkes, der aus nen heraus gesunden kann. Deswegen darf der Werkvorstand ner Führereigenschaften nicht ermangeln, die Menschenfreundchkeit, Geduld und Ruhe, absolute Wahrhaftigkeit und Herensbildung auch dem einfachsten seiner Mitarbeiter gegenüber eißen. Sachlich-freundliches Eingehen auf alle Wünsche und nträge, die, soweit sie nicht den Stempel der Nörgelei tragen, ls der Ausdruck der Bemühungen nach Mitarbeit sind, wird ötig sein und das gegenseitige Vertrauen begründen und beahren. „Das Herz seiner Leute muß man haben!“ sagte einal der Dichter-Soldat Walter Flex. Jede Sache vom Standunkt des anderen zu durchdenken ist der einfache Schlüssel ur Pforte des gegenseitigen Verständnisses. Und zum letzten icht zum wenigsten ein gut Teil Humor. Wer hätte es nicht chon erlebt, wie ein Wort versöhnenden, nichtverletzenden, oldenen Humors eine gespannte Stimmung zu entspannen verochte. Glücklich der Mensch, der nicht verlor im Kampf des ebens den Humor!

Wissen, Können, Geschäftsinteresse! Diesem harmonischen Dreiklang entspringt die Präzisionsarbeit am Schreibtisch und n der Werkbank. „Nur wenige Menschen sind ohne Talent geboren; jeden auf den rechten Platz zu stellen, heißt doppelten Vorteil aus allem ziehen“, sagte schon der große Volkswirt auf Preußens Thron, Friedrich der Große. Der bis zum Überdruß bgedroschene Leitsatz: „Der richtige Mann an die richtige Stelle“ hat für die Besetzung von Spitzenstellungen seine volle Bedeutung, die ausstrahlt bis in die Forderung, aus den jungen Anfängern Anwärter für sie rechtzeitig zu erkennen, um sie zu Persönlichkeiten zu entwickeln. Das bedeutet für die Werkverwaltung: Gib jenen Auserwählten Aufgaben, an denen sie ihre Kraft und ihr Interesse erproben können, erziehe sie zu Wirtschaftsingenieuren und Fabrikdirektoren und nicht zu trockenen Verwaltungsbeamten, laß sie sich tummeln auf grüner Weide n freier Selbständigkeit und nimm sie nicht an die Longe engherziger Bevormundung. Auch für die große Menge gilt Ähnliches, nur daß jener Satz vom richtigen Mann für die Unzahl von Stellen seltsam wirkt, weil diese Stellen jeder Gutgeschulte mit durchschnittlicher Begabung zur Zufriedenheit ausfüllen kann. Man darf von den Arbeiten des Eisenbahn-Unterrichts- und -Bildungswesens viel erwarten, wird aber den Erfolg erst nach einem halben Menschenalter voll ernten können. Die Berücksichtigung einer Neigung für dieses oder jenes Arbeitsgebiet erleichtert die Ausbildung von Spezialisten. Nur Spezialisten, die jahrelang ihr Spezialfach bearbeiten, können Geschicklichkeit (Routine) und Branchekenntnisse genügend entwickeln, um jene Präzisionsarbeit im Bürodienst und in praktischer Werktätigkeit ohne besondere Mühe zu leisten. Schlimmer als mangelndes Wissen und Können ist jene noch immer nicht überwundene, lähmende Gleichgültigkeit der Nachkriegszeit gegen die Pflicht.

Wirtschaftliche Fertigung! Welch' ein alle kleinsten Kleinigkeiten festumspannender Begriff: Sorgfältigste Pflege und Schonung der Werkzeuge, Geräte und Maschinen aller Art, sparsamster Verbrauch aller Energieträger (Elektrizität, Dampf, Preßluft, Wasser), Planwirtschaft und Gütearbeit. Alle menschlichen Tugenden müssen vereint wirken, um dem hochgesteckten Ziele nahezukommen. Diese Tugenden in den Lehrlingen und technischen Praktikanten, erwachsenen Arbeitern und angehenden Werkbeamten zu wecken, zu fördern und praktisch sich üben zu lassen, wird die Aufgabe des Werkschulwesens sein. Das Gedingeverfahren gründet sich nicht allein auf das Selbstinteresse, die stärkste Triebfeder aller menschlichen Regungen, sondern auch auf das wirtschaftliche Denken aller Werkleute. Die Anlage 5 des Lohntarifvertrags gibt dem so deutlich wie nur möglich in B 4 Ausdruck: „Die Aufschreibungen (der tatsächlich aufgewendeten Arbeitszeit) sind für den Werkbetrieb wirtschaftlich und technisch zu verwerten, alle Hemmungen und etwaigen Störungen eines ungehinderten Arbeitsganges sind sofort aufzudecken und baldmöglichst zu beseitigen.“ Fachkönnen und Schaffensfreude können Großes leisten, wenn eine großzügige, weitsichtige Verwaltung gute Vorschläge anerkennt und schnell belohnt (anstatt sie auf dem Instanzenweg monatelang zu verschleppen), selbständige Regungen der Werkleitung unterstützt und nicht bei jedem Schritt eigenen Wollens nach der Anordnung höheren Orts fragt. Dann wird ein Intelligenzwettrennen einsetzen, wie es die Eisenbahnwerke noch nicht gesehen haben.

Wir haben in den Eisenbahnwerken völlig neuaufzubauen die Betriebsstatistik. Was an Nachweisungen, Zusammenstellungen, Tabellen, graphischen Darstellungen zurzeit vorhanden ist, wie die Unterlagen zu ihnen gesammelt und wie das zusammengetragene Material ausgewertet wird und zu Vergleichszwecken dient, wird ein geschulter Statistiker einer sehr peinlichen Prüfung unterwerfen müssen. Wieviel auf dem Gebiete der Statistik zunächst die Erziehung der in ihr arbeitenden Beamten und Arbeiter noch zu leisten hat, ist vielleicht nur wenigen bekannt. Peinlichste Sorgfalt und größte Gewissenhaftigkeit müssen den Schleppern der statistischen Unterlagen, den Beobachtern der Meßinstrumente beigebracht werden, damit sie das statistische Rohmaterial derart heranschaffen, daß es zuverlässig und brauchbar ist. So trocken die Zahlenreihen scheinen mögen, so wichtig sind sie für das finanzielle Gebaren der Werkbetriebe; sich in sie mit Lust und Liebe zu vertiefen, anstatt sie nach oberflächlichem Ansehen schön geordnet wegzulegen, will gelernt sein und erfordert höchstes Geschäftsinteresse. Die Reichsbahn wird nicht umhin können, Statistiker in besonderer Ausbildung aus den eigenen Reihen zu schaffen. Die Verarbeitung statistischer Werte durch einzelne Beamte, in deren Dezernat oder Rate die „Pièce“ gehört, kann die notwendigen Beziehungen mit anderen wichtigen Zahlenreihen, die geschäftsmäßig an anderer Stelle bearbeitet werden, nicht herstellen. Es müssen also wichtigste statistische Beziehungs- und Verhältniszahlen unentwickelt bleiben, wodurch die Durchleuchtung der verschiedenartigen Betriebseinflüsse verloren geht. Eine besondere statistische Abteilung — wir sprechen zunächst nur vom Werkstättenwesen —, geleitet von einem in der Statistik erfahrenen und sich für sie interessierenden Beamten, ist für die Werkstättenverwaltung der Reichsbahn kaum noch zu entbehren. Von dieser Zentralstelle der Sta-

tistik würde zunächst die Lehre der Statistik auf alle Geschäftsbereiche auszustrahlen haben, ihre Bedeutung zu erläutern sein, damit nicht jede geforderte Nachweisung mit dem verdrießlichen Wort „Schon wieder eine neue Nachweisung", das an sich schon auf die Art ihrer Anfertigung einen Schluß zu ziehen gestattet, begrüßt wird. Diese Zentralstelle würde systematisch die Statistik regeln nach ihrem obersten Grundsatz: Nur die Statistik hat Zweck, die richtig ist und verwertet wird. Keinen einzigen Beamten mehr braucht die Reichsbahn für diese wichtige Aufgabe der Erkenntnis ihrer betrieblichen und wirtschaftlichen Vorgänge in den Werkstätten: Lediglich eine Umstellung der Arbeitserledigung einzelner Beamter ist erforderlich.

Die Planwirtschaft verlangt Zielstreber in der Beamten- und Arbeiterschaft. Man darf wohl annehmen, daß die Zeiten für immer vorbei sind, in denen die Bemühungen der Werkleitung um eine streng durchgeführte Arbeitsweise mit Innehaltung vorherbestimmter Liefer- und Herstellungsfristen von unreifen Köpfen aus der Arbeiterschaft mit Schlagworten wie „Lohnsklavenarbeit" und „Ausbeutung der Kräfte" begrüßt wurden, hinter denen letzten Endes — um das Kind beim rechten Namen zu nennen — die Angst vor fleißiger Arbeit sich versteckte. Der Sinn für Ordnung und Pünktlichkeit erstarkt erfreulicherweise von Tag zu Tag, auch in jenen einst scheinbar so Unbelehrbaren, in denen jedes Gefühl für diese Tugenden zerstört schien; um so schneller, je anschaulicher man ihnen zeigt, daß sie selbst unbewußt Fristarbeit im täglichen Leben leisten, indem sie sich z. B. pünktlich zur freiwilligen Teilnahme an einer Versammlung oder auf dem Sportplatz einfinden, oder Fristarbeit von anderen verlangen, und vielleicht höchst ungehalten werden können, wenn Pünktlichkeit und Ordnung fehlen; sie alle wollen vor dem Gang zur Arbeit ihren Morgenimbiß und bei Rückkehr von ihr pünktlich das Mittagessen auf dem Tisch finden, und daß der Zug, der sie in den Urlaub bringen soll, pünktlich auf die Minute abfährt und eintrifft, ist doch selbstverständlich. In der Arbeitserledigung innerhalb bestimmter, im voraus festzulegender Fristen handelt es sich um die dem Auftraggeber gegenüber übernommene Gewähr, den Auftrag innerhalb der zugesagten äußersten Lieferfrist zu erledigen. Hierzu bedarf es der Innehaltung Hunderter von Teilfristen im Fertigungsgang, die nur durch Gewöhnung aller an Pünktlichkeit und Ordnung möglich ist. Auch im Bürogeschäftsgang ist planmäßiges Abarbeiten der zu behandelnden Geschäftsstätte nur durch Selbstzucht zu erreichen. Wer erst einmal angefangen hat, unbequeme Vorgänge auf die lange Bank zu schieben, versinkt immer tiefer in dem Sumpf der „Reste", aus dem das Herausarbeiten nur sehr schwer gelingt. Deswegen ist es Pflicht der Erziehung, den angehenden Beamten sowie den Lehrling in den Werkstätten von Anfang an fristgemäß arbeiten zu lassen. Das Unterrichtswesen wird hier tatkräftig einzugreifen haben.

In dem Streben, beste Gütearbeit in den Werkstätten zu erzielen, wurde eine besondere Arbeitsprüfung eingeführt, der in der Industrie seit langen Jahren bekannten und streng geübten Qualitätskontrolle entsprechend. Wo der Wettbewerb fehlt, fehlt auch der Anreiz zur erstklassigen Ausführung der Lieferung, das ist eine alte Geschäftserfahrung. Die Eisenbahnwerke haben leider keinen geschäftlichen Wettbewerb. So müssen die durch ihn ausgelösten Kräfte durch anderes ersetzt werden. Wieviel Mühe hat es gekostet, die Notwendigkeit einer besonderen Arbeitsprüfung dort, wo der gegebene Arbeitsprüfer, der die Ausführung leitende Werkmeister die Nachprüfung der fertiggestellten Stücke auf Maß und Anzahl nicht bewältigen kann, kurzsichtigen Köpfen begreiflich zu machen. Niederschmetternd war es, mitanzuhören, daß die beabsichtigte Arbeitsprüfung „menschenunwürdig" sei. Doch hat auch hier die Einsicht gesiegt. Aber welche Mühe hat es gekostet, um zu zeigen an Hand überzeugender Beispiele aus der Praxis, daß nicht alle Menschen Musterknaben sind, die der Überwachung entraten können, und daß Lässigkeit und Gleichgültigkeit, oft gepaart mit Mang an beruflichem Können, weitverbreitete menschliche Schwäche sind. Jenes hartklingende, aber die Menschennatur nur z gut erkennende Wort wird für die große Menge bis alle Zeiten gelten: „Der Mensch, der nicht kontrolliert wir leistet auch keine gute Arbeit mehr." Wer auf dem Posten is wird keine Nachprüfung seiner Arbeit fürchten. Der Wille z guter Leistung, aus einem starken Charakter entspringend, i alles. Gemäß Lohntarifvertrag werden die erforderlichen b sonderen Arbeitsprüfer vom Werkvorstand ernannt (mit de Recht der Ablehnung ihm ungeeignet erscheinender Arbeiter wobei der Betriebsrat die ihm geeignet erscheinenden Arbeit vorschlägt. Wer die Fertigarbeit anderer, die seine Arbeit kollegen ja oft Duzfreunde und Parteigenossen sind, auf Gü der Ausführung und richtige Stückzahl, wie sie der Arbeitsau trag vorgeschrieben hat, nachprüfen soll, muß ein ehrenhaft und unparteiischer Mann sein. Schon bei der Auswahl zu de Tätigkeit eines Arbeitsprüfers müssen sich Werkleitung und B triebsrat hierüber im klaren sein. Das vom Reichsverkehrsmin sterium herausgegebene „Merkbuch zum Gedingeverfahren i den Werkstätten" weist in folgenden Worten darauf hin: „De Arbeitsprüfer muß ein sachkundiger, gerecht denkender, unb stechlicher Facharbeiter des Handwerks sein, in dem er verwe det werden soll, stets bedacht, nur erstklassige Gütearbeit durc zulassen, unbekümmert um das Urteil der Arbeiter, deren Arbe zurückzuweisen, sein Pflichtgefühl ihn zwingt." Trefflich ken zeichnet Fr. Naumann die Forderung mit den für die gan Volkswirtschaft geltenden Worten: „Höhere Qualität der Wa ist nicht möglich ohne Qualität der Arbeitskräfte und zwar all Arbeitskräfte. Die gute Arbeit muß Volkscharakter werden.

Gerechtigkeit! Ein Sprichwort sagt, daß sie das Fundamen der Könige sei. Ich füge hinzu, wie ich es so oft inmitten de Beratungen mit den Betriebsräten getan habe (und wohl noch o genug tun werde): „und der Werkvorstände und Betriebsräte" Nur kristallharte und kristallklare Sachlichkeit darf alle En scheidungen und Urteile leiten, in jedem einzigen. Sie ist de wertvollste Bestandteil der Persönlichkeit der zur Führun Berufenen. Schaffenslust und genügende Ellenbogenfreihe werden dann schon vorankommen lassen. Man darf hoffen, da die neue einheitliche Spitze in den Eisenbahnwerken, an dere Bewährung heute nach dem Versuch in den drei Musterwerke nicht mehr zu zweifeln ist, ein wirklicher Direktorposten mi so großer Selbständigkeit wird, wie sie im Rahmen der große Verwaltung der Deutschen Reichsbahn möglich ist. Einer wirk lichen Persönlichkeit an dieser Stelle wird es dann mit unbeu samem Willen gelingen, die Widerstände zu überwinden, di langjährige Gewohnheit den neuen, in die Tat umzusetzende Gedanken entgegenstellt. Nicht innerhalb von Monaten wir der Erfolg dieses Ringens zu sehen sein. Jahre werde darüber hingehen und ein neues Geschlecht wird heranwachse um unbewußt in den neuen, heute so heiß erstrebten Wege zu gehen, die zu beschreiten einem großen Teil der heutig Werkmänner so schwierig ist. Maschinen und Maschinenräum in bester Vollkommenheit tun es nicht allein: Der an Lebens auffassung hochwertige Mensch, der mit und in ihnen arbeite ist es, der den Tritt der Arbeit angibt.

Je deutlicher die Ziele und Wege der großen Masse de Werkbeamten und -arbeiter durch Wort und Schrift gezeig werden, um so leichter wird die große Einheitsfront zum For schritt in den Eisenbahnwerkstätten herzustellen sein. Dan werden sie alle nicht nur für den Tag leben, sondern in En wicklungen denken und für die Zukunft arbeiten. Unter diese günstigen Aussichten ist es an der Zeit, daß jeder an seine Lebensschiff im Top die allen Stürmen trotzende Landesflagg als Zeichen seiner Arbeit für Volk und Vaterland führt un darunter einen lustig flatternden Wimpel hißt, der in grüne Feld einen schwarzen Kater zeigt als Wahrzeichen der unve wüstlichen Hoffnung und langlebigen Zähigkeit!

Beschädigung oder Tötung von Tieren durch den Eisenbahnbetrieb.

(§ 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.)

Vom Ober- und Geh. Regierungsrat **Hanow**, Magdeburg.

Es wird sich heute nicht mehr mit Sicherheit feststellen ıssen, ob die schlechten Erfahrungen, die man seit dem 1. Deember 1835, der Inbetriebnahme der von Nürnberg nach Fürth elegten Strecke, mit den Eisenbahnen gemacht, oder ob die 'urcht vor dem Dampfungeheuer die Ursache dafür gebildet aben, daß die Preußische Regierung am 3. November 1838, lso knapp 4 Wochen vor der endgültigen Eröffnung der 3erlin-Potsdamer Eisenbahn, das sogenannte Eisenbahngesetz erkünden durfte, dessen § 25 geradezu eine juristische, zum aindesten aber eine prozessuale Ungeheuerlichkeit brachte. 3isher galt in der ganzen gebildeten Welt der Satz, daß der, er klagt, auch beweisen muß. Nach jenem war aber der Jnternehmer ersatzpflichtig, wenn e r nicht das Vorliegen eines unabwendbaren Zufalls" oder des eigenen Verschuldens des /erletzten nachwies. Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 871, das, soweit es sich um Menschen handelte, das Eisenbahn:esetz ablöste, machte sich indessen seine Vorschrift nicht ıur zu eigen, sondern übertraf sie noch insofern, als es statt les „unabwendbaren Zufalls" den Begriff „höhere Gewalt" etzte. Daß in den letzten Jahren besonders das Reichsgericht las Vorliegen einer höheren Gewalt fast ausnahmslos verıeint, das heißt: die Eisenbahnverwaltung für ersatzpflichtig rklärt hat, dürfte als bekannt vorausgesetzt werden. Der 'erfasser hat sich der Mühe unterzogen, eine ganze Reihe von ıöchst bemerkenswerten Erscheinungen zu beleuchten und zu eurteilen (vgl. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, 3and 37, Heft 4, Seite 293, sowie Band 38, Heft 1, Seite 25/26) ınd möchte heute hier nur kurz darauf verweisen. Wie steht s aber nun mit dem „unabwendbaren Zufall" im Sinne des Eisenbahngesetzes? Es kann doch kein reines „Ungefähr" sein, laß der Gesetzgeber d i e s e n Ausdruck gewählt hat und ıicht den der schon seit Jahrhunderten bekannten der „höheren Gewalt", daß seiner Absicht nach beide Begriffe voneinander verschieden sein sollten, also „unabwendbarer Zufall" bezügich der Haftung e n g e r zu fassen ist als „höhere Gewalt"[1]). Der gewöhnliche Fall der Inanspruchnahme auf Grund von § 25 a. a. O. ist jetzt der, daß Tiere auf die Strecke geraten ınd von einem Fahrzeug getötet oder beschädigt werden. Das Reichsgericht hat sich mit unserer Frage in der l e t z t e n Zeit noch einmal zu befassen gehabt, nachdem es in dem Falle Lehmann-Nitzsche wider Eisenbahndirektion Posen die Anwendbarkeit des § 25 a. a. O. verneint hatte (Urteil vom 24. November 1904, Archiv für Eisenbahnwesen von 1905 S. 732 und 733). Es handelte sich hier darum, daß wertvolle Fohlen ıachts auf die Strecke geraten und von einem mit 45 km Geschwindigkeit fahrenden Zuge erfaßt worden waren, dessen Lokomotivführer wegen starken Nebels sie nicht so rechtzeitig hatte bemerken können, daß er imstande gewesen wäre, erfolgreich zu bremsen. Es lag begründeter Verdacht vor, daß ein zur Strafe entlassener Knecht den Verschluß der Koppel beseitigt oder gelockert hatte. Die Ausführungen des Reichsgerichts lassen sich kurz dahin zusammenfassen:

1. Das Geraten von Pferden auf den Bahnkörper ist für den Beklagten als ein „äußerer Zufall" anzusehen, der durch menschenmögliche, von den Umständen gebotenen Vorsicht mit v e r n ü n f t i g e n Mitteln nicht abgewendet werden konnte.

2. Das Ausbrechen der Pferde war nicht vorauszusehen, denn Weidetiere laufen zur Nachtzeit nicht anders als unter Aufsicht umher.

3. Hätte der Nebel nicht geherrscht, so hätten die Pferde bemerkt werden müssen, und es hätte dann gebremst werden können; es wäre dann überhaupt kein Schaden oder nur in geringem Umfang entstanden.

4. Mit dem Betriebe hat der Nebel nichts zu tun, denn selbst wenn trotz dessen die Fahrgeschwindigkeit nicht herabgesetzt worden wäre oder war, so wäre ein darin etwa liegendes Verschulden nicht ursächlich für den Unfall gewesen.

In dem anderen Falle lag es ähnlich (RG. vom 19. September 1918. VI. 155/18). In einer Julinacht ist ein auf der Nebenbahn Fürstenwerder-Templin verkehrender Leerzug in der Nähe von Crewitz bei Boitzenburg (Uckermark) in eine Herde Fohlen hineingefahren, die aus der dort befindlichen Koppel ausgebrochen und auf das Bahngleis gelaufen waren. Dabei wurden einige Tiere getötet. Nachdem der Zug weitergefahren war, geriet er in kurzer Entfernung nochmals in die Fohlenherde, die nach dem Zusammenstoßen an einer anderen Stelle wiederum auf den Bahnkörper gelaufen war. Auch bei dieser Gelegenheit sind mehrere Pferde getötet oder beschädigt worden. Der Eigentümer verlangte im Rechtswege von dem preußischen Eisenbahnfiskus einen Gesamtschadenersatz von 26 600 ℳ. Hier bestätigte das Reichsgericht die abweisenden Urteile des Landgerichts und besonders des Kammergerichts, daß zuerst ein Verschulden des Klägers in der mangelhaften Anlage der in unmittelbarer Nähe der Bahnstrecke befindlichen Koppel, d. h. ihrer Niedrigkeit sowie des ungeeigneten Verschlusses, sah und dann ausführte, daß es sich um einen „unabwendbaren Zufall" handelte, der weder vorauszusehen war, noch durch äußerste Sorgfalt zu verhüten gewesen wäre.

Angesichts dieser Urteile und der Tatsache, d a ß d a s G e s e t z a u s s i c h s e l b e r a u s z u l e g e n i s t, ist es gar nicht zu verstehen, wie untere Gerichte die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung bejahen können, ganz besonders, wenn es sich um Hunde, und unter diesen wieder um Jagdhunde, handelt. In dieser Beziehung sind ganz besonders drei Erkenntnisse bemerkenswert, dessen erstes das Landgericht Köln (siehe Eger ERE., Band 25, Seite 18 ff.), dessen zweites das Oberlandesgericht Hamm (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen von 1908, Nr. 67, Seite 1064) und dessen letztes neuerdings das Oberlandesgericht Naumburg gefaßt hat (Urteil vom 19. September 1920. Juristische Wochenschrift von 1921, Heft 3, Seite 178, U. 297/20). Aus dem Kölner Urteil ist die Begründung hervorzuheben, daß das Überfahren eines Hundes sowohl auf dessen unvernünftiger Natur als auf dem gefährlichen Charakter des Unternehmers beruhe, und die Eisenbahnverwaltung von vornherein mit einer gewissen Häufigkeit derartiger Ereignisse zu rechnen habe.

Dem Urteil des Oberlandesgerichts Hamm lag der Tatbestand zugrunde, daß eine Lokomotive einem wertvollen Jagdhunde die linke Pfote an einer Streckenstelle abgefahren hatte, die durch eine lebende Hecke und Drahtgeflecht eingefriedigt war. Der auf 1200 ℳ bezifferte Schadensersatzbetrag wurde dem Eigentümer zugesprochen, da kein unabwendbarer Zufall vorliege; es sollte nach der Ansicht der Gerichte nicht auf die wirkliche Möglichkeit der Abwendung an sich, sondern darauf ankommen, ob die hiergegen zu treffenden Maßnahmen überhaupt noch mit der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens in Einklang zu bringen seien. Deshalb müßten lebende Hecken oder Drahtgeflechte so beschaffen sein, daß sie das Durchdringen wirklich zu verhindern vermöchten. Selbst wenn aber auch Tiere von einem Wegeübergang aus auf die Gleise gelangten, so hafte doch die Eisenbahnverwaltung, weil dies als einer jener Zufälle anzusehen sei, die nach der Natur des Betriebes nicht zu vermeiden sind und auf dessen gefährdenden Charakter beruhen.

Durch die Naumburger Entscheidung wurde die Eisenbahnverwaltung deshalb zum Schadensersatz verurteilt, weil ein Jagdhund des Klägers von seinem Führer auf eine Fuchsfährte gesetzt und in deren Verfolgung, also mit dessen Willen, auf die Gleise geraten war; hier soll, da der Eigentümer „für die erforderliche Bewegungsfreiheit seines Hundes besorgt sein darf,", d. h. da er befugt ist, ihm diese Freiheit zu gewährleisten, nicht ein (übrigens von dem Beklagten gar nicht behauptetes!) Verschulden jenes liegen, vielmehr gehöre der Unfall zu den im Laufe des Lebens gewöhnlichen, für die der Unternehmer selbst dann zu haften habe, wenn das Ereignis außerhalb des üblichen Verkehrs liege. Der diesem Erkenntnisse durch den Rechtsanwalt Dr. Seeligsohn zuteil gewordenen scharfen Verurteilung kann man nur durchaus beipflichten (siehe Anmerkung a. a. O.).

Ergänzend soll noch bemerkt werden, daß sogar ein westpreußisches Gericht die ehemalige preußische Eisenbahndirektion Danzig zum Schadensersatze wegen Überfahrens eines Hundes verurteilt hatte, obwohl der angehörte Sachverständige erklärt hatte, selbst folgsame Hunde, wie der getötete unstreitig einer gewesen, wären allen Befehlen und Anrufen unzugänglich, wenn sie eine „heiße" Hündin gewittert hatten. Die Einzelheiten konnten infolge der Auflösung der genannten Behörde und der damit verbundenen Vernichtung unwesentlicher Akten nicht mehr festgestellt werden.

In einem erfreulichen Gegensatze hierzu steht ein Erkenntnis des Landgerichts Hildesheim, das auf die gegen die Eisenbahndirektion Magdeburg erhobene Klage des Rechtsanwalts F. in Goslar in II. Instanz gefällt worden ist (i. S. 290/21/14).

Ein patriotischer Festzug, in dem der Kläger, der Eigentümer eines wertvollen, mit ihm laufenden Jagdhundes sich befand, mußte vor einer Eisenbahnschranke halten, da ein Zug zu er-

[1]) (Anderer Meinung: Dr. Platho: Die Haftung des Eisenbahnunternehmers für das Überfahren von Hunden nach preußischem Rechte. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 23. November 1910, Nr. 91, S. 1439 ff.).

warten war. Der Hund lief voran, kehrte sich plötzlich um und ließ sich, anscheinend auf der Suche nach seinem Herrn, auf den Schienen nieder. Alles Rufen und Locken dieses, der aus Anstandsrücksichten nicht aus dem Zuge treten zu sollen glaubte, war vergebens, und so wurde der Hund zu Tode gefahren. Das Amtsgericht Goslar meinte, es läge kein unabwendbarer, nach dem Sprachgebrauche also ein durch äußerste Sorgfalt vermeidbarer Zufall vor, denn der Zug hätte nur vor dem Hunde zum Halten gebracht zu werden brauchen, und diese Tatsache müsse genügen, obwohl es eigentlich nicht der Eisenbahnverwaltung angesonnen werden könne, eines Hundes wegen einen Zug zu bremsen, um die Unabwendbarkeit zu verneinen; auch läge ein Verschulden des Klägers nicht vor, denn ein Hundebesitzer dürfe seinem Hunde Bewegungsfreiheit gewähren; außerdem pflege der Instinkt der Tiere, selbst wenn sie an die Eisenbahn nicht gewöhnt seien, sie dazu zu bringen, der durch Herannahen eines Zuges drohenden Gefahr auszuweichen; auf diesen Instinkt habe der Kläger rechnen dürfen, und er habe deshalb nicht fahrlässig gehandelt, wenn er ihn nicht in der Nähe des Bahndammes an die Leine nahm.

Die 2. Instanz will es „dahingestellt sein lassen", ob von einem „unabwendbarem Zufalle" die Rede sein könne oder nicht, und zwar offenbar deswegen, weil zweifellos ein Verschulden auf seiten des Klägers vorläge, denn er habe seinen Hund nicht unter besondere Aufsicht genommen, obwohl bei Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt die Gefahr sich leicht hätte erkennen lassen, in der ein frei herumlaufender Hund sich in der Nähe des Bahnüberganges befinden müsse. Auf den Instinkt hätte er sich auch nicht verlassen dürfen, da erfahrungsmäßig viele Hunde überfahren würden. In Anbetracht des Umstandes, daß der getötete Hund nach den eigenen Angaben des Klägers, nur im allgemeinen folgsam gewesen sei, folge für den Kläger die besondere Pflicht zur Aufmerksamkeit, und die Tatsache, daß er aus Anstandsrücksichten nicht aus dem Zuge getreten oder den Hund nicht an die Leine genommen, verschlechtere seine Lage, da schon ein Verschulden darin erblickt werden könne, daß er ihn dann nicht besser zu Hause gelassen habe.

Nun würde an und für sich die Entscheidung nicht verwunderlich sein, wenn sie sich nicht in einen schroffen Widerspruche mit der vorher angeführten setzte und dabei die Ansicht verurteilte, die Eisenbahnverwaltung müsse derartige Fälle voraussehen und für ihre Abwendung beitragende Maßnahmen treffen. Diese würde schließlich zu der Forderung führen, daß die Eisenbahnverwaltung, die, wie ein bayerisches Gericht einmal sehr richtig sagte, die Strecke „hermetisch" („Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" Nr. 90 von 1913, S. 1409) abschließen müßte, etwas, was in Wirklichkeit geradezu unmöglich ist, wollte man nicht die Ertragsfähigkeit der Eisenbahn und namentlich der Nebenbahnen auf das tiefste Maß herabsetzen. Es kommt noch weiter hinzu, daß erfahrungsgemäß Hunde eine besondere Fertigkeit darin besitzen, sich durchzuquetschen, also weder Schranken mit Gehängen noch lebendige Hecken wirklichen Schutz vor ihnen zu bieten geeignet sind. Bei Abwägung des Für und Wider dürften aber die Gerichte auch noch den Umstand nicht außer acht lassen, daß die Eisenbahnverwaltung sowohl dem Sinne des Gesetzes nach, als auch nach ständiger Rechtsprechung insofern in einer ungünstigen Lage ist, als neben dem unabwendbaren Zufalle, nur das reine Verschulden des Beschädigten selber, nicht aber das der Angestellten und Beauftragten befreit. Wie eigentümlich sich dies gestalten kann, soll an einem von dem Verfasser früher behandelten Falle dargetan werden. Ein Bauer fährt mit seinem Ochsengespann Rüben zum Bahnhofe, übergibt, da er sie nicht gleich abladen kann und sich in der Wirtschaft stärken will, die Aufsicht über das Fuhrwerk einem Freunde; dieser paßt nicht auf, die Ochsen erschrecken vor einem heranbrausenden D-Zuge, setzen sich in Bewegung, der Wagen klemmt sich an einem Weichselhebel fest, die Tiere können weder vorwärts noch rückwärts und werden von einer nicht mehr aufzuhaltenden Rangiermaschine überfahren. Hier mußte die Eisenbahnverwaltung ihre Haftpflicht anerkennen, obwohl ein Verschulden des Beschädigten selber, falls es vorgelegen hätte, vollkommen genügt haben würde, um die Eisenbahnverwaltung von der Haftung zu befreien. Daß trotz erheblichster Bedenken das Reichsgericht immer nur dann eine Haftbefreiung anerkennen will, wenn ein Verschulden auf seiten des tatsächlich Geschädigten bei der Auswahl seiner Angestellten vorliegt, ist wiederholt bedauert worden. (Siehe auch Platho a. a. O., S. 1441 und Eger a. a. O., Band 38, Heft 1, S. 73, woselbst die jüngste Entscheidung vom 22. Dezember 1919 VI. 317/19 R. G., Band 98, S. 11, genannt wird.)

Erst eine Änderung der Gesetzgebung, die von Tag zu Tag sich immer dringlicher gestaltet, kann hier wirksam Wandel schaffen.

Verladung von Fässern mit Flüssigkeiten.

Von Eisenbahnamtmann, Rechnungsrat **Ahme** in Bremen Hbf.

(Vorgänge in Nr. 9, 30 und 34/1921 der Zeitung d. V. D. E. V.)

I. Allgemeines.

Aus den oben bezeichneten Vorgängen und den Entwürfen zu neuen Vorschriften über die Verladung von Fässern mit Flüssigkeiten, wie sie die Direktionen Mainz und Ludwigshafen ausgearbeitet haben, geht hervor, wie sehr die zurzeit gültigen Vorschriften der Verbesserung bedürfen. Gleichzeitig bergen die Vorgänge trotz der vielfach ausgezeichneten Anregungen noch soviel Unklarheiten, daß die Angelegenheit für den Erlaß bindender Vorschriften zurzeit noch nicht als genügend geklärt angesehen werden kann. Um ein Beispiel hierfür vorwegzunehmen: Die Direktion Mainz verlangt für die Keile: „Kein Tannen- oder Kiefernholz", während der Entwurf der Direktion Ludwigshafen sagt: „Die Unterschläge müssen aus Kiefern- oder Tannenholz bestehen." Ist schon in dieser, nicht gerade hauptsächlichen Frage eine solche Verschiedenheit der Ansichten vorhanden, so tritt dies noch mehr zutage bei Erörterung der mehr grundsätzlichen Fragen, wie Stellen oder Legen der Fässer, Aufliegen auf dem Wagenboden, Satteln der Fässer usw. Auch unsere Ansichten weichen zum Teil erheblich davon ab. Da mir außerdem bekannt war, daß die Bremer Lagerhausgesellschaft, die eine große Erfahrung über die Verladung von und zu Schiff und Eisenbahn besitzt, über die Verladung von Fässern gleichfalls einen abweichenden Standpunkt einnahm und zum Teil auch jetzt noch einnimmt, so habe ich nicht unterlassen, mich mit ihr in Verbindung zu setzen. Die eigenen Erfahrungen und die der Lagerhausgesellschaft werden bei den einzelnen Punkten zum Ausdruck kommen.

Was bei den bevorstehenden Verhandlungen auch als Niederschlag sich ergeben mag: erforderlich ist, daß die neuen Bestimmungen Rechtsverbindlichkeit durch Aufnahme in die EVO. erhalten. Andernfalls kommt zum Schaden der Verwaltung, wie jetzt, wieder alles auf den guten Willen der Absender an. Die Vorgänge sprechen nur von Wein. Es kommen jedoch auch Spiritus, Spirituosen, Öl usw. in Betracht. Daher müssen die Vorschriften von „Flüssigkeiten in Fässern" sprechen.

Die in den nachfolgenden Erörterungen sich zeigenden Widersprüche und voneinander abweichenden Ansichten beweisen die Notwendigkeit praktischer Versuche. Es ist auch nach meiner Ansicht der in den Vorgängen vorhandenen Anregung Raum zu geben, Ladungen aus gleichmäßigem und ungleichmäßigem Faßmaterial, das nicht das beste zu sein braucht, aber noch hinlänglich transportfähig sein muß, zu bilden, hinsichtlich der Lagerung usw. verschiedenartig zu behandeln und dann unauffällig in Verkehr zu bringen. Das Rangierpersonal darf davon keine Kenntnis erhalten. Die Sendungen müssen wiederholte Hin- und Hertransporte durchmachen, so daß sich dadurch auch ein längerer Transport ergibt. Dabei müssen sie auch wiederholt Ablaufberge berühren. Die Kosten sollten nicht gescheut werden. Wir glauben aber hoffen zu können, daß namhafte Firmen, wenn sie über den Zweck der Versuche aufgeklärt werden, mit Wasser gefüllte Fässer herleihen würden. Etwa am Schlusse der Versuche an den Fässern sich zeigende Beschädigungen könnten entschädigt werden.

II. Einzelheiten.

Wie schon oben ausgeführt, sagt die Eisenbahndirektion Mainz: Kein Tannen- oder Kiefernholz. Dagegen sagt der Entwurf der Eisenbahndirektion Ludwigshafen, daß die Keile aus Kiefern- oder Tannenholz herzustellen seien. Es wird die Fassung befürwortet: „Aus gesundem, weichem Holz (nicht Eiche oder Buche)". Wir haben nämlich häufig die Beobachtung gemacht, daß morsches Holz verwandt wurde.

Die Höhe der Seitenkeile darf nicht mit 10 cm als zwingend vorgeschrieben werden. Starkbauchige Fässer erfordern auch höhere Keile, und es ist nötig, die Keile recht weit nach vorn zu bringen, um ein Überhängen der Fässer zu vermeiden. Die Vorgänge haben nur rheinisches Faßmaterial im Auge. Bei der hiesigen Dienststelle haben wir es auch mit französischem, portugiesischem, amerikanischem usw. Faßmaterial zu tun. Eine Höhe von 10 cm muß als Mindestmaß

gefordert werden. Auch bei den Nägeln müssen 10 cm das Mindestmaß sein. Damit die Nägel in den Wagenböden auch halten, sind nur Wagen mit guten Böden zur Verladung zu stellen.

Die Reifen der Ölfässer werden fast immer durch Hakennägel festgehalten. Der stets schlüpfrige Zustand der Fässer, wodurch sich die Reifen sehr leicht lösen, erfordert dies. Andere Fässer sind teils verhakt, teils nicht. Wir halten für den Eisenbahntransport mit seinen rüttelnden und schüttelnden Bewegungen das Verhaken für unbedingt nötig. Liefert der Absender unverhakte Fässer auf und lösen sich die Reifen, was auch noch die oft sehr hohe Temperatur im Wageninnern begünstigt, so sollte er mit etwaigen Ansprüchen bei Leckage ohne weiteres abgewiesen werden. Eine bezügliche Vorschrift erscheint deshalb notwendig.

Eine Querverladung muß nicht nur als durchaus unsachgemäß bezeichnet, sondern sie müßte unbedingt verboten werden. Aus welchen Gründen sie als unsachgemäß bezeichnet werden muß, bedarf keiner weiteren Erörterung. Sie sind in den Vorgängen mehrfach treffend geschildert. Verboten müßte die Querverladung werden, weil in den meisten Fällen auch eine Wagenbeschädigung die Folge ist, ohne daß eine ungehörige Rangierbewegung vorzuliegen braucht. In solchen Fällen müßten die Geschädigten nicht nur mit ihren Ansprüchen abgewiesen, sie müßten auch für die Kosten der Wagenausbesserung haftbar gemacht werden. Es ist bekannt, daß die hiesige Lagerhausgesellschaft vor Jahren auf einem entgegengesetzten Standpunkt stand. Bei der Rücksprache wurde jedoch festgestellt, daß sie diesen Standpunkt schon seit langem verlassen hat und gleichfalls jede Querverladung rundweg als unsachgemäß verwirft.

Vielfach begegnet man der Ansicht, daß es zweckmäßig sei, die Fässer nicht hart an der Wagenwand zu lagern. Wir sind anderer Ansicht. Es ist ein Stützpunkt mehr, der auch der gewaltsamen Fortbewegung entgegenwirkt. Das ist namentlich von Bedeutung, wenn Fässer gesattelt werden müssen, wovon später noch die Rede sein wird. Uns sind keine Fälle bekannt geworden, daß von uns gegen die Wagenwand verladene Fässer aus dieser Ursache Schaden genommen hätten. Die Bremer Lagerhausgesellschaft steht auf demselben Standpunkte. Auch sie ladet hart gegen die Wagenwand und hat nur gute Erfahrungen damit gemacht.

Es wird oft befürwortet, das Faß nicht auf dem Wagenboden aufliegen, sondern nur in den vier Keilen ruhen zu lassen, teils wird bei leichteren Fässern ein Aufliegen gutgeheißen. Wir sind anderer Ansicht. Ein gesundes Faß kann tragen und trägt auch. Wir haben in dieser Hinsicht keine schlechten Erfahrungen gemacht. Der Hinweis, daß die Stöße in der Längsrichtung besonders wirken, ist zutreffend, derselbe Stoß wirkt aber auch mit gleicher Kraft auf die vier Keile. Ruht das Faß also bei fest untergeschlagenen Seitenkeilen, nicht nur in diesen, sondern auch auf dem Wagenboden, so ist ein erhebliches Reibungsmoment mehr vorhanden, das dem Beharrungsvermögen, in diesem Falle also der Ruhelage, zugute kommt. Eine Beschädigung aus dieser Ursache ist nicht zu befürchten, uns auch noch nicht bei den hier verladenen Wagen bekannt geworden.

Auch wird der Lagerung in vier Seitenkeilen das Wort geredet. Gewiß ist das möglich, aber es ist an der Seitenwand außerordentlich schwierig, und zwar ganz besonders in den Wagenecken. Wohl kann man das Faß zunächst provisiorisch in die Ecke rollen, die Stelle, an der der Seitenkeil aufliegen muß, feststellen, das Faß wieder abrollen, die Keile an der Wandseite alsdann festnageln und das Faß nun endgültig in seine Lage bringen. Aber geschieht dies, und ist dies tatsächlich nötig? Diese Frage bedarf allermeist der Klärung, denn wenn sich in der Praxis herausstellt, daß diese Vorschrift in vielen Fällen nicht innegehalten wird und nur schwer innegehalten werden kann, so ist in Beschädigungsfällen die Erörterung dieser Umstände der Verladeweise bei der Verwaltung und vor Gericht gegenüber den etwa mit Rechtswirkung erlassenen Vorschriften von größter Bedeutung. Schuld und Nichtschuld erhalten gerade bei Erörterung dieser Frage alsdann ihr ganz besonderes Aussehen. Wir sind der Überzeugung, daß diese Lagerung in vielen Fällen nicht erreicht wird, wenngleich auch wir sie für vorteilhaft halten.

Eine andere Frage ist, ob die unbedingte Notwendigkeit für diese Anordnung vorliegt. Es ist eine alte Erfahrung, daß ein Gegenstand auf drei Stützpunkten immer ruhig liegt. Ein Tisch mit drei Beinen steht auf dem unebensten Fußboden immer sicher und fest. Wir lagern das Faß auf dem Fußboden aufliegend hart gegen die Wagenwand und unterschlagen es nach der Innenseite mit zwei Seitenkeilen. Wir handeln also genau so, wie der Artikel auf Seite 570 der Vereinszeitung, Rechtsspalte oben, dies als unsachgemäß schildert. Unendlich viele Wagenladungen sind in den Vorkriegsjahren von uns (also eisenbahnseitig) und im Zollschuppen auch jetzt noch so verladen worden. Wir haben niemals Beschädigungen durch diese Verladeweise mitgeteilt bekommen. Das Faß liegt, wie vorher geschildert, in drei Stützpunkten in absoluter Ruhelage. (Auf dem Boden und in zwei Keilen.) Interessant ist, daß die Bremer Lagerhausgesellschaft dieselbe Verladeweise als durchaus sicher seit langen Jahren anwendet und behauptet, man könne einen derart geladenen Wagen ohne Schaden für das Gut auf den Kopf stellen. Das war natürlich zu viel gesagt, aber ein vor Jahren von uns so verladener Wagen lag nach härtester Rangierbewegung tatsächlich auf der Seite, wir vermuteten größte Schäden und waren aufs höchste überrascht, als sich nicht die geringste Spur einer Beschädigung als Folge unserer Verladeweise zeigte. Der ganze Wageninhalt bildete eine geschlossene Masse. Der Erfolg dürfte für unsere Verladeweise sprechen, jedenfalls aber beweisen, daß die Angelegenheit für rechtsverbindliche Vorschriften noch nicht spruchreif ist. Auch dürfte sich damit die Notwendigkeit für praktische Versuche, wie wir sie in Übereinstimmung mit den Vorgängen anfangs befürworteten, erweisen.

Bei gleichmäßigen Fässern ist die feste Lagerung Kimme an Kimme nicht als unsachgemäß zu bezeichnen. Die ganze Ladung bildet dann eine geschlossene Masse. Es ist aber bekannt, daß das eine Faß in der Größe nicht immer haarscharf mit dem anderen übereinstimmt. Auch ist es bei der Verladung nicht immer durchführbar, das eine Faß haarscharf gegen die Kimme des anderen zu bringen. Ein geringer Unterschied genügt schon, bei langer Beförderung und harten Rangierstößen die Kimme des einen Fasses in den Boden des anderen zu treiben. Die Zwischenlage von Brettern ist daher durchaus zu befürworten. Es genügt, ein Brett in etwa zwei Drittel der Faßhöhe quer durch den Wagen lose zwischen die Fässer zu stellen. Es ruht an beiden Wagenwänden auf angenagelten Knacken oder Stützen. Diese Verladeweise wurde von uns schon wiederholt ausgeführt; es fehlte aber nicht selten an passenden Brettern. Die hiesige Lagerhausgesellschaft verladet nach ihren Angaben in dieser Weise und hat damit die besten Erfahrungen gemacht. Bringt die Größe der Fässer es mit sich, sie in den Kimmen halb und halb ineinander übergreifend zu verladen, so ist diese Verladeweise vorzuziehen.

Im Vorhergehenden haben wir die Faßunterlagen mit Absicht Seitenkeile genannt. Mehrfach ist in letzter Zeit die Frage nach der Kopfverkeilung der Fässer aufgeworfen. Wir halten sie nicht für erforderlich, wenn mehrere Lagen geschlossen vor einander liegen. Bleibt aber, etwa nach der Mitte oder an einem Kopfende des Wagens, ein leerer Raum, so müssen die Köpfe der Fässer befestigt werden. Das geschieht durch Kopfkeile. Die Art der Befestigung ist verschieden. Wir haben sie in der Regel unter die Faßkimmen getrieben und beobachten diese Befestigungsweise auch bei den meisten Eingangswagen. Bedingung ist, daß man bei weit vorspringenden Kimmen (französische Rotweinoxhofte) die Keile nicht unter die Kimmen bringt (letztere würden in der Kröse brechen), sondern sie entsprechend weiter untertreibt. Wir haben keine Schäden durch diese Verladeweise gehabt. Die hiesige Lagerhausgesellschaft hält diese Art der Verkeilung für unzweckmäßig und nagelt besondere Keile vor den Kopf der Fässer. Sie will damit die besten Erfahrungen gemacht haben. Auch diese Frage wird vor Erlaß bindender Vorschriften noch der Erörterung, möglichst aber praktischer Versuche bedürfen.

Eine Bestimmung, daß nur Fässer bis zu 100 Ltr. stehend verladen werden dürfen, würde sich an § 13 c 13 der G. B. V. anlehnen. Seite 570 der Vereinszeitung wird als Grenze für die stehende Verladung 300 Ltr. angegeben. Seite 166 der Vereinszeitung hält man sie auch noch für Fässer von 350 Ltr. zulässig. Wir sind der Ansicht, daß es bei der Bestimmung der G. B. V. mit der 100-Ltr.-Grenze bewendet bleiben mußte, würden sogar befürworten, daß auch diese Fässer möglichst noch gelegt werden. Kommen die Fässer aus feuchten, kühlen Kellern in große Wärme, die in gedeckten Wagen oft eine außerordentliche Höhe erreicht, so trocknen die Fässer aus, die Reifen lösen sich unter der gleichzeitigen Einwirkung der Erschütterungen, oder der Spund fliegt heraus. Das Faß läuft unter Umständen leer, und der Inhalt beschädigt möglicherweise auch noch andere Güter. Die langandauernde Hitze des letzten Sommers hat im Ladungs- und Stückgüterverkehr diese Beobachtung oft machen lassen. Wir legen daher grundsätzlich alle Fässer von über 100 Ltr. Die Bremer Lagerhausgesellschaft ist hierin mit uns einer Ansicht.

Auch die Ansichten über das Satteln der Fässer sind noch sehr widersprechend. Nach der einen Ansicht soll es bei Most und neuem Wein verboten werden. Ein Gutachten der G. A. Landau will es bei eisenbahnseitiger Verladung sowohl für alten als auch für neuen Wein verboten wissen, bei Verladung durch den Absender aber nur die Anerkennung im Frachtbriefe fordern. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß das Satteln nicht unbedingt zu verbieten sei. Bei gutem Faß-

material ist es nach unserm Dafürhalten durchaus nicht gefahrbergend. Wir haben bei großen Ladungen stets gesattelt, sogar in der zweiten Lage, und niemals schlechte Erfahrungen damit gemacht. Auch beim Schiffstransport muß ein Aufeinanderladen stattfinden, und zwar höher, als es im Eisenbahnwagen überhaupt möglich ist. Unter Satteln verstehen wir indes nur, wenn das hochgebrachte Faß auf vier Fässern ruht. Jede andere Art der Sattelung muß in den Vorschriften als unsachgemäß bezeichnet werden. Wir haben nämlich in letzter Zeit mehrfach beobachtet, daß Fässer Bauch gegen Bauch in die Lücke zweier darunter liegender Fässer gelegt waren. Das ist durchaus unsachgemäß und nicht als Satteln zu bezeichnen. Diese Verladeweise hatte selbstverständlich auch zu Beschädigungen geführt. Auch die Lagerhausgesellschaft sattelt. Ihre Ansichten decken sich ganz mit den unsrigen.

Auf Temperaturverhältnisse muß beim Füllen der Fässer Rücksicht genommen werden. Dies hat anscheinend mit der Verladeweise nichts zu tun. Da aber bei Aufnahme des Tatbestandes die Ursachen der Leckage oft nicht sofort einwandfrei zu erkennen sind, und die Parteien immer wieder das Bestreben haben, die Eisenbahnverwaltung als schuldig und haftpflichtig hinzustellen, halten wir einen Hinweis dennoch für erforderlich. Die andauernde große Hitze dieses Sommers hat dies vielfach bestätigt. Die Flüssigkeit arbeitete bei gutem Faßmaterial nicht nur durch die Fugen, sondern sogar durch die Poren.

Die Beklebung: „Weinwagen" halten wir der Diebstahlsgefahr wegen nicht für geeignet. Die Beklebung: „Faßwagen! Vorsichtig verschieben" dürfte nach Aufklärung der Bahnhöfe vielleicht zweckmäßig sein.

Aus den vorstehenden Darstellungen dürfte hervorgehen, wie weit die Ansichten in grundlegenden und Nebenfragen noch auseinandergehen. Neben unserm im Anfange ausgesprochenen Antrage auf praktische Versuche halten wir es für erforderlich, auch noch andere große Stellen, die hierfür besonders in Betracht kommen (Hamburg, Lübeck, Stettin, Königsberg) auch große Binnenstellen noch besonders unter Hinweis auf die Vorgänge in dieser Zeitung und unter Berücksichtigung der vorstehenden Gegenerörterungen zu befragen. Nur nach möglichst vielseitiger Beurteilung und Klärung können Vorschriften zutage kommen, die nach dem heutigen Stande der Erfahrung als für die E. V. O. geeignet und für den Handel als maßgebend angesehen werden können.

Die großen und leider erfahrungsgemäß nicht zu leugnenden Verfehlungen im Verschiebedienst und besonders von Ablaufbergen haben wir nicht berührt. Sie sind ein Kapitel für sich und bedürfen eingehendster Sondererörterungen und gründlicher Abstellung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Eisenbahn-Verkehrsordnung. Im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege ist durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 2. d. M. (Reichsgesetzbl. S. 204) § 11 (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin ergänzt worden, daß auch Personen, die an Genickstarre und Rotz leiden, in abgeschlossenem Abteil mit besonderem Abort zu befördern sind. Ist eine Person einer solchen Krankheit verdächtig, so kann die Eisenbahn die Vorlegung eines ärztlichen Zeugnisses verlangen, aus dem die Art der Krankheit hervorgeht.

Gleichzeitig sind die Eisenbahnen durch eine entsprechende Ergänzung des § 81 (1) dieser Ordnung ermächtigt worden, bei Ablieferungshindernissen, die nicht durch Verschulden der Eisenbahn veranlaßt sind, neben der Gebühr für die Benachrichtigung des Absenders noch eine solche für die Ausführung seiner Anweisungen durch den Tarif zu verlangen.

— Warnung des Reichsverkehrsministers vor einem neuen Eisenbahnerstreik. In einer Sonderausgabe des „Reichsverkehrsblatts" nimmt der Reichsverkehrsminister zu der Möglichkeit einer Wiederaufnahme des Eisenbahnerstreiks wie folgt Stellung:

„Der Vorstand der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter beschäftigt sich neuerdings mit dem Gedanken einer Wiederaufnahme des Streiks. Ich mache darauf aufmerksam, daß der Reichstag in seiner weit überwiegenden Mehrheit den Standpunkt der Regierung in der Streikfrage gebilligt hat. Der Herr Reichskanzler hat zu dieser Frage in der Reichstagssitzung vom 9. Februar d. J. nachdrücklichst erklärt, daß ein Streikrecht für den Beamten nicht bestehe, und er hat die Arbeitsniederlegung eines Teils der Reichsbahnbeamten als eine „Revolte in der Beamtenschaft" gebrandmarkt. Danach müßte bei einer Wiederholung solcher Vorkommnisse gegen jeden die Arbeit verweigernden Beamten mit aller Schärfe eingeschritten werden. Die diesmal geübte Schonung der Mitläufer könnte nicht mehr in Frage kommen.

Die hier wiedergegebene Erklärung des Herrn Reichskanzlers widerlegt aber auch die von der Reichsgewerkschaft verbreitete Darstellung, wonach die Reichsregierung die jüngst begangenen Verfehlungen nachträglich milder beurteilen soll als bisher. Maßgebend für die Beurteilung sind allein die im Kabinett aufgestellten, im Reichstag von mir bekanntgegebenen und dort gebilligten Richtlinien, für deren Einhaltung ich die volle Verantwortung übernehme. Ich habe Anlaß, dies mit Rücksicht auf das pflichtgetreue Personal und auf die mit der Untersuchung der Disziplinarfälle betrauten Beamten besonders zu betonen."

— Der Dank des Reichsverkehrsministers an die Technische Nothilfe. Der Reichsverkehrsminister hat an die Hauptstelle der Technischen Nothilfe folgendes Dankschreiben gerichtet:

Bei dem nunmehr beendeten Streik eines Teiles der Eisenbahnbeamten hat sich die Technische Nothilfe mit ihren weitverbreiteten Organisationen überall tatkräftig und hilfsbereit zur Verfügung der Reichsbahn gestellt. Ihrem Eingreifen ist es wesentlich zu verdanken, daß der Bahnbetrieb nicht vollständig zum Erliegen gekommen ist. Das uneigennützige und tatenfrohe Verhalten der Technischen Nothilfe hat den Willen der dienstbereiten Beamten zum Ausharren kräftig unterstützt. Trotz ungünstiger äußerer Verhältnisse, trotz Schnee und Eis haben die Nothelfer überall die ihnen ungewohnte Arbeit aufgenommen.

Bei der Natur des Eisenbahnbetriebes war es unmöglich, die Helfer schon vor Beginn des Streikes durch praktische Betätigung im regelrechten Betrieb in ihren Obliegenheiten zu unterweisen. Trotzdem haben sie es verstanden, binnen kurzer Zeit die schwierigen Verhältnisse soweit zu meistern, daß im Verein mit pflichtgetreuen Beamten ein umfangreicher Notbetrieb in allen Teilen des Reiches aufgenommen werden konnte. So haben sich namentlich Hunderte von Männern aus den maschinentechnischen Berufen verantwortungsfreudig als Lokomotivführer zur Verfügung gestellt. Nur so ist es möglich geworden, der notleidenden Bevölkerung wenigstens den dringendsten Lebensbedarf zuzuführen und unser stark erschüttertes Wirtschaftsleben vor dem völligen Zusammenbruch zu bewahren.

Leider hat der Einsatz der Nothelfer Opfer gefordert. Die Männer, die den Gefahren des Eisenbahnerberufs erlegen sind, haben den Gedanken mit dem Tode besiegelt, daß über allen Sonderinteressen ein Gemeinwohl steht, dem wir alle zu dienen verpflichtet sind. Allen Beteiligten gebührt der aufrichtigste Dank und die wärmste Anerkennung nicht nur der Eisenbahnverwaltung, sondern des gesamten deutschen Volkes, und ich darf Sie bitten, diesen Dank allen Ihren Mithelfern übermitteln zu wollen.

— Die Kohlennot. In der Frage der Kohlennot hat der Reichsverkehrsminister den amtlichen Berufsvertretungen folgende Ausführungen zugehen lassen:

„In Kreisen der Industrie herrscht große Erregung darüber, daß das Reichsverkehrsministerium genötigt ist, Industriekohlen zu beschlagnahmen und sie den Verbrauchsstellen der Eisenbahn zuzuführen. Es ist dies aber das einzige Mittel, um den Stillstand der Eisenbahn zu verhüten, der das Erliegen des gesamten Wirtschaftslebens als unausbleibliche Folge nach sich ziehen würde.

Das Reichsverkehrsministerium hat von Beginn des Frühjahres 1921 an die zuständigen Stellen andauernd und dringend darauf hingewiesen, daß es unbedingt notwendig sei, während der Sommermonate die Eisenbahn mit Kohlenvorräten zu versehen, die ihr ermöglichen würden, auch über Störungen in der Zufuhr während der Herbst- und Wintermonate hinweg zu kommen. Alle hierauf gerichteten Bemühungen sind erfolglos geblieben. Vom besetzten Gebiet abgesehen, wo die Besatzungsbehörden eine ausreichende Bevorratung erzwangen, sind die Direktionen der Reichsbahn mit einem so geringen Bestand in den Herbst und Winter eingetreten, daß die erste Betriebshemmung zu den größten Schwierigkeiten führen mußte.

Es darf darauf hingewiesen werden, daß in der Vorkriegszeit die deutschen Staatsbahnen mit Kohlenvorräten für 3 bis 4 Monate versehen waren. Wenn also — wie dies regelmäßig der Fall ist — im Herbst und Winter Betriebshemmungen eingetreten sind, so konnte damals seitens der Staatsbahnen ohne weiteres für Wochen auf die Belieferung mit Kohle verzichtet werden. Die hierdurch frei werdenden Kräfte (Betriebsstoffe und Betriebsmittel) standen für andere Zwecke

ır Verfügung. Auch die wichtigsten Industriezweige, vor lem die Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke, waren — wie ›kannt — in der Vorkriegszeit mit Kohlenvorräten für solche ritischen Perioden gerüstet; in einzelnen Notfällen konnte ınen aus den Beständen der Eisenbahn ausgeholfen werden.

Es ist durchaus unrichtig anzunehmen, daß die Verhältnisse, ie sie sich zurzeit in der Kohlenwagengestellung zeigen, ıßergewöhnliche seien. Auch in der Vorkriegszeit fiel die 'agengestellung in den Kohlengebieten vom Oktober an außerrdentlich ab, eine Folge der natürlichen Hemmungen, insbeondere der Betriebserschwernisse auf den Rangierbahnhöfen urch die Kürze der Tage, durch Nebel, Frost und Schnee. uch die umsichtigste Leitung des Betriebes und die geschicksten Verkehrsdispositionen konnten damals so wenig wie eute diese Hemmnisse ausgleichen. Warum sie, ebenso wie as regelmäßig damit zusammentreffende Versagen der Wasserstraßen, früher nicht schwer empfunden wurden, liegt einzig nd allein darin, daß die Hauptverbraucher früher mit Kohle evorratet waren, während sie heute mit diesem lebens·ichtigsten Material nur für wenige Tage versehen sind.

Solange es nicht gelingt, den alten Zustand der Sommerevorratung wieder zu erreichen, so lange werden die belagenswerten Verhältnisse, die wir heute sehen, sich immer iederholen.

Die Meinung, die Eisenbahn müßte in der Lage sein, ihren pparat so auszugestalten, daß sie mit ihm die regelmäßigen Ierbst- und Winterstörungen ausgleichen könnte, ist durchıus irreführend. Einen solchen Luxus — denn dieser Apparat äre während fünf Sechstel des Jahres nicht ausgenutzt — onnten sich die deutschen Staatsbahnen in ihrer glänzendsten Zeit vor dem Kriege nicht gestatten und heute erst recht ıicht."

— Ärztliche Zeugnisse in Erkrankungsfällen. Der Reichserkehrsminister hat durch Erlaß vom 21. Januar 1922 E. II. 20 513/21 nachstehende Anordnung getroffen: „Erkrankt ein Beamter und ist er infolgedessen dienstunfähig, so hat er einen nächsten Vorgesetzten s o f o r t zu verständigen. Außerlem hat der Beamte seine Dienstunfähigkeit längstens nach Ablauf von drei Tagen — vom Beginne des Fernbleibens vom Dienste gerechnet — nachzuweisen. Der Nachweis ist bei den Beamten, denen ein Anspruch auf unentgeltliche ärztliche Beıandlung zusteht, durch eine Bescheinigung des zuständigen Bahnarztes, bei den übrigen Beamten entweder durch eine Bescheinigung des behandelnden Arztes oder, sofern eine solche ärztliche Bescheinigung von dem Vorgesetzten nicht ausdrücklich verlangt wird, in sonstiger glaubhafter Weise zu erbringen. Auf Verlangen des Vorgesetzten ist der Nachweis schon vor Ablauf der dreitägigen Frist und, sofern es in Einzelfällen beim Vorliegen besonderer Umstände notwendig erscheint, sofort beizubringen. Der Nachweis der Dienstunfähigkeit ist bei längerem Ausbleiben auf jedesmaliges Verlangen des Vorgesetzten zu wiederholen. Der Untersuchung durch den Bahnarzt muß sich der erkrankte Beamte auf Anordnung seines Vorgesetzten, sofern besondere Gründe hierzu vorliegen, auch lann unterziehen, wenn er die Bescheinigung eines selbstgewählten anderen Arztes beigebracht hat. Von der Genesung ist der vorgesetzten Dienststelle sofort Meldung zu machen. Die Anordnung tritt sofort in Kraft."

— Die Verkehrslage bei der Reichsbahn im Januar 1922. Das neue Jahr begann für die Reichsbahn in keineswegs günstiger Lage. Der Ende Dezember 1921 ausbrechende Lohnstreik der Eisenbahner in Westdeutschland hatte auf Mitteldeutschland übergegriffen und den Güterverkehr in vielen Bezirken erheblich in Unordnung gebracht. Erfreulicherweise gelang es nach Beendigung der Streikbewegung in den ersten Tagen des Monats ziemlich schnell, die schlimmsten Stockungen zu beseitigen. Die Bestände an Lokomotivkohlen konnten noch immer nicht auf die angemessene Höhe gebracht werden, und besonders in Süddeutschland nahm der Dienstkohlenmangel scharfe Formen an, so daß starke Verkehrseinschränkungen nötig wurden. Den ganzen Monat hindurch blieb die Witterung die für den Eisenbahnbetrieb denkbar ungünstigte. Kälteperioden von mehr als 15 Grad, starke Schneefälle, starke Winde — die Feinde des Rangierbetriebes — waren an der Tagesordnung. Die Grippeepidemie hielt den Krankenstand außergewöhnlich hoch (zwischen 20 000 und 30 000 Bediensteten). Die Personalgestellung im Betriebsdienst litt zeitweise sehr darunter. Der Güterverkehr in Ostpreußen war einige Tage wegen Kohlenmangels bei den polnischen Behörden unterbrochen, jedoch hierdurch keinen empfindlichen Störungen unterworfen. Gegen Ende des Monats brach in Sachsen ein neuer Streik aus, der den Güterverkehr daselbst fast völlig zum Erliegen brachte und auch die benachbarten Bezirke stark in Mitleidenschaft zog. Die Wasserstände der Binnengewässer stiegen zuerst erfreulich an und ließen eine stärkere Benutzung der Schiffahrt und damit Entlastung der Eisenbahn erhoffen. Die starke Kälte brachte jedoch auf Elbe, Weser und Oder bald wieder Eisstand.

Der P e r s o n e n v e r k e h r war, wie stets im Januar, nicht allzu stark. Nur kurz vor der Fahrpreiserhöhung zum 1. Februar schwoll er etwas an. Auch die Anforderungen im G ü t e r v e r k e h r gingen mit Ende des Monats ständig in die Höhe, weil alle Verkehrstreibende bemüht waren, möglichst viele ihrer Güter noch vor der zum 1. Februar einsetzenden Frachterhöhung auf den Weg zu bringen. Zahlreiche Verkehrssperren waren als Folge der oben geschilderten Verkehrsverhältnisse unvermeidlich. Immerhin sind die Gestellungsverhältnisse bei den g e d e c k t e n Wagen als verhältnismäßig gut zu bezeichnen. Der Kartoffelversand beanspruchte des ständigen Frostes wegen noch nicht 4000 Wagen. Dies kam dem Versand künstlicher Düngemittel ganz besonders zugute; denn die Gestellung konnte noch beträchtlich über die des Dezember 1921 hinaus um 30 000 Wagen auf insgesamt 102 000 Wagen gesteigert werden. Seit September 1921 sind zusammen ungefähr 360 000 Wagen künstlicher Düngemittel verfrachtet worden. Der Wagenbedarf für Getreide und Mehl stieg allmählich wieder an; 75 000 Wagen wurden hierbei gestellt.

Auch der Bedarf an o f f e n e n Wagen stieg zum Termin der Frachterhöhung mehr und mehr an. Die Gesamtgestellung wird die des Vormonats wohl übertreffen. Der Versand von Rüben ist seit Mitte Januar beendet, wodurch sich die Wagenversorgung auch für andere Güter als Brennstoffe wieder günstiger gestaltet hat. Das Ruhrgebiet hatte zu Anfang des Januar unter der Nachwirkung des Streiks starke Wagenausfälle zu tragen. Später wurde die Wagengestellung eine sehr günstige — mehrfach über 23 000 täglich, um jedoch in der letzten Dekade wieder mehr und mehr zu fallen. Da die Abfuhr der beladenen Wagen aus dem Ruhrgebiet auf Schwierigkeiten stieß, mußte daselbst wiederholt zu Versandbeschränkungen geschritten werden. Der Brennstoffumschlag in den Duisburger Häfen war ziemlich beträchtlich, zwischen 12 000 und 26 000 t täglich. In Oberschlesien konnten bis etwa zum 20. Januar alle für Brennstoffe angeforderten Wagen voll gestellt werden, meist mehr als 8000 Wagen täglich. Gegen Ende des Monats traten wegen betrieblicher Schwierigkeiten als Folgen des sächsischen Streiks Ausfälle bis 4000 Wagen täglich ein. In Cosel konnten nur an wenigen Tagen insgesamt rund 2000 t Brennstoffe auf die Oder umgeschlagen werden. Der Kohlenversand aus den mitteldeutschen, Lausitzer und sächsischen Revieren war äußerst lebhaft. Im mitteldeutschen Revier wurden mehrfach über 10 000 Wagen täglich — eine Rekordleistung — gestellt. Die Kohlenlieferungen aus Mitteldeutschland an die Entente sind vorläufig wieder eingestellt, angeblich wegen Beanstandung der Qualität.

Der am 2. Februar in Norddeutschland ausgebrochene Eisenbahnbeamtenstreik läßt für diesen Monat kein günstiges Gesamtbild erhoffen.

— Die Verkehrslage im Ruhrgebiet. Die Woche vom 5. bis 11. Februar begann für den Eisenbahnbetrieb im Ruhrgebiet unter äußerst ungünstigen Verhältnissen infolge des Streiks. Die Verwaltung war gleich bei Ausbruch des Streiks darangegangen, mit Hilfe von im Dienst verbliebenen Beamten und technischer Nothilfe einen Notbetrieb zu organisieren und ständig weiter auszubauen. Auch am Sonntag, dem 5. Februar, wurden die Bemühungen fortgesetzt, nach den bedürftigsten Stellen die lebenswichtigsten Güter zu bringen. Die für die Befriedigung der großen Werke und namentlich der Kohlenzechen erforderlichen Wagen konnten natürlich zunächst nicht in genügender Zahl bewegt werden. Als der Streik am Mittwoch, dem 8. Februar, für beendet erklärt wurde, und sich die Bediensteten zum großen Teil im Laufe des Abends wieder zum Dienst einfanden, konnte der Betrieb erst allmählich wieder aufgenommen werden. In demselben Maße wie sich die Betriebslage im Ruhrgebiet selbst und im Ablauf nach anderen Bezirken verbesserte, wurden die Annahmebeschränkungen für Güter, die bei dem Notbetriebe hatten angeordnet werden müssen, wieder aufgehoben.

Die Zahl der für Brennstoffe gestellten Wagen war entsprechend der geschilderten Lage bei Beginn der Woche außerordentlich gering. Nach Abbruch des Streiks wurde mit der Abfuhr der vielen beladenen Wagen begonnen und allmählich mit dem Freiwerden der Gleise die Zufuhr der leeren Wagen verstärkt. Am Sonnabend, dem 11. Februar, wurden bereits 20 226 leere Wagen für Brennstoffe gestellt. Der Zulauf an leeren Wagen ist zurzeit gut, so daß weiter mit verbesserter Wagengestellung gerechnet werden kann.

Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Zeit vom 9. bis 11. Februar d. J. im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 25 539 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 18 188 Wagen. (Höchstgestellung am 11. Februar

20 226.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 23 408 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen nahmen unter den geschilderten Verhältnissen gewaltig zu: sie beliefen sich am 11. Februar auf 1 669 518 (1 138 676) t.

— **Fahrpreisermäßigung für Teilnehmer am Religionsunterricht.** Im Reichstagsausschuß für Bildungswesen lagen zur Frage der Fahrpreisermäßigungen für Schulbesuche verschiedene Anträge vor, in denen gefordert wird, daß auch für die Teilnahme am Religionsunterricht bei Eisenbahnfahrten Ermäßigungen gewährt werden. Nach eingehendem Meinungsaustausch wurde schließlich der Antrag der Unabhängigen, Schülermonatskarten für die Anteilnahme am Jugendweihunterricht und unter gewissen Bedingungen an Weltanschauungskursen zu gewähren, abgelehnt. Angenommen wurde jedoch ein durch einen Zusaz des Abg. Kopsch (Dem.) ergänzter Antrag des Abg. Mumm (D. Nat.) und Genossen:

„Für den Religionsunterricht wie für den Vorbereitungsunterricht der in Artikel 137 der Reichsverfassung genannten Gesellschaften des öffentlichen Rechts sollen die tarifmäßigen Personenfahrpreise auch dann auf die Hälfte herabgesetzt werden. wenn die Schüler den Unterricht nur an einzelnen Tagen der Woche planmäßig besuchen, und auch wenn sie nur in einem der Länder als Körperschaft des öffentlichen Gesetzes anerkannt sind."

Österreich.

— **Tarifreform.** Die am 1. Februar in Kraft getretene Erhöhung der Personen- und Gütertarife der Bundesbahnen ist im allgemeinen durch eine Hinaufsetzung der Fahrpreise um 300 % und der Gütertarife um 150 % erfolgt. Die Bundesbahnverwaltung hat sich zu dieser gleichmäßigen Tariferhöhung nur unter dem Drucke der ungünstigen finanziellen Verhältnisse entschlossen, die die eheste Erschließung von Mehreinnahmen im Betriebe der Bundesbahnen erheischt. Die Bundesbahnverwaltung beabsichtigt jedoch noch, im kommenden Frühjahr einen neuen, auf systematischer Grundlage aufgebauten Personen- und Gütertarif herauszugeben, der den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen angepaßt, gleichzeitig aber auch mit einer gewissen Beweglichkeit ausgestattet sein soll, die eine möglichst rasche Angleichung der Tarife an die finanziellen Bedürfnisse der Bundesbahnen ermöglicht. Diese Überleitung der Tarife von ihrer gegenwärtigen starren in eine bewegliche Form erscheint aus dem Grunde geboten, weil die gegenwärtige Form der Tarife der Bundesbahnen im Zusammenhalte mit dem verwickelten Apparate, der bei der Vornahme von Tarifänderungen zu handhaben ist, der rechtzeitigen Durchführung von Erhöhungsmaßnahmen hinderlich ist, so daß die Herstellung eines Gleichgewichtes im Haushalt der österreichischen Bundesbahnen eigentlich nie und zwar nicht einmal im Zeitpunkte der Durchführung neuer Erhöhungsmaßnahmen herbeigeführt werden kann.

Die Bundesbahnverwaltung beabsichtigt, mit den zur Begutachtung der Tarifmaßnahmen berufenen Körperschaften Besprechungen abzuhalten, bei denen alle die neuen Tarife betreffenden Fragen zur Erörterung gelangen. Hierbei soll insbesondere auch die Frage erörtert werden, auf welche Weise den neuen Tarifen am zweckmäßigsten jene Beweglichkeit verliehen werden könnte, die sie benötigen, um sich den finanziellen Erfordernissen der Bundesbahnen jeweils anpassen zu können. Es liegen in dieser Beziehung drei Vorschläge vor, die diesen Erfolg anstreben:

1. Der Indexzahlentarif. Dieser Tarif würde sich in formeller Beziehung als eine in währungslosen Zahlen erstellte Gebührenberechnungstafel darstellen. Die Fahrpreise und Frachtsätze wären durch Vervielfältigung der Tarifzahlen mit einer Indexzahl zu brechnen. Während die währungslosen Tarifzahlen eine Änderung nur aus Gründen volkswirtschaftlicher Natur zu erfahren hätten und auf längere Zeit stehen bleiben könnten, wäre die Höhe der Indexziffer in kürzeren Zeitabständen derart zu regeln. daß der Betriebsabgang im Haushalte der österreichischen Bundesbahnen durch die sohin zu erzielenden Mehreinnahmen entweder gänzlich oder wenigstens zum größten Teile gedeckt wird. Diese Regelung könnte nach Bedarf etwa allmonatlich vorgenommen werden, ohne daß hierzu — eine entsprechende Ermächtigung durch den Hauptausschuß des Nationalrates auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 13. April 1920, StGBl. Nr. 180, vorausgesetzt —, ein so verwickelter Vorgang eingehalten werden müßte, als dies gegenwärtig bei Vornahme von Tarifhinaufsetzungen notwendig ist.

2. Der Kohlenindextarif. Nach diesem Vorschlage wären die Tarife der österreichischen Bundesbahnen entsprechend dem Ansteigen der Ausgaben für Betriebskohle selbsttätig hinaufzusetzen, und zu diesem Behufe eine allgemeine Ermächtigung des Hauptausschusses des Nationalrates einzuholen. Die selbsttätige Erhöhung hätte in der Erwägung, daß die Ausgab für Kohle den größten Teil der sachlichen Ausgaben, diese ab etwa die Hälfte der gesamten Betriebsausgaben betragen, dera zu erfolgen, daß bei einer Erhöhung der Ausgaben für Betriel kohle um 1 %, die Gütertarife um 0,5 % hinaufzusetzen wäre Die Personentarife könnten hierbei im Hinblick auf den b personenführenden Zügen erforderlichen Aufwand von besonde hochwertiger Kohle jeweils in einem verhältnismäßig stärkere Ausmaße erhöht werden.

3. Der Goldtarif. Dieses Projekt sieht die Erstellu der Beförderungspreise der Eisenbahnen in Goldwährung, u zwar in österreichischen Goldkronen vor, wobei die tatsächlic Erhebung der Preise in der Landeswährung unter Umrechnu nach dem jeweiligen Verhältnisse der Papierkrone zur Gol krone zu erfolgen hätte. Zu diesem Zwecke wäre auch ei Notierung des Kurses der Goldkrone einzuführen.

— **Der Besitz des österreichischen Staates an Lokalbahnaktie** Der österreichische Staat besitzt die Aktien von einer Reih landesgarantierter, aber auch staatsgarantierter Lokalbahne die er von den Ländern übernommen hat, die ihrer Verpflichtun zur Beitragsleistung nicht nachkamen. So haben zum Beispi die Länder Unterstützungen für die Tauernbahn zugesagt, a sie indessen vom Staate ausgeführt wurde, keine Barzahlunge geleistet, und der Regierung sind damals, insbesondere vo Kärnten, Aktien staatsgarantierter Lokalbahnen übergeben wo den. Dort, wo die Bürgschaft für den Dienst einer Vorzug anleihe von dem betreffenden Lande übernommen worden is hat sich der Staat an der Beschaffung des noch ausstehende Kapitals beteiligt, das höchstens ein Viertel, manchmal nur 1 bis 13 % des ganzen Kapitals ausmachte. Umgekehrt haben dor wo der Anleihedienst der Lokalbahnaktien durch Zahlungsve sprechen, Bürgschaft oder Reinertragsgutstehung des Staate sichergestellt war, die Länder sich in mäßigem Umfange an de Kapitalsbeschaffung beteiligt. Es ergab sich dann mitunter, da solche Landesbeteiligungen dem Staate zugewendet worden sin Im heutigen Österreich liegen natürlich Unternehmungen zu Sicherung neuer Lokalbahnen in weitem Felde. An ein Ein greifen von privater Seite ist unter den gegenwärtigen Teue rungsverhältnissen nicht zu denken, und der Staat befindet sic in einer finanziellen Lage, bei der ihm schon die Erfüllung de lebenswichtigsten Aufgaben Schwierigkeiten bereitet. Der Pri vattätigkeit ist dagegen der Bau mancher Schleppbahnen ent sprungen, und die Bundeseisenbahnverwaltung ist, soweit ih hier überhaupt ein Einfluß zusteht, mit Erfolg bemüht, bei de größten Anlagen dieser Art die Voraussetzungen zu schaffen durch welche die Umwandlung in öffentliche Bahnen in abseh barer Zeit sichergestellt wird.

— **Die Eisenbahnverkehrssteuern als Sicherung für den tschecho-slowakischen Kredit.** Die tschecho-slowakische Regierung hat Österreich einen Kredit von 500 Millionen tschecho-slowakische Kronen zur Verfügung gestellt. Über die Sicherstellung teilte der Bundesminister für Finanzen am 9. Februar dem Nationalrat unter anderm folgendes mit: Als Sicherstellung ist vor allem in Aussicht genommen, daß das tschecho-slowakische Darlehen in den Bereich des großen Völkerbundkredits aufzunehmen sei. Falls es bis zum 31. Januar 1923 zu den großen Völkerbundskrediten nicht kommen sollte, widmet die Republik Österreich zur Sicherstellung dieses Kredits ihre Einnahmen aus den durch die Gesetze vom 19. Juni 1902 bzw. vom 20. Dezember 1919 festgesetzten Eisenbahnverkehrssteuern solange, bis eine Einbeziehung dieser Kredite in den Bereich der Völkerbundkredite oder eines ähnlichen internationalen Kredits möglich wird. Solange die österreichische Regierung mit ihren aus dem Kredit sich ergebenden Leistungen nicht im Rückstande ist, werden keinerlei weitere Vorkehrungen für die Sicherstellung dieser Einnahmen zum Zwecke des Schuldendienstes getroffen. Diese Sicherungen würden sich beschränken auf ein Rückhaltungsrecht der Tschecho-Slowakei an den auf tschecho-slowakischem Gebiete eingehobenen Beträgen der Eisenbahnverkehrssteuern anläßlich der für die Beförderung von Personen und Gütern in Österreich eingezahlten Beförderungskosten und, soweit dies nicht zulänglich ist, auf Österreichs Verpflichtung zur Erteilung eines Auftrages an die Eisenbahnverwaltung, die eingehende Verkehrssteuer an vereinbarte Treuhänder abzuführen.

— **Verkehrsnachrichten.** Aus Ersparnisrücksichten ist im Einvernehmen mit der beteiligten südslawischen und italienischen Bahnverwaltung seit 18. d. M. in der Strecke Klagenfurt-Aßling-Görz-Triest-St. Andräa der Verkehr der seit längerer Zeit sehr schwach benutzten, an die Tagesschnellzüge Wien Südbahnhof-Villach anschließenden Schnellzüge vorübergehend eingestellt worden. — Seit 11. Februar sind die Züge D 405 und D 406 Wien Westbahnhof-Passau-Leipzig-Berlin in beiden Richtungen wieder täglich in Verkehr gesetzt worden. — Vom gleichen Tage an verkehren die wegen Ausstandes in Deutschland in letzter Zeit nur zwischen Wien

ud Tetschen abgelassenen Züge D 203 und D 204 wieder ach und von Berlin. — Desgleichen ist der durchlaufende Verehr der Orientexpreßzüge Paris-Wien-Bukaest, der wegen des Ausstandes in Deutschland vorübergehend estlich von Wien eingestellt war, wieder aufgenommen.

— Die Wasserkräfte Österreichs. In einer Pressekonferenz prach Sektionschef Reich über die Wasserkräfte und ihre olkswirtschaftliche Bedeutung. Österreichs Bedarf an ausländischer Kohle kann gegenwärtig auf rund 13 Millionen Tonnen ährlich veranschlagt werden, belastet also unsere Einfuhr sehr ark. Fast zwei Drittel dieses Betrages könnten durch den usbau der Wasserkräfte erpart werden. Zu diesem Zwecke äre es erforderlich, den Ausbau von Wasserkräften mit einer esamtleistung von 1,2 bis 1,5 Millionen Pferdekräften durchführen. Im heutigen Österreich sind bei Zugrundelegung der ngünstigsten Wasserführung, das heißt bei Niedrigwasser, rund Millionen Pferdekräfte vorhanden, von denen mindestens 2 Millonen als ausbauwürdige Kraftstufen angesehen werden können. ieser Mindestleistung entspricht eine Jahresdurchschnittsistung von 3,7 Millionen Pferdekräften. Veranschlagt man die tzige Bedarfszahl mit 1,5 Millionen Pferdekräften, so ergibt ch, daß durch die in Österreich verfügbaren Wasserkräfte der edarf an hydroelektrischer Kraft auf weite Sicht hin gedeckt erden kann. Da der Bau von Wasserkraftanlagen sehr hohe nlagekosten erfordert, ist es begreiflich, für den Ausbau der asserkräfte Auslandskapital heranzuziehen; doch haben darauf zielende Versuche bisher zu keinem greifbaren Ergebnis geführt. Jene Auslandsgruppe, die den raschen Entschluß aufingt, sich an dem Ausbau der österreichischen Wasserkräfte entsprechendem Ausmaße zu beteiligen, wird vor allem damit chnen können, daß sie wegen der verhältnismäßig raschen Tilngsmöglichkeit ihr Kapital wieder in kurzer Zeit für andere wecke freibekommen kann. Da in Österreich gegenwärtig ein oßer Kraftbedarf vorhanden ist, so wird bei den zuerst zur bauung gelangenden Wasserkraftanlagen auf einen reichlichen satz der erzeugten Kraft gerechnet werden können, so daß lbst bei höheren Gewinnanteilen die Ertragfähigkeit der Anze gewährleistet sein wird. Auch finden die für Wasserkraftlagen gewidmeten Kapitalien eine volle Deckung in realen erten, die auf einer von Natur aus gegebenen, nie versiegenden aftquelle aufgebaut sind. Die letztere Tatsache sowie die ichtigkeit der Wasserkraftnutzung für unsere Volkswirtschaft bt jedoch andererseits die Begründung dafür, daß wir mit dem isbau unserer Wasserkräfte nicht warten können, bis das Ausnd sich der dabei zu erzielenden Vorteile bewußt wird, sondern r müssen danach trachten, soweit als möglich, durch eigene raft zum Fortschritt in unserer Wasserkraftnutzung zu gelgen.

— Kohlenversorgung Österreichs. Die österreichische Kohlenrsorgung hat einen Fortschritt zu verzeichnen. Im Jahre 1921 trug die Förderung rund 26 Millionen Meterzentner, sie war so um nicht ganz 9 % höher als im Vorjahre. Die Einfuhr tte im Vorjahre rund 55 Millionen Meterzentner betragen egen nur 40 Millionen im Jahre 1920). Es standen also — da e Ausfuhr nicht besteht — im Jahre 1921 bereits rund 80 llionen Meterzentner Kohle zur Verfügung, gegen nur 65 Millnen im Jahre 1920 und 48 Millionen im Jahre 1919. Mit der rjährigen Menge waren etwa 50 % des gewöhnlichen Kohlendarfes gedeckt. Da jedoch bei obigen Zahlen die Vorräte nicht gerechnet sind und ferner im Vorjahre ein großer Teil der dustrie — wenigstens zeitweise — nur eingeschränkt gearbeitet t, und da namentlich (wegen der hohen Preise) jetzt der Hausandbedarf weit niedriger eingeschätzt werden muß, war durch e zur Verfügung stehende Menge von rund 80 Millionen terzentner jedenfalls ein weit höherer Prozentsatz des wirkhen Bedarfes gedeckt.

— Todesfall. Kürzlich ist der frühere Sektionschef im Ministerium für Inneres, Rudolf (Graf) Chorinsky, gestorben. Geboren am 14. April 1868, wurde er nach längerer Dienstzeit der Krainer Landesregierung und im Handelsministerium Jahre 1896 dem Eisenbahnministerium zugeteilt. Er war bis m Jahre 1904 im Präsidialbüro tätig und wurde dann zum rstand des Departements für konkrete Personalangelegeniten bestellt. Im Jahre 1905 wurde er zum Hofrat bei der ndesregierung in Krain ernannt und sodann als Sektionschef Ministerium für Inneres einberufen.

Ungarn.

— Direkter Güterverkehr zwischen Ungarn und Italien über Südbahn. Der direkte Güterverkehr zwischen den Stationen ungarischen und der italienischen Bahnen im Durchgange der die österreichischen und südslawischen Linien der Südhn über Kotoriba, Postumia und Innichen-S. Candido wurde neu geregelt. Die Beförderung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 samt Nachträgen und Zusatzbestimmungen. Die neugeregelten Sonderbestimmungen haben nur unwesentliche Veränderungen erfahren. Neugeregelt wurden die Bestimmungen über die Beigabe von Begleitern und die Beförderung von Kostbarkeiten. Die Frachten und sonstigen Gebühren werden bis und ab Staatsgrenze auf Grund der Lokal- und Verbandsgütertarife der beteiligten Eisenbahnen berechnet, fehlen Begleitpapiere oder sind sie unrichtig oder unvollständig, so kann die Abnahme des Gutes verweigert werden. Die Sendungen dürfen mit Nachnahme nicht belastet werden. Eine Angabe des Interesses an der Lieferung ist unzulässig.

— Die Lage der Wagenbewohner. Der Minister für Volkswohlfahrt Berndák führte in der Nationalversammlung in Beantwortung einer an ihn gerichteten Anfrage aus, daß im Herbst nur wenig Wagenbewohner untergebracht werden konnten. Die Zahl der Wagenbewohner sei noch immer im Steigen begriffen, indem Woche für Woche neue Flüchtlinge in Budapest eintrafen. Trotz der großen Schwierigkeiten sei es gelungen, im Dezember 3706 Wagenbewohner, darunter 1315 in Budapest, unterzubringen. Da die Privatbautätigkeit noch immer nicht in Schwung kommen wolle, habe man sich entschlossen, entbehrliche Teile der großen Wohnungen in Anspruch zu nehmen. Die Wagenbewohner wurden ermächtigt, die in Betracht kommenden Wohnungen, deren Zahl 998 betrug, zu untersuchen, und das Wohnungsamt wurde gleichzeitig aufgefordert, die Ansprüche der Wagenbewohner zu erfüllen, falls dies ohne Nachteil für die Besitzer der Wohnungen möglich sei. Da aber ein Teil ihrer Akten in Verlust geriet, blieb die Arbeit der Wagenbewohner erfolglos. Im Laufe des Jahres sind den Wagenbewohnern die in der Ekmannkolonie errichteten 152 Wohnungen angewiesen worden, bis zum heutigen Tage sind jedoch davon erst 50 besetzt. Das Wohnungsamt soll übrigens eine neue Organisation erhalten, in der die Wagenbewohner vertreten sein werden.

— Schwellenbedarf der Staatsbahnen. Da der Schwellenbedarf der Staatsbahnen durch die Einfuhr nicht gedeckt werden kann, hat der Landes-Regierungskommissar für Forstwesen und Holzangelegenheiten die Gültigkeitsdauer der Regierungsverordnung über die Deckung des Schwellenbedarfs auch für die Dauer des Jahres 1922 mit einigen geringfügigen Abänderungen verlängert.

— Die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs Pécs-Osiek. Abgeordneter Emil Baumann fragte im Abgeordnetenhause wegen der Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs Pécs-Osiek an. Er ersuchte den Handelsminister, mit der südslawischen Regierung in dieser Angelegenheit baldigst in Verbindung zu treten. Der Handelsminister versprach, diesem Wunsche nachzukommen.

— Verlängerung der Frist für die Mehlausfuhr. Die Wirksamkeit der bis 30. November 1921 gültig gewesenen Ausfuhrbewilligung für Mehl- und Mahlerzeugnisse war bis 31. Januar d. J. verlängert worden. Mit Rücksicht darauf, daß die Interessenten infolge der immer noch bestehenden außerordentlichen Verkehrsbeschränkungen die verlängerten Ausfuhrbewilligungen bisher nicht im vollen Maße ausnutzen konnten, wird der Ackerbauminister in begründeten Fällen eine weitere Verlängerung bis 31. März d. J. zugestehen.

— Entlassung der in Diensten der Staatsbahnen stehenden Arbeiter. Der Abgeordnete Géza Paczek befragte in der Nationalversammlung den Handelsminister über Entlassungen der in den Diensten der ungarischen Staatsbahnen stehenden Arbeiter. Diese Entlassungen würden mit dem Mangel an Arbeit begründet, seien jedoch anscheinend auf andere Ursachen zurückzuführen. Der Abgeordnete ersuchte den Minister, die entlassenen Arbeiter wieder einzustellen. Handelsminister Hegyeshalmy entgegnete, daß er eine Untersuchung dieser Angelegenheit verfügt habe. Eine besondere Absicht liege in diesen Entlassungen nicht.

— Eisenbahnfachmänner als Abgeordnete. Anläßlich der im Juni abzuhaltenden neuen Wahlen zur Nationalversammlung, die schon jetzt im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses stehen, erscheint ein Rückblick auf die Tätigkeit der Verkehrs-Fachmänner im Parlament angezeigt. Es gibt dort 7 Abgeordnete, deren Vorschule das Verkehrswesen war; sie haben sich auch im neuen Wirkungskreis aufs beste bewährt. Diese Abgeordneten, deren Neuwahl wahrscheinlich ist, sind: Handelsminister Dr. Ludwig von Hegyeshalmy, Georg v. Gyömörey, Conrad v. Weiß, Teodor v. Homonnay, Emil v. Robert, Dr. Johann Lang und Michael Kerekes. Allem Anschein nach kann

man darauf rechnen, daß sich die Zahl dieser Fachmänner im Parlament vermehren wird.

— **Der Csepeler Hafen.** In der Nationalversammlung wurde die Frage des Ausbaues des Csepeler Handelshafens zur Sprache gebracht. Finanzminister Kallay unterbreitete ihr nämlich vor kurzem einen Gesetzentwurf über den Ausbau des Handelshafens von Csepel und Soroksár und führte darin aus, daß dieser von einer französischen Finanzgruppe durchgeführt werden solle. Wie bekannt, hatte seinerzeit eine deutsche Finanzgruppe die Absicht, den Bau durchzuführen, doch ist es Leon Daudet, dem Vertreter der Firma Schneider-Creuzot, gelungen, diesen Plan zu vereiteln, obwohl das deutsche Angebot um 10 Millionen Kronen billiger gewesen wäre. Der Abgeordnete Méhely erörterte in der Nationalversammlung die Bedeutung des Csepeler Hafens und beantragte eine Abänderung zu einem wichtigen Paragraphen. Der Abgeordnete Hermann führte aus, daß es im Interesse des Landes läge, für den Bau des Csepeler Hafens ausländisches Kapital heranzuziehen. Dadurch würde die Wiederaufnahme der internationalen Beziehungen wesentlich erleichtert werden. Der Gesetzentwurf wurde hierauf unverändert angenommen.

— **Steigerung der landwirtschaftlichen Ausfuhr.** Auf dem Gebiete der landwirtschaftlichen Ausfuhr ist ein erfreulicher Aufschwung zu verzeichnen. Im letzten Halbjahr wurden 29 000 Gesuche um Ausfuhrbewilligung eingereicht, die sich auf mehrere tausend Wagen mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen bezogen. Natürlich wurde nur ein geringer Teil der Ausfuhrgesuche genehmigt. Demgegenüber haben Interessenten nur um die Einfuhr von 1200 Wagen mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen nachgesucht. — Im obengenannten Zeitabschnitt wurden 20 Wagen Eier ausgeführt; außerdem wurden 100 Wagen Geflügel ins Ausland geliefert. Eier wurden in die Schweiz, Geflügel nach England befördert.

— **Die Deutsch-Ungarische Handelskammer** hielt jüngst eine Versammlung ab, bei der auch verschiedene Behörden und Verbände vertreten waren. Generaldirektor Kühnemann, der Präsident der Kammer, erörterte in seiner Rede über die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Ungarn und Deutschland die Notwendigkeit des Güteraustausches der beiden Staaten. Er betonte unter anderem, daß zwar dem freien Handel infolge zahlreicher Verordnungen starke Fesseln auferlegt seien, doch sei eine Erleichterung in dieser Beziehung zu erwarten. Schließlich führte er aus, daß durch die Verwirklichung des früher oder später einzutretenden Anschlusses Österreichs an Deutschland die gemeinsame Grenze zwischen Ungarn und Deutschland erzielt werde. — Dr. Tibor von Gyulai, der Sekretär der Budapester Handels- und Gewerbekammer, sprach von der Bedeutung der Budapester Orientmesse und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Unterstützung durch die deutsche Industrie das Wirtschaftsleben Budapests, des Stapelplatzes für den Orient, in demselben Maße entwickeln würde. — Dr. Hans Schrott, Sekretär der Deutsch-Ungarischen Handelskammer in Budapest, erteilte Aufschluß über den Aufbau und die Organisation einer Außenhandelskammer sowie über die Ausgestaltung der Deutsch-Ungarischen Handelskammer.

— **Zur Gründung einer ungarischen Handelskammer in Wien.** Im ungarischen Verein in Wien haben jüngst Verhandlungen stattgefunden, die den Zweck verfolgen, die beschränkten oder fast gänzlich unterbrochenen Geschäftsverbindungen der beiden Nachbarstaaten wieder fester zu knüpfen. Eine in Wien zu errichtende ungarische Handelskammer würde zur Erreichung dieses Zieles dienen. Die in Wien tätigen ungarischen Handelskreise treten mit ihrem ganzen Einfluß für diese Kammer ein und sehen mit Zuversicht der Unterstützung der österreichischen Interessenten entgegen.

— **Ungarisch-Rumänische Handelskammer in Budapest.** Ungarische und rumänische Wirtschaftskreise beschäftigen sich zurzeit mit der Bildung einer ungarisch-rumänischen Handelskammer, die ihren Sitz in Budapest haben soll. Zweck dieser Kammer wäre, die Wiederaufnahme der Handelsbeziehungen der beiden genannten Länder zu fördern. Bei den Handelskammern von Klausenburg und Bukarest soll diese Kammer ihre Vertreter haben.

— **Verwertung ungarischer Torflager.** Ein Syndikat hat seine Dienste der Regierung zur Verfügung gestellt, die ungarischen Torflager aufzuschließen, um auch auf diese Weise dem Mangel an Brennstoff abzuhelfen. Staatssekretär a. D. Ladislaus Podhorszky wurde mit dem Studium der Torffrage betraut.

Uebrige europäische Länder.

— **Schwedische Tarifherabsetzungen.** Die Eisenbahndirektion hat nunmehr bei der Regierung ihren längst angekündigten Vorschlag für Herabsetzung der Personen- und der höhere
Gütertarife eingebracht. Die Direktion weist auf die kürzlic
angestellte Berechnung des voraussichtlichen Betriebsergel
nisses für 1922 hin, das eine Tarifermäßigung zulasse, wen
man in diesen außerordentlichen Zeitläufen den Anspruch a
eine Verzinsung fallen lasse und sich damit begnüge, daß d
Staatsbahnbetrieb wenigstens einen Verlust vermeide. Daz
komme noch das Gewicht der öffentlichen Meinung, das a
eine Ermäßigung hindränge. Weiter weist die Direktion dara
hin, daß im Personenverkehr die gegenwärtigen hohen Tari
bei gleichzeitiger Depression eine bedenkliche Abnahme d
Verkehrs hervorgerufen hätten. Die Verhältnisse lägen hi
so ungünstig, daß selbst eine Tarifherabsetzung die Einnahme
in nächster Zeit nicht wesentlich heben werde. Der Vorschla
der Direktion sieht für gewöhnliche Personenfahrscheine ei
ganz neue Zoneneinteilung vor. Die Zonen werden in fü
Gruppen zu je sechs Zonen, vier Gruppen zu je fünf und d
übrigen Gruppen zu je vier Zonen eingeteilt. In der erst
Gruppe ist die Zonenlänge 8 km, in jeder folgenden 2 k
länger als in der vorhergehenden, doch höchstens 40 km. D
Zonen 2 bis 10 werden noch in Halbzonen geteilt. Die Fah
preise für die Zone werden zu 50, 75 und 150 Öre in 3., 2. u
1. Klasse vorgeschlagen. Sie weichen nur wenig von d
Preisen der maßgebenden Privatbahntarife ab, und auch an d
gegenwärtigen Staatsbahntarife besteht ein Anklang insofer
als die Herabsetzung in der 3. Klasse auf alle Abstände ung
fähr 25 % beträgt. Der Zuschlag zum gewöhnlichen Tarif i
jedoch nach dem jetzigen Tarif auf kürzere Strecken stärk
als auf längere, was mit der größeren Empfindlichkeit d
Fernverkehrs und den verhältnismäßig größeren Selbstkost
des Nahverkehrs begründet wird. Der vorgeschlagene Ta
enthält folgende Mehrungen der gewöhnlichen Tarife: bis
60 km 150 %, bis 300 km etwa 100 %, bis 600 km etwa 80
und bis 1000 km etwa 65 %. Weiter enthält der Vorschl
eine im Verhältnis zu den jetzigen Tarifen größere Senku
der Preise 2. Klasse. Die bisherige Belastung dieser Klas
hat zu einer bedeutenden Abwanderung geführt, und es schei
jetzt der Zeitpunkt gekommen, die regelmäßige Beziehu
zwischen 2. und 3. Klasse wieder herzustellen und damit wi
schaftliche Vorteile zu erzielen. Nebenbei bemerkt, bewegt si
der Vorschlag von Staatssekretär Francke in dieser Richtu
Das Reisegepäck erfährt eine durchschnittliche Tarifsenku
von 17 %.

Bezüglich des Gütertarifs beschränkt sich die Direktion a
den Vorschlag, die Zuschläge für Stückgut und die höchst ta
fierten Wagenladungsgüter herabzusetzen, nämlich für Stückg
von 250 auf 200 %, für Eilstückgut von 300 auf 200 %, f
Frachtgut von 250 auf 200 %, für Tarif 6—7 von 200 auf 15
und für Fahrzeuge und Tiere von 250 auf 200 %. Für
niedrigsten Wagenladungsgütertarife glaubt die Direkti
augenblicklich eine weitere Senkung nicht befürworten
sollen, weil diese Tarife erst kürzlich (am 1. August) her
gesetzt wurden, und zwar mit Rücksicht auf die gedrückte La
der betreffenden Nahrungszweige wesentlich stärker, als
damaligen Preishöhe und den für 1922 berechneten Kosten e
sprach. Der Hauptgrund ist jedoch, daß eine weitere Senku
dieser Tarife auf die künftigen Dauertarife ungünstig einwirk
könnte, da diese Dauertarife ungefähr in gleicher Höhe wie
jetzigen vorläufigen anzunehmen sein werden. Auch wü
eine weitere Senkung dieser niedrigsten Gütertarife die je
herrschende Zersplitterung im Tarifwesen noch weiter erhöh
und den Wechselverkehr mit den Privatbahnen noch mehr
schweren. Die Privatbahnen, die bekanntlich im schwedisch
Verkehrswesen eine sehr bedeutende Rolle spielen, können e
solche Senkung nicht mitmachen.

Das Nebeneinanderbestehen der naheliegenderweise auf
gleichartiger Wirtschaftsgrundlage arbeitenden Staats- und I
vatbahnen bringt im schwedischen Tarifwesen überhaupt
deutende Schwierigkeiten mit sich. So sollen nach den
hauptungen der schwedischen Industrie die im August bei
Staatsbahnen durchgeführten Tarifermäßigungen praktisch
lig wirkungslos gewesen sein, sobald sich die Transporte g
oder teilweise auf Privatbahnen erstreckten, da die dort
tenden Tarife die ganzen Frachtermäßigungen wieder aufze
ten. Anderseits können die Privatbahnen natürlich nicht
die Staatsbahnen vorübergehend auf eine Verzinsung verz
ten; sie sind in wirtschaftlicher Hinsicht an sich schon du
die Lohnpolitik der Staatsbahnen, deren Rückwirkung auf
Privatbahnpersonal sich gar nicht vermeiden läßt, ungün
beeinflußt und gebunden. Um auch den Privatbahnen zu
möglichen, die Tarifermäßigungen der Staatsbahnen mit
machen, müßte man wohl an eine Staatsbeihilfe, etwa wie
für Frachtherabsetzungen der Staatsbahnen vom Reichstag
nehmigten 10 Millionen, denken.

Die Vorschläge der Direktion haben, nach Presseäußerun
zu schließen, in der schwedischen Geschäftswelt und vor al
in der Industrie eine gewisse Enttäuschung hervorgerufen,
sie wohl dem Personenverkehr und den kleineren und zufälli

(tersendungen Erleichterungen brachten, den großen Massen- verkehr für die Rohstoffe der Industrie aber unberührt ließen. leilich ist diese volkstümliche Richtung der Vorschläge keine absichtigte, sondern sie findet ihre natürliche Erklärung in (n Umstande, daß die Verkehrsleistungen, für die jetzt billige Preise vorgeschlagen waren, bisher Hochkonjunkturtarife z tragen hatten und bei den kleineren Frachtermäßigungen, (e früher so nacheinander den Massengütern zugute kamen, iergangen wurden.

n einer Beratung vom 16. Dezember hat die Regierung die (ltigkeit der von der Eisenbahndirektion vorgeschlagenen Tarifherabsetzungen bei den Staatsbahnen mit 1. Januar 1922 ftgesetzt. Die Vorstellung der Industrie um weitere Frachtrabsetzung, welche Frage in engem Zusammenhange mit den Tachtsätzen der Privatbahnen steht, hat die Regierung an die Eisenbahndirektion zur Äußerung weitergegeben. Wie der Verkrsminister Örne mitteilt, sollte diese Frage erst Anfang dses Jahres zur Beratung kommen. Dr. S.

— **Auslandskäufe der schwedischen Staatsbahnen. Einführung der durchgehenden Luftdruckbremse.** Dem Bericht der (errevisoren der schwedischen Staatsbahnen für 1920 sind sich einige Angaben zu entnehmen, die weitergehendem Interesse begegnen dürften. Die 1920 vom Ausland bezogenen Betriebsstoffe u. dgl. bezifferten sich auf etwa 115 Millionen Ionen, gegen 58 Millionen im Jahre 1919. Aus dem Auslande wrden hauptsächlich Schienen, Steinkohlen, Steinkohlenbketts, Metallwaren und Öle bezogen. Durch das Vorratsbreau wurden 1920 im ganzen an Betriebsstoffen für 166 Millnen Kronen gekauft gegen 107 im Vorjahre. Mit der vom Iichstag 1919 beschlossenen Einführung der durchgehenden Iftdruckbremse wurde 1920 begonnen. Alle Bremseinbauten wrden in den eigenen Werkstätten des Staates durchgeführt. Ii Neuanschaffungen erfolgte der Einbau durch die Lieferten. Nachdem die erforderliche Anzahl Wagen mit der neuen bmse ausgerüstet war, wurden zwischen dem 9. und 13. August 1920 auf der Strecke Bräcke-Ånge amtliche Erprobungen durchgführt, über die in dieser Zeitung (S. 72, Jahrg. 1921) schon bichtet wurde, und die recht gut ausfielen. Schon vor Durchfirung dieser Proben war die neue Bremsart bei einer Anzahl v Militärzügen und in gewissen geschlossenen Transporten d vierten Bezirks zur Anwendung gekommen. Später wurde d Druckluftbremse bei den sog. Rübenzügen in Schonen und b Eilgüterzügen im Weihnachtsverkehr eingeführt. Die bisrigen Erfahrungen über die Zuverlässigkeit und die sonstigen Eenschaften des neuen Bremssystems haben die günstigen Ezebnisse der Probefahrten Bräcke-Ånge bekräftigt. Zum terricht des Personals in der Handhabung und Unterhaltung d Bremse wurde ein besonderer Unterweisungswagen eingestllt, der im Lauf des Jahres auf den meisten größeren Stanen des ersten, zweiten und dritten Bezirks im Gebrauch w. Ende 1920 waren 34 Lokomotiven, 156 Personenwagen u 2612 Güterwagen mit der Druckluftbremse ausgerüstet. F die Einführung der Bremse wurden 1920 beinahe 1,1 Millin Kronen aufgewendet. Als Antwort auf ein Schreiben schwedischen Privatbahnvereinigung, enthaltend vschiedene Anfragen über den Umfang der Einführung der uckluftbremse bei den Privatbahnen u. a., hat die Eisenbahnektion nunmehr mitgeteilt, daß die Privatbahnen in Ansehung les größeren oder geringeren Wechselverkehrs mit den Staatsmnen in 3 Gruppen geteilt werden können. Zur ersten Gruppe hörende Bahnen müssen die Wagen sowohl mit Druckluftmse als auch mit Druckluftleitung ausrüsten. Zu dieser uppe gehören die Verkehrsverwaltungen Göteborg-Dalarnafle, Trafik A. B. Grängesberg-Oxelösund, Hälsingborg-Hässlemsbahn, Nora-Bergslagsbahn und Stockholm-Västerås-Berggensbahn. Die zur zweiten Gruppe gehörenden müssen nur gen mit Druckluftleitung und die zur dritten Gruppe geenden brauchen vorderhand überhaupt keine Wagen mit er der vorgenannten Bremsvorrichtungen anzuschaffen. eiter wird hervorgehoben, daß der Einbau so bald wie möglich onnen und vollendet werden soll. Es gilt dies besonders Wagen für Beförderung leichtverderblicher Güter. Dr. S.

— **Bedarf an Nebenbahnen in Schweden.** In einem kürzlich gereichten Bericht an die Regierung in der Frage der Bedeug weniger kostspieliger Eisenbahnen für die wirtschaftliche wicklung des Landes spricht sich die Eisenbahndirektion daaus, daß es für den Ausbau des Verkehrswesens des Landes nicht unbeträchtlichem Nutzen sein würde, wenn in größerem ße als bisher von der Spurweite von 0,6 m Gebrauch gemacht rde. Zu diesem Zwecke empfiehlt die Direktion für Anlage l Betrieb solcher Bahnen Regelbestimmungen zu erlassen derdaß solchen Bahnen der gleiche Schutz und die gleichen Vore zugesichert würden wie Bahnen mit größerer Spurweite. Direktion ist der Ansicht, daß solche Bahnen geringerer rweite besonders nützlich und wünschenswert sein können, wo es gilt, den Verkehr in Gegenden zu vermitteln, die dünn bevölkert sind, und wo wenig Kapital zur Verfügung steht. Dr. S.

— **Personalfragen bei der schweizerischen Bundesbahnverwaltung.** An Stelle des vor kurzem verstorbenen Generaldirektors Sand der S. B. B. ist der bisherige Leiter der Kreisdirektion Luzern, Schrafl, zum Mitglied der Generaldirektion ernannt worden. Dem Vernehmen nach wird nach dem endgültigen Übertritt des Generaldirektors Dinkelmann (der bisher noch sein Departement bei der Generaldirektion nebenamtlich verwaltet hat) zum Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport die Verteilung der Geschäfte in folgender Weise stattfinden: Generaldirektor Zingg erhält das Präsidialdepartement und das Finanzdepartement mit folgenden Abteilungen: Generalsekretariat, Personalien, Hauptkasse, Ausgabenkontrolle und Hauptbuchhaltung, Einnahmenkontrolle, Oberbau-Materialienverwaltung, Beschaffung des Fahrdienstmaterials. Generaldirektor Niquille wird die Personen- und Gütertarifabteilungen, die Verwaltung der Pensions- und Hilfskasse und die Rechtsabteilung leiten. Generaldirektor Schrafl erhält das Bau- und Betriebsdepartement mit Abteilungen für Bahnbau und Bahnunterhaltung, Elektrisierung, Betrieb und Maschinenwesen. Mit dieser Einteilung der Direktionsgeschäfte ist die in Aussicht genommene Verminderung der leitenden Stellen von 5 auf 3 durchgeführt worden.

Beim eidgenössischen Eisenbahndepartement soll der Versuch gemacht werden, eine Personalverminderung durch Zusammenfassung der technischen und administrativen Abteilung unter einen „Direktor der Eisenbahnabteilung" herbeizuführen. Den äußeren Anlaß bietet das Freiwerden der beiden Direktorstellen. Nachdem der administrative Direktor Pestalozzi vor kurzem in den Ruhestand getreten ist, folgt jetzt der technische Direktor Robert Winkler, der seine Stellung 21 Jahre lang mit großem Erfolge bekleidet hat. W. hat sich auch bei internationalen Regelungen technischer Fragen als Vertreter der Schweiz verdient gemacht und sich auch außerhalb seines Vaterlandes einen bekannten und geschätzten Namen erworben.

— **Die elektrischen Einrichtungen der Gotthardstrecke Luzern-Chiasso der Schweizerischen Bundesbahnen** sind von Dr. techn. K. Sachs in einer groß angelegten Abhandlung in den Heften 1 bis 6 des laufenden Jahrgangs der Elektrotechnischen Zeitschrift beschrieben. Der nach der Quelle in jeder Richtung zufriedenstellend arbeitende elektrische Betrieb zwischen Erstfeld und Bellinzona, der in allernächster Zeit auf die ganze Gotthardlinie (Luzern-Chiasso) ausgedehnt werden soll, gab dem Verfasser Veranlassung, auf die gesamte elektrische Ausrüstung näher einzugehen. In 6 Abschnitten sind aufeinanderfolgend die Kraftversorgung und -verteilung, die Kraftwerke, die Speiseleitungen, die Unterwerke, die Fahrleitungsanlage und schließlich die Lokomotiven behandelt, wobei jedoch auf Einzelheiten, unter Hinweis auf die Patentliteratur, nur da eingegangen wird, wo es sich um besonders wichtige und grundsätzliche Neuerungen handelt, oder wenn für die Lösung ein und derselben Aufgabe von den einzelnen Lieferfirmen verschiedene voneinander wesentlich abweichende Konstruktionsgrundsätze zur Anwendung gebracht wurden. Einleitend wird daran erinnert, daß am 4. Oktober 1920 nach vorangegangenen Probefahrten die Strecke Göschenen-Airolo mit dem Gotthardtunnel dem elektrischen Betrieb übergeben wurde, der in der Folge am 18. Oktober 1920 nordwärts bis Erstfeld, südwärts am 12. Dezember 1920 bis Biasca, am 30. Mai 1921 bis Bellinzona und seit Ende Januar dieses Jahres bis Chiasso ausgedehnt wurde. (Vgl. Nr. 5, S. 102 d. Ztg.) Bis zum kommenden Frühjahr hofft man, die ganze Strecke von Arth-Goldau (Luzern) bis zur Landesgrenze bei Chiasso elektrisch betreiben zu können. Damit haben die Schweizerischen Bundesbahnen einen bedeutsamen Abschnitt ihres Elektrisierungsprogramms zur Durchführung gebracht. Es handelt sich hier neben den in der Elektrisierung begriffenen Bahnlinien in Skandinavien und Österreich um den modernsten elektrischen Vollbahnbetrieb, der in allen seinen Teilen überall dort richtunggebend sein zu werden berufen ist, wo Einwellenwechselstrom und Niederfrequenz (16⅔ Perioden) der Elektrisierung von Hauptbahnen zugrunde gelegt wird. Die angezogenen Darlegungen sind von zahlreichen Bildern aufs wirksamste unterstützt. So bringt z. B. der die Lokomotiven behandelnde Abschnitt unter Beigabe außerordentlich reichen Bildermaterials eine vergleichende Gegenüberstellung der einzelnen Bauarten.

— **Internationales Übereinkommen.** Dem Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ist mit Wirkung vom 24. Februar 1922 die Republik Polen beigetreten. Unter die Vorschriften des I. Ü. fallen somit künftig die Polnischen Staatseisenbahnen einschließlich der vom polnischen Staate betriebenen konzessionierten Eisenbahnen sowie der dem polnischen Staatsbahnnetz einverleibten

Eisenbahnlinien der Freien Stadt Danzig und der Hafenbehörde der Freien Stadt Danzig.

— Neuer französischer Vorschlag in der internationalen Rheinkommission. Die Schweizerische Verkehrskorrespondenz schreibt: Bei den französischen Kammern ist dieser Tage ein Gesetzentwurf der Regierung betr. den Ausbau der Rheinstrecke Basel—Kembs und Erstellung des ersten Kraftwerkes bei Kembs auf der Strecke Basel—Straßburg, für welches von den Oberrheinischen Kraftwerken in Mülhausen ein Konzessionsgesuch eingereicht worden war, das schon im Oktober 1919 in den elsässischen Nachbargemeinden von Basel öffentlich angeschlagen worden war. Es heißt darin, daß das Kembserwerk aus dem Gesamtprojekt der Kraftausnutzung des Rheines zwischen Basel und Straßburg herausgegriffen und als selbständiges Projekt angesehen würde. Es sei hier darauf verwiesen, daß auch in der letzten Session der internationalen Rheinkommission nur vom Bau dieser ersten Etappe die Rede war und nicht vom Gesamtprojekt. Man begreift es daher, daß die belgische Presse zum Schlusse kommt, im Kampfe um den „freien Rhein" werde man sich in der Rheinkommission schließlich auf einen Kompromiß einigen, wonach sich sämtliche Rheinstaaten mit der Erstellung der Kembser Etappe einverstanden erklären, wogegen die Franzosen auf den Ausbau aller geplanten Kraftwerke zwischen Straßburg und Basel und auf den Bau eines Seitenkanals ein für allemal verzichten. Dem ist nun aber zu entgegnen, daß von einem solchen Kompromiß niemals die Rede war, und Erkundigungen an rechter Stelle haben ergeben, daß überhaupt von keinem Delegierten in der Rheinkommission bis jetzt ein solcher noch ein anderer Kompromiß in Vorschlag gebracht worden ist. Ob das in privater Erörterung der Fall war, bleibe dahingestellt.

Auf jeden Fall wird die Schweiz sich auch gegen die Herstellung eines Seitenkanals auf der obersten Rheinetappe wehren, denn die Vorwürfe, die sie gegen den Gesamtkanal von Basel bis Straßburg erhebt, treffen auch zu für einen Bruchteil dieses Seitenkanals. Ein Hauptargument, das von den Gegnern des Seitenkanals ins Feld geführt wird, ist die im Kanal vorhandene Wassergeschwindigkeit von 120 cm je Sekunde, durch welche die bei der Schleuse ankommenden Schiffe auf diese getrieben werden, da bei dem bisherigen Projekt die Möglichkeit, Anker zu werfen, nicht gegeben war. Es soll nun geprüft werden, wie die Geschwindigkeit im Seitenkanal vermindert werden könnte, und da ist man in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auf den Gedanken gekommen, den Stau des Kraftwerkes Kembs bis über die schweizerisch-französische Grenze hinaus auszudehnen, statt nur bis in die Gegend der Hüningerbrücke. Hierüber sollen nun zwischen Frankreich und der Schweiz noch eingehendere Verhandlungen gepflogen werden. In mancherlei Hinsicht wäre ja dieser Stau, der sich bis in die Stadt Basel auswirken und vielleicht die Wassergeschwindigkeit im Rhein in der Stadt Basel vermindern würde, sehr verlockend, weil er die Einfahrt in den Kleinhüninger Hafen erleichtern und sicherlich auch die Belebung des Wasserspiegels in Basel selbst heben würde. In der französischen Presse wird auch darauf hingewiesen, daß durch diese Verlängerung des Staues die Fortsetzung der Rheinschiffahrt über Basel hinaus rheinaufwärts wesentlich erleichtert würde. Aber es wird doch erst zu prüfen sein, ob ein solcher Stau des Rheins in der Stadt Basel nicht auch Unzulänglichkeiten oder Schlimmeres im Gefolge haben würde, und zudem darf man nicht vergessen, daß dieser Stau die Gründe, welche die Schweiz veranlassen, für die Schiffahrt im unverbauten natürlichen Strombett einzutreten, nicht aus der Welt schaffen. Wenn es sich bei der näheren Untersuchung auch herausstellen wird, daß der Stau der Stadt keine Nachteile bringen wird, sondern sogar Vorteile, so sollen sie doch nicht mit dem Verlust der „freien Schiffahrt" im Rhein erkauft werden.

Die nächste Sitzung der internationalen Rheinkommission wird voraussichtlich im April stattfinden.

— Die Verkehrsverhältnisse in der Ostslowakei. In der Prager Zeitschrift „Die Wirtschaft" heißt es: „Die Eisenbahnverkehrsverhältnisse in der Ostslowakei verschlechtern sich von Tag zu Tag, und deswegen kann der Verkehr nur mit größter Mühe aufrecht erhalten werden, da wegen der schlechten Lokomotiven und Wagen Zugverspätungen bis zu einem halben Tag an der Tagesordnung sind. Auch der Eisenbahnoberbau selbst geht infolge des langen Gebrauches zugrunde, so daß der Eisenbahnverkehr in der Ostslowakei nur nach Durchführung großer Rekonstruktionsarbeiten wieder instand gesetzt werden kann.

Die Hauptursache für die heutigen argen Verhältnisse ist hauptsächlich in dem Umstand zu suchen, daß der Oberbau schlecht ist und auf manchen Strecken die schweren Lokomotiven überhaupt nicht oder nur mit großer Mühe verwendet werden können, so daß der Verkehr sich in einem sehr langsamen Tempo abwickelt. Die Kreuzungen bereiten auch gr Schwierigkeiten, da zweigleisige Strecken zu den Ausnahr gehören, so daß die Züge bei den Kreuzungen oft sehr la auf die Gegenzüge warten müssen.

Auf dem Gebiete der Direktion für die Ostslowakei befin sich fast kein einziger Rangierbahnhof, in dem man die Eis bahnzüge entsprechend rangieren könnte. Die gegenwärt große Kälte schadet den Maschinen ebenfalls, und es verg kein Tag, an dem man bei den Lokomotiven keinen Bruch o anderen Fehler feststellen würde. Bis Csacza laufen Schnellzüge ohne Verspätung, aber kaum ist der Zug hier gelaufen, scheint jemand einen Zauberstab zu berühren, es erscheint unmöglich, den Zug ohne Verspätung nach Kasc zu bringen.

Die Heizhäuser befinden sich in keinem entsprechenden stand. Eines Tages war zum Beispiel das Heizhaus in der mänischen Grenzstation Kiralyháza zugefroren, so daß Lokomotiven ohne Wasser bleiben und der Verkehr in Richtung nach Jaszina eingestellt werden mußte. Wenn heutigen Verhältnisse weiter bestehen, so ist der Eisenba verkehr der Ostslowakei von einer Katastrophe bedroht."

— Der achtstündige Arbeitstag bei den spanischen Eis bahnen. Der achtstündige Arbeitstag ist bei den spanis Eisenbahnen schrittweise eingeführt worden. Als im April 1 die tägliche Arbeitszeit allgemein auf 8 Stunden festges wurde, wurden die Eisenbahnen davon ausgenommen, und wurden eine Anzahl Ausschüsse, bestehend aus der gleic Zahl Vertreter der Eisenbahngesellschaften und ihrer Arbei eingesetzt, die ihre Einführung in den verschiedenen Die zweigen der Eisenbahnen vorbereiten sollten. Entsprechend Beendigung ihrer Beratungen wurde nach und nach die Arbe zeit für die Lokomotivwerkstätten, sodann für alle Werkstät später für die Streckenarbeiter, den Zugdienst und den Ba hofsdienst geregelt. In den Werkstätten war bis dahin 9 St den gearbeitet worden, und bei den Streckenarbeitern hatte Dienst von früh bis abends gedauert, mit einer einstündi Pause im Winter und einer zweistündigen im Sommer.

Bei der Beratung über die Arbeitszeit der Lokomotivma schaften wurde zum ersten Male die Frage angeschnitten, die Zeit der D i e n s t b e r e i t s c h a f t anzurechnen sei; Ergebnis war, daß die Zeit im Reservedienst mit einem Dri ihrer Dauer auf die wirkliche Arbeitszeit angerechnet wü Eine königliche Verordnung vom Oktober 1919 setzte darau die durchschnittliche Dienstzeit für die Lokomotivmannscha wie für die anderen Dienstzweige auf 8 Stunden fest, ließ eine Überschreitung bis zu 14 Stunden, bei Kleinbahnen bis 16 Stunden zu; alle 7 Tage ist ein Ruhetag einzule Innerhalb zwei Jahren, die zur Ausbildung neuer Mannscha ausgenutzt werden sollten, mußte die Neuregelung der Die zeit durchgeführt sein, und dies ist mittlerweile geschehen.

Für die Bahnsteigschaffner wurde die Arbeitszeit ähnlich für die Lokomotivführer geregelt. Besondere Schwierigke machte ihre Festsetzung für die Schrankenwärter. Auf Drän der Gewerkschaften wurde für sie ein Gutachten des Amts soziale Reform herbeigezogen, auf Grund dessen eine königl Verordnung vom Oktober 1921 die Arbeitszeit für alle noch bleibenden Zweige des Eisenbahndienstes regelte und damit Werk ihrer Festsetzung zu Ende brachte.

Die letzte Verordnung fordert für Zugmannschaften ei achtstündigen Arbeitstag oder eine 48stündige Woche schreibt die Einführung fester Dienstpläne vor. Die Schran wärter werden in drei Klassen eingeteilt: Übergänge mit n als 24 Zügen am Tage sind dreifach, solche mit weniger Zü doppelt zu besetzen; überschreitet die Zahl der Züge oder Dienststunden nicht 13, so genügt einfache Besetzung. Die Stunden überschreitende Arbeitszeit ist mit dem 1¼ fachen trag des gewöhnlichen Stundenlohns zu vergüten. Im Bahnh dienst darf bis 12 Stunden gearbeitet werden, wobei die Ü stunden ebenfalls mit 1¼ des Lohnes zu bezahlen sind.

Die Bestimmungen betreffs der Überstunden riefen den Wi spruch aller Eisenbahngesellschaften hervor, und eine königliche Verordnung vom Januar 1922 ordnete daher die stellung einer Klasseneinteilung der Bahnhöfe und Halteste an; sie sollten nach dem Umfang des Verkehrs und der der Züge in drei Gruppen eingeteilt werden. Die Frage, wie Dienstzeit der Schrankenwärter geregelt werden soll, w dabei offengelassen. Bei der Einteilung der Bahnhöfe soll Unterschied zwischen Arbeit und Dienstbereitschaft gem werden, wobei letztere nur mit der halben Zeit angerechnet den soll. Überstunden sollen mit dem gewöhnlichen Lohn dem 1¼ fachen Betrag vergütet werden, je nachdem Arbeit Dienstbereitschaft überwiegt. Die Regelung entspricht den schauungen der Gesellschaften und soll den verschiedenen hältnissen bei den einzelnen Bahnhöfen Rechnung tragen. Bahnhofsarbeiter auf einer Nebenbahn mit sechs Zügen Tage, von denen der erste um 8 Uhr morgens und der le um 6 Uhr abends verkehrt, ist zwar zehn Stunden im Die

l ihm aber für jeden Zug eine Stunde Arbeit und die Warte-
;r nur mit der Hälfte angerechnet wird, überschreitet er nicht
l achtstündigen Arbeitstag, erhält also auch keine Über-
stnden bezahlt.

Venn auch in Spanien mit seinem dünnen Eisenbahnnetz und
h schwachen Verkehr auf ihnen, bei seinem eigenartigen
 na und der Veranlagung seiner Bevölkerung die Verhält-
se in bezug auf für den achtstündigen Arbeitstag maßgebende
 flüsse anders liegen mögen als in den meisten anderen Län-
n, so ist doch die Lösung, die man dort für die einschlägigen
 gen gefunden hat, auch im Auslande beachtlich. Muß es
on als richtig bezeichnet werden, daß Dienstbereitschaft und
 kliche Arbeitszeit verschieden bewertet werden, so ist die
 gelung der Bezahlung für Überstunden als ein weiterer Schritt
 dem durch jene Bewertung beschritten Wege, der wohl als
 richtige angesehen werden kann, zu bezeichnen. Es macht
 eifellos einen Unterschied, ob jemand nach achtstündiger
 ter Arbeit noch Überstunden leisten muß oder ob ein wesent-
 ier Teil seines Tagewerks in Dienstbereitschaft bestanden
, während deren er z. B. auf einem kleinen Bahnhof oder als
 rankenwärter seinen Garten bebauen oder sich sonst seiner
 slichen Beschäftigung oder seiner Familie widmen konnte,
 l dann auf diese Dienstbereitschaft noch einige Überstunden
 ren. Dieser Unterschied ist in Spanien richtig erfaßt worden.

ie spanischen Eisenbahngesellschaften scheinen ebenso wie
 jenigen anderer Länder nicht gerade in glänzender wirtschaft-
 ier Lage zu sein. Sie behaupten nämlich, nicht in der Lage
 sein, die vermehrte Last an Löhnen zu tragen, die ihnen die
 regelung der Arbeitszeit auferlegt, und diese Behauptung
 ß berechtigt sein, denn die spanische Regierung erwägt, ihnen
 rschüsse zur Deckung dieser Mehrausgaben zu gewähren, die
 i zurückzahlen sollen, wenn das neue, auch in dieser
 tung bereits erwähnte spanische Eisenbahngesetz in Kraft
 reten ist und ihnen die Möglichkeit bietet, ihre Tarife zu
 öhen.

**– Der englische Eisenbahnverkehr im Jahre 1921 und die
 ssichten für 1922.** Daß auch die „Sieger" unter den Folgen
 l. Krieges zu leiden haben und daß dabei namentlich das Ver-
 rswesen betroffen wird, geht aus einem kurzen Rückblick
 vor, den Railway Gazette auf das Jahr 1921 wirft. Wenige
 rden, so heißt es in diesem Rückblick, bedauern, daß das
 hr 1921 zu Ende geht. Weder der Allgemeinheit, noch dem
 zelnen hat es Gutes gebracht. Der Handel hat aus vielen
 ünden stillgelegen, und die Folge war Arbeitslosigkeit und
 ruhe unter der Arbeiterschaft. Infolgedessen sind die Er-
 rtungen, die man in bezug auf die Entwickelung des Eisen-
 nverkehrs gehegt hatte, nicht in Erfüllung gegangen. Seit
 Selbständigkeit der Eisenbahngesellschaften wieder herge-
 llt ist, haben sie eine ganze Anzahl Erleichterungen für den
 rkehr eingeführt, und man hofft auf weiteres Entgegenkom-
 n der Eisenbahnen in dieser Beziehung. Das nötigste ist
 ute eine Hebung des Handels, und durch die Herabsetzung
 Tarife für gewisse Güter glauben die Eisenbahnen ihr Teil
 Erreichung dieses Ziels beigetragen zu haben. Es besteht
 ssicht, daß die Verhältnisse sich im Jahre 1922 bessern
 rden. Man erwartet eine Erleichterung der Steuerlast, was
 nen Einfluß auf Handel und Verkehr nicht verfehlen wird,
 l es ergehen von vielen Seiten Anfragen wegen Lieferung
 Bau-, Betriebs- und Werkstoffen. — Für die englischen
 senbahnen wird es von besonderer Bedeutung sein, wie sich
 Verhältnisse der miteinander verschmolzenen London- und
 rdwest- und Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahnen (siehe
 2 S. 41 d. Ztg.) entwickeln werden und welche weiteren
 reinigungen von Eisenbahngesellschaften die nächste Zeit
 ngen wird.

uf die Ermäßigungen der Tarife für Kohlen und einige
 dere Güter (s. Nr. 48, S. 910, Nr. 51, S. 973, Jahrg. 1921, Nr. 2,
 41, Jahrg. 1922 d. Ztg.) sollen nunmehr auch einige Erleich-
 ungen für den Reiseverkehr folgen. Während der Haupt-
 sezeit des Jahres 1922 sollen wieder Rückfahrkarten mit
 eimonatiger Gültigkeit — tourist tickets — ausgegeben wer-
 n; mit ihnen ist allerdings keine Preisermäßigung verbunden,
 er sie waren wegen anderer Bequemlichkeiten, z. B. der Er-
 bnis, die Reise beliebig zu unterbrechen, sehr beliebt, und
 Reisenden werden ihre Rückkehr mit Freuden begrüßen.
 rner soll der Marktverkehr dadurch gefördert werden, daß
 Preis der Rückfahrkarten für diesen Verkehr vom 1½fachen
 das 1⅓fache des einfachen Fahrpreises herabgesetzt wird.
 – Auf der Nordostbahn sollten vom 1. Januar 1922 ab wieder
 00 Meilen-(1600 km-)Fahrkarten zum Preise von 9 £ 9 sh
 der 1. Klasse, d. i. eine Ermäßigung von 20 % gegenüber
 n gewöhnlichen Fahrpreis, ausgegeben werden. Während des
 ieges war ihre Ausgabe eingestellt worden. Sie müssen am
 hrkartenschalter gegen Fahrkarten eingetauscht werden. Sie
 nnen vom Käufer, seiner Familie, seinen Angestellten und
 sten benutzt werden; die Hefte werden in vier Teilen aus-
 geben, um zu ermöglichen, daß die einzelnen Teile gleich-
zeitig an verschiedenen Stellen von den dazu Berechtigten vorgelegt werden. — Auf der Dublin- und Südostbahn ist am 2. Januar die 2. Klasse abgeschafft worden; dafür sind aber die Fahrpreise der 1. Klasse sehr erheblich herabgesetzt worden. Auch die Rückfahrkarten werden auf dieser Eisenbahn abgeschafft und Dauerkarten nur für einen Monat ausgegeben. Letztere Maßnahmen bedeuten zwar kleine Erschwernisse für die Benutzung der Eisenbahn, im übrigen werden aber für die nächste Zeit weitere Maßnahmen erwartet, die den Verkehr erleichtern und fördern sollen.

— Güterwagengemeinschaft der englischen Eisenbahnen. Die erhöhte Beanspruchung des Güterwagenparks durch den Krieg, namentlich auch die Abgabe von Wagen auf die Kriegsschauplätze im Auslande zwang die englischen Eisenbahngesellschaften dazu, ihre Wagen gemeinschaftlich zu bewirtschaften. Es wurde beim Eisenbahnabrechnungsamt — Railway Clearing House — eine Ausgleichstelle für die Güterwagen geschaffen, der einmal in der Woche von den Bahnhöfen, Kohlenzechen, Häfen usw. die Zahl der ein- und ausgegangenen Güterwagen angezeigt wurde. Diese nahm dann einen Ausgleich vor. Es dauerte dabei bis zu neun Tagen, ehe z. B. einer Gesellschaft mit Wagenbedarf von einer solchen mit Wagenüberfluß ausgeholfen wurde. Eine Abrechnung fand dabei nicht statt; da die Regierung den Eisenbahnen ihre Überschüsse gewährleistete, war sie entbehrlich.

Infolge des Umstandes, daß die englischen Eisenbahnen durch das neue Eisenbahngesetz wieder auf eigene Füße gestellt worden sind, haben sich die Verhältnisse erheblich verschoben, und es muß nunmehr außer dem Ausgleich der Wagen auch eine Bezahlung für ihre Benutzung geleistet werden. Das Ausgleichamt ist beibehalten worden; die Anzeigen gehen ihm aber zweimal in der Woche zu, so daß spätestens binnen sechs Tagen eine Gesellschaft mit Fehlbetrag in den Besitz der für sie nötigen Wagen kommt. Dabei wird auch gleich die zu bezahlende Vergütung berechnet, und durch eine Verzugsstrafe werden die Gesellschaften angehalten, die sich ergebenden Zahlungen im Laufe der nächsten Woche zu leisten. Für die Zwecke der Wagengemeinschaft sind die englischen Eisenbahnen in sechs Grafschaften eingeteilt; jede von ihnen entsendet zwei Vertreter in den Ausschuß, der in regelmäßigen Sitzungen den Ausgleich der Wagen vornimmt und Schulden und Guthaben der einzelnen Gesellschaften festsetzt. Die Gemeinschaft, die zunächst nur die offenen Güterwagen umfaßte, ist nach und nach auf alle Güterwagen und auch auf die Wagendecken ausgedehnt worden. Der gegenwärtige Zustand ist noch nicht endgültig; die Dauer des Abkommens, durch das er geschaffen ist, ist begrenzt. Die fünfjährige Erprobung der im Kriege geschaffenen Wagengemeinschaft hat aber zu der Überzeugung geführt, daß die Gemeinschaft beizubehalten ist; zweifelhaft kann nur sein, ob für die Regelung des Ausgleiches, für die Bezahlung u. dgl. neue Formen einzuführen sind. Die Ersparnisse im Verschiebedienst, die durch die Güterwagengemeinschaft herbeigeführt worden sind, werden auf eine Million Verschiebestunden im Jahre geschätzt. Auf einem großen Kreuzungsbahnhof ist festgestellt worden, daß durch die Gemeinschaft das Verhältnis der diesen Bahnhof berührenden leeren Wagen zu den beladenen auf ein Drittel der früheren Zahl zurückgegangen ist. Gewisse Schwierigkeiten haben sich aus dem Mangel an Einheitlichkeit in der Bauart der Wagen ergeben, doch sind diese nicht so erheblich, wie man erst gedacht hatte.

— Der Generaldirektor der rumänischen Staatsbahnen, General J o n e s c u, hat seinen Abschied genommen. An seine Stelle trat ein Zivilist, Ingenieur Tankred C o n s t a n t i n e s c u. Es wird erwartet, daß stufenweise eine Entmilitarisierung der Eisenbahn stattfinden wird.

— Der Brand des Nordbahnhofes von Bukarest (vgl. Nr. 1, S. 17 d. Ztg.). Die Untersuchung der Ursachen dieses Großfeuers haben schwerwiegende Tatsachen ergeben, die darauf schließen lassen, daß es ein Werk verbrecherischer Hände war. Die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen hat einen Preis von 10 000 Lei auf die Entdeckung des Täters ausgeschrieben.

— Der Bau der Eisenbahnlinie Großwardein-Arad mußte wegen des harten Winterwetters unterbrochen werden. Man rechnet damit, daß diese wichtige Linie, welche die reichen östlichen Randgebiete Rumäniens von Máramaros-Sziget über Szatmar-Großwardein mit Temesvar und dem Banat verbindet, im Sommer dem Verkehr übergeben wird. Die Linie zweigt in Salonta Mare (Nagyszalonta) von der Eisenbahn Großwardein-Szegedin ab und schließt in Chisinen (Kisjenö) an die Linie Arad-Kétegyháza der Vereinigten Arad-Csanáder Eisenbahnen an.

— **Die Linie Konstantza-Carmen Sylva** (Techirghiol), die vor dem Kriege begonnen und dann nicht beendigt wurde, wird jetzt ausgebaut werden. Die Linie, die mehr Straßenbahncharakter besitzt, soll womöglich noch vor Beginn der Badezeit im Seebadeort Carmen Sylva fertiggestellt werden.

Fremde Erdteile.

— **Rückgang der amerikanischen Eisenbahnen.** Ein Sachverständiger hat dem Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten Zahlen vorgelegt, aus denen er nachweist, daß die Vermehrung der Anlagen und der Ausrüstung der amerikanischen Eisenbahnen in beständig steigendem Maße zurückgeht. Diese Bewegung hat hier und da schon längere Zeit vor dem Kriege eingesetzt, und sie ist seit seiner Beendigung noch merklicher in die Erscheinung getreten. Im Jahre 1920 hat sogar die Streckenlänge und die Zahl der im Betrieb befindlichen Lokomotiven und Wagen tatsächlich abgenommen. In jedem der fünf letzten Jahre hat die Länge der stillgelegten Strecken der Neubauten übertroffen, und die Zahl der bestellten Lokom tiven und Wagen war in jedem Jahr geringer als im vorh gehenden. In dem am 31. Oktober 1921 zu Ende gegange Jahr hat das Bundesverkehrsamt die Genehmigung zum B von 652 km neuen Eisenbahnen und zur Aufgabe des Betrie auf Strecken von 1130 km Länge gegeben. Von 1916 bis 1 ist die Streckenlänge der amerikanischen Eisenbahnen v 409 344 km auf 408 470 km zurückgegangen. Von 1910 bis 19 hat die Zahl der Lokomotiven um 7378, in den vier Jahren 1 bis 1920 aber nur um 473 zugenommen. Für die Vereinig Staaten und Kanada sind 1921 nur 1185 Lokomotiven geb worden, das sind weniger als im Jahre 1897 für die Vereinig Staaten allein gebaut wurden. Güterwagen wurden 1921 40 292, 1906 und 1907 dagegen 516 667 gebaut. An Person wagen wurden 1921 1275 in Dienst gestellt; das ist die ni rigste, bis jetzt erreichte Zahl mit Ausnahme derjenigen zwei vorhergehenden Jahre.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen.

Das Eigentumsmerkmal der Wagen der Priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn
A. T. E.

wird ab 30. Januar l. Js. in

Ústecko-Teplická dráha
Ú. T. D.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn

umgeschrieben.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Die Station Erzingen der Strecke Basel-Konstanz erhält vom 1. März d. Js. an die Bezeichnung Erzingen (Baden).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 17 vom 16. Februar 1922 an die Mitglieder des Satzun ausschusses, betreffend Antrag auf Änderung des Übereink mens über die Versorgungskasse (Anhang II der Satzung (abgesandt am 16. Februar d. Js.),

Nr. III 34 vom 9. Februar 1922 an die Mitglieder des Verei wagenausschusses, betreffend Antrag der E.G.D. Karlsruhe Durchsicht des VWÜ./RIV. in sprachlicher Hinsicht (abgesa am 16. Februar d. Js.),

Nr. III 39 vom 14. Februar 1922 an die Mitglieder des Verei wagenausschusses, betreffend Antrag der österr. Bundesbahn auf Ergänzung der Bestimmungen im § 14⁵ VWÜ. hinsichtl der Ausstellung der Meldungen über äußerlich nicht wahrne bare Verluste loser Wagenbestandteile an verbleiten oder Decken versehenen Wagen (abgesandt am 21. Februar d. J

Nr. IV 34 vom 14. Februar 1922 an die Mitglieder des Satzun ausschusses, betreffend das neue Dienstvertragsmuster für Vereinsbeamten (abgesandt am 17. Februar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 des VWÜ wird mitgeteilt, daß wegen starken Schneefalls und Schneeverwehung der Verkehr auf folgenden Linien der kgl. ungarischen Staatsbahnen eingestellt wurde:

Nyiregyháza-Nyirbátor, Debreczen-Tiszalök, Ágerdömajor-Mátészalka-Záhony, Püspökladány-Szeghalom, Karczag-Tiszafüred, Nyiregyháza-Nyirábrány, Miskolcz-Sátoraljaujhely, Szerencz-Hidasnémeti, Miskolcz-Hidasnémeti und Mezönyékládháza-Mezöcsát vom 7. bis 12. Februar 1922, Somogyszob-Böhönye vom 8. bis 10. Februar 1922, Pécs-Báttaszék, Pécs-Drávaszabólcs, Siklós-Beremend, Somogyszob-Barcs, Ujdombovár-Fürged, Baja-Gara, Baja-Herczegszántó, Böhönye-Balatonszentgyörgy und Készöhidegkut, Gyönk-Tamási-Majsa-Miklósvár vom 7. bis 10. Februar 1922, Zalaapáti-Sármellék, Lakitelek-Kisujszállás, Orosháza-Mezöhegyes-Battonya, Kötegyán-Vésztó-Körösszakáll und Békésföldvár-Békés vom 8. bis 9. Februar 1922.

Budapest, am 13. Februar 1922. (253)
Die Direktion der königl. ungar. Staatseisenbahnen.

Mit Bezug auf § 10 des VWÜ. wird mitgeteilt, daß wegen Eises die regelmäßige Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Kopenhagen Freihafen und Malmö, Helsingör und Helsingborg sowie Gjedser und Warnemünde vom 14. Februar d. J. ab vorläufig behindert ist.

Kopenhagen, den 17. Februar 1922.
Generaldirektorat der dänischen Staatsbahnen. (252)

Gemäß § 10 des VWÜ. wird mitgeteilt, daß wegen widriger Eisverhältnisse die Fährenverbindung Warnemünde-Gjedser gestört ist. Eine Abbeförderung fremder Wagen ist, wenn überhaupt, nur in ganz geringem Umfange möglich und Umleitung auf anderem Wege nicht angängig. Gütersperre ist beantragt.

Schwerin, den 18. Februar 1922. (251)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemäß § des VWÜ wird mitgeteilt, daß der Verkehr auf der Debreczen-Nyirbátorer Vizinalbahn vom 7. Februar d. J. ab wegen außerordentlicher Schneeverwehung auf unbestimmte Zeit eingestellt ist. (240)

Debreczen, am 12. Februar 1922.
Direktion der Debreczen-Nyirbátor-Lokalbahn.

Gemäß § 10 VWÜ machen wir bekannt, daß infolge Schneeverwehung der Güterverkehr auf der Eisenbahn Mohácz-Pécs zwischen Station Villány-Üszög vom 6. bis 9. Februar gesperrt war. (255)

Budapest, am 13. Februar 1922.
Betriebsdirektion.

2. Güterverkehr.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200 C II.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1922 wird die Station Schneeberg-Neustädtel als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a für Steine unter b nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (227)

Berlin, den 15. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-nordischer Gütertarif Teil Abt. B.

Im Nachtrag I werden mehrere Dru fehler berichtigt und — gültig 1. März 1922 — die dänische Tarifier für Rübenmehl von Klasse 5 in Klass geändert.

Nähere Auskunft erteilt unser V kehrsbüro.

Altona, den 14. Februar 1922. (2
Eisenbahndirektion namens der Ve bandsverwaltungen.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwe deutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Gebühren für die Beförderung von P den in Bahnstallungswagen auf pfälzischen und bayerischen Strecken höht. Des weiteren treten Änderun im Abschnitt D „Örtliche Bestimmung" ein. Näheres bei den beteiligten fertigungsstellen. (2

Erfurt, den 15. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahme tarifheft Tfv 200 C II.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 w die Station Hof Hbf. für Sendungen, von den übrigen im Ausnahmetarif nannten Versandstationen (Gewinnu stationen) in Hof Hbf. eintreffen von da entweder unmittelbar oder Lagerung weiter verfrachtet werden den Ausnahmetarif 5 d für Talkschi und in usw. einbezogen. Auskunft ge die beteiligten Güterabfertigungen so das Auskunftsbüro, hier, Bah Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Februar 1922. (2
Eisenbahndirektion.

[illegible]utsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II.

Die in den Schnittafeln A und A I des [N]achtrags II vom 1. Februar 1922 ent[ha]ltenen deutschen Schnittfrachtsätze [we]rden ab 1. März 1922 um 20 % erhöht. [Di]e erhöhten Schnittfrachtsätze sind aus [ein]er zum Tarif herausgegebenen Ein[rec]hnungstafel zu entnehmen.

An Stelle der auf S. 2 des Tarifs für [Ba]sel Bad. Bf., Waldshut Übergang und [Sc]haffhausen angegebenen Zuschlags[taf]eln treten ab 1. März 1922 die im deut[sch]en Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft C Ib enthaltenen Zuschlagstafeln in [Kr]aft.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 16. Februar 1922. (241)
Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Wirkung wird die Des[inf]ektionsgebühr in Breslau Viehhof für [ein]en einbödigen Wagen auf 26 ℳ und [fü]r einen mehrbödigen Wagen auf 40 ℳ [er]höht. (230)

Dresden, am 14. Februar 1922.
Eisenb.-Gen.-Dir.,
als geschäftsführende Verwaltung.

[D]eutsch-dänischer Verbands-Kohlentarif.

Die in den drei Schnittafeln des Nach[tra]ges XV vom 1. Februar 1922 enthalte[ne]n deutschen Schnittfrachtsätze werden [vo]m 1. März 1922 an durch eine beson[de]rs herausgegebene und käuflich be[zie]hbare Einrechnungstafel um 20 % er[hö]ht. Außerdem werden im Abschnitt II, [3] des Nachtrags XV sämtliche deut[sch]en Schnittfrachtsätze noch um 1 Pf. [er]höht.

Nähere Auskunft erteilt unser Ver[ke]hrsbüro.

Altona den 16. Februar 1922. (245)
Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

[D]eutsch-dänischer Verbands-Tiertarif.

Die in der Schnittafel A des Nach[tra]gs IX vom 1. Februar 1922 enthalte[ne]n deutschen Schnittfrachtsätze werden [du]rch eine besonders herausgegebene [un]d käuflich beziehbare Einrechnungs[taf]el vom 1. März 1922 an um 20 % er[hö]ht.

Nähere Auskunft erteilt unser Ver[ke]hrsbüro.

Altona, den 16. Februar 1922. (246)
Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

[G]emeinschaftliches Heft C I b (Zu[schlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200. —

Vom 16. Februar ab wird im Versand [vo]n Billigheim bei Verfrachtung von [Ma]uer- und Dachsteinen (Ziegel) der [la]ute Tarifzuschlag nicht mehr erhoben. Näheres enthält die am 16. Februar [19]22 erscheinende Nummer des Tarifan[ze]igers. Das alsbaldige Inkrafttreten der [Er]höhungen gründet sich auf die vor[üb]ergehende Änderung des § 6 der Eisen[bah]n-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, [S.] 455).

Auskunft geben auch die beteiligten [Gü]terabfertigungen sowie das Aus[ku]nftsbüro, hier, Bahnhof Alexander[pla]tz.

Berlin, den 14. Februar 1922. (234)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Auf Seite 31 ist nach der Station Heideck zu ergänzen:

unter Anstoßpunkt:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Heidingsfeld Ost . .	751	655	625.	565	546	511	513	523	533	542	540	541

II. Seite 5: Die Station Alt Karbe wird nunmehr als ein Wort „Altkarbe" geschrieben.

München, 15. Februar 1922. (235)
Tarifamt beim R V M, Z B.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10).

Mit Wirkung vom 1. März 1922 wird das Tarifheft 10 neu herausgegeben. Es bringt wesentliche Änderungen und Erhöhungen, z. B. Verdoppelung der Gebühren der §§ 8 (1) und 9 (1) a und b, Erhöhungen der Gebühren der §§ 8 (2) bis (4), 9 (1)c und 9 (2), 11 (2), 16 (1), 18 (3) und (7), 23 (1) und (2) und 24 C sowie Änderungen der Bestimmungen der §§ 16, 18 (1), 26, 28 und 30. Das Tarifheft wird im beschränkten Umfange und ohne Anhang neu herausgegeben. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (Reg.-Bl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 17. Februar 1922. (247)
Eisenbahndirektion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 ab werden die Güter- und Tiertarife, dem Vorgehen der Reichseisenbahn entsprechend, um 20 % erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Reichsverkehrsministerium genehmigt.

Berlin, den 15. Februar 1922. (237)
Centralverwaltung der Secundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif.

1. Die in der Schnittafel A des Nachtrages I vom 1. Februar 1922 enthaltenen deutschen Schnittfrachtsätze werden vom 1. März 1922 an um 20 % erhöht. Die erhöhten Schnittfrachtsätze sind aus einer besonders herausgegebenen Einrechnungstafel zu entnehmen. Die Einrechnungstafel kann durch jede Güterabfertigung oder durch das Auskunftsbüro Berlin, Alexanderplatz — nicht aber durch uns — käuflich bezogen werden.

2. Vom 1. März 1922 an sind an Stelle der auf S. 12 des Tarifes unter g) angegebenen Zuschlagstafeln für Basel Bad. Bf., Waldshut Übergang und Schaffhausen die im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft C I b angegebenen Zuschlagstafeln anzuwenden.

3. Im Nachtrag I vom 1. Februar 1922 sind bei einigen Stationen Berichtigungen der Schnittfrachtsätze vorzunehmen.

Altona, den 17. Februar 1922. (243)
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Infolge der am 1. Februar 1922 eingetretenen allgemeinen Tariferhöhung beträgt der im Heft 1 (Nachtrag XI S. 45 unter XI) vorgesehene Stationsfrachtsatz für Blumen- und Filmsendungen von Schaffhausen nach Berlin Anh. Gbf. 586 ℳ 60 ₰ für 100 kg.

Erfurt, den 14. Februar 1922. (226)
Eisenbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Vom 1. März 1922 ab werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, einschl. der Ausnahmetarife, um 20 % erhöht. Auch bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Nebengebühren und örtlichen Gebühren treten fast durchweg Erhöhungen um etwa 20 % ein.

Aus diesem Anlaß werden zum genannten Zeitpunkt neu ausgegeben:

a) der Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B (Tfv. 1 b), gültig vom 1. Februar 1922,
b) der Nachtrag VII zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500), gültig vom 1. Dezember 1920,
c) der Nachtrag 5 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A (Tfv. 200), gültig vom 15. August 1919,
d) der Nachtrag 4 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b: Frachtsätze (Tfv. 200), gültig vom 1. November 1921,
e) der Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Tfv. 2 a), gültig vom 1. Februar 1922,
f) der Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. (Tfv. 1101), gültig vom 1. Februar 1922.

Im übrigen wird die Erhöhung durch eine Umrechnungstafel durchgeführt. Auf den Heften Tfv. 200 C I a (Frachtsatzzeiger), Tfv. 200 C II (Ausnahmetarife) und dem Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II — Tierfrachtzeiger — (Tfv. 1504 a) ist auf dem Titelblatt der Vermerk anzubringen: „Für dieses Heft ist vom 1. März 1922 ab die Umrechnungstafel vom 1. März 1922 anzuwenden."

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Die neuen Drucksachen können voraussichtlich vom 26. d. M. ab bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin bei dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 16. Februar 1922. (249)
Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 1. Februar 1922.

Vom 1. März 1922 ab werden die Frachtsätze des Kohlenausnahmetarifs 6 um 20 v. H. erhöht. Aus diesem Anlaß erscheint ein Nachtrag I zum Ausnahmetarif 6, in dem die Erhöhung eingerechnet ist. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (231)

Essen, den 16. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tier-Tarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr ab 1. März 1922 erhöht. Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage die unterzeichnete Direktion.

Sommerfeld, 15. Februar 1922. (225)

Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200 —.

Infolge der am 1. Februar 1922 eingetretenen Vermehrung der Wagenladungsnebenklassen sind geändert worden

a) die bei der Bentheimer Kreisbahn unter „Laarwald Grenze" angegebenen Währungszuschläge,

b) die im Abschnitt I B, Unterabschnitt 88 b für die Saarbahnen angegebenen Frachtzuschlagsbestimmungen.

Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit die bei Tschicherzig Hafenbahnhof aufgeführten Überfuhrgebühren erhöht.

Näheres enthält die am 16. Februar 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Februar 1922. (232)

Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1922 werden die Anstoßfrachtsätze der Riesengebirgsbahn erhöht.

Näheres enthält die am 16. Februar 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (233)

Berlin, den 16. Februar 1922.

Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtzuschläge für die Stationen Beerfelden (Odenw.), Jugenheim-Partenheim und Reichelsheim (Odenw.) erhöht. Außerdem treten Änderungen im Abschnitt D „Örtliche Bestimmungen" ein. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen. (228)

Erfurt, den 15. Februar 1922.

Eisenbahndirektion.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Ab 1. März 1922 werden die z. Zt. geltenden Tarifsätze des Güterverkehrs gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn um 20 v. H. erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, S. 455). (256)

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 20. Februar 1922.

Eisern-Siegener Eisenb.-Gesellschaft.
Die Direktion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 werden die Stationsfrachtsätze für beschleunigtes Eilgut von Stuttgart Hbf. und Tamm bei Bietigheim nach Bremen und Hamburg und von Schaffhausen nach Warnemünde der am 1. Februar 1922 eingetretenen Frachterhöhung entsprechend geändert.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (215)

Hannover, den 13. Februar 1922.

Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 werden die Tarifentfernungen für die Stationen Friedrichsfeld (Baden) Nord, Großsachsen-Heddesheim, Hemsbach, Ladenburg, Laudenbach (Bergstr.) und Weinheim aus dem Tarifheft 9 B für den Wechselverkehr Sachsen-Baden in den Tarif für den Westdeutsch-Sächsischen Güterverkehr übernommen. Gleichzeitig werden die Tarifentfernungen für Mannheim Hbf. und Mannheim Rbf. im Westdeutsch-Sächsischen Gütertarif aufgehoben und in das neue Tarifheft 9 B für den Wechselverkehr Sachsen-Baden übernommen. Ferner wird die Station Kerkerbach West in den Westdeutsch-Sächsischen Gütertarif aufgenommen. Näheres enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, auch gibt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, am 14. Februar 1922. (214)

Eisenb.-Gen.-Dir.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b. Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200. —

Vom 16. Februar 1922 ab werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Ilmebahn Frachtzuschläge erhoben.

Näheres enthält die am 16. Februar 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Februar 1922. (213)

Eisenbahndirektion.

Güterverkehr badisch-schweiz. Übergänge-Schweiz.

Zum gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 22 ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 ein Ausnahmefrachtsatz von 80 Rappen für 100 kg Gerlafingen-Basel SBB für Schweißofen- und Walzenschlacken eingeführt worden.

Ferner werden auf 8. Februar Ausnahmefrachtsätze für die Ausfuhr von Aluminium ab Martigny, Neuhausen und Sierre und auf 1. März 1922 solche für Eisenlegierungen (A. T. 33) eingeführt.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 14. Februar 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion. (212)

Ruppiner Eisenbahn.

Mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde tritt vom 1. März 1922 ab in unserem Binnen-Gütertarif eine allgemeine Tariferhöhung in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn ein.

Neuruppin, im Februar 1922. (244)

Die Direktion.

Am 1. März 1922 treten Erhöhung[en] der Frachtsätze im Binnen- und direkt[en] Verkehr ein für Güter und Tiere. (2[…]

Rinteln - Stadthagener Eisenbahn-[Ge]sellschaft.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif, Teil III, Spezialta[rif] Nr. 1 für die Beförderung von Getrei[de,] Hülsenfrüchten, Mahlprodukten us[w.] Änderung von Frachtsätzen und Bed[in]gungen:

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 [bis] auf weiteres bzw. bis zum Tage der E[in]führung des voraussichtlich mit Gült[ig]keit ab 15. März zur Ausgabe gelang[en]den Nachtrages I werden rücksichtli[ch] des obenbezeichneten Tarifes folgen[de] Änderungen eingeführt:

a) Im Verkehre zwischen bayerisch[en] Stationen einerseits und den Station[en] der Strecke Regensburg-Drenkova (ink[l.]) andererseits werden die derzeitigen Ta[rif]ziffern um 17,5 % erhöht.

b) In sämtlichen Relationen werd[en] die Tarifziffern außerdem um 50 Ta[rif]ziffern erhöht.

c) In den Frachtsätzen ist die Tra[ns]portversicherung bis zum Gesamtwe[rt] des Gutes inbegriffen.

d) Die Tariftabellen für den Verke[hr] mit Stationen der Strecke unterha[lb] Orsova (inkl.) bis Sulina, ferner [die] Tariftabellen für den Verkehr mit S[ta]tionen an dem Kral Peter- (Franzens-) bzw. Alexander- (Franz Josefs-) u[nd] Speise-Kanale bleiben außer Kraft [ge]setzt. Die für diese Stationen geltend[en] Frachtsätze sind bei der Direktion [in] Wien und bei den gesellschaftlich[en] Dienststellen zu erfragen. (25[…]

Wien, am 15. Februar 1922.

Die Direktion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesell[schaft.]

Lokalgütertarif Teil II. Ei[n]hebung eines Frachtzuschlages.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 [bis] auf weiteres, längstens bis zum Ta[ge] der Einführung des voraussichtlich [mit] Wirksamkeit vom 15. März 1922 z[ur] Ausgabe gelangenden Nachtrages [I] wird im Verkehre zwischen den bay[er.] Schiffsstationen und Stationen [der] Strecke Regensburg-Drenkova einsc[hl.] (samt Nebenflüssen) zu den auf Gru[nd] der Tarifziffern des Abschnittes III, 1 (Seite 22—25 des Nachtrages I) und [der] Verhältniszahlen sich ergebenden Fra[ch]ten ein Zuschlag von 17½ % erhoben.

Wien, am 13. Februar 1922.

Nr. 11 222/Ia. (22[…]

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesell[schaft.]

Lokalgütertarif Teil IV (Sp[e]zialtarif für die Beförderu[ng] von Holz). Einhebung ein[es] Frachtzuschlages.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 [bis] auf weiteres, längstens bis zum Ta[ge] der Einführung des voraussichtlich [mit] Wirksamkeit vom 15. März 1922 z[ur] Ausgabe gelangenden Nachtrages I wi[rd] im Verkehre zwischen den Station[en] bzw. Ladestellen der Gruppen 1-[…] (bayer. Schiffsstationen) einerseits u[nd] Stationen bzw. Ladestellen der Grupp[en] 1—66 (Regensburg bis Drenkova) an[de]rerseits (Seite 33—36 des Tarifes) [zu] den auf Grund der Tarifziffern und d[er] Verhältniszahlen sich ergebenden Fra[ch]ten ein Zuschlag von 17½ % erhoben.

Wien, am 13. Februar 1922.

Nr. 11 222/Ia. (22[…]

rste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

I kalgütertarif Teil I, Abtilung B, Teil II, Teil III (pezialtarif Nr. 1 für die Befrderung von Getreide usw.) u d Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 f r die Beförderung von Iolz). Änderungen von Betimmungen und Gebühren.

Mit Gültigkeit ab 1. März 1922 bis a weiteres werden nachstehende Ändungen in den Tarifen durchgeführt, bv. gelten folgende Bestimmungen:

I. Frachtberechnungswährung.

eil II, Abschnitt II, Punkt A, lit. b (Nachtrag I, Berichtigungsblatt).

Für nachstehende Verkehre wird die Fachtberechnungswährung wie folgt gändert:

	Frachtberechnung in
Iyer. Stationen bzw. Ladestellen mit Stationen bzw. Ladestellen im Königreich S. H. S.	Para
Iyer. Stationen bzw. Ladestellen mit rumänischen Stationen bzw. Ladestellen . .	Bani
Iyer. Stationen bzw. Ladestellen mit bulgarischen Stationen bzw. Ladestellen . .	Stotinki
Cterr., tschechoslow. oder ungar. Stationen bzw. Ladestellen mit rum. Stationen bzw. Ladestellen	Bani
Cterr., tschechoslow. oder ungar. Stationen bzw. Ladestellen mit bulgar. Stationen bzw. Ladestellen	Stotinki
Stationen bzw. Ladestellen im Königreich S. H. S. mit rumän. oder bulg. Stationen bzw. Ladestellen	Para
I mänische Stationen bzw. Ladestellen mit rumän. oder bulg. Stationen bzw. Ladestellen .	Bani
Ilgarische Stationen bzw. Ladestellen mit bulgar. Stationen bzw. Ladestellen . . .	Stotinki

Im Verkehre von ungar. nach österr. Stationen bzw. Ladestellen wird die Iacht ebenso wie in der umgekehrten Ichtung in ungar. Hellern berechnet.

Im übrigen bleiben die bisherigen einslägigen Bestimmungen des Nachtrages I (Berichtigungsblatt) aufrecht.

II. Verhältniszahlen.

Die Verhältniszahlen betragen zur Umchnung:

af Pfennige . . .	18
österr. Heller . .	400
tschechosl. Heller	5 für Frachtgut, 8 für Eilgut,
ungar. Heller . .	50
Para	6
Bani	13
Stotinki	15

I. Besondere Frachtsätze im erkehre zwischen tschechoow. und ungar. Schiffsstationen.

Über die im Verkehre zwischen Bratislva (bzw. anderen tschsl. Stationen) d ungar. Stationen etwa zur Anweng gelangenden besonderen (ermäßign) Frachtsätze erteilen die gesellhaftliche Direktion in Wien und die teiligten Dienststellen Auskunft.

. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse.

Nachnahmen nach Eingang und Barrschüsse (auch Nachnahmen von Bahnbühren) sind in allen Verkehren, mit usnahme der Verkehre innerhalb eines aatsgebietes, ausgeschlossen.

In den Verkehren innerhalb eines Staatsgebietes sind sie nur in der Frachtberechnungswährung zulässig.

V. Änderung und Aufhebung von Bestimmungen.

In der Kundmachung [236] im V.Bl. Nr. 26 vom 1. IV. 1921 ist im dritten Absatze nach „Teil II, Abschnitt II (Nachtrag I)" einzuschalten: „und den einschlägigen Kundmachungen".

Aufgehoben werden die Kundmachung [271] im V.Bl. Nr. 30 vom 15. IV. 1921 und die Kundmachung [763] im V.Bl. Nr. 85 vom 25. X. 1921; die Kundmachung [386] im V.Bl. Nr. 41 vom 20. V. 1921, sowie die in der Kundmachung [271] im V.Bl. Nr. 30 vom 15. IV. 1921 unter III angeführten Kundmachungen bzw. Bestimmungen bleiben aufgehoben.

Wien, am 13. Februar 1922. (220)
Nr. 11 222/Ia.

Tschechoslowakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II. Änderung von Frachtsätzen und Bestimmungen.

Der Abschnitt IV D (Frachtsätze für die Schiffsstrecken) auf Seite 45—52 wird mit 1. März 1922 aufgehoben und werden ab dem genannten Tag bis zum Inkrafttreten des voraussichtlich mit Gültigkeit vom 1. April 1922 zur Ausgabe gelangenden Nachtrages I zum vorbezeichneten Tarif rücksichtlich des Schiffsdurchlaufes im obengenannten Verkehre die einschlägigen Bestimmungen und Frachtsätze der Lokalgütertarife der beteiligten Schiffahrtsverwaltungen angewendet. Die Kundmachungen (890) in der Z. d. V. D. E. V. Nr. 40 vom 6. Oktober 1921, (977) in der Z. d. V. D. E. V. Nr. 43 vom 27. Oktober 1921 und (1037) in der Z. d. V. D. E. V. Nr. 44 vom 3. November 1921 werden mit 1. März 1922 aufgehoben. (236)

Wien, am 15. Februar 1922.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif. Lagergeld für an Stationen des Königreiches S.H.S. in Schleppen lagernde Güter.

Bei Verzögerungen der Ausladung von Stückgütern an Schiffsstationen im Königreiche S. H. S., die durch Verfügungen der Parteien oder infolge des Mangels rechtzeitiger Parteiverfügung entstehen, wird den die Verzögerung verschuldenden Parteien für die Zeit nach Ablauf der tarifmäßigen lagergeldfreien Frist (nach erfolgter Avisierung) das dreifache tarifmäßige Lagergeld, mindestens jedoch eine Gebühr von 150 Dinar für den Tag und den Schlepp angerechnet. Diese Mindestgebühr wird im Falle, als zwei oder mehrere Parteien an der Verzögerung schuldtragend sind, im Verhältnis der Mengen der betreffenden Sendungen auf diese aufgeteilt.

Wien, am 13. Februar 1922,
Nr. 11 222/Ia. (223)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Haftung für aufgelieferte Sendungen.

Für eine (ganz oder teilweise) aufgelieferte Sendung haftet die Gesellschaft für Verlust, Minderung oder Beschädigung vor Abschluß des Frachtvertrages (d. i. vor Aufdruck des Tagesstempels der gesellschaftlichen Abfertigungsstelle auf den Frachtbrief) — insoweit eine Haftung der Gesellschaft überhaupt Platz greift — nur bis zum Betrage der tarifmäßigen Transportversicherung in der Währung des Auflieferungsortes (bei Auflieferung in einer Station des Königreiches S. H. S. in jugoslav. Kronen, 1 jugoslav. Krone = 0,25 Dinar).

Wien, am 13. Februar 1922.
Nr. 11 222/Ia. (224)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 bis auf weiteres werden betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr
nachstehende Änderungen durchgeführt, bzw. gelten folgende Bestimmungen:

I. Frachtberechnungswährung.

Für nachstehende Verkehre wird die Frachtberechnungswährung wie folgt geändert:

	Frachtberechnung in
Bayer. Stationen bzw. Ladestellen mit Stationen bzw. Ladestellen im Königreich S. H. S.	Para
Bayer. Stationen bzw. Ladestellen mit rumänischen Stationen bzw. Ladestellen . .	Bani
Bayer. Stationen bzw. Ladestellen mit bulgarischen Stationen bzw. Ladestellen . .	Stotinki
Österr., tschechoslow. oder ungar. Stationen bzw. Ladestellen mit rum. Stationen bzw. Ladestellen	Bani
Österr., tschechoslow. oder ungar. Stationen bzw. Ladestellen mit bulgar. Stationen bzw. Ladestellen	Stotinki
Stationen bzw. Ladestellen im Königreich S. H. S. mit rumän. oder bulg. Stationen bzw. Ladestellen	Para
Rumänische Stationen bzw. Ladestellen mit rumän. oder bulg. Stationen bzw. Ladestellen .	Bani
Bulgarische Stationen bzw. Ladestellen mit bulgar. Stationen bzw. Ladestellen . .	Stotinki

Im Verkehre von ungar. nach österr. Stationen bzw. Ladestellen wird die Fracht ebenso wie in der umgekehrten Richtung in ungar. Hellern berechnet.

Im übrigen bleiben die bisherigen einschlägigen Bestimmungen aufrecht.

II. Verhältniszahlen.

Die Verhältniszahlen betragen zur Umrechnung:

auf Pfennige	18
„ österr. Heller	400
„ tschechoslow. Heller .	5
„ ungar. Heller	50
„ Para	6
„ Bani	13
„ Stotinki	15

III. Besondere Frachtsätze im Verkehre zwischen tschechoslow. und ungar. Schiffsstationen.

Über die im Verkehre zwischen Bratislava (bzw. anderen tschsl. Stationen) und ungar. Stationen etwa zur Anwendung gelangenden besonderen (ermäßigten) Frachtsätze erteilt die Direktion in Regensburg Auskunft.

IV. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse.

Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse (auch Nachnahmen von Bahngebühren) sind in allen Verkehren, mit Ausnahme der Verkehre innerhalb eines Staatsgebietes, ausgeschlossen.

In den Verkehren innerhalb eines

Staatsgebietes sind sie nur in der Frachtsatzwährung zulässig.

V. Aufhebung von Bestimmungen.

Aufgehoben werden die Kundmachungen (205) im Z. d. V. D. E. V. Nr. 9 vom 3. III. 1921 und (1092) im Z. d. V. D. E. V. Nr. 47 vom 24. XI. 1921.

Die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. für Orsova und Stationen unterhalb Orsova enthaltenen Frachtsätze bleiben außer Kraft gesetzt. Über die Frachtberechnung für Getreide- usw. Sendungen im Verkehre mit diesen Stationen gibt die Direktion in Regensburg Auskunft. (219)

Regensburg, am 12. Februar 1922.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif. Lagergeld für an Stationen des Königreiches S. H. S. in Schleppen lagernde Güter.

Bei Verzögerungen der Ausladung von Stückgütern an Schiffsstationen im Königreiche S. H. S., die durch Verfügungen der Parteien oder infolge des Mangels rechtzeitiger Parteiverfügung entstehen, wird den die Verzögerung verschuldenden Parteien für die Zeit nach Ablauf der tarifmäßigen lagergeldfreien Frist (nach erfolgter Avisierung) das dreifache tarifmäßige Lagergeld, mindestens jedoch eine Gebühr von 150 Dinar für den Tag und den Schlepp angerechnet. Diese Mindestgebühr wird im Falle als zwei oder mehrere Parteien an der Verzögerung schuldtragend sind, im Verhältnis der Mengen der betreffenden Sendungen auf diese aufgeteilt. (218)

Regensburg, am 12. Februar 1922.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güter- und Holzverkehr. Erhöhung von Tarifziffern.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 bis auf weiteres werden im Verkehre zwischen bayerischen Schiffsstationen und Stationen der Strecke Regensburg-Drenkova einschl. (samt Nebenflüssen) die derzeitigen Tarifziffern um 17½ % erhöht. (216)

Regensburg, am 12. Februar 1922.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten usw. Änderung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 bis auf weiteres werden zu obenbezeichnetem Tarife folgende Änderungen eingeführt:

a) Im Verkehre zwischen bayerischen Stationen einerseits und den Stationen der Strecke Regensburg-Drenkova (incl.) andererseits werden die derzeitigen Tarifziffern um 17,5 % erhöht.

b) In sämtlichen Relationen werden die Tarifziffern außerdem mit 50 Tarifziffern erhöht.

c) Die Transportversicherung bis zum Gesamtwerte der verladenen Waren bzw. aufgegebenen Sendungen ist im Frachtsatze inbegriffen.

Die diesbezüglichen Bedingungen sind bei der Direktion zu erfahren.

d) Die Tariftabellen für den Verkehr mit Stationen der Strecke unterhalb Orsova (inkl.) bis Sulina, ferner die Tariftabellen für den Verkehr mit Stationen an dem Kral Peter- (Franzens-) bzw. Alexander- (Franz Josefs-) und Speise-Kanale werden außer Kraft gesetzt. Für diese Stationen werden besondere Frachtsätze eingeführt werden, über deren Höhe die eingangs genannte Direktion nähere Auskunft erteilt.

e) Die zur Berechnung der Frachtsätze in verschiedenen Währungen festgesetzten Verhältniszahlen werden wie folgt geändert:

Die Verhältniszahl zur Umrechnung

auf Pfennige	18
„ österr. Heller	400
„ ungar. Heller	50
„ tschechoslow. Heller	5
„ Para	6

f) Im Verkehre von bayerischen Stationen nach jugoslawischen Stationen ist die Fracht in „Dinar" fällig. (217)

Regensburg, den 8. Februar 1922.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Im Gütertarif, Teil I, Abteilung A, vom Schiffahrtbeginn 1912; im Gütertarif Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918; im Gütertarif, Teil II, vom 15. April 1921; im Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918 und im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918 treten mit Geltung vom 1. März 1922 folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Frachtgebühren.

Die in den vorher bezeichneten Tarifen sowie in den hierzu erschienenen Nachträgen und Bekanntmachungen enthaltenen Frachtsätze, Mindestfrachten, Anstoß- und Kürzungsbeträge, gleichviel welcher Währung, gelten bis auf weiteres als währungslose Tarifziffern.

Diese Tarifziffern, mit den nachstehenden Verhältniszahlen vervielfältigt, ergeben die Frachtsätze für 100 kg in der für die Frachtberechnung festgesetzt[en] Währung.

Die Verhältniszahlen betragen bis a[uf] weiteres zur Umrechnung in:

Pfennig	18
österreichische Heller	400
ungarische Heller	50
tschechoslowakische Heller	5
Para	6
Bani	13
Stotinken	15

Die auf Grund der Tarifziffern u[nd] Verhältniszahlen ermittelten Frachtsät[ze] werden von 10 zu 10 aufgerundet.

Die Bestimmung des Gütertari[fs] Teil I, Abteilung B, Abschnitt A — I - (Aufrundung der Frachtbeträge) g[ilt] gleichmäßig für alle Währungen.

Die Fracht wird auf Grund der Tar[if]ziffern und Verhältniszahlen in den ei[n]zelnen Verkehrsverbindungen berechn[et] in:

Von Stationen und Ladeorten in	1	2	3	4	5	6	7
	nach Stationen und Ladeorten in						
	Bayern	Oesterreich	Ungarn	Tschechoslowakei	Jugoslawien	Rumänien	Bulgarien
1. Bayern	Pfennig	Pfennig	Pfennig	Pfennig	Para	Bani	Stotinke[n]
2. Oesterreich	Pfennig	österr. Heller	ungar. Heller	tschech. Heller	Para	Bani	Stotinke[n]
3. Ungarn	Pfennig	ungar. Heller	ungar. Heller	tschech. Heller	Para	Bani	Stotinke[n]
4. Tschechoslowakei	Pfennig	tschech. Heller	tschech. Heller	tschech. Heller	Para	Bani	Stotinke[n]
5. Jugoslawien	Para	Para	Para	Para	Para	Bani	Para
6. Rumänien	Bani	Bani	Bani	Bani	Para	Bani	Bani
7. Bulgarien	Stotinken	Stotinken	Stotinken	Stotinken	Para	Bani	Stotinke[n]

2. Nachnahmen.

Barvorschüsse, Nachnahmen nach Eingang und die Nachnahme von Bahnvorfrachten sind derzeit nur im Verkehr zwischen Stationen des gleichen Staatsgebietes in dessen Landeswährung zulässig.

Im Verkehr mit Stationen verschiedener Staatsgebiete sind Nachnahmen jeder Art bis auf weiteres unstatthaft.

3. Aufhebung von Bekanntmachungen.

Die Bekanntmachungen in der Ve[r]einszeitung

Nr. 41 vom 16. Juni 1920, (596),
Nr. 9 vom 3. März 1921, (195),
Nr. 21 vom 26. Mai 1921, (555) und
Nr. 45 vom 10. November 1921, (104[…])

treten mit 28. Februar 1922 außer G[el]tung.

München, im Februar 1922. Z. 30 539/T/21. (25[…])

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 2000).

Am 1. März 1922 tritt der Nachtrag V in Kraft. Er erhält Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Ergänzungen der Anlagen des Tarifs, wodurch namentlich Erhöhungen der Nebengebühren im Personen- und Gepäckverke[hr] eintreten.

Die Änderungen der Ausführungsb[e]stimmungen zur Eisenbahn-Verkeh[rs]ordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnu[ng] genehmigt, ebenso die verkürzte Ve[r]öffentlichungsfrist gemäß der vorübe[r]gehenden Änderung des § 6 a. a. [O.] (RGBl. 1914, S. 455). Nähere Auskun[ft] erteilen die Verkehrsbüros der deu[t]schen Eisenbahnverwaltungen. D[er] Nachtrag kann voraussichtlich vo[m] 26. d. M. ab bei den deutschen Eise[n]bahnverwaltungen, in Berlin bei de[m] Auskunftsbüro (Bahnhof Alexande[r]platz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 16. Februar 1922. (24[…])

Eisenbahndirektion als geschäftsführen[de] Verwaltung.

Deutsch-Tschechoslowakischer Persone[n]- und Gepäckverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Februar 1922 a[b] sind die im Nachtrag III, gültig vo[m] 1. Februar 1922, unter IV, Seite 75 bis [...] enthaltenen Preise für die tschech[o]slowakischen Strecken, mit Ausnahm[e] derjenigen für den Übergang Oderber[g] erhöht worden. Auskunft erteilt die Ve[r]kehrskontrolle I in Dresden-A., Stre[h]lener Str. 1. (23[…])

Dresden, den 16. Februar 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 8. Berlin, den 2. März 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Ein Weg zur Hebung der Leistungen der Reichsbahn-Werkstätten.

Von Regierungsbaurat **Hartwig**, Jülich.

Die Klagen über die geringen Leistungen der Eisenbahnwerkstätten haben bald nach unserem Zusammenbruch eingesetzt und sind bis heute nicht verstummt. Berufene und Unberufene haben sich an diesen Klagen beteiligt. In der Mehrzahl der Fälle sind sie weit über das Ziel hinausgeschossen. Aber man wird nicht leugnen können, daß manche auch einen berechtigten Kern enthalten. Es gibt Privatwerke, in denen zweifellos wirtschaftlicher gearbeitet wird als in den Staatsbetrieben. Woran liegt das? An der technischen Einrichtung oder an der Organisation dieser Betriebe?

Die technische Einrichtung und maschinelle Ausrüstung der neueren Werkstätten stehen durchaus auf der gleichen Höhe wie die der entsprechenden Privatwerke. Man kann nicht behaupten, daß daran in verkehrter Weise gespart worden ist. Immer wieder hat man in Privatwerken, Kesselfabriken und Wagenfabriken, die zur Ausbesserung der Fahrzeuge herangezogen worden sind, die Meinung äußern hören: „Ja, wenn unsere Werkstätten so ausgestaltet wären wie Ihre Staatswerkstätten, dann könnten wir auch so billig arbeiten."

Wer in der Zwangslage war, in der ersten Zeit nach der Besetzung der linksrheinischen Gebiete fast täglich fremde Fachleute in Offiziersuniform durch eine neuere Eisenbahnwerkstätte führen zu müssen, der konnte häufig genug hören: „In der technischen Anlage und maschinellen Ausrüstung können wir noch von Ihnen lernen." Darin waren sie sich alle gleich, ob es nun Belgier oder Franzosen, Engländer oder Amerikaner waren.

Aber diejenigen von ihnen, die tiefer sahen, fanden, daß die Organisation unserer Werkstätten noch manches zu wünschen übrig ließ. Sie hatten dabei mehr die innere Organisation als den äußeren Beamtenaufbau im Auge. Und man muß ihnen darin recht geben. Die innere Organisation der Eisenbahnwerkstätten liegt in mancher Hinsicht noch im Argen. Wie ist dem abzuhelfen?

Das Zeichen der guten Organisation eines Werkes wird es immer sein, wenn das Interesse und Streben jedes einzelnen Gliedes der Organisation — mathematisch gesprochen — parallel und gleichgerichtet den Zwecken des ganzen Werkes ist. Mit anderen Worten: Zu einer guten Organisation gehört es, daß in jedem einzelnen Angestellten des Betriebes eine Kraft wirksam gemacht wird, die ihn aus Selbstinteresse antreibt, die Aufgaben des Werkes, dem er angehört, mit allen Kräften erfüllen zu helfen.

Was ist aber die Aufgabe der Eisenbahnwerkstätten? Doch dies: Die Eisenbahnfahrzeuge möglichst billig, schnell und gut wieder verwendungsfähig zu machen. Ein kleiner Schritt, einen Teil der Bediensteten der Eisenbahnwerkstätten an dieser Aufgabe persönlich zu interessieren, ist durch das Gedingeverfahren ja schon gemacht. Und man wird auch sagen können, daß die Erfolge, die die Einführung des Gedingewesens gebracht hat, durchaus dazu ermutigen, auf diesem Wege fortzufahren.

Heute liegen die Verhältnisse bei unseren Einsenbahnwerkstätten noch so, daß niemand mit Bestimmtheit sagen kann, diese Werkstätte arbeitet billig und jene teuer. Es ist bisher noch

keine Statistik gefunden worden, die ein einigermaßen richtiges Bild über die Leistungen der einzelnen Werkstätten gibt. Das ist ein Zustand, der vor allem anderen möglichst schnell beseitigt werden müßte. Denn er führt dazu, daß nicht einmal der Ehrgeiz der Werkleitung im Interesse des Werkes nutzbar gemacht wird. Im Gegenteil lenkt dieser Zustand den Eifer ehrgeiziger Naturen in falsche Bahnen. Auch ist es durchaus entmutigend, wenn derjenige, der glaubt, durch nachhaltige Energie ein Werk vorwärts gebracht zu haben, nicht in der Lage ist, wenigstens sich selbst den Nachweis seiner Leistung erbringen zu können. Schließlich muß es für die maßgebenden Persönlichkeiten in der Eisenbahnverwaltung ein unleidlicher Zustand sein, keinen sicheren Maßstab für die wahren Leistungen der einzelnen Werkstätten zu haben. Sie sind darauf angewiesen, sich in ihren Urteilen auf die Meinungen anderer, auf kurze äußere Eindrücke und falsche Statistiken zu stützen. Daß hierbei verhängnisvolle Fehlschlüsse, die sich möglicherweise in erhebliche wirtschaftliche Nachteile auswirken, mitunterlaufen können, liegt auf der Hand.

Aus diesen Gründen muß bei jeder Neuorganisation damit der Anfang gemacht werden, daß man vergleichbare Leistungsnachweisungen schafft. Alle bisher üblichen statistischen Aufzeichnungen über die Leistungen der Eisenbahnwerkstätten haben zwei Grundfehler: Erstens fehlt bei allen die Gegenkontrolle, daß sie richtig aufgestellt sind. Die Folge davon ist, daß sehr viele falsch sind. Und damit ist der Wert der ganzen Aufzeichnungen illusorisch. Zweitens leiden alle bisherigen Statistiken daran, daß sie zu roh sind, indem sie entweder den Vergleichsmaßstab an Dinge legen, die nicht verglichen werden können, oder indem sie außerhalb des Werkes liegenden Verhältnissen einen solchen Einfluß auf den Ausfall der Statistik gestatten, daß daneben die Wirksamkeit der Werkstätte in der Statistik kaum noch zur Geltung kommt.

Dieser zweite Fehler kann m. E. nur dadurch beseitigt werden, daß man sich zunächst einmal daran macht, eine einheitliche Bewertungstabelle aller in den Werkstätten an den Betriebsmitteln und ihren Zubehörteilen vorkommenden Arbeiten aufzustellen. Es ist nicht nötig, daß diese Tabelle zu sehr ins einzelne geht. Die Masse der vorkommenden Arbeiten wird einen Ausgleich schaffen. Als Bewertungszahl würden zunächst die für die einzelnen Arbeiten aufzuwendenden Arbeiterstunden, sowohl die unmittelbaren wie die mittelbaren, einzusetzen sein. Eine solche Arbeitszeittabelle aufzustellen, ist heute nicht mehr schwierig, da das Gedingeverfahren schon 1½ Jahre eingeführt ist und die Lokomotiv-, Kessel- und Wagenausbesserungen im Akkord an Privatwerke vergeben werden. Die Unterlagen für diese Tabellen sind in jeder Eisenbahnwerkstätte vorhanden. Die Arbeiterstunden für die geleisteten Ausbesserungen wären nach der Tabelle den Werkstätten gutzuschreiben und den wirklich verbrauchten Arbeitsstunden gegenüberzustellen. Jede Werkstätte wäre in der Lage, jede einzelne geleistete Arbeit an Hand der Gedingezettel mit einem Zuschlag für die unproduktiven Löhne daraufhin nachzurechnen, ob sie mit den vorgesehenen Arbeitsstunden ausgekommen ist, ob sie etwas zugesetzt oder etwas erübrigt hat.

Am Jahresschluß würde eine Gegenüberstellung der Summe der gutgeschriebenen Arbeiterstunden mit der Summe der wirklich verbrauchten Arbeiterstunden in zwei Zahlen ein einwandfreies Bild über die Leistungsfähigkeit der ganzen Werkstätte geben, das unmittelbar einen Vergleich mit jedem anderen Ausbesserungswerk ermöglichte. Aber hierbei fehlte noch die Gegenkontrolle, und die müssen die Auftraggeber der Werkstätten, die Maschinenämter, übernehmen. Den Maschinenämtern ist für geleistete Tonnenkilometer eine bestimmte Zahl von Arbeitsstunden für Ausbesserungszwecke an Lokomotiven zur Verfügung zu stellen, diese wären für gebirgige und kurvenreiche Strecken von vornherein höher zu bemessen als für ebene Linien. Mit diesen Arbeiterstunden haben die Maschinenämter zu wirtschaften, sie können sie verbrauchen für die erforderlichen Arbeitskräfte in ihren eigenen Betriebswerken und für die Gutschrift von Arbeiterstunden an die Ausbesserungswerke zur Ausbesserung ihrer Lokomotiven.

Die für die Lokomotivausbesserung notwendige Arbeiterstundenzahl zu ermitteln, die für den geleisteten Tonnenkilometer im Durchschnitt erforderlich ist, dürfte nicht schwer sein, da man sowohl die Gesamtzahl der geleisteten Tonnenkilometer wie die Arbeiterstundenzahl, die für die Lokomotivausbesserung erforderlich gewesen ist, für eine ganze Reihe von Jahren kennt. Damit wäre dann auch für die Maschinenämter ein Vergleichsmaßstab gegeben durch die Gegenüberstellung der durch die geleisteten Tonnenkilometer gewissermaßen erworbenen Arbeiterstunden und der für die Lokomotivausbesserung verbrauchten Arbeiterstunden.

Schon in diesem „Bauabschnitt“ der Neuorganisation ist es möglich, das Selbstinteresse des Einzelnen nutzbar zu machen für die Zwecke der Eisenbahn. Es ist nur nötig, sowohl den Maschinen- wie den Werkstättenämtern nach Maßgabe der erzielten Ersparnisse an Arbeiterstunden Prämien zu zahlen für die Beamten und Arbeiter.

Aber es ist ohne weiteres zu erkennen, daß damit noch nichts Vollständiges erreicht wäre, wohl wäre ein Antrieb vorhanden, an Arbeiterstunden zu sparen, was wohl hauptsächlich durch eine starke Einschränkung aller unnützen Arbeiten erreicht werden würde; aber es wäre noch nichts getan, um auch an den übrigen Kosten zu sparen und um auf eine gute Arbeit hinzuwirken. Darum muß gleichzeitig mit der Einführung der vorstehend skizzierten Neuorganisation die Umwandlung der Buchführung eingeleitet werden, um es zu ermöglichen, alle sonstigen Unkosten, die eine Eisenbahnwerkstätte hat, zu ermitteln, damit alsdann der weitere Schritt in der Neuorganisation getan werden kann. Es muß möglichst bald an Stelle der Arbeiterstunden ein Geldwert für die gesamte Ausbesserung eingesetzt werden. Der Geldwert müßte alle Kosten für Löhne, Gehälter, einschl. Pensionsaufschlag, Wohlfahrtseinrichtungen, Werkstoffe, Kraftmittel, Leistungen fremder Werke und sonstige Unkosten umfassen, während andererseits auch der Erlös aus Altstoffen und dergleichen als Gewinn berücksichtigt werden müßte. Die Tilgung und Verzinsung der vorhandenen Anlagewerte bei der Preisfestsetzung und Kostenermittelung mit einzubeziehen, kann unterbleiben, weil auf die Höhe dieser Werte die jetzige Beamten- und Arbeiterschaft keinen Einfluß hat. Dagegen muß die Amortisation und Verzinsung aller Neueinrichtungen, Neubauten, Ergänzungsbeschaffungen und Erweiterungen entweder bei der Preisfestsetzung und Kostenermittelung oder bei der Bestimmung der Höhe des Anteils, den sich die Verwaltung vom Überschuß vorbehält, berücksichtigt werden. Solange der Wert des deutschen Geldes so schwankt, muß ein von der jeweiligen Teuerung abhängiger, für alle Werkstätten gleicher Faktor eingeführt werden, der die Preise dem jeweiligen Geldwert anpaßt.

Die Bewertungstabelle, von der im Anfang die Rede war, würde dann in eine Preisliste umgewandelt werden, in die möglichst alle Ausbesserungsarbeiten, die an Lokomotiven und Wagen vorkommen, aufgenommen sind. Für einzelne Ausnahmefälle bliebe noch die Möglichkeit der freien Preisvereinbarung zwischen Auftraggeber und Werkstätte.

Den Maßstab für die Prämienverteilung an die Beamten und Arbeiter würden nunmehr die Überschüsse, die der Werkstättenbetrieb im Laufe des Jahres erzielt, geben. Und damit würde in jedem Einzelnen das Streben, den Betrieb aus Selbstinteresse nach jeder Richtung hin wirtschaftlich zu gestalten, geweckt.

Um schließlich auch noch den für die Hebung der Leistungen so wichtigen Konkurrenzkampf wenigstens bis zu einem gewissen Grad in das Eisenbahnwerkstättenwesen einzuführen, müßte es den Maschinenämtern überlassen bleiben, welcher von einer Reihe von Werkstätten, die in einem gewissen Umkreis liegen, sie ihre Ausbesserungslokomotiven zuführen wollen. Andererseits müßte jede Werkstätte gehalten sein, wenigstens eine Reihe von Lokomotivgattungen, für die sie besonders geeignet ist, stets soweit aufzunehmen, wie Platz vorhanden ist.

urch die im übrigen freie Werkstättenwahl würde erreicht, daß die Maschinenämter sich vornehmlich an die Werkstätten wenden würden, in denen die Lokomotiven erfahrungsgemäß gut ausgebessert werden. Damit würde aber der Eifer der Werkstätten angespornt, g u t e A r b e i t zu liefern. Denn sie haben ein Interesse daran, möglichst starken Zulauf an Lokomotiven zu bekommen, weil mit der Menge der Arbeit die Verdienstmöglichkeit wächst.

Der Geschäftsgang würde sich dann in Zukunft folgendermaßen abspielen: Nachdem das Maschinenamt festgestellt hat, daß die Werkstätte, der sie eine ausbesserungsbedürftige Lokomotive zusenden will, die Lokomotive aufnehmen kann, übersendet sie diese gleichzeitig mit einem Auftragszettel, in dem die gewünschten Ausbesserungen an Hand des Preisverzeichnisses aufgeführt sind. Bei jeder Werkstätte befindet sich noch ein Beauftragter der Maschinenämter, der die Befugnis hat, im Namen des Maschinenamts an die Werkstätte weitere Aufträge für Ausbesserungen, deren Notwendigkeit sich erst bei und nach dem Auseinandernehmen der Lokomotive erweist, zu erteilen. Nach Fertigstellung der Ausbesserung und Abnahme der Lokomotive übersendet das Werkstättenamt dem Maschinenamt eine Rechnung über die ausgeführten Ausbesserungen. Der Betrag wird vom Maschinenamt dem Werkstättenamt gutgeschrieben.

Bei den Wagen würde das Maschinenamt ausscheiden. Dafür müßten bei den Wagenwerkstätten Beauftragte des Zentralamts vorhanden sein, die Ausbesserungsaufträge an die Werkstätten auszufertigen hätten.

Es ist selbstverständlich, daß dieser Neuorganisation sich gewisse Schwierigkeiten entgegenstellen. Es würde den Rahmen des Aufsatzes überschreiten, wenn auf die einzelnen Schwierigkeiten und ihre Beseitigung hier eingegangen werden sollte. Aber es kann schon jetzt gesagt werden, daß keine Schwierigkeit vorhanden ist, die sich nicht bei einigermaßen gutem Willen überwinden ließe. Dieser aber muß aufgebracht werden, wo heute soviel auf dem Spiele steht.

Die Vorteile liegen auf der Hand. Alle die Dinge, die für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes so notwendig sind, und denen gerecht zu werden auf dem Verordnungswege immer wieder vergeblich versucht wird, werden durch die Aussicht auf Gewinn plötzlich ein eignes Leben bekommen. Ich erinnere nur an die wirtschaftliche Verwendung des Personals, die Sparsamkeit im Materialverbrauch und die Altstoffverwertung. Jeder in der Werkstätte würde in viel höherem Maße als jetzt bemüht sein, Mittel und Wege ausfindig zu machen, wie die Arbeit verbilligt, unnötige Arbeit und Wege vermieden werden können. Eine viel schärfere Nachprüfung über Wirtschaftlichkeit einzelner Arbeitsmethoden würde einsetzen. Kurz, es würde in allen Werksangehörigen das Streben lebendig sein, die Aufgabe der Werkstätte, gute, schnelle und billige Arbeit zu leisten, nach Kräften fördern zu helfen.

Die Bedeutung der Streckenkenntnis für den Lokomotivführer und ihr Erwerb.

(Eine psychotechnische Studie.)

H. A. M a r t e n s äußert sich in seinem Buche „Grundlagen des Eisenbahnsignalwesens" über die Streckenkenntnis des Lokomotivführers folgendermaßen: „Die genaueste Streckenkenntnis des Lokomotivführers muß als wertvoller Beitrag zur Betriebssicherheit hoch eingeschätzt werden. Der Führer muß sich bei dunkelster Nacht, bei dichtestem Nebel in jedem Augenblick auf der Strecke zurechtfinden können. Das Rollen über einen Durchlaß, der Widerhall bei der Vorbeifahrt an einem Gebäude, die von ihm empfundene Fliehkraftwirkung nach der einen oder anderen Seite beim Befahren einer Krümmung, die nächste Umgebung der Strecke müssen ihm als Mittel des Sichzurechtfindens bestens vertraut sein. Um mit den Worten eines amerikanischen Eisenbahningenieurs zu sprechen: „Der Lokomotivführer muß die Sichtlinie zum Signal von jeder beliebigen Stelle der Strecke so sicher zu finden wissen, wie man in einem dunklen, bekannten Zimmer beim Zuschreiten auf die Tür die Hand mit unfehlbarer Sicherheit auf die Türklinke zu legen vermag. Eine derartig genaue Streckenkenntnis kann nur im jahrelangen Befahren der gleichen Strecken erworben werden, beginnend im Güterzugdienst und aufrückend zum Schnellzugdienst: Häufige Versetzungen der Lokomotivbeamten sind daher streng zu vermeiden."

Diesen Worten des erfahrenen Eisenbahnfachmannes wird man rückhaltlos zustimmen dürfen. Mit dem von ihm genannten Hilfsmittel der möglichst seltenen Versetzung ist das Problem, das sich hier zeigt, jedoch nicht gelöst. Es tritt unabweislich und regelmäßig in die Erscheinung, wo irgendein Führer zum ersten Male eine neue Strecke befährt. Dieser muß sich stets erst die genaue Kenntnis erwerben, damit er seinen Zug sicher und in der richtigen Zeit ans Ziel bringt. Hierzu wird ihm nach den bestehenden Vorschriften dadurch Gelegenheit gegeben, daß er mehrere Male mit einem auf der Strecke kundigen Führer gemeinsam fahren und sich die Einzelheiten einprägen kann. Erst wenn er selbst erklärt, daß er hinreichende Sicherheit besitze und einen entsprechenden Revers unterschreibt, darf er seine Fahrten selbständig aufnehmen.

So richtig dies Prinzip auch theoretisch erscheint, so scheinen ihm doch in der Praxis Schwierigkeiten zu erwachsen, die der Erwägung wert sein dürften. Zunächst ist die Zahl der möglichen Begleitfahrten, während deren der Führer sich die Streckenkenntnis erwerben soll, tatsächlich begrenzt durch Rücksichten des Betriebes. Auch bei hinreichendem Entgegenkommen der vorgesetzten Dienststelle läßt sich die Anzahl der Fahrten nicht beliebig ausdehnen. Dazu kommen psychische Hemmungen. Wenn der Führer etwa vier Hin- und Rückfahrten beansprucht und erledigt hat, so fühlt er, sofern er nicht gleichgültig und phlegmatisch ist, sich gedrängt, die gewünschte Erklärung abzugeben. Denn da er damit etwa die übliche Grenze der Fahrtenzahl erreicht hat, würde er sich bei nennenswerten Überschreitungen dieser Grenze selbst als minderwertig erscheinen und überdies fürchten, bei den Vorgesetzten den Eindruck mangelnder Intelligenz oder üblen Willens hervorzurufen. Ob diese Befürchtung objektiv begründet ist oder nicht, gibt in unserem Falle nicht den Ausschlag. Mindestens besteht bei vielen Führern, wie mir persönliche Unterredungen bestätigten, dieser Eindruck in der Tat. Infolgedessen werden auch gewissenhafte Personen verführt, trotz ungenügender Sicherheit den Revers zu unterschreiben in der Hoffnung, daß ja wohl „nichts passieren" würde. Wir müssen also mit derartigen Faktoren rechnen.

Nun ist aber der Erwerb der Streckenkenntnis, wie ich aus eigener Erfahrung feststellen konnte, keineswegs leicht. Denn die Zahl der zu beachtenden und zu merkenden Einzelheiten ist fast immer sehr groß. Von entscheidendem Einfluß ist die Geradlinigkeit, Einfachheit, Übersichtlichkeit der Streckenführung und das Vorkommen oder Fehlen charakteristischer Stellen. Dazu kommt der Standort aller geltenden Signale und ihre sichere Unterscheidung von denen benachbarter Gleise. Die Signale selbst sind auch bei bestmöglichster Anbringung und Ausführung nicht immer leicht auffindbar und erkennbar, besonders wenn die Übungsfahrten bei ungünstiger Witterung (Regen, Nebel, Schneetreiben) stattfinden, die Fenster der Lokomotive und die Signalscheiben mehr oder weniger beschlagen, bereift, vereist sind. Lichter der Umgebung können nachts zu Verwechslungen mit Signalen Anlaß geben. Auch die Neigungsverhältnisse, Übergänge, Durchlässe, Weichen und Krümmungen, die Länge der Bahnsteige auf den verschiedenen Stationen muß der neue Führer kennen lernen, und dazu kommen noch alle Vorschriften über die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten, die „Pfeiftafeln" usw. Wenn man noch bedenkt, daß der Eindruck der Strecke auf Hin- und Rückfahrt ganz verschieden ist, daß insbesondere hinsichtlich der Signale und Neigungen ganz neue Verhältnisse auftreten, so dürfte es klar sein, daß die Einprägung eine erhebliche Gedächtnisarbeit darstellt, die der Führer zu leisten hat.

Die Bekanntschaft mit all diesen Dingen ist nun aber nicht allein eine Funktion seiner Auffassungsfähigkeit und Aufmerksamkeit, sondern hängt auch in hohem Grade von dem Lehrführer ab, mit dem diese ersten gemeinsamen Fahrten ausgeführt werden. Denn dieser muß seinen Kollegen auf die zu beachtenden Einzelheiten hinweisen. Hierdurch entstehen jedoch neue Schwierigkeiten. Sie sind zunächst schon rein äußerlicher Art. Die räumlichen Verhältnisse auf der Lokomotive machen einen Ausblick beider Führer durch dasselbe Fenster im allgemeinen untunlich. Jedenfalls ist für einen von ihnen die Aussicht beschränkt. Auch bei allen anderen Anordnungen ergibt sich eine Behinderung der Unterweisung. Es kommt noch hinzu, daß der „Lehrführer" durchaus nicht immer die V o r b i l d u n g, die E i g n u n g oder den W i l l e n haben wird, seine Erfahrungen dem neuen Führer mitzuteilen. Selbst

wenn alle drei Vorbedingungen erfüllt sind, wird er meist nicht imstande sein, dieser Aufgabe zu genügen. Denn ihm selbst sind alle die wesentlichen Gesichtspunkte durch lange Praxis so selbstverständlich und seine Maßnahmen so automatisch geworden, daß er gar nicht mehr bewußt darauf zu achten braucht und sie daher u. U. gar nicht erwähnt. Auch ist er ja während der Fahrt immer in erster Linie durch seine eigentliche dienstliche Tätigkeit in Anspruch genommen, von der er sich nicht ablenken lassen darf. Wichtige Einzelheiten wird also vielleicht der neue Führer bei diesen Probefahrten gar nicht erfahren und erst durch die Praxis, manchmal zu seinem oder zum allgemeinen Schaden, lernen.

Streckenkarte.
Fahrtrichtung A bis D.

Um diesen Mißständen abzuhelfen, empfiehlt sich m. E. die Einführung von „S t r e c k e n k a r t e n“ in der Art, wie sie die obenstehende Abbildung zeigt, deren nähere Erläuterung sich wohl erübrigt. Es erscheint mir dabei nicht als wesentlich, ob die gewählte Form der Darstellung in allen Einzelheiten den eisenbahntechnischen Anforderungen entspricht; vermutlich wird von sachverständiger Seite manches verbessert werden können. Wesentlich ist, daß auf einer solchen Karte nicht nur die Art der Linienführung, sondern überhaupt sämtliche für den Fahrbetrieb wichtigen Momente in leichtverständlicher Weise verzeichnet sein müssen. Hierzu gehört der Standort aller für die betreffende Fahrtrichtung geltenden Signa und Vorsignale unter Hinweis darauf, daß in manchen Fäll notgedrungen ungünstige Wahrnehmungsbedingungen vorliege wie sie durch den Hintergrund, kurze Entfernung z. B. in Ku ven, Anbringung auf Anhöhen und Böschungen, auf der falsch Seite oder in ungewöhnlich weitem Abstand vom Gleis usw gegeben sind. Es gehören dazu alle Überführungen und We kreuzungen, Brücken und Tunnel, Langsamfahrstrecken, die b deutenden Steigungen und Senkungen, zumal vor der Einfah in die Bahnhöfe, weil sie die Bremsung beeinflussen, die Läng der Bahnsteige, endlich alle diejenigen Gesichtspunkte, die hi sichtlich einer Gefährdung des Transportes Einfluß ausüb können, wie z. B. Steinbrüche, Hochwald, Gebirgsbäche, v denen eine Unterwaschung des Bahndammes ausgehen kan Orte, die Schneeverwehungen besonders ausgesetzt sind, u dergleichen. Nach dem oben Gesagten ist es eine unabweislic Forderung, daß s o l c h e K a r t e n g e s o n d e r t f ü r j ed F a h r t r i c h t u n g vorhanden sein müssen. Es wird sonst u möglich sein, alle notwendigen Hinweise, insbesondere bezügli der Standorte und der Sicherheit der Signale, zu verzeichn ohne daß die Übersichtlichkeit der Karten erheblich leid Schließlich bedarf es keiner besonderen Begründung, daß der Form der Darstellung Einheitlichkeit unbedingt anzustr ben ist.

Je eine solche Karte für die Hin- und Rückfahrt müßte de auf eine neue Strecke versetzten Lokomotivführer bereits b der Mitteilung seiner Versetzung übergeben werden, damit er der Lage ist, sich schon vor der Fahrt von den Verhältniss ein möglichst genaues Bild zu machen. Während der Ler fahrten müßte sie im Führerstand leicht erkennbar angeordn sein, so daß er jederzeit Zeichnung und Wirklichkeit ve gleichen kann. Auch in der Zeit zwischen zwei Fahrten wür sie seine Erinnerung auffrischen und die Einprägung zweife los beträchtlich erleichtern. Schließlich kann sie ihm auch b den ersten Probefahrten, die er selbständig unternimmt, v Nutzen sein. Ja, es wäre zu erwägen, ob diese Karten nic grundsätzlich auf jeder Lokomotive mitgeführt werden sollte Es wird nicht notwendig, vielleicht sogar unzweckmäßig sei sie dauernd auszuhängen, weil sie die Aufmerksamkeit able ken könnten. Aber unter kritischen Verhältnissen, wie z. bei Nebel oder bei Schneesturm, können sie dazu beitragen, d verlorengegangene Orientierung wieder herzustellen und d Gefühl der sicheren Beherrschung der Lage beim Führer z erhöhen, dessen er bei seiner verantwortungsvollen Tätigke bedarf. Selbstverständlich müssen alle Veränderungen d Strecke ebenso sorgfältig in die Karte eingetragen werd wie alle diejenigen Umstände, die zu besonderen Hinweisen A laß geben, also etwa Gesichtspunkte, die sich erst bei Unfäll usw. als richtig herausstellen.

Es würden also in diesen Karten gewissermaßen i n g d r ä n g t e r F o r m a l l e E r f a h r u n g e n der vielen Führ und Beamten vereinigt und niedergelegt sein, die im Laufe d Jahre erworben werden, und deren Weitergabe und Pflege bi her auf mündliche Überlieferung und damit auf den Zufall a gewiesen ist.

Eine Erleichterung des Dienstes, eine Verringerung des fi manche Führer bei Übernahme einer neuen Strecke überstark Verantwortlichkeitsdruckes, eine Verminderung der objektiv Gefahrmöglichkeiten, das sind die wesentlichen Vorteile, die b einer immerhin verhältnismäßig so einfachen Maßnahme zu e warten sind. Nicht ebenso wesentlich, aber doch erwähnenswe ist die Aussicht, daß die Zeit des Erwerbs der Streckenkenn nis in manchen Fällen abgekürzt und eine Anzahl unprodu tiver Fahrten von Führern gespart werden kann. Die Kost für die Herstellung der Karten dürften gegenüber diesen G sichtspunkten um so weniger ins Gewicht fallen als sie dur Vermeidung auch nur eines einzigen größeren Unfalles reic lich aufgewogen werden.

Gegen den Vorschlag könnte der Einwand erhoben werde daß der normale Lokomotivführer keine ausreichende Übu im Lesen und Verstehen von Karten besitze. Ob das zutrif mag dahingestellt bleiben. In jedem Falle würde sich dara die Forderung ergeben, einige Stunden auf diese Unterweisu zu verwenden. Bis zur tatsächlichen Einführung der Kart dürfte hinreichende Zeit zur Verfügung stehen. Unabhäng davon aber würde es notwendig werden, sämtliche Lokomoti führer-Anwärter in den bereits bestehenden Schulen im Les solcher Karten zu unterweisen.

Eine weitere sich an diese Erwägungen anschließende Fra wäre die, ob es zweckmäßig erscheint, die Fähigkeit zum E werb der Streckenkenntnis, die ja unzweifelhaft für jeden Fü rer notwendig ist, im Rahmen der Eignungsprüfungen zu unte suchen, wie sie nach dem entscheidenden Vorgange der Dresd ner Generaldirektion an vielen Stellen vorbereitet werden. Do geht die Beantwortung dieser Frage über das Ziel dieses Au satzes hinaus. B l u m e n f e l d.

Zur Neugestaltung des Reichsbahn-Personentarifs.

Die Abfertigung von Personen und Reisegepäck im inner-[illegible]tschen Verkehr erfolgt im wesentlichen auf Grund von Sta-[illegible]nstarifen. Die Tarifentfernungen werden bei diesen für jede [illegible]zelne Verkehrsverbindung von den Tarifbeamten der Eisen-[illegible]hndirektionen festgesetzt. In Verkehrsverbindungen, für die [illegible] Tarif die Entfernungszone nicht angegeben ist, können Per-[illegible]nen nicht durchgehend abgefertigt werden. Die durchgehende [illegible]fertigung von Reisegepäck ist in diesen Fällen nur möglich, [illegible]nn die Tarifentfernung in anderen Tarifen (z. B. Expreß-[illegible]ttarif) ermittelt werden kann.

Mit den Stationstarifen kann den Verkehrsbedürfnissen nur [illegible] ungenügender Weise Rechnung getragen werden. Mit Schnitt-[illegible]ifen ist eine wesentliche Erweiterung der Abfertigungs-[illegible]glichkeiten gegenüber den Stationstarifen durchführbar. [illegible]wohl mit Stations- als auch mit Schnittarifen wird jedoch [illegible] Erweiterung der Abfertigungsmöglichkeiten wegen des [illegible]chsenden Umfanges der Tarife immer begrenzt bleiben. Der [illegible]senbahn entstehen für die vom Reisenden gewünschte Ver-[illegible]hrsverbindung durch die infolge Fehlens der Tarifentfernung [illegible]orderliche mehrmalige (gebrochene) Abfertigung von Per-[illegible]nen und Reisegepäck erhebliche Mehrkosten, insbesondere [illegible] Gepäckverkehr (Verbringen des Gepäcks zur Gepäck-[illegible]fertigungsstelle der Umbehandlungsstation, in vielen Fällen [illegible]r durch die Umbehandlung bedingtes Aus- und Einladen). [illegible]r Vermeidung dieser Mehrkosten, zur Entlastung der Ab-[illegible]tigungsstellen der größeren Übergangsstationen und zur [illegible]nnzeichnung der Reichsbahn als einheitliches Ganzes auch [illegible] Tarifwesen ist die Ermöglichung durchgehender Abfertigung [illegible] allen Verkehrsverbindungen der Reichsbahnstationen [illegible]ter sich anzustreben.

[illegible]ierzu mache ich folgenden Vorschlag:

I. Nahverkehr (Verkehr mit Stationen der benachbarten [illegible]ntrollbezirke bis zu einer bestimmten Höchstkilometerzahl).

Die durchgehende Abfertigung von und nach allen Stationen [illegible]s Nahverkehrs läßt sich ohne Schwierigkeit ermöglichen. [illegible]gl. Vorschlag in Nr. 35 der Zeitung des Vereins deutscher [illegible]senbahnverwaltungen vom 1. September 1921.)

II. Fernverkehr. Sammelzonentarif.

Das Gebiet der Reichsbahn wird in eine größere Anzahl [illegible]rifbezirke eingeteilt, die unter Zusammenziehung in Gruppen [illegible]ontrollbezirke) fortlaufend numeriert und nach einer [illegible]ößeren (bekannteren) Station innerhalb des Bezirks benannt [illegible]rden. Die Tarifbezirke können verschiedene Größe haben: [illegible] werden zweckentsprechend der geographischen Lage des [illegible]senbahnnetzes angepaßt.

Für den gegenseitigen Verkehr der Tarifbezirke unter sich [illegible]rden durch die Tarifbüros der Eisenbahndirektionen ein für [illegible]emal Entfernungszonen über die hauptsächlich in Betracht [illegible]mmenden Beförderungswege festgesetzt. Sind die Entfer-[illegible]ngen für mehrere Wege annähernd gleich, so wird für diese [illegible]ne Durchschnittsentfernung ermittelt (Wahlwege). Auf-[illegible]ndung der Entfernungszahlen von 101—300 km auf 5 km, [illegible]er 300 km auf 10 km. Für alle in den einzelnen Tarif-[illegible]zirken gelegenen Stationen gilt im Verkehr mit allen [illegible]tionen eines anderen Tarifbezirks über die einzelnen Wege [illegible] nur eine Entfernungszone.

Zur Anwendung des Tarifs sind erforderlich:

1. Ein alphabetisches Verzeichnis sämtlicher [illegible]ichsbahnstationen unter Angabe der Stations- und [illegible]mmernbezeichnung der Tarifbezirke.

Muster:

Station	Tarifbezirk Nr.	Tarifbezirk Bezeichnung
Aach-Linz	422	Pfullendorf
Aachen	121	Aachen
Aalen	540	Aalen
Abbach	582	Kelheim
Abelitz	87	Emden
Abenden	119	Düren
Abendstern	270	Wetzlar
Abenheim	308	Worms
Abensberg	584	Neustadt (Donau)
Achdorf	587	Landshut (Bayern)
usw.		

2. Ein Zonenzeiger des eigenen Tarifbezirks. [illegible]r jeden Tarifbezirk wird ein Verzeichnis erstellt, aus dem die Entfernungszonen nach allen anderen Tarifbezirken über die verschiedenen Wege ersichtlich sind.

Muster:

Zonenzeiger des Tarifbezirks Nr. 530 Stuttgart.

Nach Tarifbezirk Nr.	Nach Tarifbezirk Bezeichnung	Wegangabe	Entfernungszone km
1	Berlin	Würzburg-Erfurt-Halle	660
		Nürnberg-Jena/Hof	680
		Frankfurt (Main)	750
2	Nauen	Würzburg-Erfurt-Berlin	690
		Nürnberg-Jena/Hof-Berlin	710
		Frankfurt (Main)-Berlin	780
usw.			
6	Frankfurt (Oder)	Würzburg-Erfurt-Berlin/Cottbus	750
		Nürnberg-Jena/Hof-Berlin/Cottbus	780
		Frankfurt (Main)-Berlin/Cottbus	840
7	Cüstrin	Würzburg-Erfurt-Berlin	790
		Nürnberg-Jena/Hof-Berlin	810
usw.		Frankfurt (Main)-Berlin	880
81	Hannover	Würzburg-Gemünden-Bebra	540
		Frankfurt (Main)-Göttingen	570
90	Hamburg	Würzburg-Gemünden-Bebra	720
		Frankfurt (Main)-Göttingen	740
		Würzburg-Halle-Wittenberge	830
140	Hagen i. W.	Frankfurt (Main)-Gießen	450
		Mainz-Köln	480
181	Köln	Mainz	410
413	Offenburg	Nahverkehr	—
427	Donaueschingen	Nahverkehr	—
581	Memmingen	Nahverkehr	—

Unter Zugrundelegung von Tarifbezirken mit einem Flächengehalt von durchschnittlich km 30² würde das Gebiet der Reichsbahn in etwa 500 Tarifbezirke einzuteilen sein. In der Annahme, daß nach jedem Tarifbezirk durchschnittlich 3 Wegangaben notwendig sind, wären etwa 1500 Zonenangaben erforderlich. Die Wegangabe soll nur die Hauptwegrichtungen eindeutig bezeichnen. Innerhalb dieser Wegangabe gilt die Entfernungszone in Teilstrecken für alle Wege, über die durchlaufende Verbindungen bestehen.

Der Zonenzeiger erfordert etwa 20—30 Druckseiten (7 bis 8 Bogen Papier).

3. Eine Preisberechnungstafel, und zwar

von 1—100 km Fahrpreise usw. für alle Einzelkilometer,
von 101—300 km Fahrpreise usw. für die durch 5 teilbaren Kilometerzahlen,
von 301—1800 km Fahrpreise usw. für die durch 10 teilbaren Kilometerzahlen.

Die Preisberechnungstafel erfordert 290 Zeilen.

Die Fahrkarten gelten nur von der Ausgabestation aus und sind nicht übertragbar. Fahrkarten zur Fahrt in umgekehrter Richtung werden nur im Nahverkehr ausgegeben.

Die fest aufliegenden Fahrkarten gelten nach allen Stationen des Endbezirks. Sie enthalten die Nummer des Ausgabebezirks sowie die Stations- und Nummerbezeichnung des Endbezirks in auffallendem Sperrdruck. Dadurch wird die Fahrkartenprüfung wesentlich erleichtert.

Die Fahrkarten sind beim Verlassen der Sperre einer Station innerhalb des Endbezirks abzugeben; sie werden auf besonderen Wunsch zur Weiterfahrt nach einer weiter gelegenen Station des Endbezirks belassen. In diesem Fall wird die Fahrkarte zur Verhütung von Mißbrauch (nochmalige Benutzung ab einer

Station eines zurückgelegenen Tarifbezirks) an einem bestimmten Platz (z. B. an der unteren Schmalseite der Fahrkarte) gelocht.

Blankofahrkarten des Fernverkehrs werden der Deutlichkeit halber nicht im Pauseverfahren, sondern in einfacher Ausfertigung mit Tinte nach der gewünschten Bestimmungsstation ausgestellt und sind nur nach dieser gültig. Die Gefahr einer Schädigung der Eisenbahn durch unehrliche Schalterbeamte ist bei Ausfertigung der Blankokarten in einfacher Ausfertigung (Stamm und Fahrkarte für sich) nicht größer als bei Ausfertigung im Pauseverfahren. In beiden Fällen können Unterschleife nur durch nachträgliche Prüfung der Übereinstimmung von (Stamm und Fahrkarte für sich) nicht größer als bei Ausferti- Stamm der Fahrkarte ist nur die Nummer des Endbezirks, die Entfernungszone und der Fahrpreis einzutragen. Diese Mehrarbeit gegenüber der Ausstellung im Pauseverfahren ist durch den Wegfall der Einlegung des Pausepapiers ausgeglichen. Im übrigen wird die Ausgabe von Blankofahrkarten durch die Gültigkeit der festen Fahrkarten nach allen Stationen des Endbezirks wesentlich eingeschränkt.

Fahrkartenmuster:

Aufliegende Fahrkarten

(Edmonsonsche)

Für alle Züge
L-Züge tarifmäßige Gebühr.
von **Stuttgart Hbf** **530.**
über Nürnberg
Jena oder Hof
Berlin
nach **Stettin** **67.**
II. Kl. (J) 375 ℳ
G. Z. 17.
187,50 ℳ
Stuttgart Hbf (J) Stettin 67.
0105.

30 × 57 mm.

Blankofahrkarten.

Stamm-Nr. 003718

Ausgabebezirk 530.
von Stuttgart Hbf (J)
nach Tarifbezirk Nr. ....
II. Kl. Entf.-Zone .... km ℳ ₰

Stamm 40 × 90 mm.

Deutsche Reichsbahn, Kontrollbezirk Württemberg.
Tag der Ausgabe
Ausgabebezirk 530.
Fahrkarte Nr. 003718.
für .... Person, darunter .... Kind.
Für alle Züge: L-Züge tarifmäßige Gebühr
von **Stuttgart Hbf** (J)
über ....
nach ....
Tarifbezirk Nr. ....
.... km
G Z. .... II. Kl. ℳ ₰

Fahrkarte 120 × 90 mm.

Die Blankofahrkarten können auch im Nahverkehr Verwendung finden. Die Nummer des Tarifbezirks bleibt in diesem Fall unausgefüllt. Für die Verrechnung genügt im Stamm die Angabe der Entfernungszone und des Fahrpreises.

Einer etwaigen Einwendung, bei Einführung eines Zonentarifs könne die Eisenbahn einen größeren Einnahmeausfall erleiden, oder die Reisenden könnten in bestimmten Verkehrsverbindungen eine zu große Mehrzahlung zu leisten haben, ist entgegenzuhalten, daß diese Einwendung auch bei den meisten Fernverkehrsverbindungen der bestehenden Stationstarife gerechtfertigt ist.

Beispiele

Verkehrsverbindung	Tarifkilometer	Die Fahrkarte ist gültig über					
Berlin-Villingen	813	Erfurt Würzburg Stuttgart 788 km	Halle Eisenach Frankfurt a. M. Offenburg 838 km	Erfurt Würzburg Heidelberg Offenburg 842 km	Halle Cassel Frankfurt a. M. Offenburg 879 km	Kreiensen Frankfurt a. M. Offenburg 880 km	
Berlin-Freudenstadt	756	Erfurt Würzburg Stuttgart 739 km	Erfurt Würzburg Heilbronn Pforzheim 750 km	Erfurt Würzburg Heidelberg Karlsruhe Pforzheim 800 km	Erfurt Würzburg Heidelberg Hausach 829 km	Kreiensen Frankfurt a. M. Karlsruhe Pforzheim 836 km	Kreiensen Frankfurt a. M. Karlsruhe Hausach 867 km
Breslau-Stuttgart Hbf	853	Dresden Hof Bayreuth Nürnberg Hessental 854 km	Cottbus Halle Erfurt Würzburg 876 km	Cottbus Halle Jena Nürnberg Ellwangen 904 km	Dresden Halle Erfurt Würzburg 910 km	Cotthus Halle Cassel Frankfurt a. M. Heidelberg Bretten 1004 km	Dresden N. Halle Cassel Frankfurt a. M. Mannheim Neckarelz 1069 km
Berlin-Lindau	807	Jena Nürnberg Buchloe 806 km	Hof Nürnberg Buchloe 855 km	Hof Regensburg München 873 km	Jena Nürnberg München 896 km	Hof Nürnberg München 944 km	
Berlin-Köln	577	Hamm Elberfeld 560 km	Soest Elberfeld 578 km	Hamm Duisburg 588 km	Arnsberg Elberfeld 591 km		
Aachen-Magdeburg	505	Köln Elberfeld Soest 505 km	Neuß Elberfeld Hamm 515 km	Crefeld Duisburg Hamm 517 km	Köln Duisburg Hamm 544 km	Köln Duisburg Soest 547 km	

Es zeigt sich hier bei der Tarifbildung im Fernverkehr eine allerdings teilweise durch den Wettbewerb der früheren Ländereisenbahnen unter sich bedingte Großzügigkeit, die auch von den Reisenden trotz oft erheblicher Mehrzahlung rühmend anerkannt wird (Wahlwege). Im Widerspruch hiermit steht jedoch die heute noch übliche Berechnung der Entfernungszonen nach Kilometer**hundert**teilen und die Preisbildung nach Einzelkilometern in allen Entfernungen, wenngleich seit 1. Juni 1921 die Preise von 10 ℳ ab auf volle Mark aufgerundet werden.

Wie vorstehende Beispiele zeigen, sind die Stationstarife des Fernverkehrs in ihrer Wirkung auf die Fahrpreise und die Gepäckfracht einem Zonentarif sehr ähnlich. Die Vorteile, die ein Zonentarif für die Tarifbildung sowie das Abfertigungs- und Rechnungswesen hat, können jedoch bei den Stationstarifen nicht erreicht werden.

Eine etwaige Mehrzahlung seitens der Reisenden in bestimmten Verkehrsverbindungen des Zonentarifs ist übrigens dadurch ausgeglichen, daß die auf Kosten der Reisenden kommenden Gebühren für telegraphische Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen in Wegfall kommen, weil in allen Verkehrsverbindungen durchgehende Abfertigung ermöglicht ist.

In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, daß für die Nach-(Weiter-)Lösung von Fahrkarten im Zuge die Erhebung eines besonderen Zuschlages beabsichtigt ist.

Die Entfernungen dieses Tarifs könnten auch auf den Expreßgutverkehr Anwendung finden.

Verkehr mit Privatbahnen.

Privatbahnen, welche Wert auf durchgehende Abfertigung mit den Reichsbahnstationen im Fernverkehr legen, werden in besondere Tarifbezirke eingeteilt, die in einer Gruppe für sich anschließend an die Tarifbezirke der Reichsbahn numeriert werden. Reichsbahn-Verkehrsverbindungen, an denen Privatbahnen im Durchgang beteiligt sind, werden zu Abrechnungszwecken besonders bezeichnet. Bei höheren Tarifen der Privatbahnen wird ein entsprechender Kilometerzuschlag zugunsten dieser Bahnen festgesetzt.

Abfertigung.

Zur Erleichterung der Personenabfertigung wird jeder Fahrkartenschalter mit einem Auszug aus dem Stationsverzeichnis ausgestattet, der nur die Namen der bedeutenderen Stationen und deren Tarifbezirksnummer enthält. Dadurch erübrigt sich das Nachschlagen im großen Stationsverzeichnis bei den am häufigsten verlangten Verkehrsverbindungen. Die Nummern der Tarifbezirke der bedeutenderen Stationen werden übrigens den Schalterbeamten und zum Teil auch dem Publikum bald geläufig sein, insbesondere, wenn für Bekanntgabe der Tarifbezirksnummern in den öffentlichen Fahrplänen usw. gesorgt wird.

Die Vorteile des vorgeschlagenen Sammelzonentarifs seien noch besonders zusammengestellt:

1. Ermöglichung durchgehender Abfertigung in allen Verkehrsverbindungen.
2. Geringer Umfang der Tarifbehelfe.
3. Die insbesondere bei den Stationstarifen häufig nötig werdenden Tariferweiterungen fallen weg. Hierdurch wird eine bedeutende Arbeits- und Materialersparnis erzielt. (Beantragung und Einführung neuer Entfernungszonen, Bekanntgabe derselben, Papier- und Druckkosten, Berichtigung der Tarife.) Die Tarife bleiben dadurch übersichtlich.
4. Bei nur einmaliger Abfertigung gegenüber mehrmaliger Abfertigung Verringerung der Abfertigungskosten, bei Gepäcksendungen auch Beförderungskosten. Entlastung der Abfertigungsstellen der Übergangsstationen. Einschränkung der überwiegend durch das Fehlen von Tarifentfernungszonen verursachten Ausgabe von Fahrkarten in den Zügen durch das Zugpersonal.
5. Auf größeren Stationen, bei denen Fahrkarten nach der Mehrzahl der Tarifbezirke fest aufliegen, wesentliche Einschränkung der Blankoabfertigung.
6. Verminderung der Fahrkartendruckkosten
   a) bei **festen Fahrkarten** durch Zusammenfassung mehrerer Stationen in einen Tarifbezirk, für den nur noch **eine** feste Fahrkarte aufzulegen ist,
   b) bei **Blankofahrkarten** durch den Wegfall des Pauseverfahrens.
7. Erschwerung eines Mißbrauches mit Blankofahrkarten, da mit Tinte ausgestellt. Größere Haltbarkeit und Deutlichkeit der Schrift.
8. Bei getrennter Abfertigung werden aus Unkenntnis vielfach Fahrkarten nach einer gar nicht am Weg gelegenen Übergangsstation verabfolgt. Die dadurch verursachten Fahrgelderstattungsgesuche fallen weg.
9. Vereinfachung der Rechnungslegung für Blankofahrkarten, da in den Nachweisungen nur noch die Nummer des Tarifbezirks, die Entfernungszone und der Fahrpreis erscheinen.
10. Die Fahrkartenprüfung bei Antritt und Beendigung der Reise ist vereinfacht, da sie vorwiegend auf Grund der Tarifbezirksnummern vorgenommen werden kann. Etwaige Anstände in der Fahrpreisberechnung bei Blankofahrkarten durch versehentliche Anwendung einer unrichtigen Tarifbezirksnummer können bei Beendigung der Reise erledigt werden (Nacherhebung zu wenig erhobenen Fahrgeldes, Veranlassung der Fahrgelderstattung bei Fahrgeldüberhebung).

Es sei noch bemerkt, daß mit dem neuen, vom 1. Februar 1922 ab gültigen Personen- und Gepäcktarif Teil II (bes. Ausf.-Best. 6 zu § 11 und 4 zu § 32 EVO.) die Abfertigungsmöglichkeit erheblich erweitert wurde. Das neue Verfahren (Zusammenzählung der Teilentfernungen) bedeutet die Anwendung des Schnittarifs auf den bestehenden Stationstarif, wobei es dem Schalterbeamten überlassen ist, im Einzelfall den ihm geeignet erscheinenden Schnittpunkt zu wählen. Die Folge davon ist, daß für viele Verkehrsverbindungen die Entfernungen für den Hin- und Rückweg nicht übereinstimmen, ja daß selbst für einen dieser Wege durch Anwendung verschiedener Schnittpunkte erhebliche Abweichungen entstehen können.

Beispiel: Tuttlingen-Baden über Suhl-Halle-Dresden und zurück.

Hinweg:

Tuttlingen-Stuttgart Hbf	138 km	Breslau-Leipzig	355 km
Stuttgart Hbf-Breslau	853 „	Leipzig-Tuttlingen	650 „
	Sa. 991 km		Sa. 1005 km

Rückweg:

Breslau-Dresden	270 km	Breslau-Halle a. S.	380 km
Dresden-Tuttlingen	768 „	Halle a. S.-Tuttlingen	642 „
	Sa. 1038 km		Sa. 1022 km

Das Publikum dürfte einer derart unterschiedlichen Fahrpreisberechnung jedoch wenig Verständnis entgegenbringen.

Georg Ruthardt,
Eisenb.-Inspektor beim Reklamationsbüro der Eisenb.-Generaldirektion Stuttgart.

Der Schrankenwärterposten auf eingleisiger Bahn.

Von Reg.- und Baurat **Sarrazin**, Burgsteinfurt.

Nach § 18 (3) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sind die Wegübergänge bei Hauptbahnen mit Schranken zu versehen, bei Nebenbahnen bestimmt hierüber die Aufsichtsbehörde. Die Tätigkeit dieser Schrankenwärter besteht in der Hauptsache in der Erfüllung des § 46 (5) und (7) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Auf eingleisiger Haupt- und Nebenbahn ist diese Tätigkeit in der Regel kleiner als auf zweigleisigen Bahnen mit ihrem stärkeren Zugverkehr. Eine eingleisige Bahn wird bei durchgehendem Betriebe als stärksten Verkehr 48 Züge, d. i. durchschnittlich zwei Züge für die Stunde, aufweisen. Wenn die Tätigkeit nach § 46 (5) und (7) mit einer reinen Arbeitszeit von 10 Minuten für jeden Zug bewertet wird, so bedingt der Verkehr von 48 Zügen eine reine Arbeitszeit von 48 × 10 = 480 Minuten = 8 Stunden. Als Nebentätigkeit obliegt dem Schrankenwärter in der Regel die Reinhaltung der Überwege, die Wartung der bedienten Schranken nebst Leitungen, in besonderen Fällen Wartung des Vorsignals. Diese Nebentätigkeit ist mit 4 Stunden für den Tag zu bewerten. Die tägliche reine Arbeitszeit, die auf einem Schrankenwärterposten einer eingleisigen Bahn mit stärkstem Verkehr innerhalb 24 Stunden zu leisten ist, beträgt also 8 + 4 = 12 Stunden, erfordert also bei achtstündiger Arbeitszeit 1½ Kopf. Wollte man eine Dienstschicht von 24 Stunden mit 1½ Kopf besetzen, würde die bei einfachen Verhältnissen zulässige Dienstdauer einer Arbeitsschicht von 15 Stunden überschritten werden. Nun wird zwar die reine Arbeitszeit verlängert dadurch, daß Pausen unter einer gewissen Zeit zur reinen Arbeitszeit gerechnet werden. Ferner kann die

reine Arbeitszeit verlängert werden durch Übertragung von Arbeiten im Gleise und am Bahnkörper, außerdem durch angemessene Berücksichtigung des Weges zur Arbeitsstelle. Diese Möglichkeiten, die reine Arbeitszeit zu verlängern, sind aber sämtlich für die Eisenbahnverwaltung unwirtschaftlich, auch die Beschäftigung des Schrankenwärters am Oberbau und Bahnkörper. Nach Ermittelungen können durch Übertragung der zuletzt erwähnten Tätigkeit an die Schrankenwärter keine Ersparnisse an Bahnunterhaltungsarbeiten gemacht werden. Es ist also das Endergebnis, daß der Dienst eines Schrankenwärters auf einer eingleisigen Bahn selbst mit stärkster Zugbelastung für den Arbeitgeber unwirtschaftlich wie für den Arbeitnehmer wegen der langen Dienstschicht unbefriedigend ist. Ein solcher Dienst muß aber vermieden werden. Wie kann nun die Beseitigung des Schrankenwärterdienstes erreicht werden? Es könnte für öffentliche Wege die Anlage von Unter- oder Überführungen in Frage kommen. Die Besetzung des Schrankenwärterpostens mit zwei Köpfen verursacht der Verwaltung eine Ausgabe von 2 × 18 000 = 36 000 *M*. Vergleicht man damit die Kosten einer Unterführung im Wert von 500 000 Mark (es sind das die Kosten einer Unterführung in normaler Ausführung, bei der das Gelände 2—3 m tiefer als S. O. liegt, und bei 20fachem Friedenspreis), so bedeuten die Zinsen bei 5 % (25 000 *M*) zwar eine Ersparnis, jedoch ist die Frage der fernbedienten Wegübergänge mit Zugschranken dadurch noch nicht gelöst, abgesehen von der großen Geldsumme, die aufgebracht werden müßte. Eine andere Möglichkeit, die Schrankenwärterposten an öffentlichen Wegen zu beseitigen, besteht darin, die nach § 18 (9) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vorgeschriebenen (bei Nebenbahnen nur für verkehrsreiche Wegübergänge) Warnungstafeln so anzubringen, daß sie mehr ins Auge fallen (durch Aufhängen der Tafeln mitt über der Straße), und ferner Vorrichtungen vorzusehen, (die Fuhrwerke und Personen auch bei Außerachtlassung d Warnungstafeln zwangsweise auf die Annäherung an die Eise bahn aufmerksam machen. Letzteres ist dadurch zu erreich daß in der Straße kurz vor dem Eisenbahnübergang künstli eine Veränderung der Fahrbahndecke, sei es eine andere I festigungsart oder Erhöhung oder Vertiefung, ausgeführt wi Auch kann eine an beiden Seiten der Straße befindliche au fallend gestrichene Einfriedigung die Aufmerksamkeit d Fuhrwerkslenkers oder des Fußgängers erregen, besonders we die beiderseitigen Einfriedigungen nach dem Übergang zu si nähern, so daß die Durchfahrt nur durch eine schmal Öffnung möglich ist.

Eine Warnung in der vorbeschriebenen Art ist eine g nügende Sicherheit, da unbedenklich das Urteil, ob eine Übe schreitung stattfinden kann oder nicht, jedem, auch in juger lichem Alter gerade bei heutiger Zeit, nach voraufgehend Warnung zugemutet werden kann, zumal die eingleisige Ba nicht die Gefahren beim Überschreiten mit sich bringt wie d zweigleisige. Der § 18 (3) der Eisenbahn-Bau- und Betrie ordnung müßte ergänzt werden wie folgt: B e i e i n g l e i s g e n B a h n e n k ö n n e n S c h r a n k e n e n t b e h r t w e d e n, w e n n V o r r i c h t u n g e n v o r h a n d e n s i n d, d z w a n g s w e i s e a u f d i e A n n ä h e r u n g d e r B a l a u f m e r k s a m m a c h e n.

Es sei noch darauf hingewiesen, daß die Beseitigung d eisenbahnseitigen Bedienung von Privatwegübergängen n durch Vereinbarungen mit den Interessenten in einem für (Eisenbahnverwaltung wirtschaftlichen Sinne möglich ist.

Anschlußfrachten und Selbstkosten.

Der Aufsatz von S t e i n b e r g in Nr. 50, Jahrg. 1921, dieser Zeitung kann nicht nachdrücklich genug zur Beachtung empfohlen werden. Es wird gut sein, möglichst viele Anschlüsse nach diesem Rechnungsgang durchzuprüfen, da meines Erachtens die Verwaltung hier, wie in manchen anderen Fällen, noch immer unter den Selbstkosten arbeitet. Schon wenn man erwägt, daß das Rangieren eines einzigen Wagens bei einem gut durchgebildeten neuzeitlichen Verschiebebahnhof im Mittel etwa 12 *M*, auf älteren Bahnhöfen dagegen über 20 *M* kostet, daß für das Rangieren nach Stationen noch 50—80 % dieser Summe hinzukommt, so kann man ohne weiteres schließen, daß die in den allgemeinen Anschlußbedingungen vorgesehenen Gebühren zu gering sind. Der Zusatz im § 198: „nur wenn diese Gebühren ausnahmsweise und in besonders gearteten Fällen die Selbstkosten nicht decken, sind die eisenbahnseitig ermittelten und festgesetzten Selbstkostenbeträge zu entrichten,“ ist bei dieser Sachlage viel zu sehr eingeschränkt. Es will mir aber scheinen, als ob die Steinbergschen Berechnungen noch nicht weit genug gingen, weil die reinen Selbstkosten noch höher sind.

Einmal möchte ich vorschlagen, die dort errechneten Gebühren für 5 Minuten Rangierarbeiten erheblich zu erhöhen; denn auf Grund eingehender Berechnungen könnte man die Kosten für eine Rangierlokomotive (leichte Maschine) im August vorigen Jahres mit 114 *M* für die Stunde annehmen, die für einen Rangierleiter mit 7—8 *M* je nach Ortsklasse und die eines Rangierers mit rund 6 *M*, das macht zusammen rund 128 *M* für die Stunde. Nimmt man die Erhöhung für Stoff- und Personalkosten seit August auch nur mit 25 % an, so erhöht sich dieser Betrag auf rund 175 *M* oder für fünf Minuten auf 14,4 *M*. Diese Summe stellt aber nur die reinen Zugförderungskosten dar ohne das stationäre Personal (Weichensteller, Fahrdienstleiter usw.), Verwaltungskosten, die Unterhaltung der baulichen Anlagen und die Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals. Beim Zugverkehr kann man auf Grund der jetzt vorhandenen Unterlagen die Zugförderungskosten im Mittel mit 40 % der gesamten Selbstkosten a nehmen. Ein ähnlicher Zuschlag wird auch hier zu mach sein. Denn die in den allgemeinen Anschlußbedingungen (wähnten Gebühren für Unterhaltung erstrecken sich nur a den Anschluß selbst, soweit er hinter der Anschlußweiche lie: Allein die Kosten für Unfälle, die in den erwähnten no fehlenden 60 % enthalten sind, dürften abgezogen werden u ebenfalls ein kleinerer Teilbetrag für Unterhaltung von d Anschlußweiche bis zur Mitte des Anschlußgleises (§ 19[2] d allgemeinen Anschlußbedingungen). Die Unfallkosten betrag im Rangierverkehr noch nicht 5 % der Kosten. Nimmt m also statt der fehlenden 60 % 55 %, so erhält man als Selb kosten $\frac{95 . 14,4}{40}$ = rund 34,2 *M*. Hierbei ist aber eher ungüns für die Verwaltung als für den Anschlußinhaber gerechn Diese Summe gilt natürlich für das von Steinberg berechn Beispiel, wird aber für normale Anschlußbedienung (Lokon tive, ein Rangierleiter und ein Rangierer) gelten können.

Die Zeit für die Bedienung des Anschlusses darf nicht knapp bemessen werden, da die Lokomotive oft warten mu bis sie zur Bedienung vorfahren kann, und gelegentlich ein Zug aufhält, wodurch ja auch erhebliche Unkosten entsteh Die erwähnten Selbstkosten von 34,2 *M* stellen einen Höch wert dar, der nur zu erheben ist, wenn Lokomotiven und P sonal im übrigen voll ausgelastet sind. Umgekehrt ist d günstigste Fall für die Selbstkosten der, daß der Anschluß einer längeren Zug- und Arbeitspause bedient wird, so d Lokomotiven und Personal (auch stationäres) unbeschäfti wären, wenn der Anschluß nicht zu bedienen wäre. Die Selb kosten für 5 Minuten Bedienungszeit werden sich also zwisch den beiden Grenzwerten von 14,4 *M* und 34,2 *M* bewegen. jedem Fall müssen mindestens 14,4 *M* gedeckt sein, soll d Eisenbahnverwaltung nicht zusetzen. Danach muß die Höhe d Gebühren von Fall zu Fall berechnet werden. Sie muß ab bei steigenden Preisen erhöht werden.

Dr.-Ing. K ü m m e l l, Berlin.

Neue Wagen der Londoner Distriktbahn.

Auf allen Stadtschnellbahnen der Welt ist zurzeit eine starke Überfüllung der Wagen zu gewissen Tageszeiten zur Regel geworden. Am schlimmsten stand es hiermit von jeher in Amerika, insbesondere in New York und Chicago. Behördliche Vorschriften über eine Höchstbesetzung der öffentlichen Verkehrsmittel bestanden dort überhaupt nicht, hätten sich auch nicht durchführen lassen. Aber selbst in Deutschland und England mußten die aus Vorkriegszeiten stammenden, teils mit unnachsichtiger Strenge durchgeführten Überfüllungsverbote nach und nach gemildert und schließlich ganz außer Kraft g setzt werden. Selbst dem Londoner Omnibus sind seit de 1. Dezember 1921 fünf Stehplätze behördlich zugebilligt worde Allerorts tritt der Wunsch in die Erscheinung, die Wagen au nahmefähiger zu machen; das Bestreben ist unverkennbar, b Beschaffung neuer Betriebsmittel mehr Stehplätze als bish zur Verfügung zu stellen.

Von diesem Gesichtspunkte aus sind auch die neuen Wag der elektrisch betriebenen Londoner Metropolitan-Distriktbal

betrachten, die in nachstehendem, nach einem mit Bildern rsehenen Berichte des „Engineering“ vom 7., 14. und 28. Jaar 1921 und in Nr. 53 des Jahrgangs 1921 der Zeitschrift des reins Deutscher Ingenieure sowie in der Nummer des Electric ilway Journal vom 5. März 1921 beschrieben sind. Für die nannte Bahn sind neuerdings 100 eiserne Wagen gebaut orden, davon 40 als Triebwagen, 12 als Beiwagen mit Führerund und 48 als Beiwagen ohne Führerstand. Jeder Wagen mit drei Doppelschiebetüren auf jeder Seite versehen, die angeordnet sind, daß sich die Fahrgäste im Wageninnern in einem Falle weiter als 3 m von der nächsten Tür befinden önnen, eine begrüßenswerte Maßnahme, da sich die meisten eisenden erfahrungsgemäß nur ungern über das angegebene aß von den Türen entfernen, um beim Aussteigen nicht behindert zu werden. In den Flutstunden des Verkehrs werden htwagenzüge aus 3 Triebwagen, 4 gewöhnlichen Beiwagen d einem Beiwagen mit Führerstand in Betrieb gestellt. Die agen sind in dem Achtwagenzuge so verteilt, daß dieser für le Zeiten schwächeren Verkehrs ohne weiteres in einen Dreiagenzug und einen Fünfwagenzug zerlegt werden kann. ämtliche Wagen haben eine Länge von 15,42 m zwischen den uffern, eine Höhe von 3,77 m von Schienenoberkante bis einhließlich Ventilationsaufbau und eine äußerste Breite von 92 m. Die Seitenwände sind oben um 19 cm eingezogen. Die agen haben zwei zweiachsige Drehgestelle; die Entfernung on Mitte zu Mitte Drehgestell beträgt 10,36 m, der Achsstand im Triebwagen 2,39 m, bei den Beiwagen beider Bauarten 21 m.

Der Triebwagen hat 44 Sitzplätze, der Beiwagen mit Führerand 44 und ohne Führerstand 48 Sitzplätze. Zwischen den üren befinden sich Längsbänke, an den Wagenenden Querınke; beim Beiwagen mit Führerstand ist der Raum an der gegenüberliegenden Stirnwand für Sitze ausgenutzt, beim Beiagen ohne Führerstand konnten selbstverständlich an beiden Stirnwänden Quersitze angebracht werden. Die Triebwagen führen die 3. Klasse und sind den Rauchern vorbehalten. Die Beiwagen haben entweder zwei Abteile 1. Klasse, davon je eins für Raucher und Nichtraucher und ein Abteil 3. Klasse für Raucher, oder sie sind durchweg für die 3. Klasse eingerichtet.

Die Wagenrahmen haben keine schrägen Zugstäbe. Die sonst üblichen U-Eisen an der Unterkante der Rahmen sind hier durch Wulsteisen ersetzt, während die Streben des Rahmens meist aus Stahl von 3 mm Dicke gepreßt sind. Alle Blechteile des Wagenkastens sind holzartig bemalt; beiderseits der Türen hat man Windschirme vorgesehen. Hier und ebenso im Innern des Wagens sind senkrechte Handleisten aus Teakholz mit Metallbeschlägen angeordnet. Des weiteren sind für stehende Fahrgäste Halteriemen und Handgriffe an den Lehnen der Quersitze vorgesehen. Jeder Wagen ist mit sechs großen, an der Decke angebrachten Ventilatoren ausgerüstet.

In den Seitenwänden befinden sich U-förmige, aus 3 mm dickem Stahlblech gepreßte Pfosten. Die unter dem Dach verlegte Eckschiene ist aus gepreßtem Blech und einem Winkeleisen zusammengefügt. Für die Stirnrahmen sind U-Eisen verwendet. Die Deckenträger hat man aus zwei Winkeleisen gebildet. Der Blechbelag ist außen 2,3 mm, innen 1,5 mm dick. Die Rahmen für den Windschutz und andere Inneneinrichtungen sind aus gepreßten Teilen zusammengesetzt. Der Asbestbelag der Decke ist 6 mm, der Blechbelag des Bodens 3 mm dick und mit Linoleum bedeckt.

Die Triebwagen sind mit vier Motoren der Bauart G. E. 260 von je 195 PS. ausgerüstet. Der Raddurchmesser beträgt 914 mm; die Wagenachsen laufen in Rollenlagern. Das Gesamtgewicht des Triebwagens beträgt 45,23 t, das des Triebwagenuntergestells 12,09 t. Das Gesamtgewicht des Beiwagens mit einem Führerstand stellt sich auf 26,25 t und dasjenige des Beiwagens ohne Führerstand auf 24,89 t.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.** Auf Grund der Verdnung, betreffend Ermächtigung des Reichsverkehrsministers ır selbständigen Ergänzung und Änderung der Verordnungen, e den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahnen geln, vom 29. Oktober 1920 (Reichsgesetzbl. S. 1859) ist § 70 er Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 ie folgt geändert worden:

Rangordnung der Züge. In Hinsicht auf pünktliche eförderung haben in der Regel die Schnellzüge den Vorrang or den Personen- und Güterzügen, die Personenzüge vor den üterzügen. Dringliche Hilfszüge gehen allen anderen Zügen vor. Die Änderung tritt sofort in Kraft.

— **Der Reichsverkehrsminister in Hamburg.** Der Reichsverehrsminister Groener traf am 21. Februar früh auf dem amburger Hauptbahnhof ein, um in mündlichen Verhandlungen it den zuständigen Stellen die Verkehrsschwierigkeiten in amburg und die Mittel zu ihrer Beseitigung zu erörtern. In egleitung des Ministers befanden sich Staatssekretär Kumier, Ministerialrat Weihrauch und Regierungsrat cheel. Gegen 10 Uhr vormittags wurden die Eisenbahnnlagen Hamburg-Süd und die Hafenanlagen besichtigt, woran ich Vertreter des Senats, der Hamburger Handelskammer und er Eisenbahndirektion Altona sowie Direktor Huldermann von er Hamburg-Amerika-Linie teilnahmen. Nach der Besichtigung nd im Hauptbahnhof eine längere Besprechung statt.

— **Erhöhung der deutschen Eisenbahn-Güter- und Tierrife.** Am 1. März sind sämtliche Frachten im Güter- und ierverkehr, einschließlich der Ausnahmetarife, um 20 % erhöht orden. Auch bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtträgen, den Nebengebühren und örtlichen Gebühren sind fast ırchweg Erhöhungen um 20 % eingetreten.

Zu dieser Tariferhöhung hat kürzlich der Vorstand des eichsverbandes der deutschen Industrie ellung genommen. Wie die „D. A. Ztg.“ mitteilt, wies er rauf hin, daß die allgemeinen Tarifsätze jetzt schon, namentch für nahe Entfernungen, das 35- bis 40fache der Vorkriegseit betragen. Aber verglichen mit den Ausnahmetarifen der orkriegszeit sei die Steigerung noch weit höher. Sie betrage B. für Rohbaumwolle im Verkehr von den Seehäfen nach den ittel- und süddeutschen Spinnereien das 60- bis 80fache der orkriegszeit, für andere Rohstoffe ebensoviel oder noch mehr. ie Frachttarife haben nach Ansicht des Reichsverbandes jetzt schon die Geldentwertung weit überholt und sind zu einem gefährlichen Antrieb für weitere Geldentwertung geworden. Sie verteuern alle Rohstoffe und allen Verbrauch und führen zwangsweise weitere Lohnsteigerungen herbei, die nach den bisherigen Erfahrungen von der Eisenbahnverwaltung sofort wieder zur Begründung weiterer Frachterhöhungen verwandt werden. Der Reichsverband der Deutschen Industrie warnt vor weiteren Schritten auf diesem gefährlichen Wege, erhebt Protest gegen die zum 1. März geplante weitere Tariferhöhung und fordert erneut von der Eisenbahnverwaltung, daß sie ihr Defizit durch wirtschaftlichere Gestaltung des Betriebes beseitigt, statt durch fortgesetzte Tariferhöhungen den Verkehr zu lähmen, die Geldentwertung zu verschlimmern und mit der Steigerung aller Preise und Löhne ihr Defizit nur zu vergrößern.

— **Lieferfristen der Eisenbahn.** Die Eisenbahndirektion Berlin teilte dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten folgendes mit:

„Der Reichsverkehrsminister hat sich mit der in der 124. Sitzung der ständigen Tarifkommission beschlossenen Wiedereinführung fester Lieferfristen nach dem Vorschlage der ständigen Tarifkommission grundsätzlich einverstanden erklärt. Voraussetzung für die Durchführung der Vorschläge ist jedoch, daß — nach Beseitigung der derzeitigen Betriebsschwierigkeiten — erst wieder einigermaßen geordnete Verkehrsverhältnisse eintreten. Es wird erhofft, daß die Betriebslage sich bis Ende des Winters so bessern wird, daß die vorgeschlagenen Bestimmungen etwa zum 1. April d. J. eingeführt werden können. Die endgültige Entscheidung hierüber hat sich jedoch der Reichsverkehrsminister vorbehalten.“

— **Fahrpreisermäßigung für Studierende.** Eine Anfrage im Reichstag hat der Reichsverkehrsminister wie folgt beantwortet:

„Die Frage einer Ermäßigung des Fahrpreises für Studierende bei Eisenbahnfahrten nach und von den Hochschulen hat bereits den 30. Ausschuß des Reichstags (für Bildungswesen) beschäftigt und den Gegenstand einer Entschließung des Reichstags in seiner Sitzung vom 25. Januar d. J. gebildet. Die Prüfung, in welcher Weise den Studenten die gewünschte Ermäßigung gewährt werden soll, zu der ich grundsätzlich bereit bin, steht kurz vor dem Abschluß. Im übrigen sind im Laufe des vergangenen Jahres Schülerrückfahrkarten für Fahrten zwischen dem Unterrichtsort und dem Wohnort über die Sonn- und Festtage eingeführt, und weiter bestehen die außerordentlich billigen Schülermonatskarten für tägliche Fahrten. Von diesen Karten können die Studierenden ebenfalls Gebrauch machen.“

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Im Eisenbahnbetrieb des Ruhrbezirks verringerten sich in der Woche vom 12. bis

18. Februar allmählich die durch den Streik hervorgerufenen Schwierigkeiten in der Abwicklung des Betriebes. Der Zulauf von leeren Wagen war gut, und da die Kohlenzechen große Vorräte verladebereit hatten, die Verbraucher mangels jeglichen Vorrats in höchster Not waren, so waren die Anforderungen an leeren Wagen hoch. Dazu kam daß der Betrieb in den Rheinhäfen und auf den Kanälen infolge starken Frostes und Eises zeitweise fast vollständig gehemmt war. Infolge der weiten Wege, die die beladenen Wagen wegen des Versagens der Wasserstraßen zurückzulegen haben, ist der Zulauf der leeren Wagen nach der Ruhr etwas geringer geworden. Der Verkehr zwischen dem Ruhrgebiet und dem Norden ist wegen der bekannten Schwierigkeiten in den Hamburger Bahnhöfen immer noch nicht vollständig glatt. Daher bestehen auch noch die Annahmebeschränkungen an Gütern.

Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 12. bis 18. Februar im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich gestellten Wagen 26 614 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 21 465 Wagen (Höchstgestellung am 15. Februar 25 749 Wagen). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 21 415 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen beliefen sich am 18. Februar auf 1 685 092 (1 669 518) t.

— **Ausgleichtarife für Wasserumschlagplätze.** Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats beschäftigte sich mit den Anträgen seines Mitgliedes Vögele, Mannheim, und der rheinischen Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft, Mülheim-Ruhr, auf Schaffung von Ausgleichtarifen für Wasserumschlagplätze. Die Anträge weisen darauf hin, daß durch die Einführung des neuen, auf weite Entfernungen stark gestaffelten Tarifs die über Wasserstraßen geleiteten Transporte teurer werden, als die direkte Bahnbeförderung und dies besonders dadurch, daß die Ausfuhr zum Hafen und die Abfuhr zur Zielstation der kurzen Strecke wegen fast stets in der höchsten Staffel liegen und außerdem noch die doppelte Abfertigungsgebühr gezahlt werden muß. Dieser Zustand müßte auf die Dauer zu einer künstlichen Abdrängung des bisher über Wasserstraßen geleiteten Verkehrs auf die Bahn führen, die dieser Mehrbelastung selbstverständlich nicht gewachsen wäre. Der Vertreter der Reichseisenbahn im Reichswirtschaftsrat teilte mit, daß diese Fragen bereits im Verkehrsministerium geprüft werden. Der Ausschuß forderte in einer Entschließung die beschleunigte Prüfung.

— **Die Neubestellungen auf die Niederschriften der ständigen Tarifkommission** der deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1922 sind bis spätestens 15. März d. J. bei dem Verkehrsbüro der Eisenbahndirektion Berlin anzumelden. Der Jahresbezugspreis beträgt 300 *M*.

— **Überteuerungszuschüsse in Berlin.** In den Verhandlungen zwischen dem Reichsverkehrsministerium und den als Tarifkontrahenten beteiligten Eisenbahnerorganisationen ist der Überteuerungszuschuß für die Arbeiter in der Stadt Berlin auf 1,60 *M* für die Stunde festgesetzt worden. Der Betrag wird mit Rückwirkung ab 1. Oktober 1921 sofort an die Arbeiter ausbezahlt. Daraus ergibt sich automatisch der Betrag der Wirtschaftsbeihilfen für die Beamten. Er beträgt für je 10 ₰ Überteuerungszuschuß 250 *M*, somit 16 × 250 = 4000 *M* im Jahr. Auch dieser Betrag kommt mit Rückwirkung ab 1. Januar 1922 alsbald zur Anweisung.

— **Bleckeder Kleinbahn.** Mit Genehmigung des Ministers für Handel und Gewerbe und des Regierungspräsidenten zu Lüneburg ist die Bleckeder Kleinbahn von der Betriebspflicht der schmalspurigen Strecken Bleckede-Dahlenburg und Bleckede-Brackede entbunden. Da die Teilstrecke Brackede-Wendewitsch bereits am 1. September v. J. mit Genehmigung der maßgebenden Instanzen stillgelegt und abgebrochen wurde, ist nunmehr mit dem 21. Januar d. J. der gesamte Schmalspurbetrieb aufgehoben, dementsprechend auch der Übergangsverkehr auf Bahnhof Dahlenburg Stbf. Somit besteht künftig nur noch die vollspurige Linie Lüneburg-Bleckede-Elbhafen mit Übergangsverkehr auf Bahnhof Lüneburg.

— **Sonderzüge zur Leipziger Frühjahrsmesse.** Zur Bewältigung des Verkehrs nach Leipzig während der Messetage werden von zahlreichen Hauptreiseplätzen Sonderzüge gefahren. Von Berlin ab laufen solche vom 3. bis 11. März in folgendem Plan: ab Anhalter Bahnhof 7 Uhr 20 Min. und 8 Uhr 40 Min. vorm., zurück von Leipzig 5 Uhr 31 Min. und 7 Uhr 11 Min. abends, an Berlin 8 Uhr 19 Min. und 10 Uhr 25 Min. Die Züge werden diesmal als Eilzüge gefahren, so daß der hohe Zuschlag nicht zu zahlen ist. Von anderen Städten werden noch besondere Messe-Sonderzüge zu ermäßigten Preisen befördert, deren Benutzungsbedingungen beim Leipziger Messeamt zu erfahren sind.

— **Internationales Eisenbahnkonsortium in Danzig.** Der respondent der „Gazeta Warszawska" meldet aus Paris: Grund des am 23. September 1921 von Polen und Danzi Paris unterzeichneten Vertrages, welcher die Freistaatsbal an Polen übertrug, sollte die Danziger Haupteisenbahnw stätte durch ein internationales Konsortium verwaltet un Betrieb gehalten werden. Einen Teil des Kapitals stellt P einen anderen Danzig und den Rest eine ausländische Gru Mit der Ausschreibung des früheren reichsdeutschen Sta eigentums hat Polen den Gedanken befürwortet, die Rei werft Polen zu übertragen, die Verwaltung dagegen ei internationalen Konsortium, das sich zusammensetzen soll Polen, Danzigern, Engländern, Franzosen und Italienern.

Im Anfang des Monats März soll nun in Danzig eine sammenkunft zwischen englischen, französischen, Danzig polnischen und wahrscheinlich auch italienischen Finanzle stattfinden, um das Konsortium zu bilden. Schon heute s fest, daß die englische Gruppe durch die Schiffs- und L motivbaugesellschaft Graves aus Sheffield und die französi durch die Société de Construction des Batignolles vertr sein wird. Das Kapital der englischen Gruppe beträgt 100 Pfund Sterling, das der französischen 5 Millionen Franken. Danziger Gruppe wird den Handelssenator Jewelowsky senden.

— **Friedrich Bormann †.** Am 19. Februar d. J. entsc sanft infolge von Herzlähmung in dem hohen Alter von m als 93 Jahren der Geheime Oberregierungsrat z. D. Friedr Bormann zu Berlin-Charlottenburg. Mit ihm ist einer hervorragenden Altmeister deutscher Eisenbahntechnik hein gangen, der an dem gewaltigen Aufschwunge der heimis Eisenbahnen in verdienstvoller Weise mitgewirkt hat. 15. Dezember 1918 war es ihm vergönnt, in bewundernswe Frische von Körper und Geist das seltene Fest des 90. Gebu tages im Kreise seiner Lieben zu feiern. Zahlreiche Ehru von Nah und Fern wurden dem Jubilar damals zuteil, und er nannte ihn der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin zu sei Ehrenmitgliede. Wir brachten damals (in der Nr. 99 21. Dezember 1918, S. 1022) ein Bild seines an Taten und folgen reichgesegneten Lebens. Seit jenem Ehrentage hat obwohl er das Alter des Psalmisten bereits weit überschri hatte, noch mehr als drei volle Jahre in unveränderter geist Frische gelebt. Aber er litt, wie viele seiner Freunde, sch unter dem furchtbaren Verhängnis, das über das Vaterl hereingebrochen war; der königstreue Vaterlandsfreund kon die neue Zeit nicht mehr verstehen, den jähen Wandel a Anschauungen, das rasche Dahinschwinden so vieler sittli Güter und Errungenschaften, auf die jeder Deutsche bis da mit stolzer Genugtuung geblickt hatte, nicht ertragen. D seiner vorzüglichen Gesundheit blieben ihm körperliche Lei erspart, wenn er auch bei seinem hohen Alter allmählich et unbeweglich wurde. Sein unerschütterliches Gottvertra seine frohe Zuversicht in die Zukunft verließen ihn niem Am 8. März 1920, fünf Monate vor dem Tage, da er diamantene Hochzeit hätte begehen sollen, ging ihm die tr Gattin und Gefährtin seines Lebens im Tode voran. Er l seitdem im Hause seiner Tochter, Frau Geheimrat Hueck, den Vater mit liebevollster Fürsorge umgab. Ohne einen zigen Tag Krankheit und Siechtum entführte ihn ein san kampfloser Tod aller irdischen Trübsal. Nur dem G begnadeten wird solch ein Schicksal zuteil, ein Lebensend schön und harmonisch wie seine ganze irdische Lebensbahn.

Sein Wirken im Eisenbahnbezirk Saarbrücken, als Leiter oldenburgischen Staatseisenbahnen, und in dem Dienst der k nialen Sache in dem ehemals deutschen Schutzgebiet von afrika, wo er die Grundlagen und Anfänge der großen Ü landbahn von Daressalam nach dem Tanganjikasee gescha hat, werden für ihn Zeugnis ablegen auch über seinen hinaus. Allen aber, die ihm im Leben näher getreten sind das Andenken an diesen treuen deutschen Mann mit se schlichten, aufrechten und dabei doch so liebenswürdigen sönlichkeit unvergessen bleiben. F.

Österreich.

— **Das Programm der Ersparungskommission.** Die Bild der für das Jahr 1922 neu zusammengesetzten Erspar kommission hat am 17. Februar stattgefunden. Im abgelauf ersten Jahre ihres Bestandes waren die Bemühungen der sparungskommission in der Hauptsache auf die Anbahn grundlegender, zu Ersparungen führender Neuerungen in Gestaltung und Geschäftsführung der gesamten staatli Verwaltung gerichtet. Diese Bestrebungen haben in dem 31. Dezember v. J. der Regierung überreichten ausführli Pläne zur Gesundung der Bundesverwaltung ihren Ausd gefunden. Nunmehr beabsichtigt die Ersparungskommission voller Erkenntnis der gegebenen, durch die ausländischen F

gewährungen besonders bedeutungs- und verantwortungsvoll ordenen Lage zunächst mit aller Raschheit, Gründlichkeit Tatkraft eine planmäßige Überprüfung des gesamten deshaushaltes vorzunehmen, um an die Bundesregierung stens mit bestimmten und umfassenden Vorschlägen zur schränkung der Staatsausgaben auf das unumgänglich notdige, den Forderungen strengster Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit entsprechende Ausmaß herantreten zu können. diesem Sinne hat die Ersparungskommission bereits ein ins zelne gehendes Tätigkeitsprogramm für die nächste Zeit entfen und nachstehende allgemeine Entschließung gefaßt:

Die Ersparungskommission tritt, wenn auch im vollen Bewßtsein der entgegenstehenden Schwierigkeiten, mit dem esten Willen an die Erfüllung der Aufgabe heran, zu der in Fortsetzung ihrer bisherigen Tätigkeit für das Jahr 1922 nerlich berufen wurde. Der Beginn der Tätigkeit der neu ammengesetzten Kommission fällt gerade in jene Zeit, in der endlich auf Grund der ausländischen Kredithilfen die Möglikeit zu einer grundlegenden Besserung der staatlichen anzen und damit der staatlichen Daseinsbedingungen überhpt zu eröffnen scheint. Die Kommission betrachtet diesen tpunkt als die Schicksalsstunde des Staates im vollsten Sinne Wortes, in der alle Kräfte zusammengefaßt werden müssen, das Ziel einer wirklichen Gesundung zu erreichen.

ie Kommission ist der Ansicht, daß, nachdem mit anennenswerter Tatkraft eine Politik der Vermehrung der atlichen Einnahmen durchgeführt wurde, nunmehr die Gedung vor allem auf dem Gebiete der weitestgehenden Vernderung oder Einschränkung der Ausgaben und auf dem ge der zu ihrer Erzielung notwendigen Reformen in der amten staatlichen Verwaltung gesucht werden muß.

ie Kommission gedenkt ihre Tätigkeit in dieser von ihr eits im Vorjahre festgehaltenen Richtung fortzusetzen und onders in Hinsicht auf eine sparsame Ausgabenpolitik so ch wie möglich mit bestimmten Anträgen hervorzutreten, chte jedoch schon bei diesem Anlasse mit allem Nachdruck auf hinweisen, daß es unter allen Umständen unerläßlich cheint, künftighin jede einzelne Staatsausgabe der strengsten üfung auf ihre unbedingte Notwendigkeit zu unterziehen.

ie Ersparungskommission ist sich dessen vollständig bewußt, sie die ihr gesetzte Aufgabe nur in engster, von gegenstigem Vertrauen getragener Zusammenarbeit mit der Regieng wird erfüllen können. Sie richtet daher das Ersuchen an Regierung, sie bei der Verfolgung ihrer Ziele auf das nachltigste zu unterstützen und zu fördern, und ihren Anträgen Würdigung zuteil werden zu lassen, auf die die Komssion kraft des ihr erteilten Auftrages und der Stellung ihrer tglieder im öffentlichen Leben rechnen zu können glaubt."

— **Einschränkung im Zugverkehr.** Mangel an geeigneter hle und auch an Lokomotiven nötigt zu einer Verkehrseinränkung, die insbesondere für den zwischenstaatlichen Verhr sehr fühlbar sein wird. Es unterbleiben vom 23. Februar bis auf weiteres die Nachtschnellzüge Wien-Salzburg und gekehrt, Wien Westbahnhof ab 22 Uhr und an 6 Uhr Minuten, ferner die Schnellzüge Wien Franz-Josefsbahnhofag und umgekehrt, Wien Franz-Josefsbahnhof ab 13 Uhr Minuten und an 15 Uhr.

Die D-Züge Wien-Ostende verkehren vom 23. Februar an ischen Wien und Nürnberg nur mehr dreimal wöchentlich Anschluß an die Orientexpreßzüge, und zwar in der Richng Ost-West jeden Dienstag, Donnerstag Sonnabend, in der chtung West-Ost jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag.

Die bisher viermal wöchentlich verkehrenden Nacht-D-Züge ien Ostbahnhof-Budapest und umgekehrt, Wien Ostbahnhof 23 Uhr 45 Minuten und an 6 Uhr 23 Minuten, unterbleiben enfalls vom 23. Februar an bis auf weiteres.

Die gemeldete Einschränkung des Eisenbahnverkehrs auf West-, Ost- und Franz-Josefsbahnstrecke bedeutet für den iseverkehr eine um so empfindlichere Störung, als die Beatzung auf diesen Strecken bis in die letzte Zeit ungemein ge war. Namentlich auf der Westbahnstrecke weisen die rkehrsausweise schon beim Ausgangsbahnhofe Wien Zugbetzungen von 80 bis 100, in der dritten Klasse sogar über 0 % der Sitzplätze auf, so daß ständig Klagen darüber einfen, daß Reisende, die auf einem Bahnhofe der Fahrstrecke n Zug benutzen wollen, nicht Platz finden.

Angesichts dieses starken Andranges trafen die Wirkungen s Grubenarbeiterausstandes in der Tschecho-Slowakei und s Eisenbahnerausstandes im Deutschen Reiche die österichische Eisenbahnverwaltung doppelt schwer. Einerseits ußte zur Feuerung der Lokomotiven vielfach jenes Kohlenmisch verwendet werden, das für Lokal- und Güterzüge benutzt wird, stärkere Schlackenbildungen verursacht und daher Gebrauchsfähigkeit der Lokomotiven herabmindert, zeitubende Reinigungsarbeiten verursacht und dazu führt, daß e Zahl der außer Dienst gestellten Lokomotiven vermehrt wird. Andererseits zwingt der seit jeher bestandene, seit dem Umsturz aber drückend gewordene Mangel an Lokomotiven, bei der Zugförderung auf Güter- und Personenverkehr gleicherweise Bedacht zu nehmen und bei eintretendem Mangel an Kohle und Schwierigkeiten bezüglich der Fahrbetriebsmittel zu Einschränkungen zu greifen, die je nach der Verkehrslage eine der beiden Zuggattungen oder auch beide treffen müssen. Da gegenwärtig der Güterzugverkehr ohnedies im bescheidensten Umfange abgewickelt wird, und schon mit Rücksicht auf die Zuführung lebenswichtiger Artikel nicht eingeschränkt werden kann, mußte, so störend dies auch empfunden wird, eine Einschränkung im Personenbeförderungsdienst erfolgen, wobei darauf Rücksicht genommen wurde, daß vornehmlich nur solche Züge eingestellt werden, die keine zwischenstaatlichen Anschlüsse haben. Eine Ausnahme bildet nur der D-Zug Wien-Ostende, der im Anschluß an die Orientexpreßzüge statt täglich nur an jenen drei Tagen der Woche zwischen Wien und Nürnberg verkehren wird, an denen der Anschluß an diese Züge bewerkstelligt wird. Da die Regelung des Anschlußverkehrs mit den Orient-Expreßzügen in einer für den Monat März in Aussicht genommenen Eisenbahntagung erfolgen soll, wird die entsprechende Führung der Züge erst nach den Ergebnissen dieser Tagung eingerichtet werden. Der Verkehr auf den Inlandstrecken wird nach Wiederherstellung regelmäßiger Verhältnisse wieder aufgenommen werden und jedenfalls für den Sommerfahrplan eine erhebliche Verdichtung erfahren.

— **Erleichterungen im österreichisch-südslawischen Eisenbahngrenzverkehre.** Von der Betriebsdirektion der Südbahn wird mitgeteilt, daß auf der Linie Ober-Radkersburg-Luttenberg über Spielfeld-Straß-Radkersburg der gesamte Personen-, Gepäck- und Güterverkehr aufgenommen wurde. Gleichzeitig gelangten in de nStrecken Marburg-Spielfeld-Straß-Luttenberg und Graz-Marburg-Klagenfurt direkte Personenwagen zur Einführung, wodurch die Zoll- und Paßbehandlung im Reisendenverkehr eine wesentliche Erleichterung erfahren hat.

— **Die Schulbeamten im Eisenbahndienste.** In einer in Wien abgehaltenen Versammlung der Schulbeamten im Eisenbahndienste wurden Neuerungen im Schuldienste auf den Bundesbahnen angeregt. Die wichtigsten sind die folgenden: Der Schulbeamte müsse Mittelschulbildung aufweisen, mindestens 15 Jahre im ausübenden Dienste gestanden und einige Zeit auch in den kommerziellen Fächern gearbeitet haben. Das gesamte Eisenbahnpersonal (mit Ausnahme der Oberbeamten) ist jährlich einmal nachzuprüfen. Für neu eintretende Bedienstete sind Schulkurse, geleitet von den Schulbeamten der einzelnen Direktionsbezirke, einzuführen. Zu den Dienstprüfungen sind auch die Schulbeamten heranzuziehen, welche Fragen an den Kandidaten stellen können und Stimme in der Prüfungskommission haben. Die monatliche Schulung und Belehrung des Personals auf der Strecke ist den Schulbeamten zu übertragen. Die Einschulungszugführer sind vom Schulbeamten zu belehren und haben alle Wahrnehmungen auf der Strecke dem Schulbeamten zu melden. Die Ernennung der Prüfungskommission hat aus dem Stande der Schulbeamten zu erfolgen. Der Schulbeamte ist ausschließlich für den Schulungsdienst zu verwenden. Einzureihen sind die Schulbeamten um eine Dienstgruppe niedriger als der Dienstvorstand. Diese Forderungen werden den zuständigen Stellen bekanntgegeben werden.

— **Fehlerhafte Abwägungen auf den Bahnhöfen.** Da bei der Verwägung von Sendungen in den Bahnhöfen durch mangelhafte Wagen falsche Gewichtsbestimmungen entstehen, hat sich der Reichsverband der Holzhändler an das Bundesministerium für Verkehrswesen mit dem Ersuchen gewendet, die Bahnhofswagen überprüfen zu lassen und den untergeordneten Behörden den Auftrag zu erteilen, der Vornahme von Wägungen entsprechende Aufmerksamkeit zuzuwenden. Der Bundesminister für Verkehrswesen hat nun an den Reichsverband eine Zuschrift gerichtet, in der er darauf hinweist, daß die Eisenbahnverwaltungen bestrebt sein werden, die erforderlichen Wägemittel in ausreichendem Maße und in tauglichem Zustande zu erhalten, sowie die Verwägung von Sendungen ordnungsmäßig durchzuführen. Infolge der unverhältnismäßig großen Preissteigerungen der Gleisbrückenwagen seien aber die Bahnhofsverwaltungen leider nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen voll zu entsprechen. Das Ministerium ersucht, einzelne Fälle mit genauer Angabe der tatsächlichen Umstände der betreffenden Bundesbahndirektion oder Privatbahnverwaltung zur weiteren Behandlung mitzuteilen.

— **Pressekonferenz.** In einer Pressekonferenz besprach Regierungsrat Gerstgrasser die Rückwirkung der jüngsten Tariferhöhungen auf den Verkehr. Die Zählung der Reisenden in den Fernzügen ergab, daß die Benutzung durchaus befriedigend ist. Die Benutzung der ersten Klasse hat etwas nachge-

lassen; während die zweite und dritte Wagenklasse voll besetzt sind. Die Züge führen derzeit einschließlich Dienstwagen acht Wagen mit 300 Personen Fassungsraum. Die derzeitige Besetzung aller Züge weist 80 bis 90 % auf; die Berliner Züge über Passau sind voll besetzt. Was die Beleuchtung der Züge anbelangt, so sind die bezüglichen Einrichtungen der Wagen durch Diebstähle u. a. sehr in Mitleidenschaft gezogen worden. Für die Instandsetzung der elektrischen Zugbeleuchtung wurden in den letzten Jahren bedeutende Geldmittel verausgabt und erhebliche Fortschritte erzielt. Was die Beleuchtung mit Ölgas betrifft, so sind die Bundesbahnen gezwungen, das Ölgas von den ungünstig liegenden Wiener Ölgasanstalten zuzuführen oder zu anderen Auskunftsmitteln zu greifen. Zur Schaffung gründlicher Abhilfe ist u. a. der Bau einer neuen Ölgasanstalt im westlichen Bundeslandgebiet geplant. Auch soll der Nordbahnhof mit dem Nordwestbahnhof durch eine besondere Ölgasrohrleitung verbunden werden, um die endgültige Stillegung der in schlechtem Zustande befindlichen Ölgasanstalt am Nordbahnhofe zu ermöglichen und mehrere Gaskesselwagen für die dringend notwendige Erhöhung der Ölgasbeförderung freizubekommen. Schließlich wurde noch verfügt, daß anläßlich jeder vollständigen Instandsetzung eines gasbeleuchteten Personenwagens ein gassparendes Preßgassystem einzubauen ist.

— **Die Schaffung eines Wiener Transitlagers.** Das Gremium der Wiener Kaufmannschaft, der Wiener Industriellenverband und eine Reihe anderer Körperschaften und Interessenten beschäftigen sich mit dem Plane der Errichtung eines großen Transitlagers. Im Zusammenhang mit dem städtischen Lagerhause soll ein neues Transitlager geschaffen werden, das durch unmittelbaren Anschluß an den Donauverkehr und die Eisenbahnlinien den Wünschen aller Beteiligten entspricht. Da die Durchführung dieses Planes infolge seiner Großzügigkeit geraume Zeit in Anspruch nimmt, es sich jedoch darum handelt, den fortwährend steigenden Bedürfnissen raschest Rechnung zu tragen, beabsichtigt der Arbeiterausschuß, sich ein bereits bestehendes Lagerhaus in nächster Nähe Wiens bis zur Fertigstellung des ganzen Planes vorläufig zu sichern und zu einem Transitlager auszugestalten.

— **Österreichs Kohlenförderung.** Seit einiger Zeit zeigt die inländische Kohlenförderung wieder eine Zunahme. Im Dezember 1921, für welchen Monat jetzt die Förderzahlen vorliegen, war die Förderung um 250 000 Meterzentner höher als im Vormonat und überhaupt die höchste im Jahre 1921. In den einzelnen Monaten des Jahres 1921 stellte sich die Förderung in Meterzentnern berechnet wie folgt:

Monat	Meterzentner	Monat	Meterzentner
Januar	2 289 216	Juli	2 141 630
Februar	2 260 862	August	2 197 636
März	2 354 581	September	2 179 413
April	2 451 301	Oktober	2 301 679
Mai (Streik)	1 117 995	November	2 266 121
Juni	1 998 443	Dezember	2 515 451

Ungarn.

— **Ungarns Teilnahme in der Konferenz der Nachfolgestaaten.** Die ungarische Regierung wird an der Konferenz der Nachfolgestaaten in Rom durch den außerordentlichen Gesandten und Bevollmächtigten Minister Grafen Albert Nemes vertreten sein. Ferner wird an der Konferenz der außerordentliche Gesandte und Bevollmächtigte Minister Ludwig Valkó teilnehmen. Der Sektionsrat im Finanzministerium Zoltán Kállay und Konsul Georg Szabó sind bereits nach Rom abgereist, wo sich ihnen auch jene Delegierten der Ministerien anschließen werden, deren Teilnahme an der Konferenz sich als notwendig erweisen wird.

— **Die Bezüge der Eisenbahnangestellten in der Nationalversammlung.** Finanzminister Kállay erklärte in der Nationalversammlung, daß die einheitliche Regelung der Bezüge der Eisenbahnbeamten derart durchgeführt werde, daß jeder Beamte ein durch zwölf teilbares Gehalt und einen durch vier teilbaren Wohnungsgeldzuschuß erhalten solle. Das heutige verwickelte System der verschiedenen Zulagen müsse abgeschafft werden. Bei Entlassung aus dem Eisenbahndienste stehe jedem Beamten das Recht zu, ob er eine Abfindung oder die Pensionierung wünsche. Dann sprach der Minister darüber, welche Gruppen von Beamten entlassen oder in den Ruhestand versetzt werden. Zunächst sollen nur diejenigen entlassen werden, die in ihrer gegenwärtigen Dienstleistung überflüssig geworden sind. Die übrigen aber sollen in Verwaltungszweigen untergebracht werden, in denen die Vermehrung des Personals sich als notwendig erwiesen hat. In die sogenannte B-Liste würden in erster Reihe diejenigen aufgenommen, gegen die ein Disziplinarurteil vorliegt, oder die dienstlich weniger geeignet sind, ferner die im Wirtschaftsleben anderweitig Unterkommen finden können, oder endlich, die selbst ihre Entlassung begehrt haben. Der Minister führte ferner aus, daß er die Naturalversorgung der Beam stufenweise abzubauen wünsche, was natürlich mit dem Ab der hierzu errichteten Organisationen Hand in Hand gehen we Der Finanzminister erklärte schließlich, daß bei den Beam entlassungen keine Günstlingswirtschaft geduldet werden dü Auch bei den Vorrückungen werde er stets die Leistungen die ehrliche Arbeit berücksichtigen.

— **Wirtschaftliche Verhandlungen mit Österreich.** Das ös reichisch-ungarische Handelsabkommen wurde vom Minister Äußern Grafen Banffy und dem österreichischen Gesan Cnobloch unterzeichnet. Ihm wird in allernächster Zeit Staatskompensationsabkommen zwischen beiden Ländern fol Bei den Vertragsverhandlungen über die Zoll- und Grenzfra ist kürzlich in Budapest eine beide Länder befriedigende Lös zustande gekommen. Auch die Frage des Personenverkehrs der Grenze wird in den nächsten Tagen geordnet sein. Die fi ziellen Fragen sind noch nicht geklärt, und man muß mit Bereinigung durch ein Schiedsgericht rechnen. Von Ung wurde Italien als Schiedsrichter vorgeschlagen.

— **Ausfuhr von 1000 Eisenbahnwagen Roggenmehl.** Der A fuhr- und Einfuhrausschuß des Landesverpflegungssenats h eine Sitzung ab, die sich in erster Reihe mit der Ausfuhr Roggenmehl beschäftigte. Es wurde der Beschluß gefaßt, Ausfuhr von 1000 Wagen Roggenmehl zu gestatten. Der A schuß gestattete ferner die Ausfuhr von 150 Wagen Bohnen.

— **Wiedereröffnung der Komorner Donaubrücke.** Die W derherstellung der Komorner Eisenbahnbrücke ist soweit f geschritten, daß die Brücke noch im Verlauf dieses Mon dem Verkehr übergeben werden wird. Zur Bequemlichkeit Reisenden wird die Zoll- und Paßrevision durch Angeste des ungarischen und tschechischen Staates dort nicht ge dert, sondern in der Station Ujvaros durch Beamte bei Staaten auf einmal vorgenommen werden. Zu diesem Zwe werden hierfür Revisionsbuden gebaut.

— **Erweiterung der Station Kecskemét.** Die Verwaltung ungarischen Staatsbahnen hat beschlossen, eine Erweiter der Station Kecskemét vorzunehmen. Die Arbeiten werden Frühling beginnen.

— **Der Verkehr der Balaton-D-Züge.** Die Betriebsdirekt der Südbahn teilt mit, daß die Balaton-D-Züge zwischen Bu pest und Wien vom 20. Februar d. J. an wöchentlich drei verkehren.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen.** Die Direktion königl. ungarischen Staatsbahnen hat beim Wagenkartell 2 Wagen und 50 Lokomotiven bestellt. Die weitere Bestell von 100 Lokomotiven steht bevor.

— **Die ungarischen Pensionäre der Kaschau-Oderberger Eisbahn.** Die Direktion dieser Eisenbahngesellschaft beschäfti sich jüngst mit den in Ungarn wohnenden Pensionären die Bahn. Es wurde beschlossen, alle Pensionäre, die in Ung wohnen und die jetzt ungarische Staatsbürger sind, zu ü nehmen. Das Ruhegehalt wird ihnen rückwirkend vom 1. S tember 1921 nachgezahlt werden.

— **Der Bau des Budapester Freihafens.** Im Sinne des Ges entwurfes über das Budgetprovisorium wurde die Regier ermächtigt, mit der französischen Firma Schneider-Creuzot ei Vertrag betreffend den Bau der Freihafenanlagen im Rahm des Budapester Handelshafens abzuschließen. Die Vertrags handlungen sind nunmehr zum Abschluß gediehen, und der V trag ist namens der ungarischen Regierung von Dr. Konstan Zielinszky, Präsidenten des Baurates und Regierungskommis für den Budapester Handelshafen, unterfertigt worden. So übernimmt die Firma Schneider-Creuzot den Bau der Anla für den Freihafen nach den von der Regierung genehmig Entwürfen und Kostenberechnungen. Die Baukosten wer mit Bewilligung der französischen Regierung durch eine fr zösische Bankgruppe finanziert. Im Sinne des Vertrages w eine Betriebsgesellschaft gebildet, an der der ungarische St mit 60 % beteiligt ist. Die Firma Schneider-Creuzot hat s verpflichtet, mit dem Bau der Anlagen schon im Frühjahr beginnen und die ganzen Anlagen innerhalb von vier Jahr fertigzustellen.

Uebrige europäische Länder.

— **Haushalt der schwedischen Staatsbahnen für das er Halbjahr 1923.** Wie schon auf S. 56 Jahrg. 1921 d. Ztg. mit teilt, soll das schwedische Staatshaushaltjahr von 1923 ab d den 1. Juli bis 30. Juni verlegt werden. Es ist daher je im Übergange ein Haushalt für das erste Halbjahr 1923 auf

.llen. Für den Umbau des Stockholmer Bahnhofes behufs
s affung einer neuen Einfahrtlinie von Süden, wofür noch Er-
pungen benötigt sind, ist für das erste Halbjahr ebensowenig
. as beantragt wie für die in Stockholms Hauptbahnhof und
terstation Norrtull in Aussicht genommenen Arbeiten (siehe
se Ztg. 1921, S. 453). Für die Arbeiten an der Doppelbahn
.bro-Hallsberg-Laxå sind Mittel nicht zu erlangen, dagegen
ein weiteres Eisenbahngleis zwischen Aneby und Sandsjö
; 000 Kr. und für ein weiteres Eisenbahngleis von Tranås
.h Aneby und von Sandsjö nach Sävsjö 700 000 Kr. Sodann
.nen gelegentlich des Haushalts auch die technisch sehr inter-
.anten Verhältnisse an dem rutschungsverdächtigen Storäng-
lum der östlichen Stammbahnstrecke Graversfors-Åby, die aus
.sem Anlasse für eine Umlegung in Aussicht genommen war,
. Erörterung. Man hat bei den schwedischen Staatsbahnen
l Einrichtung der selbsttätig wirkenden sog. Erdrutschwarner,
.er Einführung der geotechnischen Kommission, von der auch
.dieser Zeitung mehrfach, zuletzt 1921, S. 725, die Rede war
.iheres siehe „Der Eisenbahnbau" 1921, zweites Aprilheft).
.r Verkehrsminister hat nunmehr erklärt, daß er von einer
.legung der Strecke Graversfors-Åby absehen wolle, doch
.le der Storängdamm weiterhin Gegenstand der Beobachtung
.len. Die bisherigen Beobachtungen haben nämlich ergeben,
.ß die Bewegungen, die in den zur Verstärkung des Storäng-
lmes aufgeführten Mauern und Strebepfeilern bemerkt wur-
.n, nicht, wie man früher befürchtete, einem Gleiten oder
.zen dieser Mauern und Pfeiler zuzuschreiben ist, sondern in
.l natürlichen Setzung des Hanges ihre Ursache haben. Die
.hauptung, daß die ausgeführten Verstärkungsarbeiten zur
.herstellung des Eisenbahndammes nicht genügen, dürfte so-
.h widerlegt sein. Um jedoch an der Verkehrssicherheit
.hts zu versäumen, hat die Eisenbahndirektion die Absicht,
l bisherigen Bewachungsanordnungen an Ort und Stelle durch
.en von der geotechnischen Kommission eingeführten selbst-
.igen Erdrutschwarner zu ersetzen. Dessen Einrichtung sei so,
.ß, wenn gegen Vermuten eine Rutschung schnell eintreten
.lte, alle Gefahr eines Eisenbahnunglückes praktisch ausge-
.lossen sei. — Für elektrische Beleuchtungen, Weichen- und
.nalsicherheit und Dauerlöschwesen sind kleinere Beträge
.gesehen. Ob die Elektrisierung der Strecke Stockholm-
.thenburg noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden
.d, darüber erklärte der Verkehrsminister, sich nicht be-
.mt äußern zu können. Jedenfalls seien zunächst Mittel
. den schon genehmigten nicht zu beantragen. Für neue
.atsbahnbauten werden beantragt 600 000 Kr. für Sveg-Hede,
.00 000 Kr. für die Inlandsbahn zwischen Volgsjön und Gelli-
.e, 1 200 000 Kr. für Forsmo-Hoting und 1 Million Kronen
. Hällnäs-Stensele. Für Einführung der Druckluftbremse
.d größere Mittel verfügbar gemacht. Die bei Anlage der
.atlichen Torfpulverfabrik beim Hästhagenmoor (vgl. diese
.. 1921, S. 153) der Aktiengesellschaft Toro infolge Preis-
.igerungen und Baustoffschwierigkeiten entstandenen Mehr-
.sten im Betrage von über einer halben Million Kronen wer-
.n auf Staatsmittel übernommen. Dr. S.

— **Kampf um die Sommerzeit in Frankreich.** Die französische
.mmergruppe zur Verteidigung der landwirtschaftlichen Inter-
.er hat sich gegen die Wiedereinführung der Sommerzeit aus-
.prochen, obwohl die von der Kammer eingesetzte Kommission
.h für die Beibehaltung der Sommerzeit entschieden hat. Nun-
.hr wollen die 50 Mitglieder der landwirtschaftlichen Gruppe
. der Kammer den Antrag auf endgültige Abschaffung der
.mmerzeit einbringen.

— **Die Verwirklichung der Rhoneprojekte.** Das große Pro-
.t des Ausbaues der Rhone zum Zwecke der Kraftausbeutung,
.l. Schiffahrt und der Bewässerung geht nun endgültig der
.rwirklichung entgegen. Die 78 Nachbargemeinden von Paris
.l die Behörden von dieser Stadt selbst sind von Léon Per-
.r, Senator des Departements Isère und Präsident der inter-
.artementalen Kommission für den Ausbau der Rhone, ein-
.aden worden, sich über ihre Beteiligung am Ausbau aus-
.prechen. Die Stadt Paris und die Nachbargemeinden sowie
.l in diesem Gebiet wirkenden Wirtschaftsverbände, Handels-
.mmern, Landwirtschafts- und Arbeiterverbände sollen zu-
.mmen hierzu ein Kapital von 90 Millionen Franken zeichnen,
.n sämtlichen Beteiligten sollen vorläufig 360 Millionen ge-
.chnet werden in Obligationen, für die der Staat Garantie
.stet. Die Gegend von Paris soll aus der Rhone mit
.000 PS versorgt werden, welche in zwei Leitungen, die
.e über Dijon, die andere über Nevers, von der Rhone nach
.ris geleitet werden. In Paris erwartet man von der Ver-
.klichung der Rhoneprojekte eine Stromverbilligung um
. %. Sobald die im Gesetzesentwurf über den Ausbau der
.one vorgesehene „Compagnie Nationale du Rhône" gebildet
., werden die Arbeiten in Angriff genommen werden. Bereits
.en zahlreiche Gemeinden des Seine-Departements ihre Zu-
.ge erteilt. Die Munizipalbehörden von Paris prüfen zurzeit
die Bedingungen, unter denen die Stadt ihre Beihilfe zusagen
will.

— **Bessere Verbindung von Genua nach dem Brenner.** Der italienische Ministerpräsident hat eine Kommission von Vertretern der Städte Cremona, Piacenza und Verona empfangen, die zu ihm gekommen war zur Besprechung des Projektes einer neuen Eisenbahnlinie von Genua über Piacenza, Cremona und Verona nach dem Trient und dem Brenner. Der Ministerpräsident hat die lokalen Interessenten eingeladen, das formelle Begehren um die staatliche Subvention, welche die Regierung für solche Bauten beschlossen hat, einzureichen. In der Schweiz wird man diesem neuen Projekte keine großen Sympathien entgegenbringen, da eine neue direkte Verbindung mit Genua nach dem Brenner dem Simplon und dem Gotthard bedeutenden Schaden zufügen könnte und außerdem eine neue Umfahrung der Schweiz bedeuten würde.

— **Durchgehender Güterverkehr zwischen Italien und England.** Die probeweise Durchführung von Wagenladungen mit Gemüse mittels der Fähre von Richborough über den Kanal (s. Nr. 43, S. 804, Jahrg. 1921 d. Ztg.) erregt in Italien lebhaftes Interesse. Wegen der Schwierigkeiten der Beförderung, namentlich der langen Dauer der Transporte, war Italien bisher auf dem englischen Markt nur schwach vertreten. Sendungen mit Gemüse, Obst und Südfrüchten aus Italien, die von Reggio di Calabria über Modane und Dieppe nach London Covent Garden, wo sich der Großhandel mit Nahrungsmitteln abspielt, abgefertigt werden, blieben vor dem Kriege ungefähr acht Tage unterwegs. Zur Zeit verkehren zwei Güterzüge für den italienisch-englischen Verkehr, die in Piacenza zu einem vereinigt werden und dann nach Le Havre weiter fahren. Die Fahrt von Reggio di Calabria bis Modane dauert etwa 90 Stunden, und die Züge kommen in Le Havre am fünften Tage an. Andere Transporte über Domodossola, Brig, Bern, Delle, Laon und Boulogne brauchen ungefähr die gleiche Zeit. In den französischen Häfen werden die für London bestimmten Güter auf das Schiff umgeladen, das sie bis in den Hafen von London bringt. Der Fährverkehr zwischen England und Frankreich berechtigt zu der Erwartung, daß sich auch der Verkehr zwischen Italien und England in Zukunft lebhafter als bisher entwickeln wird, doch fehlt es, abgesehen von einigen technischen Schwierigkeiten, die dabei zu überwinden sind, auch an durchgehenden Tarifen, und deren Einführung scheitert an der ablehnenden Haltung der französischen Eisenbahngesellschaften. — Von den Kosten für die Beförderung der Güter über den Kanal entfallen 40 % auf das zweimalige Umladen der Güter zwischen Schiff und Eisenbahn; diese werden zwar beim Fährverkehr nicht ganz erspart, denn auch das Überführen der Güterwagen auf das Fährschiff und von dort auf die Gleise am anderen Ende der Seereise verursacht Kosten, und die Beförderung der toten Last der Güterwagen zu Schiff geht ebenfalls nicht kostenlos vor sich, doch ist immerhin beim Fährverkehr eine Verbilligung zu erwarten, ganz abgesehen von den Vorteilen, die er in bezug auf die Schonung der Güter, namentlich der empfindlichen Obst- und Gemüsesendungen, und auf die Beschleunigung des Transports hat.

— **Der Verkehr im Kanaltunnel.** Trotz der ablehnenden Haltung, die England gegenüber dem Plan, den Kanal zu untertunneln, auch heute noch einnimmt, und von der es sich auch durch seine Freundschaft mit Frankreich nicht abbringen läßt, wird von französischer Seite immer wieder auf die Durchführung dieses Plans hingearbeitet. Dabei wird stets die Bedeutung des Tunnels für den Verkehr betont; in Wirklichkeit sind es aber politische Gründe, die auf der einen Seite die ablehnende Haltung, auf der anderen das Drängen, den Tunnel zu bauen, verursachen. England fürchtet, seine Abtrennung gegenüber dem Festlande zu verlieren, und Frankreich will es enger mit sich verbinden, weil es seinerseits fürchtet, England könne sich eines Tages wieder von ihm abwenden. Ein französischer Fachmann, Oberingenieur der Orléansbahn, weist neuerdings darauf hin, wie sehr der Verkehr zwischen England und Frankreich darunter leidet, daß beide Länder durch das Meer getrennt sind, wenn dieses auch nur schmal ist. Die Zahl der Reisenden in beiden Richtungen zwischen England und den französischen, belgischen und holländischen Häfen macht nur 1 % der Bevölkerung der an diesem Verkehr beteiligten Völker aus, nämlich Englands, Frankreichs, Belgiens, Hollands, Deutschlands, der Schweiz und Italiens. Zwischen Frankreich und anderen Ländern als England beträgt aber in ruhigen Zeiten die Zahl der Reisenden 4 % der Bevölkerung. Wenn der Tunnel gebaut würde, wäre zu erwarten, daß eine derartige Verkehrsmenge auch für den Verkehr mit England erreicht würde. Von 1902 bis 1912 hat der Güterverkehr zwischen Frankreich und England nur um 3,6 % zugenommen, während der deutsch-französische Verkehr um 9,8 %, der französisch-belgische um 9,7 % und sogar der französisch-spanische und der französisch-italienische Verkehr um 5,1 % und

4,5 % zugenommen haben. Für Kohlen und sonstige Massensendungen würde der Tunnel natürlich nicht in Frage kommen, aber wertvolle Güter in kleinen Mengen könnten durch ihn schneller und mit größerem Schutz gegen Beschädigungen befördert werden. Ein im Jahre 1919 eingesetzter Ausschuß hat die Einnahmen aus dem Personenverkehr im Tunnel auf 50 000 000 Fr. bei 2 000 000 Reisenden, auf 5 000 000 Fr. aus dem Post- und auf 25 000 00 Fr. aus dem Güterverkehr bei 1 400 000 Tonnen geschätzt. Bei 30 Millionen Betriebskosten bliebe somit ein Überschuß von 50 000 000 Fr., der ausreichen würde, um das Anlagekapital von 800 Millionen mit etwa 6 % zu verzinsen.

— **Die Londoner Untergrundbahnen als Steuerzahler.** Die Gemeinschaft der Londoner Untergrundbahnen, zu der auch die Omnibusgesellschaft gehört, rühmt sich, einer der größten, wenn nicht der größte Steuerzahler in London zu sein. An Gemeinde- und Bezirkssteuern bezahlt sie 290 000 £, an Staatssteuern 160 000 £. Dazu kommen noch 250 000 £ Gebühren für ihre Kraftomnibusse, ein Betrag, der nach den gesetzlichen Bestimmungen zur Unterhaltung der Straßen verwendet werden muß. Im ganzen trägt die Untergrundbahn-Gemeinschaft über 700 000 £ zu den öffentlichen Lasten von London und England bei.

— **Dividenden der englischen Eisenbahngesellschaften.** Etwa im Februar pflegen die englischen Eisenbahngesellschaften ihre Hauptversammlung abzuhalten, und einige Zeit vorher kündigen sie schon an, in welcher Höhe sie ihre Dividenden auszuwerfen gedenken. Die diesjährigen Ankündigungen haben die Erwartungen übertroffen. Manche Gesellschaften berechnen ihre Dividende halbjährlich, aber die Große Nordbahn hat z. B. wegen der unsicheren Lage, die im vergangenen August herrschte, es damals unterlassen, eine Dividende festzusetzen; sie kündigt nunmehr den Besitzern der gewöhnlichen Aktien einen Betrag von 4¼ % für das ganze Jahr 1921 an, d. i. nur ⅛ % weniger als im Jahre 1920. Eine zweite Reihe von Aktien erhält 2½ % gegen 2¼ % im Vorjahre. Um die hierzu nötigen Beträge aufzubringen, muß allerdings die Rücklage, der gewisse Entschädigungsleistungen der Regierung für Kriegsleistungen zugeführt worden sind, mit 80 000 £ und eine andere Sonderrücklage mit über 127 000 £ in Anspruch genommen werden. Die Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn sowie die Taff-Vale-Eisenbahn zahlen mit 4½ % und 4 % dieselbe Dividende wie im Vorjahre. Von den irischen Eisenbahnen muß die Große Süd- und Westbahn ihren Vortrag auf neue Rechnung um 20 000 £ kürzen, um die als mäßig bezeichnete Dividende von 4 % wie 1920 bezahlen zu können. Eine andere Gesellschaft geht von 6½ auf 5 % zurück.

— **Die Eisenbahnen Irlands.** Durch die Gründung des Irischen Freistaats sind die Eisenbahnen der „Grünen Insel" in eine eigenartige Lage gekommen, namentlich diejenigen, deren Gebiet aus dem südlichen in den nördlichen Teil übergreift und umgekehrt. Die Regierungen der beiden Teile haben vereinbart, daß jede die Eisenbahnen innerhalb ihres Gebiets überwacht. Die Cork, Bandon und Südküstenbahn, die Dublin und Südost-Bahn, die Große Süd- und West-Bahn, die Midland-Große West-Bahn unterstehen daher zurzeit der Regierung des Freistaats, während die Strecken der Belfast und County Down-Eisenbahn und die der Midland-Bahn (Nördliche Grafschaften) zur Zuständigkeit des Nördlichen Parlaments gehören. Aber die Große Nordbahn, die Anfang und Ende in Dublin und Belfast hat, die Vereinigten Eisenbahnen der Grafschaft Donegal und die Londonderry und Lough Swilly-Eisenbahn liegen zum Teil in dem einen, zum Teil im anderen Gebiet. Es ist jedoch zu erwarten, daß unter den gegenwärtigen Umständen beide Regierungen eine gleichmäßige Politik gegenüber den Eisenbahnen einhalten werden. Schwierigkeiten werden aber insofern erwartet, als die irischen Eisenbahnen in englischem Besitz sind, oder insofern englische Eisenbahngesellschaften an ihnen beteiligt sind. Der englischen Midland-Eisenbahngesellschaft gehört das Eisenbahnnetz der Nördlichen Grafschaften, die Große Westbahn ist im Süden an der Verbindung Fishguard-Roßlare beteiligt, indem vier ihrer Direktoren im Aufsichtsrat sitzen und sie zusammen mit der Großen Süd- und Westbahn von Irland die Haftung für einen erheblichen Teil des im Hafen Fishguard angelegten Kapitals übernommen hat.

— **Betriebseinstellung auf der Untergrundbahn in Glasgow.** In Glasgow besteht seit 25 Jahren eine Untergrundbahn mit Kabelbetrieb. Sie hat schon lange unter dem Wettbewerb der Straßenbahnen zu leiden gehabt und deshalb ihr Anlagekapital von 1 250 000 £ nicht verzinsen können. Neuerdings haben die Ausgaben die Einnahmen so stark überwogen, daß man sich entschlossen hat, Anfang Februar den Betrieb bis auf weiteres ganz einzustellen.

— **Eisenbahn- und Kraftwagen in England.** In England geht man mit dem Gedanken um, Eisenbahnen und Kraftwagen auf eigenartige Weise zusammenarbeiten zu lassen. Man will schen den großen Verkehrsmittelpunkten besonders besc nigte Gütersonderzüge in Verkehr setzen, die beladene kraftwagen befördern. Der Zug würde dann, wie Railway zette sagt, nur eine Art Fähre bilden, mit deren Hilfe die kraftwagen, nachdem sie am Ausgangsort ihre Ladung genommen haben, an das Ziel befördert werden, um dort eigener Kraft ihren Inhalt zu verteilen. Es läßt sich denken, daß auf diese Art der Schnellverkehr gefördert den kann; die außerordentlich große tote Last, die dabe bewegen ist, darf aber nicht außer Acht gelassen werden. das Umladen der Güter beim Übergang zwischen Eisen und Landstraße vermieden werden soll, ohne daß der ganze mit dem Kraftwagen zurückgelegt werden kann, wäre es zweckmäßiger, von dem bereits eingeführten Verfahren brauch zu machen, die Güter in große Behälter zu packen diese mit Kranen zwischen Kraftwagen und Eisenbahn zuladen. Auf diesem Gebiet sind in England und Am schon ganz brauchbare Einrichtungen geschaffen worden, weiter entwickelt werden sollten. Bei der heutigen Wirtsch lage besteht das Bedürfnis, Eisenbahn und Straße zusam wirken zu lassen. Das Umladen beim Übergang von einen Verkehrsmittel auf das andere ist aber heutzutage teuer, ganz abgesehen davon, daß die Güter dabei leicht schädigt werden, und es müssen daher alle Möglichkeiten genutzt werden, die geeignet sind, auf diesem Gebiete Verkehrs einen Fortschritt herbeizuführen.

— **Wirtschaftsgemeinschaft der Londoner Untergrundbah** Die Gruppe der Londoner Untergrundbahnen, bestehend der Metropolitan District-Eisenbahn, der Londoner Ele schen Eisenbahn, der City und Südlondoner Eisenbahn un Central London-Eisenbahn, haben bekanntlich mit der Lond Omnibusgesellschaft eine Wirtschaftsgemeinschaft, indem ihre Überschüsse einer Gemeinschaftskasse zuführen, aus sie dann nach einem bestimmten Schlüssel verteilt werden. ser Verteilungsplan ist kürzlich auf Grund der Beschlüsse außerordentlichen Generalversammlungen der genannten sellschaften abgeändert worden. Die City und Südlond Eisenbahn soll zukünftig aus der Gemeinschaftskasse 6 %. vorher, erhalten; der Anteil der Central London-Eisen wird von 20 % auf 16 % herabgesetzt, der der Londoner trischen Eisenbahn von 30 % auf 41 % erhöht. Der Anteil Metropolitan District-Eisenbahn bleibt mit 12 % unverän und die Omnibusgesellschaft erhält 25 % statt 32 %. Die schaftliche Lage der Londoner Stadtverkehrsmittel ist kanntlich erheblichen Schwankungen unterworfen, und spiegeln sich in den Veränderungen des Anteils an der meinschaftskasse wider. Die Metropolitan District-G schaft hat trotz der Beibehaltung ihres Anteils an Kasse bei der Neuverteilung ein gutes Geschäft gemacht. Gruppe ihrer Aktien ist am 1. Juli 1921 in den Vollgenu Dividende eingetreten, und den hierfür nötigen B — 73 500 £ jährlich — darf die Gesellschaft vorweg abzie ehe sie eine Zahlung an die Gemeinschaftskasse le Reichen ihre Überschüsse dazu nicht aus, so wird diese von der Gemeinschaftskasse getragen, ehe die Verteilung dem oben genannten Schlüssel vorgenommen wird.

— **Ausstände in England im Jahre 1921.** Im vergang Jahre sind in England nach einem Bericht in der Labou zette 86 000 000 Arbeitstage durch Streitigkeiten zwische beitgebern und Arbeitnehmern verloren gegangen; davon den 1 800 000 Arbeiter getroffen. 1920 war die Zahl d Ausständen und Aussperrungen beteiligten Arbeiter 2 000 000 zwar etwas größer, sie feierten aber nur an 27 0 Arbeitstagen. Die Zahl der Einzelfälle, in denen die eingestellt wurde, belief sich 1921 auf 800, etwa halb so wie im Jahre 1920 und weit weniger als in den beiden v gegangenen Jahren. Wegen des Umfanges, den der Aus der Arbeiter in den Kohlenbergwerken angenommen hatte die Zahl der an Ausständen beteiligten Arbeiter verh mäßig hoch, und eine lange Dauer zeigt sich auch i großen Zahl der verlorenen Arbeitstage, die diejenige Vorjahre erheblich übertrifft. Namentlich dieser Ausstan auch sehr verderbliche Folgen für den Eisenbahnverkeh damit für die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisen gesellschaften gehabt. Für den Dezember 1921 liegen in auf die Stillegung von Betrieben wegen Zwistigkeiten zwi Arbeitgebern und Arbeitnehmern die niedrigsten Zahle Anfang 1917 vor, so daß es scheint, als ob in Englan ruhigung unter den Arbeitern Platz griffe.

— **Die „Troiaro", rumänische Schiffahrtsgesellschaft** in Bukarest mit 10 Millionen Lei Aktienkapital gegr Die neue Gesellschaft soll See- und Donaudampfschiffah treiben.

Die Fahrpreise des Simplonexpreßzuges wurden neu ge-[illegible]t. Es kostet die Reise Bukarest-Mailand 400,85 französ. Franken, 10 kg Gepäck 13,63 Franken. Bukarest-[illegible] 635,75 bzw. 24,50 und Bukarest-London 837,75 bzw. [illegible] Franken.

Strafgerichtliches Nachspiel von Lokomotivbestellungen. [illegible]r Fußnote auf S. 734, Jahrg. 1921 d. Ztg. haben wir über [illegible] eigentümlichen Lokomotivbestellungen der rumänischen [illegible]sbahnen gesprochen, die durch Vermittlung des kanadi-[illegible] „Generals" Brutinel erfolgten. Wie der „offiziöse [illegible]torul" vom 12. Februar meldet, hat der neue General-[illegible]tor T. Constantinescu die Untersuchung beendet und wird [illegible]nachst die an diesen Verträgen Schuldigen den Gerichten [illegible]geben. Auch die Bestellungen bei den Skodawerken bilden [illegible]genstand einer Untersuchung.

Fremde Erdteile.

Reise England-Indien. Die Reise von London nach Bom-[illegible] kann jetzt in etwas weniger als 17 Tagen zurückgelegt [illegible]en, wenn dabei als europäischer Ausgangshafen Brindisi ge-[illegible]t wird, das von allen den in Frage kommenden Mittelmeer-[illegible] dem Suezkanal am nächsten liegt. Von Calais und Paris [illegible]hren durchgehende Schlafwagen nach Venedig und Triest, [illegible]r nach Rom und Brindisi. Von dort bis Alexandria dauert [illegible] Überfahrt mit den Motorschiffen des italienischen Lloyd [illegible]tunden. Das Reisebüro der italienischen Staatsbahnen und [illegible]pferstrecken in London verkauft durchgehende Fahrkarten, [illegible] Rückfahrkarten für diese Verbindung zu ermäßigten [illegible]sen.

Eisenbahnpläne in Persien. Ein Engländer hat in der [illegible]n Zeit im Auftrage des „Persischen Eisenbahn-Syndikat" [illegible]rbeiten für eine Anzahl Eisenbahnen in Persien gemacht [illegible] in einem Vortrag darüber berichtet. Er hat zunächst [illegible]ien, vom Endpunkt Quraitu der im Kriege nach der meso-[illegible]nischen-persischen Grenze vorgebauten Eisenbahn aus-[illegible]nd, bereist und dabei im Jahre 1920 Kerind, Kermanschah, [illegible]adan und Kasswin berührt, endlich seine Reise in Teheran [illegible]det. Im Jahre 1921 folgte dann eine Reise von Homadan [illegible] Sultanabad nach Ispahan und von dort südwärts durch [illegible] Land der Bachtiaren nach den Ölfeldern und Ahwaz. Das [illegible]bnis dieser Reisen ist ein ausgearbeiteter Plan für eine [illegible]rspur-Eisenbahn von Khanikin, das an die Stelle von [illegible]itu als Endpunkt der in Mesopotamien von Bagdad nach [illegible]osten vorgebauten Eisenbahn treten soll, nach Teheran. [illegible] technischen Schwierigkeiten, die beim Bau zu überwinden [illegible] werden, sollen, wenn einmal das Gebirge überschritten [illegible] nur gering sein. Während jetzt die Hauptstadt Teheran [illegible] Persischen Golf auf einer 1100 km langen Landreise zu [illegible]ichen ist, wird in Zukunft nur ein Weg von etwas über [illegible] km Länge von der Grenze bis zur Hauptstadt zurückzu-[illegible]n sein.

Tod von englischen Gefangenen im Eisenbahnzug. England [illegible]von jeher mit seinen Feinden sehr grausam umgegangen. [illegible]rdings hat man in einem Eisenbahnwagen 61 aufständische [illegible]r ersticken lassen. Wie ein zur Untersuchung dieses Falles [illegible]esetzter Ausschuß festgestellt hat, sind die Moplahs in einem [illegible]üblicherweise zur Gefangenenbeförderung dienenden Wagen [illegible]rdert worden. Die Lüftungsvorrichtung dieses Wagens war [illegible]ch durch den Anstrich verstopft (!), und so sind die Ge-[illegible]enen erstickt.

Eisenbahnen in Irak. Die Eisenbahnen in Irak, dem Lande [illegible]chen Euphrat und Tigris, südlich von Bagdad, wo die Eng-[illegible]er im Kriege ein umfangreiches Netz von Eisenbahnen für [illegible] Nachschub ihres dort kämpfenden Heeres angelegt haben, [illegible]len zurzeit von einem Verwertungsausschuß abgeschätzt, um [illegible] unter Berechnung ihres so ermittelten Wertes der Regie-[illegible]r des neuen Staates Irak überwiesen zu werden. Die Re-[illegible]ung von Irak wird sie voraussichtlich an ein Privatunter-[illegible]nen verkaufen oder verpachten. Sowohl aus politischen wie [illegible] wirtschaftlichen Gründen erscheint die Erschließung jener [illegible]enden durch Eisenbahnen von erheblicher Bedeutung.

Erschließung der chinesischen Eisenbahnen für das Aus-[illegible]. Bei den Beratungen über die Abrüstung usw., die kürz-[illegible] in Washington stattgefunden haben, ist auch die Frage der [illegible]enen Tür" in China, namentlich was den Bau und Betrieb [illegible] Eisenbahnen anbelangt, eingehend besprochen worden. Eng-[illegible] liegt augenscheinlich sehr viel an dieser „offenen Tür", [illegible] der englische Vertreter Sir A. Geddes hat eine hierauf [illegible]igliche Entschließung vorgelegt, die auch angenommen wor-[illegible] ist. In ihrem ersten Teil sagt China zu, daß es auf allen [illegible]en Eisenbahnen keinerlei Unterschied, sei es mittelbar oder unmittelbar, zwischen Inländern und Ausländern machen oder dulden werde; ebenso sollen alle Reisenden und Güter gleichartig behandelt werden, gleichviel aus welchem Lande sie stammen, oder welches Land ihr Ziel sei, gleichviel welcher Flotte die Schiffe angehören, mit denen die Güter oder Reisenden vor oder nach dem Eisenbahntransport befördert werden. Im zweiten Teil der Entschließung stellen die anderen Staaten den Chinesen Gegenseitigkeit in bezug auf alle Eisenbahnen in Aussicht, auf die sie oder ihre Staatsangehörigen, sei es auf Grund der Genehmigungsbedingungen oder besonderer Abmachungen, irgendwelchen Einfluß besitzen. Streitigkeiten aus diesem in der Entschließung enthaltenen Abkommen sollen einem noch zu gründenden Schlichtungsausschuß zur Erörterung und Berichterstattung vorgelegt werden.

— Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in Kamerun. Die nachstehenden Mitteilungen über die Betriebsergebnisse der beiden ehemals deutschen Eisenbahnen in Kamerun, der 160 km langen Nord- oder Manenguba-Bahn und der ersten Teilstrecke der Kameruner Mittellandbahn Duala-Edea-Bidjoka, 150 km, für die Jahre 1916—1920, entnehmen wir einer Denkschrift des französischen Kolonialministers Sarraut, die dem Gesetzentwurf über ein allgemeines französisches Kolonialprogramm (Sitzung vom 12. April 1921) beigegeben war.

Jahr	Roheinnahme	Betr. Ausgabe	Betr. Überschuß	Betriebszahl
	in Franken			%
	Nordbahn, 160 km			
1916	305 373	361 113	—55 740	118
1917	494 168	376 429	117 739	76
1918	540 064	517 651	22 413	96
1919	718 154	664 909	53 245	92
1920	962 654	597 967	364 687	62
	Mittellandbahn, 150 km			
1916	245 818	514 757	—208 939	209
1917	391 422	556 306	—164 884	142
1918	587 107	551 041	36 066	94
1919	924 093	743 731	180 362	80
1920	1 134 826	805 945	328 881	71

Es ist anzuerkennen, daß die Roheinnahmen beider Bahnen seit 1916 ständig und ziemlich stetig gestiegen sind, jedoch hat die Roheinnahme und der Betriebsüberschuß der Nordbahn für 1920 die entsprechenden Zahlen des Jahres 1913 — des letzten vor dem Kriege unter deutscher Verwaltung —, 950 700 und 133 530 M, noch nicht wieder erreicht; auch die Betriebszahl 62 übersteigt die damalige von 54,4 %. Die Mittellandbahn zeigt eine bemerkenswerte Steigerung ihrer Roheinnahmen und Betriebsüberschüsse, der ein allmähliches Sinken der Betriebszahl von 209 bis auf 71 % entspricht.

F. B.

— Bau der Eisenbahnlinie Otjiwarongo-Outjo in Südwest-Afrika. Nach einer Mitteilung in der „Offizial Gazette" von Südwest-Afrika vom 12. Dezember 1921 ist durch Verordnung des Administrators Hofmeyr vom 12. November 1921 die Eisenbahn- und Hafenverwaltung der Union von Britisch-Süd-Afrika ermächtigt worden, in dem ehemals deutschen Südwestafrika eine zweifuß-spurige Eisenbahn von Otjiwarongo nach Outjo, 46 englische Meilen = 74 km, mit einem Kostenaufwand bis zur Höhe von 30 000 £ — das sind 8300 M/km (Goldmark) — herzustellen und demnächst zu betreiben. Der Bau einer Eisenbahn von Otjiwarongo, von der Otavibahn abzweigend, in nordwestlicher Richtung auf Outjo, zur Aimabpforte und weiter nach Okahakana, war bereits im Jahre 1914 als Ambolandbahn von dem damaligen deutschen Gouvernement von Südwest-Afrika in Aussicht genommen, und vom Deutschen Reichstag durch den Etat genehmigt worden. Die Ausführung wurde aber alsbald durch den Weltkrieg vereitelt. Nunmehr wird der Bau der Strecke, zunächst allerdings nur bis Outjo, von der britischen Verwaltung wieder aufgenommen. Die Veranschlagung der Kosten erscheint überaus niedrig.

F. B.

— Der Staatsbetrieb der amerikanischen Eisenbahnen. Die Nachrichten über die üble Lage, in die die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten durch den Kriegs-Staats-Betrieb gebracht worden sind, und über die auch in dieser Zeitung wiederholt berichtet worden ist, werden durch die Angriffe bestätigt, die jetzt gegen den ehemaligen Leiter des Staatsbetriebes der Eisenbahnen, W. D. Hines, gerichtet werden. Es wird ihm vorgeworfen, daß er den Eisenbahngesellschaften ihr Eigentum in vollständig niedergebrochenem Zustand und mit einer unzufriedenen Arbeiterschaft zurücküberwiesen habe. Wenn die Gewährleistung für die Einnahmen nicht noch, wie geschehen, ein halbes Jahr über den Zeitpunkt der Aufhebung des Staats-

betriebes ausgedehnt worden wäre, wäre die Hälfte der Eisenbahngesellschaften zahlungsunfähig geworden. Bei der Zurücküberweisung der Eisenbahnen an die Gesellschaften im Februar 1920, als der Verkehr am schwächsten war, beschäftigten sie ein Heer von 1 970 525 Köpfen. Im August 1921, einem der verkehrsreichsten Monate des Jahres, hatten sie es auf 1 679 927 Köpfe, also um nahezu 300 000 Mann, herabgesetzt. Damit war aber noch nicht die ganze, während des Staatsbetriebs vorgenommene Übersättigung mit Arbeitskräften beseitigt. Die Entlassung der 300 000 Mann bedeutet eine Verringerung der Lohnausgaben um 450 000 000 Dollar. Durch weitere Ersparnismaßnahmen hofft man die Ausgaben für Löhne bis auf 2 800 000 000 Dollar ermäßigen zu können, was aber immer noch nahezu der doppelte Betrag des Jahres 1916 ist. Außer dieser Vermehrung der Lohnausgaben wird der staatlichen Verwaltung noch die Vernachlässigung der Unterhaltung der Eisenbahnanlagen vorgeworfen, und beide Umstände haben die Eisenbahnwirtschaft in einen Zustand versetzt, aus dem sich herauszuarbeiten, mehrere Jahre dauern wird, und Millionen müssen verdient werden, ehe hier wieder ein befriedigender Zustand erreicht wird. Die Mißwirtschaft während des Staatsbetriebes hat das Anlagekapital der amerikanischen Eisenbahnen um 1 144 000 000 Dollar erhöht, ohne daß dem eine Vermehrung ihrer Anlagen oder Ausrüstung, also ein tatsächlicher Gegenwert, gegenüberstände. — Um wieder Ordnung im Wirtschaftsleben der amerikanischen Eisenbahnen zu schaffen, so schließt die amerikanische Äußerung, müssen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammenarbeiten: die Eisenbahngesellschaften müssen auskömmliche Löhne zahlen, und die Arbeiter müssen dafür vollwertige Arbeit leisten, so daß die Gesellschaften in der Lage sind, einen angemessenen Überschuß zur Befriedigung ihrer Geldgeber zu erzielen. Der Steuerzahler kann jedenfalls nicht zur Deckung der hohen Löhne und der durch die niedrigen Tarife verschuldeten Fehlbeträge herangezogen werden, wie es während des Staatsbetriebes geschehen ist.

— **Direktoren der amerikanischen Eisenbahngesellschaften.** Das neue amerikanische Verkehrsgesetz vom Jahre 1921 verbietet, daß nach dem 31. Dezember 1921 irgend jemand gleichzeitig ein Amt bei mehreren Verkehrsunternehmungen bekleidet, es sei denn, daß das Bundesverkehrsamt eine Ausnahme von dieser Gesetzesbestimmung ausdrücklich zuläßt. Es darf dies nur, wenn es sich die Überzeugung verschafft, daß weder öffentliche noch private Interessen dadurch ungünstig beeinflußt werden. Nach der bisherigen Handhabung scheint es, daß die angezogene Gesetzesstelle nicht engherzig ausgelegt wird. Einer ganzen Anzahl Leitern amerikanischer Eisenbahngesellschaften ist die Genehmigung erteilt worden, ihr Amt bei mehreren Gesellschaften beizubehalten; anderen ist sie allerdings versagt worden. Unter den letzteren finden sich die bekannten Namen Rockefeller und Vanderbilt. Diese und noch einige andere Führer des amerikanischen Wirtschaftslebens werden also von einem Teil ihrer Ämter zurückzutreten haben.

Allgemeines.

— **Einheitliche Kennzeichnung sämtlicher Lokomotivbauarten der Welt.** In Heft 92 des Jahrgangs 1921 der „Hanomag-Nachrichten“ macht Ingenieur E. Fontanellaz, Hannover, bemerkenswerte Vorschläge über eine anzustrebende einheitliche Kennzeichnung sämtlicher Lokomotivbauarten der Welt. Für die Betriebskennzeichnung der Lokomotiven hat man bekanntlich fast in jedem Staate (auch innerhalb des Deutschen Reiches) ein anderes Verfahren gewählt, so daß derjenige, der mit den Lokomotivbauarten der verschiedenen Bahnen zu schaffen hat, nach den Worten des Verfassers über „eine gewisse akrobatische Geschmeidigkeit verfügen muß, um sich in die Formeln und Geheimzeichen der einzelnen Bahnen einzuarbeiten“. Die angezogene umfangreiche und sorgfältige Abhandlung soll insbesondere den maßgebenden Behörden des Reichsverkehrsministeriums und der Deutschen Reichsbahn die Unterlagen bieten, um ohne erhebliche Kosten die vorgeschlagene Bezeichnungsweise als Anfang im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen einzuführen. Der Verfasser läßt es bei einer allgemeinen Anregung nicht bewenden, sondern fügt auch einen festen Vorschlag für eine einheitliche Kennzeichnung und Betriebsnumerierung, anwendbar für sämtliche Lokomotivbauarten der Welt, bei, der nach bestimmten Normalisierungsgesetzen systematisch durchdacht ist.

Als zu erwartende Vorteile sind aufgeführt: 1. Klare eindeutige Bezeichnung der Hauptmerkmale einer Lokomotive oder eines Triebwagens durch meistens fünfstellige Ziffern. 2. Die neue Bezeichnungsweise benötigt verhältnismäßig wenig Zeit zum Erlernen und läßt sich leicht im Kopfe behalten. 3. Erleichterung des dienstlichen Schrift- und Telegrammwechsels (Betrieb, Angebot). 4. Die vorgeschlagene Bezeichnung ist für sämtliche Gruppen anwendbar und genügt für absehbare Zeiten allen Anforderungen. 5. Die vorgeschlagene Gruppierung könnte ebenfalls einheitlich für die Registratur über Beschreibung Hauptabmessungen, Zeichnungen und Lichtbilder von Lokon tiven angewendet werden. (Vergleiche auch den Aufsatz Nr. 72 S. 783 Jahrg. 1920 d. Ztg.)

Bücherschau.

— **Mitropa-Kursbuch** der Schlafwagen und Speisewagen fi renden Schnellzüge in Deutschland und Holland. Winter 1921/ Herausgegeben von der Mitropa A.-G. Berlin NW 7, Prinz-Lou Ferdinand-Straße 1. Preis 3,50 *M.*

Diese neue Ausgabe des Mitropa-Kursbuchs ist viel umfa reicher (78 gegen 40 Seiten) als die zuletzt besprochene (v Nr. 49, S. 933, Jahrg. 1921 d. Ztg.). Nicht nur deshalb, weil zwischen die Anzahl der Schlaf- und Speisewagenkurse sich wei erhöht hat — das Kursbuch führt in beiden Richtungen je Schlafwagen der Mitropa, 24 Schlafwagen der Reichsbahnen u 77 Speisewagen der Mitropa auf —, sondern weil es als vort hafte Neuheit die im ersten Teil des Kursbuchs enthaltenen Z sammenstellungen der in den wichtigeren Verbindungen v kehrenden Schnellzüge ganz erheblich erweitert hat. Die Teil ist jetzt ein Nachschlagebuch für alle wichtigeren dur gehenden Züge Deutschlands und ganz allgemein benutzbar worden auch für diejenigen, die an dem Schlaf- und Spei wagenverkehr kein besonderes Interesse haben. Neu aufgen men ist der kürzlich eingeführte Luxuszug Saßnitz (War münde)-Basel über Rostock-Wittenberge-Magdeburg-Cas Frankfurt (Main), der sog. Skandinavien-Schweiz-Expreß, wöchentlich einmal verkehrt und nur die 1. Wagenklasse füh Der Bettkartenpreis ist in ausländischer Valuta zu entricht (30 schwed. Kronen, 35 schweiz. Franken).

— **Union-Fernfahrplan,** System Zartmann. Der vor kurz erstmals erschienene „Union-Fernfahrplan für Stuttgart Hau bahnhof nach außerwürttembergischen Stationen“ stellt ein neuen — wohlgelungenen — Versuch dar, die mit dem Syst der Streckenfahrpläne verbundenen großen Mängel der meist Kursbücher — schwierige und zeitraubende Handhabung, sel für Geübte — zu vermeiden und ein für die Mehrheit der Fa planbenutzer ausreichendes, sehr einfaches und klares A kunftsmittel zu schaffen. Tatsächlich ist mit dem neuen Fal plan ein wichtiges Teilstück des Fahrplanwesens auf die de bar einfachste Formel gebracht: Neben dem Namen der Zi station sind sogleich sämtliche in Frage kommenden Ankun zeiten angegeben; beigesetzte Ziffern und Buchstaben ke zeichnen deutlich und leicht auffindbar die zugehörigen A fahrzeiten und Reisewege ab Stuttgart. Bequem, sicher, wenigen Sekunden findet der Reisende alles, was er braucht

Die Anordnung der vorliegenden ersten Ausgabe ist et folgende: Der Fahrplan ist in Plakatform (100 × 70 cm) h gestellt. Die erste Spalte enthält in alphabetischer Reihenfol die Namen von etwa 500 deutschen und außerdeutschen S tionen, die für den Verkehr mit Stuttgart in Betracht komm bis nach Stockholm und Neapel, Bukarest und London. In d zweiten Spalte stehen für jede Station, gleich hinter den (fe gedruckten) Nummern und Buchstaben, die die Abfahrzeit und Reisewege kennzeichnen, die verschiedenen Ankunftzeit unter denen der Reisende die ihm zusagende aussucht. lauten z. B. die Angaben für Antwerpen 9 c $1.^{12}$; 11 b 8. 11 c $8.^{15}$; 17 b $3.^{05}$. Die zugehörigen Abfahrzeiten ab Stuttg sind unter den durch auffallenden Druck hervorgehobenen fo laufenden Nummern (1—20), die in einer Mittelspalte unter bracht sind, sehr deutlich angegeben; daneben stehen un den verschiedenen Buchstaben die einzelnen Reisewege, z. unter 9 c die Abfahrzeit $9.^{35}$ und der Reiseweg (c) Darmst ab $1.^{20}$, Mainz $1.^{05}$ (WEZ), Coblenz $2.^{53}$, Köln $4.^{46}$. Vielfa sind bei wichtigeren Zwischenstationen außer den Abfahrzeit auch die Ankunftzeiten vermerkt. Hinter dem Reiseweg si außerdem in der Regel die in dem betreffenden Zug laufend direkten Wagen — auch Schlaf- und Speisewagen — aufgefüh Personenzüge sind durch kleineren Druck kenntlich gemac Die ganze Anordnung ist übersichtlich und einfach. Das Wi tigste für den Reisenden, die Auswahl der Ankunftsmö lichkeiten, bringt der Fahrplan an erster Stelle; die Abfal zeiten und Reisewege dazu sind ebenso leicht mit einem Bli aufzufinden. Alles weniger Wichtige — Entfernungen, Fal preise, Gepäckzonen usw. — ist zunächst weggelassen. Do kann dies später leicht nachgeholt werden, wenn es sich a nötig erweist und die fortgesetzten Tarifänderungen aufgehö haben werden. Ebenso ist es ohne Schwierigkeiten mögli den Fahrplan in handlicher Heftform statt in Plakatform h auszugeben.

Ein wichtiger Vorzug des neuen Systems, der besondere B achtung verdient, besteht darin, daß der Fahrplan ohne gro Änderungen auch für die meisten übrigen im Bereiche d Eisenbahngeneraldirektion Stuttgart liegenden Stationen ve wertbar ist. Diese dürfen nur in einer neben der Spalte f

Abfahrzeiten von Stuttgart bereits vorgesehenen Leerspalte anschließenden Verbindungen für ihre Station eintragen. der Mehrzahl der Fälle wird sogar nur der Anschluß nach tgart nachzutragen sein.

rdacht und ausgearbeitet wurde das neue System von Eisen-inspektor Zartmann in Bad Mergentheim. Vertrieben wird durch Gebrauchsmusterschutz geschützte Fahrplan durch Union, Deutsche Verlagsgesellschaft in Stuttgart. Er ist Württemberg sehr gut aufgenommen worden. Die Eisenbahn-eraldirektion Stuttgart hat ihn ihren Bezirksstellen und ßeren Stationen zum Gebrauch und zur späteren Begut-tung überwiesen. Einige der ersten Ausgabe noch anhaf-den Unvollkommenheiten — die nicht dem System zur Last en — lassen sich künftig sicher ausmerzen. So müßten . für Verbindungen über Berlin hinaus noch die Berliner angsbahnhöfe und Abfahrzeiten angegeben werden, wenn die egebene Ankunftszeit für die Zielstation praktischen Wert en soll; auch möchte für viele Verbindungen nach seitlich der Hauptlinie gelegenen Plätzen eine Kennzeichnung der steigestationen und auch eine zweifelsfreiere Bezeichnung Anschlußzuges angestrebt werden. Der für die Reihenfolge Ankunftzeiten maßgebende Grundsatz sollte unter den Be-kungen angegeben sein. Wir möchten Ordnung nach der nelligkeit der Verbindungen empfehlen. Im ganzen darf das neue System dank seiner wertvollen, sinnreichen Grund-anken eine Zukunft erwartet werden. Es verdient zweifel-allgemein beachtet und weiterentwickelt zu werden. Es e daher zu wünschen, daß, wie für Stuttgart, so auch für übrigen Verkehrsmittelpunkte oder etwa für jeden Direk-sbezirk der Reichsbahn ein Fahrplan nach dem neuen tem ausgearbeitet werden würde. Durch Einführung der en Fahrplanart würde sich eine beträchtliche Arbeitsvermin-ung für die Auskunftserteilung der Stationen und Auskunft-len erreichen lassen. In allen Kreisen des Publikums, die Kursbüchern zu tun haben, insbesondere in Handels- und ustriekreisen und im Hotelgewerbe, würde die Herstellung art erleichterter Auskunftsmittel sicher lebhaft begrüßt den. Kbr.

— **Taschenbuch für das Reichsverkehrswesen 1922.** Praktischer geber, bearbeitet auf Grund amtlicher Unterlagen unter wirkung von Referenten im Reichsverkehrsministerium von lter Pietsch, Regierungsrat. 1922. Verlag für Politik Wirtschaft, Berlin W 35. Preis 20 ℳ.

as bereits im vorigen Jahr besprochene (vgl. Nr. 8, 1921, 7 d. Ztg.) Taschenbuch enthält wiederum außer einem durch tische Fingerzeige für das tägliche Leben erweiterten Ka-larium die wichtigsten Vorschriften, die dem Eisenbahnbeamten Aufklärung über die ihm durch seine Anstellung gewährten hte zugänglich und verständlich sein müssen. Sie sind in ende Gruppen zusammengefaßt: Der Eisenbahner als Steuer-zahler; Verwaltung der deutschen Reichsbahn (Organisationsfragen); Personalangelegenheiten (Besoldungsverhältnisse, Beamtenräte, Bildungs- und Unterrichtswesen u. a. m.); Personenverkehr und Verkehrswerbung; Wohlfahrtseinrichtungen; Wirtschaftliche Vereinigungen des Personals. Diese Übersichten sind nach dem neuesten Stand der Vorschriften übersichtlich, knapp und allgemeinverständlich zusammengefaßt und stammen aus der Feder bewährter Fachleute, so daß ihre Zuverlässigkeit verbürgt ist. Das Taschenbuch ist für den Handgebrauch der Eisenbahnbeamten vorzüglich geeignet.

— **Die Drehbank.** Ihre Geschichte, ihr Aufbau und ihre Handhabung. Ein Buch für Eisendreher, Mechaniker und Maschinenschlosser, für Werkmeister und Betriebsleiter und namentlich solche, die es werden wollen. Von A. Hegele, Gewerbeschulrat an der staatlichen Gewerbeschule für maschinentechnische Berufe in Stuttgart-Cannstatt. Mit 274 Abbildungen, Skizzen und Zeichnungen im Text und 52 Tafeln auf Kunstdruck. Preis geh. 40 ℳ, geb. 50 ℳ. Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart 1921.

Als Hilfsbuch für Fachschulen und Werkstatt und unter möglichstem Verzicht auf mathematische Vorkenntnisse sucht das Buch in leichtverständlicher Sprache, unterstützt durch 274 Abbildungen, Zeichnungen und Skizzen im Text und etwa 52 Tafeln in die Entwicklung und den heutigen Stand der Leitspindeldrehbänke, der Werkzeugmacher-, Revolver- und Sonderdrehbänke, der Halb- und Ganzautomaten einzuführen. Eingehend werden die Berechnungen der Umlaufzahlen, der Aufbau derselben, die Beziehungen von Schnittgeschwindigkeit, Vorschub, Schnittiefe und Arbeitszeit an praktischen Beispielen und auf Grund neuester Untersuchungen behandelt. Besondere Kapitel sind dem Meisterstück des Eisendrehers, dem Gewindeschneiden, gewidmet und ein einfacher, leichtfaßlicher Weg zum Berechnen von Wechselrädern für Gewinde jeder Art gezeigt. Zwei Abschnitte besprechen die Drehstähle und die sonstigen Dreh- und Meßwerkzeuge, namentlich ihre Auswahl, ihre Arbeitswinkel und ihre Wärmebehandlung. Den Beschluß bilden praktische Dreherregeln, eine Einführung in die Kegelberechnungen und eine Anzahl aus der Praxis hervorgegangenen Tabellen mit kurzen Anleitungen zum Gebrauch (die auch besonders zu beziehen sind), wobei besonderer Wert auf die Selbstaufstellung derselben gelegt wird. Im Buch sind die neuesten bis jetzt vorliegenden Ergebnisse der Untersuchungen und Beschlüsse des Normalienausschusses der deutschen Industrie berücksichtigt. So ist das neue Buch für jeden angehenden und im Betrieb stehenden Metallarbeiter, Mechaniker, Eisendreher, Meister und Techniker ein Hilfsmittel, das rasch, klar und sicher in das Verständnis der wichtigsten und bedeutendsten Werkzeugmaschinen einführt, und das damit auch die Grundlage gibt, jede andere Werkzeugmaschine besser verstehen und handhaben zu können.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen.

dem Schreiben des Hauptwagenamts der österr. Bundes-nen, welches wir den beteiligten Verwaltungen abschriftlich unserem Rundschreiben Nr. V 423 vom 31. Dezember 1921 anntgegeben haben, soll es auf Seite 2, Zeile 12 statt: „Bei unter a und d angeführten Wagen . . .“ richtig heißen: i den unter c und d angeführten Wagen.“

rgangsbestimmungen für die gegenseitige Benutzung der sonen- und Gepäckwagen sowie Triebwagen im Bereich des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

iese Drucksache ist vom Verein neu herausgegeben und an Verwaltungen verteilt worden.

undschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er-en worden:

r. I 12 vom 18. Februar 1922 an die Mitglieder des Aus-sses für technische Angelegenheiten, betreffend Erhöhung des Bezugspreises des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 24. Februar d. J.);

Nr. III 33 vom 11. Februar 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österr. Bundesbahndirektionen, das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und diejenigen sonstigen Verwaltungen, die das VWÜ. bezogen haben, betreffend Ergänzungsheft zum Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 1. März d. J.);

Nr. III 47 vom 22. Februar 1922 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend den Antrag der österr. Bundesbahnen auf Auslegung der Bestimmung im § 3[3] des VWÜ. hinsichtlich der Verweigerung der Übernahme übergangsfähiger Wagen (abgesandt am 26. Februar d. J.);

Nr. III 49 vom 24. Februar 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Übergangsbestimmungen für Personen-, Gepäck- und Triebwagen im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 27. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

m 1. März 1922 werden anläßlich eintretenden allgemeinen Tarifer-ung die für Altwarnsdorf bestehen-Überfuhrgebühren um rund 20 % erhöht. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Dresden, am 27. Februar 1922. (302)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Überfuhrgebühren.

Am 1. März 1922 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 20 % erhöht.

Dresden, am 24. Februar 1922. (284)
Eisenbahn-Generaldirektion.

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 des VWU. wird mitgeteilt, daß auf unseren sämtlichen Linien wegen Schneeverwehungen vom 7. bis 12. Februar l. J. einschließlich der Gesamtverkehr eingestellt war. (292)

Arad, den 16. Februar 1922.

Direktion der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen.

Gemäß § 10 des VWU. wird mitgeteilt, daß wegen starken Schneefalls und Schneeverwehung der Verkehr auf folgenden Linien der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen eingestellt war:

Nyiregyháza-Mátészalka, Nyiregyháza-Vásárosnamény und Nagykálló-Nyiradony vom 7. bis 19. Februar 1922; Nyiregyháza-Szerencs, Nyiregyháza-Görögszállás-Tisza-Polgár, Nyiregyháza-Záhony, Debrecen-Nagykereki, Sáránd-Nagyléta-Vértes, Kaba-Nádudvar, Debrecen-Nyirábrány, Debrecen-Füzesabony, Karcag-Tiszafüred, Orlát-Pusztakócs-Tisza-Polgár, Püspökladány-Biharkeresztes, Püspökladány-Füzesgyarmat, Mátészalka-Csenger und Miskolcz-Hidasnémeti vom 7. bis 15. Februar 1922.

Budapest, den 20. Februar 1922.

Die Direktion der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen. (299)

3. Güterverkehr.

Crefelder Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt zum Binnengütertarif der Crefelder Eisenbahn (Nr. 69 des Tarifverzeichnisses) mit Gültigkeit vom 1. März 1922 ab gleich wie bei den Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten und Gebühren ein.

Crefeld, den 24. Februar 1922.

Die Direktion. (296)

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag 13 zu unserem Binnentarif in Kraft. Derselbe enthält Änderungen der Frachtsätze und Nebengebühren im Güterverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gera-Reuß, den 18. Februar 1922.

Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Die Direktion. (258)

Tfv. 5. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Eisenbahndirektion Altona, der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster- und Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag 2 in Kraft. Durch diesen Nachtrag werden die im Abschnitt IV des Nachtrags 1 enthaltenen Stationsfrachtsätze um 20 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Elmshorn, den 24. Februar 1922. (300)

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. März 1922 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehr um 20 % erhöht wie bei den Reichseisenbahnen.

Braunschweig, 26. Februar 1922.

Die Direktion. (305)

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Die Stationsbezeichnung „Mundenheim“ ist mit Wirkung vom 1. Februar 1922 in „Ludwigshafen-Mundenheim“ geändert worden.

Stuttgart, den 17. Februar 1922. (262)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Elsterwerda, Berlin-Dresdn. Bahnhof und Röderau in den genannten Tarif übernommen; gleichzeitig wird ebenda die Station Kamenz (Sa.) gestrichen.

Erfurt, den 22. Februar 1922. (266)

Eisenbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. März 1922 tritt der Nachtrag VII in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5c. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (295)

Dresden, am 25. Februar 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. März 1922 werden die Entfernungen der Stationen Hagen (Oldbg.) und Vechta aufgehoben. Gleichzeitig wird der Stationsname „Falkenrott“ in „Vechta-Falkenrott“ geändert.

Frankfurt a. M., den 17. Februar 1922.

Eisenbahndirektion. (261)

Binnen- und direkter Güter- und Tierverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Vom 1. März 1922 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn. (298)

Blankenburg (Harz), 26. Februar 1922.

Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 20 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der erhöhten Beförderungspreise gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E. V. O.

Berlin, den 20. Februar 1922.

Lenz & Co. G. m. b. H. (297)

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Durch Aufnahme der bisherigen Gemeinschaftsstationen Aschaffenburg Hbf., Eberbach, Gmünden (Main), Lichtenfels, Mannheim, Marxgrün und Ritschenhausen in den Deutschen Seehafenverkehr mit Süddeutschland treten im Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Änderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Berlin, den 27. Februar 1922. (307)

Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 werden die Teilhefte B II 6, 43 und 46 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1—16 eingearbeitet.

Preis für das Teilheft 22,00 ℳ.

Die Teilhefte sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 24. Februar 1922. (306)

Eisenbahndirektion.

Tfv. 200. Gemeinsames Deutsches [Aus]nahmetarifheft C II.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1922 [w]ird die Station Könitz (Thür.) als Vers[and]station in den Ausnahmetarif 7d [für] Erze einbezogen. Die gleichzeitige [auf]zuliefernde Mindestmenge beträgt 3[...] oder Frachtzahlung für diese Meng[e.] Auskunft geben die beteiligten Gü[ter]abfertigungen sowie das Auskunftb[üro] hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Februar 1922. ([...])

Eisenbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn, Sächsisches N[etz].

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 [wer]den infolge Erhöhung sämtlicher Fr[ach]ten im Güter- und Tierverkehr s[owie] im Expreßgutverkehr um 20 % der t[arif]mäßigen Mindest- und Sonderfrach[tbe]träge, der Nebengebühren und örtli[chen] Gebühren um fast durchweg etwa [...]% neu ausgegeben a) der Nachtrag IV [zum] Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 2 [vom] 1. Juli 1921, b) der Nachtrag V [zum] Binnen-Güter- und Tiertarif für [die] schmalspurigen Linien vom 1. Dezem[ber] 1921, c) der Nachtrag VI zum Tarif [für] die schmalspurige Nebenbahn Klin[gen]thal-Untersachsenberg-Georgenthal. [Für] den Binnen-Gütertarif, Teil II, He[ft 1] und für den Binnen-Tiertarif, Teil I, werden die Tariferhöhungen durch u[nse]ren Verkehrsanzeiger bekanntgege[ben]. Gleichzeitig sind die Bestimmungen [für] die Elbumschlagplätze in Riesa erg[änzt] worden. Auskünfte erteilen die bete[ilig]ten Güterabfertigungen und unser [Ver]kehrsbüro hier, Wiener Str. 4 II. [Die] Einführung der Tariferhöhungen [mit] verkürzter Veröffentlichungsfrist g[rün]det sich auf die vorübergehende [Auf]hebung des § 6 (5) der EVO. Die T[arif]nachträge können durch unsere W[irt]schaftshauptverwaltung in Dresden-[Alt]stadt bezogen werden.

Dresden, am 27. Februar 1922. (3[...])

Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-Nordischer Verbands-Gütertarif Teil I B.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 werden die Mindestfrachten und die [Ge]bühren im § 27 (1) und § 39 für [die] deutsche Strecke um 20 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abf[erti]gungsstellen.

Altona, im Februar 1922. ([...])

Eisenbahndirektion im Namen der [Ver]bandsverwaltungen.

Badisch-Württembergischer Güterv[er]kehr.

Auf 1. April 1922 erscheint ein ne[uer] badisch-württembergischer Gütert[arif] (Kilometerzeiger), durch den der T[arif] vom 1. September 1907 nebst Nachtr[ägen] aufgehoben und ersetzt wird. Inf[olge] der Neuberechnung einzelner umgeba[uter] Strecken sowie der Anwendung [des] zweiseitigen Anstoßes zur Bildung [der] Tarifentfernungen treten in gewi[ssen] Stationsbeziehungen Entfernun[gser]höhungen bis zu 3 km ein. Nähere [Aus]kunft über diese erteilt bis zur Ausg[abe] des Tarifs unser Gütertarifbüro.

Karlsruhe, 25. Februar 1922. ([...])

Eisenbahn-Generaldirektion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn

Mit Gültigkeit vom 1. März tritt [im] Güter- und Tierverkehr gemäß dem [Vor]gehen der Reichsbahn eine weitere [Ta]riferhöhung um 20 % ein. Die Kürz[ung] der Veröffentlichungsfrist ist d[urch] Ministerialerlaß vom 4. d. M. genehm[igt].

Mühlhausen, den 28. Februar 1922.

Der Vorstand. ([...])

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

sofortiger Gültigkeit werden die
tzuschläge auf den hessischen
n der Süddeutschen Eisenbahn-Ge-
haft und die Sätze für die Beför-
g von Pferden in Bahnstallungs-
n auf den pfälzischen und bayeri-
Strecken erhöht. Näheres im ge-
samen Tarifanzeiger der ehemalig
isch-hessischen usw. Staatsbahnen.
nkfurt (Main), 23. Februar 1922.
Eisenbahndirektion (285)

berschlesische Schmalspurbahn.

1. März d. J. tritt — genehmigt
die Interalliierte Kommission —
m Gütertarif für die oberschlesische
alspurbahn vom 1. April 1920 der
trag VII in Kraft.
rselbe enthält die weitere Er-
ng der Frachtsätze der Schmalspur-
um 20 vom Hundert.
er die Höhe der Frachtsätze geben
zum Erscheinen des Nachtrags VII
ruck das Verkehrsamt Beuthen O/S.
nalspurbahn) sowie unser Verkehrs-
Auskunft. Abdrucke des Nachtrags
demnächst bei der Stationskasse
en O/S. (Schmalspurbahn) zu haben.
Einführung des Nachtrags mit ab-
rzter Veröffentlichungsfrist erfolgt
Genehmigung der Aufsichtsbehörde.
ttowitz, 24. Februar 1922. (293)
enbahndirektion (Schmalspurbahn).

**rverkehr der badisch-schweiz. Über-
gangsstationen mit der Schweiz.**

f 1. März 1922 wird zu den allge-
en Tarifvorschriften und der Güter-
ifikation der schweiz. Bahnen ein
chtrag ausgegeben, der im wesent-
n eine neue Fassung des Art. 8 und
ereits im Verfügungswege durchge-
en Änderungen und Ergänzungen
ilt. Am 2. März 1922 tritt zum
ahmetarif 22 ein Ausnahmefracht-
für die Ausfuhr von Schweißofen-
cken und Walzenschlacken Emmen-
e-Basel S. B. B. von 86 Rappen für
g in Kraft. (290)
rlsruhe, den 25. Februar 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badischer Binnengütertarif.

f 1. März 1922 werden die Zuschlags-
n zur Berechnung des Auslandszu-
gs im Verkehr mit unseren Sta-
n auf Schweizergebiet und mit
lshut Übergang neu ausgegeben. Es
en sich zum Teil geringe Ermäßi-
en. Näheres in unserem Tarif-
iger. (291)
rlsruhe, den 22. Februar 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

**selgüterverkehr Sachsen — Bayern
tsrh. Netz), — Bayern (pfälz. Netz)
— Baden und Württemberg.**

nach den Bekanntmachungen vom
ezember 1921 am 1. März 1922 in
t tretenden neuen Tarifhefte 7, 8, 9
11 B können ab 25. Februar 1922
unserer Wirtschaftshauptverwaltung
den-Neust., Lößnitzstraße, bezogen
en.
esden, am 20. Februar 1922. (276)
senbahn-Generaldirektion als ge-
schäftsführende Verwaltung.

**200. Deutscher Eisenbahn-Güter-
rif, Teil II, Heft C VI, Ausnahme-
tarife.**

t sofortiger Gültigkeit werden in
Ausnahmetarif 7 b als Empfangs-
nen Ohlau und Oppeln aufgenommen.
erfeld, den 14. Februar 1922.
Eisenbahndirektion. (294)

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde treten am 1. März 1922 im Binnengütertarif Erhöhungen der Frachtsätze in demselben Umfange wie bei der Reichseisenbahn ein. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Neuhaldensleben, den 20. Februar 1922.
Die Direktion. (265)

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 wird der Nachtrag 3 (neue Folge) ausgegeben. Soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 1. April 1922 ab gültig, falls nicht innen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Der Nachtrag enthält außer bereits bekanntgemachten Änderungen und Ergänzungen: Aufnahme verschiedener Stationen in den Tarif, Änderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Änderungen von Tarifentfernungen und Änderung infolge Übergangs früherer Gemeinschaftsstationen an eine Verwaltung. Die bisher noch im ostmitteldeutsch-sächsischen Verkehr enthaltenen Entfernungen der Stationen Eger und Hof Hbf. mit Ostseehäfen sind infolge Übernahme in den deutschen Seehafenverkehr mit Süddeutschland im ost-mitteldeutsch-sächsischen Verkehr zum 1. März 1922 zu streichen. Abdrucke sind bei den beteiligten Verwaltungen und den Güterabfertigungen käuflich zu haben. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 22. Februar 1922. (278)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Mit Wirksamkeit vom 1. März 1922 werden sämtliche Frachtsätze um 20 v. H. erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf Grund der mit Gültigkeit vom 1. März 1922 ausgegebenen Umrechnungstafel zu ermitteln.

In gleicher Weise ändern sich die Zustreifgebühren bei Ludwigsmühle (Seite 6) von 68 in 81,60 und von 70 in 84 ℳ,

bei Weißenstadt Ladestelle (Seite 6) von 132 in 158,40 und von 140 in 168 ℳ.

Unverändert bleiben die Gebühren und Zuschläge bei Eichstätt (Seite 3), bei Lehesten (Seite 5), bei den Stationen Altenhammer usw. (Nachtrag I, Seite 1) und bei den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München (Nachtrag I, Seite 5/6 bzw. T. A. 1922/126).

II. Die Station Neumühle (Seite 16) erhält den Beisatz „b. Amberg".

III. Der größte zulässige Raddruck beträgt nunmehr 7000 kg bei nachfolgenden Stationen: Asch-Leeder (Seite 9), Denklingen (Schw.) (S. 10), Hohenfurch — Richtung Landsberg — (Seite 13), Kinsau (Seite 14), Schongau — Richtung Landsberg (Seite 18) und Unterdiessen (Seite 20).

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (289)

München, 24. Februar 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Durch die bereits von der Eisenbahndirektion Oldenburg bekanntgemachte Vereinigung der Bahnhöfe Falkenrott und Vechta und die Aufhebung der Gütertarifstation Hagen (Oldbg.) treten am 1. März 1922 Entfernungsänderungen ein, womit geringfügige Frachterhöhungen verbunden sind. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 21. Februar 1922. (277)
Eisenbahn-Generaldirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Köln-Bonner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den Deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten- und Gebührensätze von 20 % ein.

Für die Frachtberechnung gelten:

a) für Güter der ordentlichen Tarifklassen:

Der Frachtsatzzeiger Heft C 1 a zum Deutschen Eisenbahngütertarif Teil II (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses) nebst Umrechnungstafel vom 1. März 1922 für die Frachterhöhung um 20 %,

b) für Brennstoffe (Kohlen, Briketts usw.).

Der Frachtsatzzeiger 1 im Nachtrag 1 des Ausnahmetarifs 6 zum Deutschen Eisenbahngütertarif Teil II (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses).

Köln, den 22. Februar 1922. (279)
Die Direktion.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil II.

Am 1. März d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahnen die Frachtsätze um 20 % erhöht. Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben. Der Frachtberechnung werden die auf Grund der Umrechnungstafel um 20 % erhöhten Sätze des vom 1. Februar d. J. gültigen Frachtsatzzeigers, Heft C I a, unter Hinzurechnung der im Heft C I b enthaltenen Zuschlagsfrachten zugrunde gelegt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Elmshorn, den 22. Februar 1922. (283)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif. Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 an treten ermäßigte dänische Schnittfrachtsätze der Eilstückgutklasse für Station Skagen in Kraft. In der Schnittafel A (Deutsche Schnittfrachtsätze) im Nachtrag I vom 1. Februar 1922 sind einige Schnittsätze zu berichtigen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 22. Februar 1922. (274)
Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Dem Vorgehen der Deutschen Reichsbahn entsprechend werden am 1. März d. J. die zurzeit geltenden Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr um 20 % erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Dahme (Mark), den 17. Februar 1922.
Die Direktion. (259)

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200 C.II.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 wird im Empfangsgebiet des Ausnahmetarifs 5a die Hansdorf-Priebus-Lichtenberger, Muskau-Teuplitz-Sommerfelder und Rauscha-Freiwaldauer Eisenbahn nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Februar 1922. (267)
Eisenbahndirektion.

Württembergische Nebenbahnen A.-G. Stuttgart.

Am 1. März d. J. werden auf den von uns betriebenen Linien die Expreßgut-, Tier- und Gütertarife erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion.

Stuttgart, den 21. Februar 1922. (271)
Direktion der Württembergischen Nebenbahnen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Ab 1. März beträgt der im Heft 1 (Nachtr. XI, S. 45 unter XI) vorgesehene Stationsfrachtsatz von Schaffhausen nach Berlin 703 ℳ 90 ₰ für 100 kg. (288)

Erfurt, den 24. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. März d. J. tritt vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde eine Erhöhung der Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Frankfurt a. M., den 22. Februar 1922.
Freien Grunder Eisenbahn A.-G.
Die Direktion. (270)

Deutsch-schwedischer Tierverkehr.

Die „Kundmachung für die Beförderung von lebenden Tieren zwischen Saßnitz-Hafen einerseits und Trälleborg anderseits vom 1. Dezember 1920“ wird am 1. März d. J. aufgehoben und durch den oben genannten Tarif mit Gültigkeit vom gleichen Tage ersetzt. Der neue Tarif bringt im Verkehr mit Stationen nördlich von Trälleborg infolge Durchrechnung der schwedischen Fracht gegenüber der jetzigen Fracht eine Ermäßigung. Nur im Verkehr mit Trälleborg-Ort tritt eine Erhöhung ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 21. Februar 1922. (261)
Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif. Teil II vom 1. Dezember 1921.

Am 1. März 1922 werden die Stationen Hindenburg (Oberschl.) und Neuenburg-Grenze in die Schnittafel A einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 22. Februar 1922. (275)
Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Teil II, Teil III (Sp.-T. Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1922 gelangt zum Tarif Teil I, Abt. B, ein Nachtrag V, zum Tarif Teil II ein Nachtrag II und zu den Tarifen Teil III und Teil IV je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge, welche Ergänzungen und Änderungen von Bestimmungen und Gebühren enthalten, sind durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 15, zum Preise von 50 ö. K für das Stück zu beziehen.

Durch diese Nachträge werden aufgehoben:

Die im Jahre 1920 und 1921 im Kundmachungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen der Frachtberechnungsbestimmungen, der Bestimmungen für die Beförderung von Schleppladungen sowie der Nebengebühren,

das mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1921 eingeführte Berichtigungsblatt, enthaltend Änderungen des in den Bestimmungen für Schleppladungen vorgesehenen Verzeichnisses der Feiertage, ferner

der mit Gültigkeit vom 1. März 1922 für den Verkehr mit bayerischen Schiffsstationen bzw. Ladestellen verlautbarte 17½prozentige Frachtzuschlag.

Die im Lokalgütertarife Teil III (Sp.-T. Nr. 1) für Orsova und Stationen unterhalb Orsova enthaltenen Frachtsätze bleiben außer Kraft gesetzt und gibt über die Frachtberechnung für Getreide- usw. -Sendungen im Verkehre mit diesen Stationen die gesellschaftl. Direktion in Wien Auskunft. (287)

Wien, am 23. Februar 1922.
Nr. 11 240/Ia.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Für eine (ganz oder teilweise) aufgelieferte Sendung haftet die Gesellschaft bei Verlust, Minderung oder Beschädigung vor Abschluß des Frachtvertrages (d. i. vor Aufdruck des Tagesstempels der Abfertigungsstelle auf den Frachtbrief) — insoweit eine Haftung der Gegesellschaft überhaupt Platz greift — nur bis zum Betrage der tarifmäßigen Transportversicherung in der Währung des Auflieferungsortes (bei Auflieferung in einer Station des Königreiches S. H. S. in jugoslavischen Kronen) (1 jugoslav. Krone = 0,25 Dinar). (263)

Regensburg, den 13. Februar 1922.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Mit Geltung vom 1. März 1922 wird das Wägegeld für Verwägungen auf der Gleiswage (Abschnitt F, Ziffer VII — 1 — c) auf 1500 österreichische Kronen für den beladenen oder leeren Eisenbahnwagen erhöht.

München, im Februar 1922. (269)
Z.30 569/T/18.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden tritt in den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 9 für ungewaschenen Bauxit und Bauxitschlamm ab 1. März d. J. eine Erhöhung ein. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (286)

Berlin, den 24. Februar 1922.
Der Vorstand.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ... den die Beförderungspreise im ... und Tierverkehr um 20 % erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten de... höhung gründet sich auf die vo... gehende Änderung des § 6 der E...

Geschäftsstelle Berlin, den 2... bruar 1922.
Der Vorstand.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofe...

Vorbehaltlich der Genehmigung ... die Aufsichtsbehörde werden mit ... kung vom 1. März d. J. ab die F... sätze und Gebühren im Güter- und ... verkehr um 20 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilt unser ... triebsleitung in Mannheim-Sandhofe...

Mannheim-Waldhof, 20. Februar 1... bruar 1922.
Bahngesellschaft Waldhof.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März tri... Güter- und Tierverkehr gemäß dem ... gehen der Reichsbahn eine weitere ... erhöhung um 20 % ein. Die Kü... der Veröffentlichungsfrist ist durc... nisterialerlaß vom 4. d. M. genehmi...

Stralsund, den 23. Februar 1922.
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbah...

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ... im Güter- und Tierverkehr gemäß ... Vorgehen der Reichseisenbahn eine ... tere Tariferhöhung um 20 % ein. D... Kürzung der Veröffentlichungsfris... durch Ministerialerlaß vom 4. d. M... nehmigt.

Grimmen, den 23. Februar 1922.
Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverke...

Deutsche Eisenbahn-Personen- und ... päcktarife. Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ... den im Bereich der deutschen R... bahn die Frachtsätze für Expreßg... 20 % erhöht. Die Mindestfracht wir... 15 ℳ festgesetzt. Die Erhöhung ... durch Ausgabe von Nachträgen ... Tarif und der allgemeine Preisb... nungstafel durchgeführt. Die Tari... rung sowie die verkürzte Verö... lichungsfrist sind gemäß § 2 EVO. ... auf Grund der vorübergehenden ... rung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. ... genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser ... kehrsbüro.

Berlin, den 18. Februar 1922.
Eisenbahndirektion für die Verwa... der deutschen Reichsbahn.

---

5. Verkauf von Altmaterial.

Etwa 60 000 kg zum Einstampfen ... kochen) bestimmte gebrauchte un... gültige Fahrkarten sollen in einem ... verkauft werden. Angebotbogen un... dingungen können in unserem Prä... büro, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, ... von dort gegen portofreie Einse... von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmar... soweit der Vorrat reicht, bezogen ... den. Die an uns einzusendenden ... gebote werden am 12. Mai 1922, ... mittags 11 Uhr, im Verwaltun... bäude, Fürstenufer 1—10, eröffnet. ... Zuschlag erfolgt bis zum 27. Mai 19...

Magdeburg.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 9. Berlin, den 9. März 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Unruhen im März 1920 und ihr Einfluß auf den Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk.

Auf Grund von Prozeßakten.

Von Rechtsanwalt **Sommerfeldt** in Essen.

I. Allgemeines.

Am 12. März 1920 fand in Berlin der sogenannte Kapp-Putsch att. Die sofortige Folge desselben war eine ungeheure polische Erregung in allen Teilen Deutschlands und die Verkünng des Generalstreiks für ganz Deutschland. Die politische regung führte an einer Reihe von Orten Deutschlands zu nruhen mit ihren Begleiterscheinungen. Schon am 13. März twickelten sich örtliche Streiks in und außerhalb des Ruhrzirks. Der Deutsche Eisenbahnerverband in Berlin forderte ine Mitglieder zur Teilnahme am Generalstreik auf. Am . März 1920 ordnete der Gewerkschaftsbund Deutscher Eisenhnbeamten in Berlin den Generalstreik an. Dieser dauerte m 15. bis zum 18. März, wurde freilich nicht einheitlich durchführt, führte aber zu einer Stillegung des Eisenbahnverkehrs erheblichem Umfange für diese Tage. Am 17. März 1920 forrten der Verkehrsminister und die Generalbetriebsleitung West zur unverzüglichen Wiederaufnahme des Dienstes auf. Am 18. und 19. März war der Streik im wesentlichen beendet. Vereinzelt wurde noch gestreikt, vereinzelt führte die politische Unruhe der Bevölkerung auch weiterhin zu örtlichen Streiks, so am 20. März in Nordhausen und Gotha. Die Folge des Streiks war eine erhebliche Erschwerung des Eisenbahnbetriebs. Die Güter sammelten sich, einzelne Strecken und Bahnhöfe waren vollgestopft und überlastet. Umleitungen waren nötig. Dies war die Betriebslage am 19. und 20. März.

Entgegen den Aufforderungen und Anordnungen der Berliner Zentralstellen war die Beamtengewerkschaft und der geschäftsführende Beamtenrat der Eisenbahndirektion Essen im Einverständnis mit der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, dem Allgemeinen Eisenbahnerverband und dem Gewerkschaftsbund Deutscher Eisenbahnbeamten gegen den Generalstreik und lehnten die Beteiligung an ihm ab. Infolgedessen kam es im Industriebezirk nur zu örtlichen Eisenbahnerstreiks.

In einem Telegramm vom 15. März wurde diese Stellungnahme damit begründet, daß

> die Aushungerung der Bevölkerung bei Streik von nur wenigen Tagen unvermeidlich, Streikbeschränkung auf nur lebenswichtige Sendungen technisch unausführbar sei.

Ein Flugblatt der Essener Verbandsleitung der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter vom 15. März 1920 vertritt den gleichen Standpunkt mit der Begründung:

> „die stattgefundene Konferenz ist im Interesse des werktätigen Volkes bereit, vorerst den Betrieb aufrecht zu erhalten, damit nicht Elend und Not bei unserem arbeitenden Volke einzieht".

Durch Telegramm vom 15. März fordert der Regierungspräsident in Düsseldorf auf:

> mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, daß der Regierungsbezirk nur für einige Zeit mit Lebensmitteln, namentlich Mehl, das von Osten anrollt, versorgt ist. Längere Verkehrseinstellungen führen mit Notwendigkeit zur Hungersnot.

Auch der Reichspräsident äußerte sich entsprechend.

Im Gegensatz zu den Verhältnissen im Eisenbahndirektionsbezirk Essen hat in der Zeit vom 15. bis 18. März der Generalstreik in den Bezirken der Eisenbahndirektion Münster, Altona, Hannover, Karlsruhe geherrscht.

II. Die rote Armee.

Die Unruhen anläßlich des Kapp-Putsches führten im Ruhrbezirk zu einer besonderen Erscheinung. Von Hagen ausgehend dehnte sich eine starke kommunistische Bewegung, die lawinenartig anwuchs, über den ganzen Industriebezirk aus. Die Bewegung begann zunächst verhältnismäßig klein am 13. März in Hagen, dehnte sich am 14. (Schwerte, Witten), 15. und 16. (Langendreer), allmählich aus, um vom 17. an, an welchem Tage der Widerstand des südlich Dortmund stehenden Freikorps gebrochen wurde, in den nächsten Tagen sehr rasch fortzuschreiten. Am 17. wurde Dortmund besetzt, am 18. die Linie Hattingen-Gelsenkirchen-Recklinghausen-Süd, am 19. Werden-Essen-Altenessen, am 20. Duisburg. In den beiden folgenden Tagen dehnte sich die Bewegung nach Norden und Süden den Rhein entlang aus. Das gesamte von der roten Armee besetzte Gebiet erstreckte sich südlich bis in die Gegend von Elberfeld, Barmen, Velbert, südlich Wedau, nördlich schließlich bis Friedrichsfeld bei Wesel, Dorsten, Haltern, östlich bis über Hamm hinaus. Der ganze Industriebezirk befand sich von dieser Zeit bis zum Einrücken der Reichswehr, das sich in den ersten Apriltagen (am 6. April rückte die Reichswehr in Essen ein) vollzog, in den Händen der Aufständischen. Der Ruhrbezirk war von der Außenwelt so gut wie abgesperrt. Es herrschte der Terror. Die Gemeinden mußten für die Bedürfnisse der roten Armee sorgen, in den Häusern der Wohlhabenden wurde geplündert. Die Bewegung wurde im Laufe der Tage immer radikaler. Der Einfluß der Zentralgewalt schwand. Die Verwilderung der Disziplin namentlich angesichts des Vordringens der Reichswehr führte zu wilden Plünderungen.

Die Absicht der roten Armee ging auf die Besetzung von Wesel. Von Süden her über Sterkrade—Dinslaken drängte die Masse der roten Armee gegen diese Stadt vor. Zwischen Wesel und Sterkrade kam es zu erbitterten Kämpfen. Einige Tage lang, ehe die Reichswehr genügend stark war, um ihrerseits vorzudringen, kam hier die Front zum Stehen und dehnte sich im Laufe dieser Tage nach Osten über Dorsten—Haltern aus. In dieser Breite begann der Vormarsch der Reichswehr in dem Industriebezirk, wobei es noch an manchen Stellen zu heftigen Infanterie- und Artilleriekämpfen mit ihren unvermeidlichen Folgeerscheinungen kam.

III. Die Einwirkungen der Besetzung auf den Eisenbahnbetrieb.

A. Die Kampfhandlungen.

Die eigentlichen Kampfhandlungen beeinflußten den Eisenbahnbetrieb in verschiedener Weise. Wo der Kampf stattfand, wurde der Betrieb notwendigerweise unterbrochen, Zerstör- gen an Betriebsmitteln und Gütern erfolgten. So wurden 15. März die Gleisanlagen in den drei Richtungen um Witt- West zerstört. Am 17. März lagen die Bahnhöfe Dortmund-H und Dortmund-Süd unter heftigem Feuer. Am 18. März fan bei Rotthausen und Essen-Verschiebebahnhof Kämpfe st Ebenso am 19. März bei Bahnhof Altenessen. Am 20. März folgten Kämpfe bei Hamborn, am 24. März wurde Bahnhof We beschossen, am 26. März eine Brücke bei Hervest-Dorsten sprengt, am 1. April wurde die Emscher- und Kanalbrücke Recklinghausen-Süd gesperrt, am 2. April lag Bahnhof Dinsla unter schwerem Artillerie- und Infanteriefeuer. Am 1. A wurde die Eisenbahnbrücke Unna—Königsborn—Lenningsen fahrbar gemacht. Am 2. April fanden Kämpfe bei Lünen, Kam Lenningsen, Unna, Hemmerde und gleichzeitig bei Holten, W sum, Hamborn statt, am 4. April bei Altenessen und Katernb am 5. April bei Osterfeld und Wedau.

Die Entwicklung an der Kampffront zwischen Wesel u Sterkrade bewirkte Sperrungen der in Mitleidenschaft gezoge Strecken. Bereits am 20. März wurden die beiden Strecken Ob- hausen—Wesel (über Möllen und Dinslaken) gesperrt, 22. März die Strecke Borken—Dorsten—Wesel—Hervest—D- sten. Einzelne Strecken waren einige Zeit gesperrt, dann wie frei. Am 25. März waren von den nördlichen Strecken nur Strecken Münster—Dorsten und Münster—Hamm frei, aber d- artig überlastet, daß eine Steigerung des Verkehrs auf ih nicht möglich war. Herr Oberbaurat Grunzke, Leiter der (neralbetriebsleitung West, hat in einer Prozeßsache als Zeu und Sachverständiger über die weiteren Streckensperrungen f- gendes ausgesagt:

> „Zunächst erfolgte am 24. März 1920 eine Sperre für Strecke Recklinghausen—Münster, wo die Schienen von Aufständischen aufgerissen waren. Diese Sperre erging a nur mit der Einschränkung, daß die Annahme von Stü- gütern auch weiterhin zugelassen wurde, und daß außerd von Wagenladungen auch noch zugelassen wurden die nahme von Dienstkohlen, Lebensmitteln, Umzugsgut u leeren Möbelwagen. Die Sperre wurde damals verhängt die Versandbezirke Essen, Elberfeld, Köln, Münster, Alto Lübeck, Oldenburg und Hannover. Am 26. März 1920 wu dann eine viel einschneidendere Sperre verhängt. Es wur gesperrt die Strecken: Wesel einschl.—Büderich einsc Wesel einschl.—Oberhausen ausschl., Wesel einschl.—H- vest—Dorsten—Haltern—Münster ausschl.—Dorsten auss —Coesfeld ausschl.—Dorsten ausschl.—Borken ausschl Coesfeld ausschl.—Lünen-Nord ausschl. Bei dieser Spe war ausdrücklich bestimmt, daß die Sperre ohne Ausnah streng durchgeführt werde, daß rollende Frachten für S- tionen dieser Strecken zurückzuhalten seien, daß rolle Frachten mit Leitung über diese Strecken im Einverständ der beteiligten Direktion über geeignete Strecken um- leiten seien. Die Sperre umfaßte alle deutschen Versa- bezirke.
>
> Es bedarf keiner Ausführung, daß Sperren, wie sie na Vorstehendem am 24. und 26. März 1920 angeordnet si auch vor dem 23. März 1920 angeordnet und ausgeführt w- den konnten. Es war eben eine Frage des pflichtmäßigen messens, wann derartige Verfügungen zu treffen war. Hierzu muß ich bemerken, daß derartige Verfügungen nat- gemäß nur sehr ungern und im alleräußersten Notfalle troffen werden, weil derartige Maßnahmen wirtschaftl äußerst verhängnisvoll sind und gegen die Verwaltung gen einer ohne zwingenden Grund verhängten Sperre Recht die schwersten Vorwürfe erhoben werden würden. W ich schon erwähnt habe, kann sich eine Sperre auch so wohl auf bestimmte Gegenstände beschränken."

Soweit Herr Oberbaurat Grunzke. Zu der angeordneten Spe haben selbstverständlich auch Beschlagnahmen und Plünder- gen der roten Armee Anlaß gegeben. Die Gefährdung durch rote Armee bestand nicht allein in der Streckenunterbrechu und sonstigen Sabotagen, sondern auch gerade in den Plünder- gen der Güterabfertigungen. Es haben s. Zt. viele persönlic Konferenzen der Eisenbahndirektion mit der Generalbetrie- leitung West stattgefunden, und es ist auch dieser Gesichtspu von der Eisenbahndirektion stets betont worden. Es war selb- verständlich nicht notwendig, auf die einzelnen Plünderung

.weisen, nachdem bereits die Umleitung von der General-
ebsleitung West angeordnet war.
n den in Betracht kommenden Eisenbahndienststellen sind
orechend den Sperrungen und Freigaben der Strecken un-
iglich die dadurch notwendigen Umleitungen angeordnet und
geführt worden. Die Anordnungen datieren teilweise von
Tage der getroffenen Maßnahme, spätestens von dem folgen-
Tage. Die Kämpfe am 17. März bei Dortmund-Süd führten
Vernichtung der bei der Gepäckabfertigung Dortmund-Süd
handenen Begleitpapiere. Die Feststellung der Zugehörigkeit
Sendungen war dadurch sehr erschwert.

B. Der Zugverkehr.

n hat den Personenzugverkehr und den Güterverkehr zu
scheiden. Der Personenzugverkehr erfolgte unregelmäßig.
hlreichen Fällen fanden Revisionen der Reisenden durch Auf-
tische statt. Auch kamen wilde Zugfahrten durch die Auf-
lischen vor. Anders war es mit dem Güterverkehr. Die
er der roten Armee waren einsichtig genug, einzusehen, daß
Behinderung des Güterverkehrs und eine Beschlagnahme
Beraubung der Sendungen die sofortige Einstellung des
rverkehrs nach dem Ruhrbezirk nach sich ziehen würde.
e Einstellung würde die Aushungerung des Ruhrbezirks
n wenigen Tagen zur Folge gehabt haben (vgl. oben
r 1). Die Massen wären der Gewalt der Leiter der Be-
ng entrissen worden. Die Folgen wären unübersehbar
sen. Möglicherweise führte die Hungersnot zum Zusammen-
der ganzen Bewegung, auf alle Fälle zur Beiseiteschiebung
damaligen Machthaber. Als daher am 20. März die Eisen-
direktion Essen und der von den Bediensteten daselbst ge-
te Arbeitsausschuß den roten Machthabern das Ultimatum
e, daß der Eisenbahnverkehr nicht gestört werden dürfte,
e dem Verlangen ohne weiteres nachgegeben. Als Be-
gung hierfür sei auf die dienstliche Äußerung des Prä-
nten Jahn der Eisenbahndirektion Essen in Sachen Badische
kuranz gegen Eisenbahn H. O. 324/21 beim L. G. Mainz hin-
esen, die lautet:

„Die in mein Wissen gestellte Tatsache kann ich als
neiner Erinnerung nach richtig bestätigen. Wie mir damals
berichtet wurde, hat das Mitglied des revolutionären Voll-
zugsrats, Düwell, in einer Sitzung, die bald nach der Be-
setzung der Stadt Essen mit dem erweiterten Vorstande des
Ortskartells Essen des Deutschen Beamtenbundes im
Sitzungssaal der Eisenbahndirektion stattfand, das Ersuchen
des Vollzugsrates ausgesprochen, daß alle Behörden ihre
Tätigkeit weiter ausüben möchten und dafür den Beamten
ihre dienstliche und persönliche Bewegungsfreiheit zuge-
sichert.

Am Tage nach der Besetzung der Stadt Essen durch die
roten Truppen waren die Chefs der Verwaltungs- und Justiz-
behörden nach dem Rathause eingeladen. Namens der Ver-
waltungsbehörden gab ich dem revolutionären Vollzugsrat
die Erklärung ab, daß die Behörden ihre Funktionen wei-
terhin wahrnehmen würden, solange sie nicht durch unge-
setzliche Forderungen oder durch Eingriffe in den Geschäfts-
betrieb daran gehindert würden."

uch sonst gaben die roten Machthaber die Erklärung ab, daß
den Eisenbahnbetrieb ungehindert lassen würden. Ent-
chende Bekanntmachungen vom 20. und 21. März erfolgten
lakatform und am 21. und 22. März in den Zeitungen (vgl.
ener Allgemeine Zeitung vom 21. und 22. März).
lerdings wurden die Eisenbahndienststellen, vor allem Tele-
hen und Fernsprechstellen von Kontrollorganen besetzt. Als
n Ende März die Bewegung radikaler wurde und in Zügel-
keit ausartete, waren die Leiter der Bewegung nicht mehr
Massen Herr, um Ausschreitungen und Übergriffe zu ver-
n. Diese steigerten sich etwa vom 26. März in einem Maße,
sie am 30. März zum Beamtenstreik führten.

C. Telegraph und Fernsprecher.

r Telegramm- und Fernsprechverkehr zwischen der Eisen-
ndirektion Essen und den anderen Eisenbahndirektionen blieb
nwesentlichen während der ganzen Bewegung aufrecht er-
en. Die Dienststellen waren aber, wie gesagt, von den Kon-
trollorganen besetzt. Dies hatte zur Folge, daß mißliebige Mel-
dungen entweder überhaupt nicht zugelassen oder aber an der
Empfangsstation unterdrückt wurden. Bemerkenswert ist, daß
telegraphische Meldungen von den Dienststellen des Bezirks an
die Eisenbahndirektion Essen überhaupt nicht nachweisbar sind.
Sie waren überhaupt nicht möglich, oder sie sind von den soge-
nannten Kontrollorganen aufgenommen und vernichtet worden.

Die Berichte der Station Dorsten z. B. und die eidlichen Aus-
sagen der Beamten dieser Station sowie anderer Stationen be-
weisen, welche Mühe sich die Außenstellen gegeben haben, Mel-
dungen durchzubringen, und wie ihnen dies unmöglich gemacht
wurde. Der Bericht der Station Oberhausen-West sagt wörtlich:

„Es war gänzlich unmöglich, irgendeine Verbindung mit
einer vorgesetzten Stelle oder der Eisenbahndirektion zu
erlangen. Auch unser Versuch, durch öffentliche Fernsprech-
zellen oder sonstwie eine Verbindung mit der Eisenbahn-
direktion zu erlangen, scheiterte an der starken Bewachung
von Telephon und Telegraphen. Wir waren von jeglichem
Verkehr nach außen von Anfang an abgeschnitten. Als es
gelang, in einem unbewachten Augenblicke auf einem
Streckenfernsprecher die Eisenbahndirektion zu verstän-
digen, erschien kurze Zeit nachher, soweit erinnerlich am
26. März, Herr Regierungsrat Meyer von der Eisenbahndirek-
tion Essen, um auf Grund der von dem Essener Vollzugsrat,
der als Zentralstelle für alle Handlungen der roten Armee
anzusehen war, herausgegebenen telegraphischen Anordnung,
daß Beschlagnahmen nur mit seiner Genehmigung stattfinden
dürften, Einspruch zu erheben. Auf seine Einwendungen
wurde ihm von dem Oberhausener Vollzugsrat kurzerhand
und höhnisch erklärt: der Oberhausener Vollzugsrat sei voll-
ständig selbständig. Das Geld für die beschlagnahmten
Güter, die daselbst an die Allgemeinheit abgesetzt würden,
würde gesammelt und an die Eisenbahn abgeliefert werden.
Damit mußte sich Herr Regierungsrat Meyer zufrieden
geben. Das Geld ist aber niemals zur Ablieferung gelangt.
Soweit bekannt, ordnete die Eisenbahndirektion unmittelbar
hierauf Sperre für die Zufuhr der Güter an. Das Tele-
gramm hat jedoch Oberhausen nicht erreicht."

D. Die Plünderungen.

In weitesten Kreisen, insbesondere bei den Gerichten, die mit
den Schadenersatzprozessen befaßt sind, herrscht die Auffassung,
daß die Besetzung des Ruhrbezirks durch die rote Armee eine
allgemeine Plünderung der im Bezirk befindlichen und in sie
gebrachten Gütersendungen auf der Eisenbahn zur Folge gehabt
habe. Aus dieser Auffassung heraus wird gefolgert, daß die
Eisenbahn die Pflicht gehabt habe, im Augenblick der Besetzung
des Bezirks den Güterverkehr nach und durch den Bezirk zu
sperren. Diese Auffassung ist unrichtig. Während der ganzen
fraglichen Zeit sind Hunderttausende von Sendungen unbehelligt
in und durch den Bezirk gelaufen. Die Zahl der beschlagnahmten
und geplünderten Güter (beides ist frachtrechtlich und auch wohl
strafrechtlich gleich zu behandeln) ist im Verhältnis zu der Zahl
der überhaupt in Betracht kommenden, umfangreichen lebens-
wichtigen Transporte, welche dank der Fürsorge aller beteiligten
Eisenbahndienststellen ihre Bestimmungsstation in der ganzen
Zeit erreicht haben, verschwindend gering und zeitlich auch
räumlich beschränkt. Der besetzte Bezirk umfaßt etwa 200 Bahn-
höfe. Auf 13 Bahnhöfen fanden vereinzelte Plünderungen, auf
nur 8 Bahnhöfen regelmäßige Plünderungen statt. Möglich ist,
daß noch einzelne mir nicht bekannt gewordene Fälle hinzu-
kommen. Die zeitliche und örtliche Verteilung der Plünderungen
ist aus nachstehender Aufstellung ersichtlich.

Verzeichnis

der Dienststellen, auf denen Plünderungen stattgefunden haben.

Dienststelle	Beginn der Plünderungen: Einzel-plünderung am	Beginn der Plünderungen: regelmäßige Plünderungen seit	Bemerkung
Bf. Essen-Altenessen	—	Nachts 27./28. 3. 20	Beschlagnahmen, ab 29. 3. 20 regelmäßige Plünderungen
Bf. Essen-Nord	18. 3. 20	—	—
Bf. Essen-Vogelheim	1. 4. 20	—	1 Fall

Dienststelle	Beginn der Plünderungen Einzelplünderung am	regelmäßige Plünderungen seit	Bemerkung
Bf. Bottrop-Süd	31. 3. 20	—	1 Fall
Bf. Duisburg H.	—	30. 3.—3. 4. 20	—
G. A. Dbg. Meid. Nord	1. 4. u. 2. 4. 20	—	2 Fälle
G. A. Dbg. Hafen	—	29. 3.—3. 4. 20	—
Bf. Dbg. Beek	25. 3.—3. 4. 20		vereinzelte Fälle
Bf. Dortmunderfeld	17. 3. 20	—	1 Fall
Bf. Dorsten	—	26.—29. 3. 20	—
Bf. Gelsenk. Hbf.	—	—	vereinzelte Fälle
Bf. Kirchhellen	1. u. 2. 4. 20	—	von zurückflutenden roten Truppen vereinzelte Fälle
G. A. Mülh. Styrum	3. u. 4. 4. 20	—	von zurückflutenden Truppen 1 Fall
Bf. Möllen	1. 4. 20	—	vereinzelte Fälle
G. A. Oberhausen	27. 3.—3. 4. 20	—	vereinzelte Fälle
Bf. Oberhausen West	—	22. 3.—3. 4. 20	—
Bf. Ruhrort Hafen	—	31. 3.—3. 4. 20	—
Bf. Schornhorst	23. 3.—4. 4. 20	—	einzelne Fälle
Bf. Voerde (Niederrhein)	—	28. 3.—2. 4. 20	Bf. lag unter Feuer und konnte deshalb nicht bewacht werden
Bf. Wedau	23. 3.—6. 4. 20 anfangs vereinzelt	später regelmäßig	—

Aus der Aufstellung ergibt sich, daß abgesehen von dem Bahnhof Oberhausen-West die regelmäßigen Plünderungen frühestens in der Nacht vom 26. zum 27. März begannen. Vorher kann man von einem irgendwie nennenswerten Einfluß der Besetzung auf die Güterbeförderung überhaupt nicht sprechen. Auch die vereinzelten Plünderungen liegen großenteils nach dem 27. März.

E. Beförderungshindernisse.

Die Ereignisse im Ruhrbezirk führten vielfach nicht zu Beraubungen von Sendungen, machten aber eine Weitersendung der Güter an den Bestimmungsort unmöglich. Das beste Bild ergibt der Bericht des Bahnhofs Wanne, der lautet:

„Am 30. und 31. März wurde der Betrieb stillgelegt. Nach allen Richtungen waren die Strecken gesperrt, desgleichen der Fernsprechverkehr; teilweise stand er unter Aufsicht des Aktionsausschusses. Es war unmöglich, die Transporte um- oder weiterzuleiten. Eine Benachrichtigung der Versand-, Empfangsstation oder Empfänger und Versender über die Beförderungshindernisse war bei Stückgütern ausgeschlossen; bei Wagenladungen ist es zum Teil geschehen. Lebensmittel- und Militärzüge mußten zwangsweise für die Revolutionäre gefahren werden, teilweise sogar unter Androhung der Waffe. Die Revolutionäre stellten selbst Züge zusammen und brachten sie in Richtung Hagen zum Abgange. Beschlagnahmen fanden bis auf einen Wagen Mehl, den die Roten gegen Empfangsbescheinigung übernahmen, nicht statt. Dieser Wagen wurde an den Landkreis Gelsenkirchen z. H. des Mehlverteilers Hollermann u. Müller überwiesen. Am Tage nach Ostern, Dienstag, den 6. April 1920 wurde infolge des Erscheinens der Reichswehr die rote Armee vertrieben, worauf der Verkehr freigegeben wurde. In Richtung Borken, Pelkum und Haltern war er nur teilweise frei. Diese Strecken blieben noch gesperrt. Etwa 14 Tage nach Einrücken der Reichswehr war der Betrieb bis auf die Strecke über die Lippebrücke wieder normal.

Infolge des Abwehrstreiks und der damit zusammenhängenden Streckensperrung hatten sich die Güter im Bahnhof Wanne bis auf 29 Milchsendungen, 20 Wagen Fische, 30 Sendungen Vieh und 800 Stückgutsendungen, insbesondere Fische und Geflügel angehäuft. Um einen Verderb zu verhüten, wurden die Sendungen den amtlichen Behörden überwiesen, von ihnen übernommen und der Erlös den Versendern zugestellt. Die auf den Sendungen lastenden Frachten wurden bezahlt und verrechnet. Die G.-A. Wanne hat, soweit dies möglich war, die in Wanne und den benachbarten Orten wohnenden Empfänger über das Lagern der für sie bestimmten Güter benachrichtigt und erreicht, daß sie die Güter abholten. Überall war diese Maßnahme jedoch ni[cht] durchführbar. Falls die Versender auf die an sie erg[an]genen Benachrichtigungen verfügt hätten, die Güter an [in] Wanne selbst wohnende Empfänger auszuliefern, wü[rde] zweifellos Annahmeverweigerung erfolgt sein, da der [Ak]tionsausschuß den Verkauf zu niedrigen Preisen angeord[net] hatte."

Auf anderen Bahnhöfen war es entsprechend. So standen du[rch] die plötzliche Sperrung der Kanalbrücke zwischen Reckli[ng]hausen-Süd und Wanne infolge des Rückflutens der roten Ar[mee] Anfang April auf Bahnhof Recklinghausen-Süd allein 14 Wa[gen] mit Fischen, von denen nur drei verwertet werden konnten. [Der] Rest verdarb.

F. Der Abwehrstreik.

Gegen Ende März bröckelte die Macht der roten Machtha[ber] allmählich ab. Die Disziplin lockerte sich. Es kam zu Üb[er]griffen im Eisenbahnbetrieb, die schließlich unerträglich w[ur]den und zum Abwehrstreik der Eisenbahnangestellten führ[ten]. Dieser begann am 31. März. Das beste Bild über die herrsch[en]den Zustände gibt der Aufruf der Eisenbahnerverbände, in [dem] es heißt:

„Grade wie vor drei Wochen liegt uns auch jetzt [die] Sicherstellung der Lebensmittelversorgung am Herzen. N[icht] wir tragen die Schuld, daß die Lebensmittel immer knap[p] geworden sind. Als vor einigen Tagen von dem Zent[ral]amt der Generalstreik ausgerufen wurde, waren wir es, [die] zum Weiterarbeiten aufforderten. Der Deutsche Ei[sen]bahnerverband war zu feige, eine klare Stellung einzun[eh]men. Die Eisenbahner in Essen wurden gewaltsam an [der] Ausübung des Dienstes gehindert, und keine Lebensmit[tel]züge konnten einlaufen. Im Bahnhof Duisburg-Beek befin[den] sich Beschlagnahme-Kommissionen der roten Armee, [die] überwiegend aus Russen zusammengesetzt sind. Am Mo[ntag] wurde dort ein Waggon Eier beschlagnahmt, und es ko[nnte] ebenfalls einwandfrei festgestellt werden, daß alle Pos[ten] ihre Taschen und Taschentücher vorerst füllten und dann [ab]marschierten. In Wedau wurden 4 Waggon Kognak [be]schlagnahmt. Bei der Gepäckabfertigung Duisburg 17 A[uto]schläuche und 4 Pakete sonstige Schläuche. Im Abla[uf]strang des Güterschuppens Duisburg erschienen größ[ere] Trupps der roten Garde und suchten nach Lebensmitteln. [Es] wurden dabei alle dort stehenden Wagen geöffnet. [Am] Dienstag morgen wurden im Bahnhof Duisburg-Be[ek] 25 Waggons Lebensmittel beschlagnahmt und von der ro[ten] Armee entleert. In Oberhausen-Hbf. wurden alle dort [an]kommenden Lebensmittel beschlagnahmt und verteilt. [Am] Dienstag wurden dort 7 Waggons Schellfische öffentlich [ver]kauft, das Pfund zu 1,20 ℳ. Jeder konnte soviel erhalten [wie] er wünschte. Ähnliches geschah mit verschiedenen Wag[gons] Eier. Größere Mengen, das Stück zu 1 ℳ, wurden von [der] roten Armee verkauft. Ferner konnte dort festgestellt [wer]den, daß Angehörige der roten Armee bei Öffnung e[ines] Eierwagens mit einem Handwägelchen erschienen, eine Ki[ste] aufluden und dann verschwanden. Im Bahnhof Hamb[orn] hatte man das Bahnhofsgebäude derart mit Maschin[en]gewehren besetzt, daß es den Bediensteten fast unmög[lich] war, dort Dienst zu verrichten. Im Bahnhof Duisburg-Ha[fen] wurden in größeren Mengen Kartoffeln, Sparkernseife [und] sonstige Sachen beschlagnahmt und verteilt. Automo[bil]weise wurden die genannten Produkte fortgeschafft. [Im] Bahnhof Ruhrort-Hafen Alt und -Neu sowie in Meide[rich] fand eine förmliche Plünderung statt. Verschiedene Wa[gen] Cornedbeef wurden in diesen Tagen verteilt und beraub[t]. Ein Unterassistent Rusche-Wedau wurde deshalb verha[ftet], weil er keine Angaben über den Aufbewahrungsraum [ein]zelner Gewehre machen konnte. Der Terror und die [Ver]gewaltigung der Eisenbahner machten einen geregelten [Ver]kehr unmöglich. Die Versetzung des Eisenbahnpraktika[nten] Dolle (1. Bundesvorsitzender des G. B. D. E. V.), der Lo[ko]motivführer Grone und Lenz in Wedau, sowie noch ande[rer] Beamten und Arbeiter sollte erzwungen werden. So sol[lten] Mitglieder der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner in R[...]wig und Dortmund, nur weil sie sich dem Terror vers[chie]dener Mitglieder des Deutschen Eisenbahnerverbandes n[icht] fügen wollten, entlassen bzw. nach anderen Dienststellen [ver]setzt werden. Der Dienststellenvorsteher von Walsum wu[rde] abgesetzt, die Stationskasse beschlagnahmt. In Duis[burg] wurden vom Exekutivkomitee am Montag nachmittag 80[...] Mark, die für die Entlöhnung der Eisenbahner besti[mmt] waren, auf dem Wege zur Güterabfertigung beschlagna[hmt]. Erst später wurde dieser Betrag wieder freigegeben. [...] Arbeiterrat und Arbeiterbeirat bei der Direktion Essen [...]

den ihres Amtes enthoben. In Oberhausen-West wurden am Montag fortwährend die Züge beschossen und zum Halten gebracht. Züge, die trotz der Einfahrsignale weiter fuhren, wurden durch andere Lokomotiven überholt, von welchen dann durch Schießerei die Züge zum Halten gebracht wurden."

G. Die Milch- und Fischsendungen.

Eine eigene Stellung nahmen die Milch- und Fischsendungen in, die von Norden herkommen, den Bezirk und die niederrheinischen Großstädte mit diesen wichtigen, leichtverderblichen Lebensmitteln versorgen mußten. Ihre schnelle stete Durchführung war im Interesse der Volksernährung und auch mit Rücksicht auf die leichte Verderblichkeit dieser Güter unbedingt erforderlich. Anderseits — dies gilt auch für oldenburgische Eier — bestand für die Versender die geschäftliche Notwendigkeit, zu versenden., Wenn die Versendung von Milch, Fischen und Eiern in Richtung des Ruhrbezirks eingestellt wurde, war den Versendern der Absatz unmöglich. Die übrigen Gebiete Deutschlands konnten die verfügbaren Mengen nicht aufnehmen, abgesehen davon, daß eine Umstellung der Geschäftsbeziehungen in so kurzer Zeit nicht möglich gewesen wäre. Die Fische wären an der Küste verfault, der friesische Bauer hätte mit der Milch sein Vieh füttern können, der Eierpreis — es war im Frühjahr — sank von Tag zu Tag. Der Eieraufkäufer in Oldenburg, der die Ware versandbereit hatte, mußte die schwersten Verluste befürchten, wenn es nicht gelang, die Eier so schnell wie möglich dem Absatz zuzuführen. Obgleich durch die Tageszeitungen alle Welt über die Vorgänge im Ruhrbezirk stets genau auf dem Laufenden war, erfolgten unbekümmert um diese Vorgänge während der ganzen Dauer der Bewegung die Versendungen der Güter. Der planmäßige Weg ging über Wesel—Oberhausen, Dorsten—Oberhausen oder Haltern—Recklinghausen. Als die beiden ersten Wege gesperrt waren, erfolgte die Leitung über den dritten. Als auch dieser versperrt war, über Münster—Hamm. Bis auf wenige Tage gelang es, diese lebensnotwendigen Güter in und durch den Bezirk zu leiten.

Ein treffliches Bild, wie vorzüglich die Eisenbahndienststellen in der schweren Zeit arbeiteten, geben eisenbahndienstliche Telegramme, die ich im folgenden mit Genehmigung der zuständigen Stelle auszugsweise mitteile:

Telegr. E. D. Münster vom 3. März 1920 7 Uhr vorm. DD. an G. B. L. West und E. D. Essen.

Anfrage, ob Milch für sämtliche Stationen des Bezirks Essen zurückgehalten werden soll oder nur für Dortmund.

Telegr. E. D. Elberfeld vom 31. März. 6.30 nachm. an E. D. Münster.

Düsseldorf ohne Milch. Ersuchen Milchwagen über Münster, Hamm, Hagen, Elberfeld nach Düsseldorf zu befördern.

Telegr. E. D. Münster vom 31. März. 8.30 nachm. an sämtliche in Betracht kommenden Stationen und Verkehrsämter.

Düsseldorf ohne Milch, Versendung unter allen Umständen über Münster—Hamm usw. Versender verständigen. Bf. sorgen unbedingt für sichere Durchführung der Sendungen.

Telegr. E. D. Münster vom 1. April. D. D. an V. A. Bielefeld E. D. Hannover und Essen (Essen war nicht zu erreichen).

Bf. Hamm heute völlig gesperrt. Haben trotzdem Milchannahme nicht gesperrt, da Möglichkeit besteht, daß ein Weg über Hamm zum Bezirk Essen oder Elberfeld frei wird. Bei Fahrleitung Hamm wird dauernd anzufragen sein, ob völlige Sperrung fortbesteht. Da hiermit anscheinend heute zu rechnen ist, wolle V. A. Bielefeld die Milchwagen den Zügen entnehmen und sie den Kommunalbehörden zur Verfügung stellen. Besondere Knappheit herrscht in Bielefeld, Herford, Gütersloh und Ahlen.

V. A. Bielefeld sorgt dafür, daß Leerkannen in den richtigen Wagen zur Ausgangsstation zurückkommen. Es wird sich empfehlen, jede Kanne mit einem Zettel zu versehen, auf dem die Nummer des Wagens, dem sie entnommen und die Absendestation angegeben ist, damit Irrtümer vermieden werden. Für genaue Aufzeichnungen betr. Frachtberechnung sorgen.

Telegr. E. D. Münster vom 1. April, 5.30 vorm. an E. D. Elberfeld, Essen und G. B. L. West. DD.

Haben Milchbeförderung nach keiner Station gesperrt. Wegen Unterbrechung sämtl. Strecken Verkehr von unserem Bezirk nach und durch Ruhrgebiet unmöglich. Sobald Hamm Milch nach Bezirk Elberfeld weiterbefördern kann, geschieht es. Sofern Sperre von Hamm für alle Richtungen bestehen bleibt, wird Milch den Kommunalverwaltungen der Unterwegsstationen zur Verfügung gestellt.

Telegr. E. D. Münster vom 2. April an E. D. Cassel und Elberfeld.

Erbitten sofort Drahtantwort, ob Milchwagen, Viehwagen und Wagen mit leicht verderblichen Lebensmitteln über Soest gefahren werden können. Als Empfangsorte kommen hauptsächlich Düsseldorf, Vohwinkel, Elberfeld, Remscheid, Barmen und Köln in Frage. Es werden zweckmäßig besondere Züge von Soest bzw. Lippstadt über Geseke—Brilon zu fahren sein. Die zurückkommenden Wagen mit leeren Milchgefäßen müßten zur Beschleunigung mit besonderen Zügen über die gleiche Strecke befördert werden.

Telegr. E. D. Münster an Eilgutabfertigung Ibbenbüren pp.

Über angehaltene Milchsendungen ist Versandstation zwecks Verständigung der Versendung und richtiger Frachtberechnung sofort zu verständigen. Hierneben ist dem Verkehrsbüro (V. 2) durch Telegrammbrief mitzuteilen, wieviel Liter Milch (möglichst getrennt nach Mager- und Vollmilch) täglich der Kommunalverwaltung überwiesen ist unter Angabe des Versenders und der Versandstation.

Telegr. Station Hamm vom 2. April 1920. 7.10 nachm.

Betrieb für Milchverkehr auf der Strecke Hamm—Unna—Hagen wieder aufgenommen. Milchsendungen für Bochum und Essen können durch Umleitung über Hagen befördert werden. Dortmund—Herne—Gelsenkirchen—Recklinghausen—Oberhausen—Duisburg noch gesperrt.

Telegr. E. D. Münster vom 3. April. 9.40 nachm. an E. D. Elberfeld, Köln und Essen.

Nachdem Strecke Hamm—Unna—Hagen frei, sofort sämtliche Milchwagen pp. über Hagen auch für Düsseldorf und Köln. Milch für Bochum und Essen in Hagen umleiten.

Telegr. vom 3. April E. D. Münster D D an Bf. u. Eilabf. Bünde, Herford, E. D. Bielefeld usw., E. D. Elberfeld usw., E. D. Osnabrück 2 usw., E. D. Minden. Dir. Hannover, E. D. Essen sowie G. B. L. West.

Für Osterverkehr festgelegte Züge zur Beförderung der Milchwagen, sowie der Wagen mit leeren Milchkannen und leicht verderblichem Eilgut leichte Züge im gegenseitigen Benehmen der Bahnhöfe zu fahren, wenn Bedürfnis vorliegt.

E 6063 fährt zweckmäßig an allen Tagen besonders zur Beförderung leerer Milchkannen; Milchwagen aus Bezirk Oldenburg können dann an beiden Ostertagen abgerichtet werden.

D. Elberfeld wird um weitere Veranlassung ersucht nach Benehmen mit D. Essen wegen Rückbeförderung der leeren Kannenwagen von Bochum und Essen.

Telegr. vom 3. April 1920. E. D. Münster an Recklinghausen H. B.

Sie erhalten mit 9544 eine größere Anzahl Milchwagen, die sofort den Kommunalverbänden (Recklinghausen-Stadt, -Land und -Süd) zur Verfügung zu stellen sind. Sie wollen im Benehmen mit der Güterabfertigung dafür sorgen, daß leere Milchgefäße in richtigen Wagen zurückgesandt werden. Täglich an hiesiges Verkehrsbüro mitteilen, woher und wieviel Milch gekommen.

Dieser Telegrammwechsel spricht für sich. Es bedarf keiner weiteren Begründung, daß die Eisenbahndienststellen mit der größten Pflichttreue und Umsicht in Beherrschung der ihnen gestellten Aufgabe gearbeitet haben. Es ist großzügige praktische Arbeit geschaffen von Männern, die den Mut der Verantwortung haben.

H. Die Maßnahmen der Eisenbahn.

Es war der Eisenbahndirektion Essen und der Generalbetriebsleitung West bekannt geworden, daß die Versorgung der großen Industriestädte aufs schwerste bedroht war, und daß eine Katastrophe beim Ausbleiben der Lebensmittel eingesetzt haben würde. Der Oberbürgermeister von Essen und die Lebensmitteldezernenten der Gemeinden des Aufstandsgebietes werden dies bestätigen. Tag für Tag wurde in den Zeitungen auf die drohende Hungersnot hingewiesen. Bei den in Betracht kommenden Stellen, Generalbetriebsleitung West und Eisenbahndirektion Essen, die beide gemeinschaftlich in dem Eisenbahndirektionsgebäude in Essen saßen, und deren mündlicher Gedankenaustausch infolgedessen auch während der Aufstandbewegung im

wesentlichen ungehindert erfolgen konnte, fanden täglich Beratungen über die Betriebslage und über die zu treffenden Maßnahmen statt. Man war sich darüber vollständig klar, daß eine Einstellung des Betriebes mit Rücksicht auf die Plünderungen nicht stattfinden dürfe, da eine schwere Hungersnot in dem starkbevölkerten Industriebezirk unausbleiblich gewesen wäre. Dieser grundsätzliche Standpunkt tritt mit aller Schärfe in den Berichten aller Herren in die Erscheinung, die zur kritischen Zeit die Verantwortung für die zu treffenden Maßnahmen hatten. Die Betriebseinstellung schied deshalb als zu treffende Maßnahme aus.

Es ist mit allen Mitteln versucht worden, die anrollenden Transporte der Überwachung und dem Zugriff der roten Armee dadurch zu entziehen, daß bereits vor dem Eintreffen in den Bahnhöfen die Wagen so disponiert wurden, daß sie von den roten Banden nicht beobachtet werden konnten. Gerade in dieser Beziehung haben die Vorsteher der Bahnhöfe und der Güterabfertigungen mit größter Umsicht und vielem Geschick nach den Weisungen der Eisenbahndirektion Essen verfahren. Die Personen derjenigen Dienststellen, bei denen Plünderungen vorgekommen sind, können dies als Zeugen bekunden. Sie sind noch in der Hauptsache im Dienst und können einzeln namhaft gemacht werden. Aber auch auf den Bahnhöfen, die an den gefährdeten Strecken lagen, auf denen selbst aber nicht geplündert wurde, ist mit Umsicht vorgegangen worden, um soweit wie möglich Transporte vor dem Hineinrollen in die Gefahrzone zu bewahren. Als Zeugen kommen hierbei in Betracht die Oberbahnhofsversteher und Obergütervorsteher in Hamm, Dortmund, Wanne, Sinsen und der weiter rückwärts liegenden Bahnhöfe.

Die Feststellung der Maßnahmen, welche die Eisenbahn zum Schutze der Güter getroffen hat, bietet deshalb besondere Schwierigkeiten, weil der Verkehr zwischen der Eisenbahndirektion Essen und den Dienststellen des Bezirkes sich in der fraglichen Zeit fast ausnahmslos durch Fernsprecher abwickelte, und naturgemäß genaue Aufzeichnungen über diesen Verkehr fehlen. Heute können die in Betracht kommenden Beamten zwar im allgemeinen sagen, daß die Verständigung durch Fernsprecher erfolgt ist, und welcher Art dieser Fernsprechverkehr gewesen ist, können aber die einzelnen Gespräche der Zeit nach nicht mehr angeben. Bei der scharfen Überwachung der Telegraphen- und Fernsprechstellen verbot sich jeder Telegrammverkehr über bedeutsame Angelegenheiten, wie es Umleitungen von Zügen, Ableitungen von wichtigen Sendungen von den Gefahrpunkten waren. Regierungsrat Meyer von der Eisenbahndirektion Essen wurde am 26. März in Oberhausen mit Erschießen bedroht, nur weil man in ihm den Urheber der Umleitungen von Lebensmittelsendungen vermutete.

Auch der Fernsprechverkehr war keineswegs einfach. Die ausgefallenen Tagesstunden oder vielmehr Nachtstunden mußten ausgesucht werden, um die Ferngespräche der Kontrolle der roten Machthaber zu entziehen. Die Männer, die sich diesem Dienste widmeten, schwebten in ständiger Lebensgefahr. Gleichwohl wurde erreicht, daß die Berichte der Außenstellen und die Weisungen der Eisenbahndirektion Essen während der ganzen Dauer der Unruhen, zwar nicht ohne Unterbrechungen, weil sich manchmal Verbindungen einfach nicht herstellen ließen, erfolgten.

Was die Zentralstellen in Essen anlangt, so kann man es den Herren, welche bei der Generalbetriebsleitung West und der Eisenbahndirektion Essen unter so schwierigen Verhältnissen auf ihren Posten verharrten und ihre Pflicht erfüllten, wohl ohne weiteres zutrauen, daß sie nicht fahrlässig oder leichtsinnig gehandelt haben, sondern die ihnen obliegenden Entschließungen in voller Erkenntnis der Tragweite und im Bewußtsein ihrer Verantwortung gefaßt haben. Alle Herren, mit denen ich über diese Frage gesprochen habe, erklären mit aller Bestimmtheit übereinstimmend, daß eine Einstellung des Betriebes mit Rücksicht auf drohende oder erfolgte Plünderungen zwar erwogen und geprüft, aber als völlig ausgeschlossen zurückgewiesen worden ist. Die Einzelheiten der getroffenen Maßnahmen werden am besten die Beamten der Außenposten bekunden können. Bewundernswert ist das Verhalten dieser Männer. Wie manchem ist festgesetzt, wie manchem sind die entsicherten Gewehre vor die Brust gehalten worden. In aufopfernder Pflichttreue mit größter Unerschrockenheit sind diese Männer den aufgeregten zügellosen Massen entgegengetreten. Ich habe meine helle Freude gehabt, wenn diese Männer bei den Beweisaufnahmen, in denen sie als Zeugen vernommen wurden, eine Darstellung der Vorgänge gaben und äußerten, wie es gelungen ist, die roten Massen hinters Licht zu führen und die Sendungen vor ihnen zu retten. Der Versuchung, hier einzelne Namen zu nennen, widerstehe ich nur deshalb, weil mir möglicherweise nicht alle Namen bekannt sind und dadurch andere ebenso pflichttreue Beamte zurückgesetzt werden könnten. Auch das Fahrpersonal hat prächtig gehandelt. Bei Dorsten hat man einen Lokomotivführer erschossen, weil er den Weisungen der roten Machthaber nicht nachkam. Auf einer anderen Station hat ein Lokomotivführer seinen Zug mit der größten Kaltblütigkeit und Gewandtheit aus dem Maschinengewehrfeuer herausgebracht. Irgendwelche Schlappheit oder ein Sympathisieren mit den roten Massen ist bei den in Betracht kommenden Persönlichkeiten nirgends zu beobachten gewesen. Näheres über das Verhalten der Außenstellen ergeben die Berichte der Stationen und Güterabfertigungen sowie die Beweisaufnahmen in den schwebenden Prozessen.

(Schluß folgt.)

Die Durchführung der Beschlüsse von Portorose.

Von Dr. **Otto De Martin**, Ministerialrat im österr. Bundesministerium für Verkehrswesen.

Die Konferenz von Portorose ist erfreulicherweise zu einer Reihe von wichtigen Beschlüssen gelangt, von deren Durchführung wohl eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs und eine lebhafte Förderung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Nachfolgestaaten, die sich ja die Konferenz zum Ziele gesetzt hatte, erwartet werden darf. Allerdings hat sich die Konferenz, wie dies bei solchen Verhandlungen, an denen eine so große Anzahl von Staaten beteiligt ist, nicht anders sein konnte, nur über verschiedene Grundsätze und Richtlinien geeinigt, die nun erst, nachdem die einzelnen Regierungen die von ihren Vertretern getroffenen Abmachungen durch ihre formelle Ratifikation genehmigt haben werden, teils durch selbständige Einzelverfügungen dieser Regierungen, teils im Wege von auf Grund der Konferenzbeschlüsse noch herbeizuführenden Sonderverhandlungen zwischen den im einzelnen Falle unmittelbar berührten Staaten in die Tat umgesetzt werden müssen. Erst aus diesen Durchführungsverfügungen, bei denen gewiß noch manche Schwierigkeiten auftauchen werden, zumal dabei die Berührung der Sonderinteressen der einzelnen Staaten in höherem Maße als in Portorose selbst in Erscheinung treten wird, wird sich der Erfolg klar widerspiegeln, den die Konferenz tatsächlich gezeitigt hat.

So haben sich beispielsweise die Nachfolgestaaten in Portorose grundsätzlich für die eheste Beseitigung der gegenwärtig in großem Umfang bestehenden Ein- und Ausfuhrverbote ausgesprochen und nur einzelne — in dem bezüglichen Beschlusse ausdrücklich angeführte — Ausnahmen zugelassen. Danach sollen künftighin derartige Beschränkungen nur erlaubt sein aus öffentlichen Sicherheits- und gesundheitlichen Rücksichten oder zum Schutze von Tieren oder Nutzpflanzen gegen Schädlinge, dann für Gegenstände der staatlichen Monopole, ferner zur Anwendung jener Verbote oder Beschränkungen auf fremde Waren, die durch die innere Gesetzgebung für die Erzeugung, den Vertrieb, die Beförderung oder den Verbrauch gleichartiger einheimischer Waren im Inlande festgesetzt sind, endlich aus Rücksichten, die sich aus den Beziehungen der vertragschließenden Staaten zu anderen Staaten ergeben.

Für die Aufhebung der Einfuhrverbote wurde der 1. Juli 1922 als äußerster Termin festgesetzt. Es erwächst nun den einzelnen Regierungen die Aufgabe, zu prüfen, welche

Waren sie durch Unterstellung unter die vorerwähnten Ausnahmebestimmungen von der Einfuhrfreiheit auszuschließen benötigt sind, und sodann bezüglich aller übrigen, gegenwärtig von Einfuhrverboten getroffenen Waren die erforderlichen Verfügungen wegen Aufhebung dieser Verbote termingemäß zu treffen.

In weniger raschem Tempo wird die Aufhebung der Ausfuhrverbote vor sich gehen. In dieser Hinsicht sollen nämlich nach den Beschlüssen von Portorose die Staaten zunächst im Wege von besonderen Vereinbarungen über den Zeitpunkt, mit dem die Aufhebung dieser Verbote erfolgen soll, zu einem gemeinsamen Einvernehmen gelangen. Immerhin ist aber auch hier durch die Bestimmung, daß diese Verhandlungen noch vor dem 1. Juli 1922 gepflogen werden sollen, der Gefahr einer Verschleppung vorgebeugt.

Des weiteren haben sich die Nachfolgestaaten in Portorose dahin verständigt, noch vor dem 1. Juli 1922, spätestens aber bis zum 31. Dezember 1922, in Verhandlungen wegen Abschlusses von Handelsverträgen auf der Grundlage der Handelsfreiheit einzutreten. Bei der verhältnismäßigen Rückständigkeit, in der sich die Regelung der gegenseitigen handelspolitischen Beziehungen bei fast allen Nachfolgestaaten befindet, erwächst dadurch den Regierungen dieser Staaten ein reiches Arbeitsfeld. Verhältnismäßig am weitesten sind in dieser Beziehung bisher Österreich und die Tschechoslowakei vorgeschritten. Österreich hat im Dezember v. J. mit Ungarn, im Mai 1921 mit der Tschechoslowakei und im September mit Rumänien Handelsverträge abgeschlossen; alle diese Verträge entbehren aber bisher noch der formellen Ratifikation. Die Ratifikation des österreichisch-rumänischen Handelsvertrages dürfte, wenn sich nicht unvorhergesehene Hindernisse ergeben, in naher Zeit zu erwarten sein. Ebenso scheinen die Schwierigkeiten, die sich der Ratifikation des Handelsvertrages mit der Tschechoslowakei auf tschechischer Seite entgegengestellt haben, durch die jüngsten Besprechungen des österreichischen Bundeskanzlers mit dem tschechoslowakischen Ministerpräsidenten behoben worden zu sein. Der Ratifikation des österreichisch-ungarischen Handelsvertrages hat bisher auf ungarischer Seite die leidige westungarische Frage im Wege gestanden, die die ihr von den Siegerstaaten offenbar zugedachte Aufgabe, freundschaftliche Beziehungen zwischen Österreich und Ungarn, auf die diese beiden Staaten so sehr angewiesen sind, nicht aufkommen zu lassen, bisher leider nur zu vollkommen erfüllt hat. Nunmehr ist jedoch durch das Venezianer Abkommen eine Klärung des politischen Verhältnisses zwischen Österreich und Ungarn herbeigeführt und dadurch unter anderem auch die Bahn für die Wiederaufnahme der Handelsvertragsverhandlungen freigemacht worden, die im Januar 1922 in Wien durchgeführt wurden und am 8. Februar zur Unterzeichnung eines Handelsabkommens geführt haben, das hoffentlich in naher Zeit von beiden Regierungen ratifiziert werden wird. Zwischen Österreich und Südslawien besteht ein vorläufiges, kurzfristiges Handelsabkommen vom Juni 1920, das seitdem wiederholt und erst in jüngster Zeit wieder bis 30. Juni 1922 verlängert worden ist. Daneben laufen Verhandlungen wegen Abschlusses eines Handelsvertrages. Ebenso stehen Handelsvertragsverhandlungen mit Polen unmittelbar bevor, dagegen ist es mit Italien noch nicht einmal zur Einleitung von solchen Verhandlungen gekommen.

Die Tschechoslowakei hat außer mit Österreich noch mit Rumänien, Polen, Italien und Südslawien Handelsverträge abgeschlossen, jedoch ist — soweit uns bekannt ist — bisher nur der tschechoslowakisch-südslawische Vertrag ratifiziert worden. Polen ist bisher nur mit der Tschechoslowakei und Rumänien, Ungarn außer mit Österreich nur mit Italien zu Handelsvertragsverhandlungen gelangt. Alle diese Verträge harren aber noch der Ratifikation. Am weitesten zurück ist Italien, dessen handelspolitische Beziehungen noch mit keinem der übrigen Nachfolgestaaten geregelt sind.

Das Verkehrsübereinkommen, das in Portorose abgeschlossen wurde, und dessen leitenden Gedanken die Wiederherstellung der vor dem Kriege im internationalen Eisenbahnverkehr bestandenen Verhältnisse bildet, verpflichtet die Nachfolgestaaten, die Hindernisse, die dem internationalen Eisenbahnverkehr in Mitteleuropa und insbesondere auf ihren Linien entgegenstehen, zu beseitigen und zu diesem Zwecke vor allem alle für diesen Verkehr in Betracht kommenden Grenzbahnhöfe, soweit sie zurzeit noch gesperrt sind, zu öffnen und offen zu halten. Für Österreich, das alle seine internationalen Verkehrslinien und Grenzstationen bereits seit geraumer Zeit für den internationalen Verkehr zur Verfügung gestellt hat, ist diese Bestimmung von keiner besonderen Bedeutung. Nicht so günstig scheinen die Verhältnisse zwischen einzelnen anderen Nachfolgestaaten, so z. B. zwischen Rumänien, Ungarn und der Tschechoslowakei zu liegen. Dagegen befindet sich die Regelung der Eisenbahnanschlüsse zwischen den verschiedenen Nachfolgestaaten im einzelnen allseits noch recht im Rückstande. Das Verkehrsübereinkommen verweist diese Frage auf das Gebiet von Sondervereinbarungen, die im Geiste gegenseitigen Entgegenkommens abgeschlossen werden sollen. Nach der hergebrachten Übung werden regelmäßig die für alle Eisenbahnanschlüsse zwischen zwei Staaten gleichmäßig geltenden grundsätzlichen Gesichtspunkte in einem Staatsvertrage festgelegt, in dessen Rahmen sodann die beteiligten Bahnverwaltungen für jeden einzelnen Eisenbahnübergang besondere Anschlußverträge abschließen. Auf diesem Gebiete ist nun noch reichliche Arbeit zu leisten. Die österreichischen Eisenbahnen allein haben durch die Grenzfestsetzung im Friedensvertrage — noch ungerechnet die Übergänge zwischen dem Burgenland und Ungarn — nicht weniger als 16 neue Grenzübergänge erhalten, davon 8 gegenüber der Tschechoslowakei, 5 gegenüber Südslawien und 3 gegenüber Italien. In Ungarn sind es mehr als 40. Das österreichische Verkehrsministerium ist zwar bereits im Februar 1920 mit der Tschechoslowakei in Verhandlungen zur Regelung der gegenseitigen Eisenbahnanschlüsse getreten, doch ist es bisher noch nicht gelungen, bezüglich aller Linien zu einer Einigung zu gelangen. Mit Südslawien ist im Mai 1921 auf der Klagenfurter Konferenz über die Auswahl der Anschlußstationen für sämtliche in Betracht kommenden Linien und sogar schon über verschiedene Einzelheiten der Dienstausübung ein Einvernehmen zustande gekommen; der Durchführung dieser Vereinbarung haben sich jedoch nachträglich Schwierigkeiten entgegengestellt, die nach langwierigen Verhandlungen in nächster Zeit behoben werden dürften.

Für die Einrichtung des Grenzübergangsdienstes gibt es zwei Formen. Einmal die Vereinigung der beiderseitigen Grenzabfertigungsstellen (Eisenbahn, Post, Grenzpolizei und Zolldienst) in einer einzigen, gemeinsamen Station, in der die territoriale Verwaltung auch den Dienst für die ausländische Verwaltung führt, anderseits die gesonderte Durchführung des Grenzdienstes durch jede der beiden Verwaltungen in je einer eigenen Grenzstation der beiden Nachbarstaaten, eine Einrichtung, die z. B. vor dem Kriege zwischen Österreich und Italien (Pontafel-Pontebba, Ala-Peri) und zwischen Österreich und Rußland (Podwoloczyska-Woloczyska) bestanden hat.

Die Konferenz von Portorose hat sich für den ersteren Grundsatz entschieden. Österreich ist wie jederzeit auch in Portorose für den Grundsatz der Gemeinschaftsstation eingetreten, der die weitestgehende Vereinfachung und Beschleunigung des Grenzüberganges verspricht. Freilich stößt die Durchführung dieses Grundsatzes gerade bei Österreich auf finanzielle Schwierigkeiten mit Rücksicht auf die außerordentlich hohen Kosten, die die Bestreitung des Aufwandes für die in den ausländischen Gemeinschaftsstationen zu haltenden österreichischen Grenzabfertigungsstationen infolge der Unterwertigkeit der österreichischen Währung gegenüber jener der Nachbarstaaten erfordert. Dieser Umstand fällt um so mehr ins Gewicht, als nach der Grenzbestimmung des Friedensvertrages die meisten Bahnhöfe, die sich nach ihrer Lage und ihren Einrichtungen für die Bestimmung zu Anschlußstationen eignen, auf fremdem Boden liegen. Diese Schwierigkeiten könnten indes beseitigt oder wenigstens erheblich gemildert werden durch ein Entgegenkommen der Nachbarstaaten, das z. B. in der schlüsselmäßigen Beteiligung dieser Staaten an den durch den Währungsunterschied bedingten Mehrkosten für die auf ausländischem Boden zu unterhaltenden österreichischen Dienststellen bestehen könnte. Die valutastarken Staaten könnten sich zu einem solchen Entgegenkommen um so leichter verstehen, als das für sie verhältnismäßig geringe finanzielle Opfer, das sie zu bringen hätten, gewiß reichlich wettgemacht würde durch die Steigerung des Verkehrs, die die Erleichterung des Grenzüberganges sicherlich zur Folge haben wird. Die österreichische Abordnung ist denn auch in Portorose mit in der gedachten Richtung zielenden Anträgen hervorgetreten, die indes mangels ausreichender Vollmachten der übrigen Abordnungen nicht in sachliche Behandlung genommen werden konnten und deshalb auf das Gebiet der zwischen den unmittelbar beteiligten Staaten zu pflegenden Einzelverhandlungen gewiesen wurden.

Bei der Erörterung der gegenwärtigen Schwierigkeiten des internationalen Verkehrs ist selbstverständlich auch die nach allgemeiner Meinung den wundesten Punkt unter allen Verkehrserschwernissen bildende Frage der Paß- und Zollförmlichkeiten zur Sprache gekommen. Im Grunde genommen sind diese Fragen bereits auf der im Oktober 1920 in Paris abgehaltenen Verkehrskonferenz des Völkerbundes grundsätzlich geregelt worden, und es bedürfte nur der praktischen Durchführung der Beschlüsse dieser Konferenz, um auf diesem Gebiete die allseits mit Recht verlangte Erleichterung des Verkehres herbeizuführen.

In der Paßfrage beziehen sich die Beschlüsse der Pariser Konferenz auf die Festsetzung eines einheitlichen Paßformulares, auf die Unterscheidung von zwei Arten von Pässen, nämlich einerseits von Pässen für Einzelreisen, und anderseits von

Dauerpässen mit einer Gültigkeitsdauer von zwei Jahren, die im Bedarfsfalle verlängert werden kann, auf die Einführung von Familienpässen, auf die Aufhebung der Austrittssichtvermerke, auf die Gültigkeitsdauer der Sichtvermerke, die bei Pässen für Einzelreisen mit der Gültigkeitsdauer des Passes selbst zusammenfällt und bei Dauerpässen ein Jahr beträgt, endlich auf die Begrenzung des Ausmaßes der Gebühren für die Eintrittssichtvermerke mit 10 Goldfranken und für die Transitsichtvermerke mit 1 Goldfranken. Außerdem empfiehlt die Pariser Konferenz den Regierungen den Abschluß von Sondervereinbarungen mit den Nachbarstaaten in bezug auf die Befreiung solcher Personen vom Paßzwange, die sich mit einem anderen ausreichenden Identitätsdokument, wie z. B. der amtlichen Legitimation der öffentlichen und der Eisenbahnangestellten ausweisen können, die Aufhebung der Eintrittssichtvermerke für die eigenen Staatsangehörigen, endlich die möglichste Vereinfachung der Paßkontrolle, namentlich durch deren Zusammenlegung mit der Zollrevision.

Mangels entsprechender fachlicher Zusammensetzung der einzelnen Abordnungen war es auf der Konferenz von Portorose selbst leider nicht möglich, zum Abschlusse von Vereinbarungen zwischen den Nachfolgestaaten über die eheste Durchführung der von der Pariser Konferenz beschlossenen und empfohlenen Paßerleichterungen zu gelangen. Deshalb hat sich die Konferenz dahin geeinigt, die Paßfragen einer von der österreichischen Regierung für den 16. Januar 1922 nach Graz einzuberufenden Sonderkonferenz zu überweisen, die über die Durchführung der Pariser Beschlüsse und womöglich noch weitergehender Paßerleichterungen im Verkehr der Nachfolgestaaten schlüssig werden sollte.

Diese inzwischen unter Teilnahme sämtlicher Nachfolgestaaten abgehaltene Konferenz hat am 27. Januar d. J. zum Abschlusse einer Vereinbarung geführt, die allerdings bisher nur von den Vertretern Österreichs, Ungarns, Italiens und der Tschechoslowakei vorbehaltlos unterzeichnet worden ist, während sie die Vertreter Polens nur mit einzelnen Vorbehalten unterfertigt und die Rumänen und Südslawen vorerst lediglich ad referendum genommen haben. Für die erstgenannten vier Staaten tritt die Vereinbarung sofort nach ihrer Ratifikation in Kraft. Ausgehend von den Beschlüssen der Pariser Konferenz nimmt sie das dortselbst beschlossene einheitliche Paßformular an, bezüglich dessen Ausstattung die Grazer Konferenz übrigens verschiedene Änderungen als wünschenswert erklärt hat, die Gültigkeitsdauer der Pässe wird mit höchstens zwei und mindestens einem Jahr festgesetzt, unbeschadet ihrer Abkürzung bei Pässen für eine einzelne Reise; die Gebühr für den Einreisesichtvermerk (Visum) mit einjähriger Gültigkeit, der zu einer beliebigen Anzahl von Reisen berechtigt, wird mit 10 Goldfranken, für Einzelreisen mit 5 Goldfranken, endlich für den Durchreisesichtvermerk mit einem Goldfranken bestimmt, Beträge, die sich im Rahmen der von der Pariser Konferenz beschlossenen Sätze bewegen, für Staaten mit entwerteter Währung aber, wie Österreich, noch immer sehr hoch bemessen erscheinen. Allerdings genießen jene Personen Gebührenbefreiung, die nachweisen, daß ihr Einkommen nach der wirtschaftlichen Lage ihres Aufenthaltsortes den für ihren und ihrer Familie Unterhalt notwendigen Betrag nicht übersteigt, und als solche Personen werden ohne weiteren Nachweis anerkannt die Festangestellten und Hilfskräfte der öffentlichen Verwaltungen mit Einschluß von Militärpersonen, ferner Handwerker, Arbeiter, Hausgehilfen, Schiffsleute, Tagelöhner und endlich überhaupt Leute, die sich zur Ausführung manueller Arbeiten ins Ausland begeben. Dieselbe Begünstigung wird auch den Angehörigen dieser Personen sowie den Witwen und Waisen von Festangestellten eingeräumt. Hierbei hat die Konferenz es auch als sehr wünschenswert erklärt, auch Mitgliedern von sportlichen Vereinigungen, die sich zur Teilnahme an sportlichen Wettkämpfen in die Nachfolgestaaten begeben, von den Sichtvermerkgebühren zu befreien. Austrittssichtvermerke werden aufgelassen, ebenso die „Manipulationsgebühren“ bei der Paßrevision an der Grenze. Von dem persönlichen Erscheinen des Bewerbers um den Einreisesichtvermerk kann in berücksichtigungswürdigen Fällen abgesehen werden, bei der Erteilung des Durchreisevisums soll es, abgesehen von Zweifelsfällen, überhaupt nicht verlangt werden. Ein Nachweis des Grundes und der Notwendigkeit der Reise wird bis auf gewisse Ausnahmefälle nicht mehr gefordert, desgleichen wird die vorherige Erhebung und Einholung der Zustimmung des Bestimmungslandes zur Erteilung des Einreisevisums nur auf solche Ausnahmefälle beschränkt.

Die Grazer Konferenz hat demnach immerhin zu dem erfreulichen Ergebnisse geführt, daß die Pariser Beschlüsse und einzelne darüber hinausgehende Erleichterungen nunmehr wenigstens im Verkehr der vier Nachfolgestaaten, die das Grazer Abkommen vorbehaltlos unterzeichnet haben, zur praktischen Durchführung gelangen werden. Hoffentlich werden auch die drei anderen Staaten, die sich ihre Entscheidung vorerst noch vorbehalten haben, dem Abkommen ihren Beitritt nicht ver sagen. Inzwischen hat die österreichische Regierung bereit mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1922 eine Paßverordnung er lassen, die nach jeder Richtung hin den Beschlüssen der Parise Konferenz Rechnung trägt.

Daß es bei gegenseitigem gutem Willen keineswegs schwe ist, sich über eine weitgehende Erleichterung der Paßvorschrif zu verständigen, beweist die Lösung, die die Klagenfurter Pro tokollvereinbarung mit Südslawien vom 9. Mai 1921 für de beiderseitigen Durchgangsverkehr gefunden hat. Nach diese Vereinbarung genügen für den Durchreiseverkehr über di österreichischen und südslawischen Durchgangsstrecken al Reisedokument ein von der zuständigen politischen oder Polizei behörde des eigenen Staates gebührenfrei ausgestellter Transit schein, der von der Grenzkontrolle des Durchgangsstaates an erkannt wird, oder eine amtliche Legitimation oder ein unvidier ter Reisepaß. Dadurch sind die Durchgangsreisenden von alle lästigen Umständlichkeiten, die die Beschaffung des Sichtver merkes von der zuständigen Paßstelle des fremden Staates mi sich bringt, sowie von der Entrichtung einer Gebühr für de Sichtvermerk befreit. Es wäre wünschenswert, daß es gelänge auch mit Italien zu einer solchen Regelung für den Durchgangs verkehr zwischen Nord- und Osttirol über die italienische Teil strecke der Südbahn Brenner-Innichen zu gelangen.

In der Frage der Zollvorschriften enthält das in Portoros abgeschlossene Verkehrsübereinkommen eine Reihe von Verein barungen, die dem Bedürfnisse nach möglichster Entlastung de internationalen Verkehrs von den mit der Erfüllung diese Vorschriften verbundenen Erschwerungen und Verzögerunge Rechnung tragen und den einschlägigen Beschlüssen der Parise Konferenz Genüge leisten, ja zum Teile sogar über diese hin ausgehen. So soll das Reisegepäck, das nach einer Station de Auslandes, in der sich ein abfertigungsberechtigtes Zollamt be findet, aufgegeben ist, von der Eintrittszollbehandlung an de Grenze befreit werden, während die Pariser Konferenz dies Erleichterung vorerst nur auf das nach den großen Verkehrs mittelpunkten bestimmte Reisegepäck beschränkt hat. Des gleichen sollen auch Zollgüter von der Ausladung, Unter suchung und Plombierung an der Grenzstation befreit bleibe wenn sie nach einem anderen Zollamte angewiesen sind. Di Vereinigung der Zollrevision mit der Paßprüfung ist in de Annahme des Grundsatzes der gemeinschaftlichen Grenz station gegeben. Für die Ausführung des Zolldienste im Eisenbahnverkehr im einzelnen hatte Österreich au der Grundlage der die Pariser Beschlüsse voll berück sichtigenden neuen österreichischen Zollordnung eine Reihe vo Einzelvorschriften ausgearbeitet, die von der Konferenz in Por torose in einen besonderen Anhang zum Verkehrsübereinkomme aufgenommen und den Vertragsstaaten zur Annahme empfohle wurden. Es wäre zu begrüßen, wenn, wie dies in dem öste reichisch - tschechoslowakischen Handelsvertrage bereits ge schehen ist, nunmehr auch zwischen allen anderen benachbarte Nachfolgestaaten die Einrichtung des Eisenbahnzolldienstes au der Grundlage dieser Vorschriften vereinbart und dadurch ein wegen der Erleichterung des internationalen Verkehres auße ordentlich erwünschte Gleichmäßigkeit der eisenbahnzolldiens lichen Vorschriften im Verkehre zwischn den Nachfolgestaate herbeigeführt würde.

Einen breiten Raum in den Verhandlungen von Portoro nahm auch die Frage der direkten Tarife ein. Die Erstellun direkter Tarife für die verschiedenen Hauptrichtungen des inte nationalen Verkehrs, deren Zweckmäßigkeit wohl von kein Seite bestritten wurde, begegnet namentlich in zweierlei Ric tungen Schwierigkeiten. Die eine ist die Währungsfrage, d zweite die Verschiedenheit der Tarifsysteme in den einzeln Staaten, die in dem Maße an Bedeutung gewinnen würde, a die Nachfolgestaaten daran gehen, ihre Tarife selbständig un ohne ausreichende Rücksichtnahme auf die Tarifsysteme ihr Nachbarstaaten weiterzubilden. Bis zum Zerfall der öste reichisch-ungarischen Monarchie bestand für deren ganzen B reich ein einheitlicher Gütertarif, der österreichisch-ungarisc bosnisch-herzegowinische Gütertarif, Teil I, nach dem für die ganze Gebiet eine einheitliche Warenbezeichnung (Nomenklatur eine und dieselbe Güterklassifikation und die gleichen allg meinen Beförderungsbedingungen galten. Da dieser Tarif übe dies in den wesentlichsten Beziehungen mit dem deutschen u dem schweizerischen Gütertarif, Teil I, übereinstimmte, besta für das ganze mitteleuropäische Verkehrsgebiet ein und da selbe Tarifsystem, ein Umstand, der die Erstellung direkt Tarife zwischen den zu diesem Gebiete gehörenden Bahn begreiflicherweise ungemein erleichterte und die bezügliche Sonderverhandlungen in der Hauptsache nur auf die Bildur der Tarifsätze beschränkte.

Mit der Auflösung der Monarchie und der Aufteilung ihr Gebietes auf sieben Staaten hat die Einheitlichkeit des Tari systems zu bestehen aufgehört. Große Gebiete sind an Staat gefallen, deren Tarife auf anderen Grundlagen aufgebaut sin

[.]e neuen Staaten sind in der Bildung ihrer Tarife vollkommen [.]ei und können, wenn es ihnen beliebt, zu Tarifsystemen über[.]hen, die von denen ihrer Nachbarn in wichtigen Beziehungen [.]it abweichen. Die Erkenntnis der schwerwiegenden Nach[.]ile, die eine solche Zersplitterung der Tarife besonders für [.]e jetzt mehr denn je erwünschte Erstellung direkter Tarife [.]t sich bringt, hat die österreichische Regierung veranlaßt, [.] Portorose mit einem Antrage auf eine Vereinheitlichung der [.]rmellen Grundlagen der Eisenbahngütertarife im Verkehr [.]vischen den Nachfolgestaaten hervorzutreten. Dieser Antrag [.]t von der Konferenz in Verbindung mit einem im wesentlichen [.] gleicher Richtung zielenden Antrage der italienischen Dele[.]tion eingehend geprüft und in der Form einer Entschließung [.]genommen worden, die zur Erleichterung der Erstellung [.]rekter internationaler Tarife die Einführung einer einheit[.]chen Warenbezeichnung für die im internationalen Verkehr [.]i befördernden Güter, eines einheitlichen Systems der Güter[.]assifikation für die internationalen Tarife und einheitlicher [.]lgemeiner Bedingungen für die Anwendung dieser Tarife als [.]sonders wünschenswert erklärt und die italienische Regierung [.]ffordert, zum Studium dieser Frage ehestens einen Sonder[.]sschuß einzuberufen, dem Italien, Österreich und Rumänien [.]gehören sollen, an dessen Arbeiten sich aber nach Wunsch [.]ch die anderen Nachfolgestaaten beteiligen können. Führen [.]e Arbeiten dieses Ausschusses zu einem Ergebnis, so ist damit [.]e Grundlage für eine Gleichmäßigkeit der Tarifgrundlagen [.] einem Verkehrsgebiete geschaffen, das an Umfang den Gel[.]ngsbereich des früheren österreichisch-ungarischen-bosnisch[.]erzegowinischen Gütertarifes weit übertrifft, weil es ja nebst [.]m Gebiete der bestandenen Monarchie auch die ausgedehnten [.]ammländer der Staaten, an die Teile dieses Gebietes gefallen [.]nd, umfassen wird. Die Konferenz hat aber eine noch viel [.]eitergehende Ausdehnung des Verkehrsgebietes, für das die [.]gestrebte Tarifvereinheitlichung Anwendung finden soll, ins [.]uge gefaßt, indem sie beschlossen hat, das Ergebnis der [.]udien durch das Berner Zentralamt sämtlichen an dem Inter[.]tionalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr [.]teiligten Bahnen mitteilen zu lassen.

Es darf angenommen werden, daß dieser Ruf nicht ungehört [.]rhallen und die Erkenntnis der großen Vorteile, die eine [.]lche Gleichmäßigkeit der tarifarischen Grundlagen bietet, [.]och mehrere andere Mitgliedsstaaten des Berner Übereinkom[.]ens zum Anschluß an die zunächst zwischen den Nachfolge[.]aaten getroffenen tarifarischen Abmachungen bestimmen wird. [.]uf diese Weise hat die Konferenz von Portorose, und darin [.]egt die besondere Bedeutung dieses Beschlusses, den Grund [.]elegt für eine Vereinheitlichung der Tarifsysteme, die viel[.]icht den größten Teil des europäischen Verkehrsgebietes um[.]ssen und auf die rege Entwicklung der internationalen Ver[.]ehrsbeziehungen sicherlich den vorteilhaftesten Einfluß aus[.]ben wird.

Demselben Ausschuß wurde auch der zweite österreichische [.]ntrag zur Prüfung überwiesen, der den Schwierigkeiten, [.]nen gegenwärtig die Erstellung internationaler Tarife infolge [.]er Verschiedenheit der Währungen in den einzelnen Staaten [.]egegnet, durch die Einführung einer einheitlichen, der Gold[.]rität möglichst nahekommenden Währung für die internatio[.]len Tarife und Schaffung einer internationalen Ausgleichs[.]elle (Clearing office) für die gegenseitige Ausgleichung der [.]uthaben und Schuldigkeiten aus den internationalen Ver[.]ehren beizukommen beabsichtigt.

In Anbetracht der hohen Bedeutung für den internationalen Verkehr, die beiden dem Ausschuß übertragenen Aufgaben beizumessen ist, ist zu hoffen, daß die italienische Regierung diesen Ausschuß, der voraussichtlich außer von den drei durch die Konferenz bestimmten Mitgliedern auch noch von mehreren anderen Nachfolgestaaten, die für diese beiden Fragen in Portorose großes Interesse an den Tag gelegt haben, beschickt werden wird, möglichst bald zum Beginne seiner Tätigkeit einberufen wird.

Am raschesten wird der praktische Erfolg jener Beschlüsse in Erscheinung treten, die die Konferenz von Portorose in der Frage des W a g e n u m l a u f e s gefaßt hat. Für sämtliche hierher gehörenden Vereinbarungen, die die freizügige Verwendung des gemeinsamen Fahrparkes der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie, die Rückstellung der privateigenen Wagen an ihre Eigentümer und die gegenseitige Aushilfe zwischen den Nachfolgestaaten, mit Fahrbetriebsmitteln und bei der Ausbesserung des rollenden Materials zum Gegenstande haben, wurde der 1. Januar 1922 als Wirksamkeitsbeginn festgesetzt. Die Einzelbestimmungen für die Durchführung dieser Vereinbarungen sind, soweit sie nicht bereits in diesen Abmachungen selbst enthalten sind, in einer Fachmännerkonferenz festgesetzt worden, die in der Zeit vom 12. bis 21. Dezember unter österreichischem Vorsitz in Wien getagt hat. Speziell der Umfang des freizügigen Umlaufes der Wagen des noch nicht aufgeteilten gemeinsamen Wagenparkes hängt nunmehr im Grunde genommen nur von der technischen Leistungsfähigkeit der Werkstätten in den einzelnen Nachfolgestaaten ab, denen die provisorische Anschreibung der in ihrem Besitze befindlichen Gemeinschaftswagen mit ihren Hoheitszeichen obliegt. Sobald diese durchgeführt ist, werden nicht weniger als rund 150 000 bisher auf den Binnenverkehr der einzelnen Staaten beschränkte Wagen dem internationalen Verkehr wiedergegeben werden.

Der zweite Ausschuß, dessen Einsetzung die Konferenz von Portorose beschlossen hat, und dem die Prüfung der wichtigsten Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes und die Mittel zu seiner Befriedigung zugewiesen werden sollen, wird zusammentreten können, sobald drei Staaten diesem Beschlusse ihre Ratifikation erteilt haben. Das Tätigkeitsfeld dieses Ausschusses, das nach dem dem Konferenzbeschlusse zugrunde liegenden österreichischen Antrage auf die beiden wichtigsten Betriebsbedürfnisse der Eisenbahnen, nämlich auf Kohle und Mineralöl und Mineralölprodukte beschränkt bleiben sollte, hat durch die von rumänischer Seite gewünschte Ausdehnung seiner Aufgabe auf sämtliche Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes eine Erweiterung erfahren, die der Sache nicht gerade sehr förderlich sein dürfte. Es wird ein Gebot kluger Selbstbeschränkung sein, daß dieser Ausschuß, wenn er sich nicht in das Uferlose verlieren will, sich ein Programm zurechtlegt, das dem Wichtigsten und zunächst am ehesten Erreichbaren den Vorrang einräumt.

Die Konferenz von Portorose hat den Staaten, die an ihr teilgenommen haben, ein reiches Arbeitsfeld eröffnet, auf dem sie weiterzubauen haben. Möge ihre Verhandlungen der gleiche Geist freundlichen Einvernehmens und des Verständnisses für die so vielfach gleichlaufenden Interessen der Nachbarn leiten, der die Verhandlungen in Portorose selbst beherrscht hat. Die Konferenz hat reiche Saat in fruchtbaren Boden versenkt; sie wird aufgehen und reiche Früchte tragen, wenn ihr von den einzelnen Staaten eifrige und sorgsame Pflege zuteil wird!

Nachklänge zum Streik der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter.

In Nr. 6 d. Ztg. ist über den Ausbruch, den Verlauf und die [.]irkungen des Streiks, den die Reichsgewerkschaft anfangs [.]ebruar leichtfertig vom Zaune gebrochen hat, ausführlich be[.]chtet worden. Die dort abgedruckten Erklärungen der Reichs[.]gierung und der gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen [.]nd einig in der Verurteilung des Streiks und seiner Urheber. [.]er Eindruck dieser Erklärungen wird noch durch die Reichs[.]gsverhandlungen vom 9. und 10. Februar vertieft. Von be[.]nderem Interesse waren die Reden des Reichskanzlers in der [.]tzung vom 9. Februar, in der er die Bewegung als eine „Re[.]lte der Beamtenschaft“ brandmarkt, und des R e i c h s v e r [.]e h r s m i n i s t e r s vom 10. Februar. Letztere sei in ihren [.]esentlichen Teilen hierunter im Wortlaut mitgeteilt:

„Mein Standpunkt zum Beamtenstreik ist allgemein be[.]nnt. Ich habe ihn bereits vor Jahr und Tag öffent[.]ch kundgetan und niemals den Beamten meiner Ver[.]altung einen Zweifel darüber gelassen, daß Staats[.]amte, die gegen ihren Beamteneid verstoßen, indem sie un[.]rechtigt die Arbeit niederlegen, eines schweren Dienstver[.]hens sich schuldig machen. Glücklicherweise hat der von der [.]eichsgewerkschaft angezettelte Streik nicht nur Beamte gesehen, die ihre pflichtmäßige Arbeit verließen. Zehntausende sind auf ihrem Posten geblieben. In großer Zahl sind sie je nach ihrem Können und Vermögen an die Stelle der Streikenden getreten. Bei Durchführung des Notbetriebes haben sie Hervorragendes geleistet und ohne langes Zaudern alle Kräfte angespannt. Diesem staatstreuen Opfermut ist die T e c h n i s c h e N o t h i l f e vollwertig zur Seite getreten. Ihre Mitglieder folgten überall dem Ruf der Führung nach Kopfzahl, Einzel- und Gesamtleistung mit gleichem Anspruch auf volle Hochachtung und Dankbarkeit. Ihnen gesellen sich die Arbeiter zu, die in richtiger gewerkschaftlicher und staatspolitischer Erkenntnis von vornherein es abgelehnt hatten, den Streik mitzumachen, einige Punkte Deutschlands ausgenommen. Dieses dreifache Zusammenwirken hat unser Vaterland vor einer schweren Hunger- und Kohlenkatastrophe bewahrt. Darum sage ich wärmsten D a n k all den tapfern Nothelfern, Beamten, Angestellten und Arbeitern (lebhafter Beifall in der Mitte und rechts) für ihre aufopfernde Leistung, und ich dehne diesen Dank ohne Einschränkung aus auf die Eisenbahner in Süddeutschland, die ihr gesundes Urteil mit Recht höher eingeschätzt haben als die verhängnisvolle Taktik ihrer Führer in

Berlin. Den Opfern an Leben und Gesundheit, die in den letzten Stunden des Notbetriebes noch gebracht werden mußten, wendet sich unser aller tiefes Mitempfinden zu. Sie sind gestorben und haben geblutet bei Bewährung höchster Bürgertugend im selbstlosen Dienst ihrer Mitmenschen. Soweit sie unseren Dank nicht mehr zu vernehmen vermögen, wollen wir ihn den Hinterbliebenen abstatten; den Verletzten wollen wir zu Hilfe kommen, wo immer ihr Wohl es erheischt.

In dem Ultimatum der Reichsgewerkschaft wurde verlangt: 1. Zurückziehung des Referentenentwurfs eines Arbeitszeitgesetzes, da es ein ungerechtfertigtes Ausnahmegesetz für die Eisenbahnbeamten darstelle, und 2. Aufhebung aller Verordnungen und sonstigen Anordnungen, durch die bereits jetzt Einschränkungen der bisherigen Bestimmungen über den Achtstundentag durchzuführen versucht würden. Dazu habe ich folgendes zu bemerken. Zu Punkt 1. Der Herr Reichskanzler hat schon ausgeführt, daß eine Zurückziehung des Referentenentwurfs mit irgendeiner Berechtigung zunächst deshalb nicht beansprucht werden könne, weil die Verhandlungen über den Gegenstand noch nicht abgeschlossen seien und überdies meine endgültige Entschließung überhaupt noch nicht vorliege. Ebensowenig läßt sich der Standpunkt begründen, daß es sich etwa um ein sachlich ungerechtfertigtes Ausnahmegesetz für Eisenbahnbeamte handele. (Zuruf auf der äußersten Linken: Doch!) Jeder Arbeiter in der Privatindustrie muß täglich 8 Stunden angestrengt arbeiten. Dasselbe gilt nach dem Reichslohntarifvertrag auch für alle Arbeiter der Eisenbahnverwaltung. Im Eisenbahnbetrieb gibt es aber außer der eigentlichen wirklichen Arbeitszeit auch Bereitschaftsdienst und für Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal auch solche Zeiträume, in denen das Personal auf fremder Station unbeschäftigt warten muß, bis für seinen Zug die Zeit zur Rückkehr gekommen ist. Von der Reichsgewerkschaft wird der Standpunkt vertreten, daß solche Zeiten restlos als wirkliche Arbeit zu werten seien (Hört, hört!), lediglich deshalb, weil das Personal nicht zu Hause sein kann. Diese Forderung würde dahin führen, daß im Ergebnis solches Personal in seiner Mehrheit täglich nur 5—6 Stunden einschließlich des Vorbereitungs- und Abschlußdienstes wirkliche Arbeit zu leisten hätte. Der Entwurf des Arbeitszeitgesetzes beabsichtigt nichts anderes, als dieses offenbare Unrecht zu verhindern und zu beseitigen. Bereitschaftsdienst darf nur zum Teil als wirkliche Arbeitszeit gerechnet werden. (Sehr richtig! in der Mitte.) Die Grundsätze des achtstündigen Arbeitstags werden durch den Referentenentwurf des Arbeitszeitgesetzes, der in unserem Ministerium aufgestellt ist, in keiner Weise angetastet. (Sehr richtig bei den Deutschen Demokraten.) Unrichtig ist es auch, daß es sich um ein Ausnahmegesetz für Beamte handelt, da es für die Eisenbahnverwaltung auch auf Arbeiter und Angestellte Anwendung zu finden hat und gleiche Grundsätze in dem vom Reichsarbeitsministerium vorgelegten Entwurf eines Arbeitszeitgesetzes für die gewerblichen Betriebe enthalten sind.

Zu dem zweiten Punkt ist zu bemerken: es ist völlig unzutreffend, daß durch das Reichsverkehrsministerium oder irgendeine unterstellte Behörde Anordnungen erlassen worden seien, durch die bereits jetzt Einschränkungen der bisherigen Bestimmungen durchzuführen versucht werden. Richtig ist vielmehr, daß lediglich mit aller Entschiedenheit dahin gestrebt wird, daß die bisher geltenden Vorschriften so durchgeführt werden, wie es nach ihrem Wortlaut und Sinn zur Hebung der wirtschaftlichen Leistung der Eisenbahnen unerläßlich notwendig ist. Diese Maßnahmen sind erforderlich geworden, weil tatsächlich in vielen Bezirken die bisherigen Bestimmungen in einer Weise angewendet werden, die in offenbarem Widerspruch zu den Vorschriften steht. (Hört, hört!) Lediglich diese in der Durchführung begriffene richtige Anwendung der bisherigen Vorschriften hat zu starker Beunruhigung im Personal geführt, weil unverantwortliche und völlig ungerechtfertigte Vergünstigungen beseitigt werden mußten. — Die Reichsregierung hat sich bereit erklärt, ebenso wie sie dies bereits mit den Großorganisationen der Eisenbahner getan hat, auch mit den Spitzenorganisationen der Arbeiter in eine eingehende Beratung aller dieser Fragen einzutreten.

Ich komme zu den Richtlinien, die ja bereits in der Presse bekanntgegeben sind, und nach denen das Disziplinarverfahren von mir gehandhabt werden soll. Diese Richtlinien sind nichts anderes als der selbstverständliche Ausfluß des Reichsbeamtengesetzes, über dessen Absichten und Bestimmungen keine Regierung sich hinwegsetzen kann. Ich würde es mit meinen Auffassungen über das Verhältnis der Beamten zum Staate und mit meiner Verantwortlichkeit als Minister gegenüber diesem Hohen Hause nicht vereinbaren können, schwere Dienstvergehen von Beamten nicht zu verfolgen. (Lebhafte Zustimmung rechts, im Zentrum, bei der Bayerischen Volkspartei und den Deutschen Demokraten.) Täte ich dies, so würde ich mich selbst eines schweren Dienstvergehens schuldig machen. (Erneute Zustimmung.) Auch ich bin verpflichtet, dafür zu sorgen, daß das Ansehen und die Autorität der Eisenbahnbehörden im La[nde] und gegenüber dem Personal gewahrt bleiben. (Sehr rich[tig] bei den Deutschen Demokraten und im Zentrum.) Was wür[de] die pflichttreu gebliebenen Beamten von mir und der ga[nzen] Regierung halten müssen, wenn alle diese Dienstvergehen, in den Richtlinien aufgeführt sind, wie mit einem Schwa[mm] weggewischt würden? (Sehr wahr! rechts, im Zentrum, bei [der] Bayerischen Volkspartei und den Deutschen Demokraten.) [Es] handelt sich dabei auch gar nicht etwa um eine Willkür [der] Verwaltung. Es wird lediglich nach Gesetz und Recht [ver]fahren. Beim Disziplinarverfahren kommt jeder vor sei[nen] ordentlichen Richter und wird im ordentlichen richterlichen V[er]fahren in zwei Instanzen Gelegenheit haben, seine Sache [zu] vertreten. Auch bei den kündbaren Beamten ist das Verfah[ren] mit zwei Berufungsinstanzen durch Verordnung festgelegt [und] jegliche Willkür ausgeschlossen. Wie der Herr Reichskan[zler] gestern schon ausgeführt hat, sind diese Richtlinien über [die] Anwendung und Durchführung disziplinarer Maßnahmen [vom] Gesamtkabinett einmütig aufgestellt worden. Ich trage [die] nachfolgenden diese Richtlinien vor:

1. Das förmliche Disziplinarverfahren soll eingeleitet wer[den] gegen Beamte die

a) Urheber des Streiks waren,

b) Sabotage oder gewaltsame Eingriffe in Verwaltung, V[er]kehr oder Betrieb verübt oder andere Beamte an Erfüllung i[hrer] Dienstpflichten durch Gewalt oder Drohung mit Gewalt [ge]hindert haben.

Als Urheber gelten, wie im Gesamtkabinett festgestellt w[or]den ist, nicht nur diejenigen, die an den zentralen Stellen, s[on]dern auch diejenigen, die draußen in den Verwaltungsbezir[ken] zum Ausbruch oder zur Fortsetzung des Streiks hervorrag[end] mitgewirkt haben.

2. Soweit im übrigen einzelne Beamte wegen des Streiks [zur] Verantwortung gezogen werden, soll nur auf Ordnungsstra[fen] erkannt werden, sofern sie alsbald zur Erfüllung ihrer Die[nst]pflichten zurückkehren! Geldstrafen sollen nur in besonde[ren] Fällen verhängt werden. Damit wird die Zusage der Rei[chs]regierung, daß Massendisziplinarverfahren und Massenentl[as]sungen nicht erfolgen sollen, erfüllt. Wenn die Regier[ung] darauf verzichtet, die beamtenrechtlichen Folgen der Gesa[mt]vorgänge im großen Maße sich auswirken zu lassen, so t[ut] sie das in der Erkenntnis, daß die übergroße Mehrheit [der] Streikenden in dem irrigen Vertrauen auf die Richtigkeit [der] Behauptungen und Erwartungen ihrer Führer in den Kam[pf] hineingegangen ist. Immerhin muß die Möglichkeit gewa[hrt] werden, auch bei diesen Beamten im Einzelfall mit Ordnun[gs]strafen vorzugehen, wobei Geldstrafen die Ausnahme bil[den] sollen.

3. Über das Diensteinkommen während der Streiktage gilt [die] Bestimmung des § 14 Abs. 3 des Reichsbeamtengesetzes, won[ach] für die Streiktage der Beamten die Gehaltszahlung nicht [zu]lässig ist.

4. Soweit Disziplinarverfahren bereits eingeleitet sind, sol[len] sie im Rahmen der vorgetragenen Grundsätze nach den ges[etz]lichen Bestimmungen weitergeführt werden, das heißt nur da, wenn es sich um Urheber des Streiks oder um Sabotage o[der] ähnliche Fälle handelt.

5. Die kündbaren Beamten sollen nach den gleichen Gru[nd]sätzen behandelt werden.

Danach sind kündbare Beamte, die Urheber des Streiks wa[ren] oder Sabotage oder gewaltsame Eingriffe in die Verwalt[ung] oder den Betrieb verübt haben oder andere Beamte durch G[e]walt oder Drohung mit Gewalt in der Erfüllung ihrer Die[nst]pflichten gehindert haben, zu entlassen. Soweit sie schon e[nt]lassen sind, werden sie nicht wieder eingestellt. Das pers[ön]liche Beschwerderecht bleibt diesen Beamten in vollem U[m]fang gewahrt. Die übrigen kündbaren Beamten werden [all]gemein zur Beschäftigung wieder zugelassen, auch wenn [sie] schon entlassen worden sind.

Nach diesen Richtlinien werde ich alle zu meiner Kennt[nis] gelangenden Fälle behandeln, und ich habe meine Präsiden[ten] beauftragt, im Sinne dieser Richtlinien vorzugehen. Die E[nt]scheidung über die Durchführung aller disziplinaren Maßnah[men] liegt nach dem Gesetz und dem Willen der Reichsregierung [in] der Hand des dem Reichstag verantwortlichen Ressortministe[rs].

Wie notwendig ein entschiedenes Vorgehen in disziplina[rer] Beziehung aus Anlaß des Beamtenstreiks ist, zeigt eine Rei[he] von Einzelfällen, die ich hiermit erwähne, ohne auf weite[res] Material eingehen zu wollen. Es sind in einer Reihe von B[e]zirken bedauerlicherweise erhebliche Sabotageakte v[or]gekommen. Es wurde auf Aufsichtsbeamte geschossen; es w[ur]den Handgranatenanschläge verübt, Schienen auf Gleise gele[gt], Lokomotiven mit Puffern ineinandergefahren, so daß Dre[h]scheiben und Zufuhrstraßen gesperrt waren; Hemmschuhe [ins] Hauptgleis eingesetzt, um Personenzüge zum Entgleisen [zu] bringen; Gasschläuche in Lokomotiven durchschnitten; Ro[...]

as Lokomotiven entfernt, Teile aus Wasserkränen beseitigt d anderes mehr."

(Der Minister machte dann noch nähere Angaben über das nsetzen der Technischen Nothilfe, die durch den Streik inlge des Frostes entstandenen Sachschäden an den Sicherungsrichtungen und Betriebsmitteln sowie die dadurch hervorrufenen Schwierigkeiten bei der Wiederaufnahme des vollen triebes.)

Abgesehen von den Unabhängigen und den Kommunisten aren sich alle Parteien in der Verurteilung des Streiks und iner Anstifter einig; wir lassen hier in Kürze die wichtigsten ßerungen der Abgeordneten folgen, die sich in diesem Sinne sgesprochen haben.

Abg. Wols (Soz.): Sicherlich ist die Technische Nothilfe in Faktor, der zur Beruhigung der Arbeiterschaft beiträgt. er durch das ungewerkschaftliche Verhalten der Streikenden der Kampf um ihre totale Beseitigung nur erschwert worden. Den Ausführungen des Reichskanzlers stimmen wir voll und nz zu. Der Streik der Eisenbahner hat Deutschland materiell rch Zerstörung von Millionenwerten und moralisch schwer schadet. Wir begrüßen die Erklärung des Verkehrsministers, ß der Achtstundentag nicht angetastet werden soll. Diese rtvolle Errungenschaft der Revolution wollen wir nicht zermmern lassen. (Lachen rechts.) Auch die Streikführer sind mit einverstanden, daß eine Differenzierung zwischen Arbeitsstung und Arbeitsbereitschaft eintritt. Wir haben den Streik mer nur als letztes Mittel betrachtet. Unter dem Eisenbahnereik haben die Arbeiter mehr gelitten als die besitzenden lassen.

Im November 1918 haben die unabhängigen Volksbeauftragten e Verordnung erlassen, wonach der Streik in lebenswichtigen trieben verboten ist. Unbeschränktes Streikrecht ist mit den amtenprivilegien unvereinbar. Die Regierung wird zu prüfa haben, welches dieser beiden Rechte den Beamten gegeben rden soll. Die Weimarer Verfassung billigt den Beamten hl das Koalitionsrecht, keineswegs aber das Streikrecht zu.

Abg. Hoesle (Zentr.): Eine Ergänzung des Beamtenrechts re zweckmäßig, um die Möglichkeit eines Streikrechts der amten klar festzustellen. Es kann nicht davon gesprochen rden, daß die streikenden Eisenbahner einen Sieg errungen ten oder daß die Regierung sich schlapp gezeigt habe. Die rderungen der Reichsgewerkschaft waren schon längst in arbeitung. Wir sind gegen den Antrag, der den Streikenden le Amnestie gewähren will. Durch das Eingreifen des ichskanzlers wurde verhindert, daß der Streik in ein politiss Fahrwasser geriet.

Abg. Berndt (D. Nat.): Der Verurteilung des Streiks durch n Reichskanzler schließen wir uns an. Seine grundsätzliche lehnung des Beamtenstreikrechts hat uns freudig überrascht; s waren ganz deutschnationale Töne. (Heiterkeit bei den mmunisten.) Einen Beamtenstreik darf es unter keinen Umnden geben. Auch wenn man alle wirtschaftlichen Forderunn der Beamten als berechtigt anerkennt, so kann das noch ine Entschuldigung für einen so verbrecherischen Streik sein. ider hat der Streik mit einem Kompromiß geendet, also mit n Beweis einer Schwäche der Regierung. Der Reichskanzler glatt umgefallen und hat erst indirekt, dann direkt mit den rtretern der Reichsgewerkschaft verhandelt. Damit hat er Verkehrsminister desavouiert.

Abg. Dr. Scholz (D. Vp.): Die Worte des Kanzlers standen Widerspruch zu seinen Taten und sie brachen gerade an der eressantesten Stelle ab. Die Entwicklung dieses verbrecherien Streiks zeigt deutlich, daß seine Triebfeder nicht nur rtschaftliche, sondern auch politische Gründe waren. Ich he nicht an, den von sozialistischer Seite so gern gebrauchten sdruck „Mörder" auf die Leute anzuwenden, die solche Streiks zetteln. (Stürmischer Beifall rechts.)

Die aus dem Ruhebedürfnis der Regierung geborene Beendiung des Streiks kann nur zu weiteren Streiks anreizen. Wir lauern, daß die Verordnung des Reichspräsidenten in einem genblick aufgehoben wurde, wo der Streik noch nicht vollndig beendet war. Das könnte zu der falschen Auffassung ren, als bestände doch ein Streikrecht der Beamten. Für starken Worte, mit denen der Reichskanzler den Streik vereilt hat, sprechen wir ihm Anerkennung aus; aber er hat t der Streikleitung verhandelt und hat die „Rote Fahne" ht verboten, in der täglich spaltenlange Streikaufrufe erienen.

Der Technischen Nothilfe sage auch ich für ihre der Allgeinheit geleisteten Dienste herzlichen Dank. Für die Einzung der Nothilfe muß in Zukunft besser vorgearbeitet wer. Eine reichsrechtliche Regelung wird sich hier nicht umnen lassen. Gegen die Übertragung der Kompetenz des ssortministers auf das Reichskabinett muß ich mich aufs ärfste aussprechen. Wir könnten zwar den Worten des ichskanzlers gegenüber ein Vertrauensvotum aussprechen; die Taten des Kanzlers müssen wir aber aufs schärfste ablehnen.

Um das Bild zu ergänzen, seien nun noch einige Urteile aus der gewerkschaftlichen Eisenbahnerpresse hinzugefügt. Der „Deutsche Eisenbahner", das Organ des Deutschen Eisenbahnerverbandes, schreibt in der Nr. 7/8 vom 19. Februar: „War es eine Entgleisung, war es ein Akt der Verzweiflung, war es eine von gewissenlosen unverantwortlichen Personen oder Gruppen veranlaßte Revolte oder war es eine von überspanntem Kraftgefühl gewerkschaftlicher Hitzköpfe diktierte Dummheit: Das alles sind Fragen, die zu prüfen und zu besprechen sind, wenn erst das ganze unendlich traurige Ereignis mit den überaus beschämenden Folgen in voller Ruhe und ohne Voreingenommenheit betrachtet werden kann. Heute steht nur das eine fest, daß die Reichsgewerkschaft durch ihren verrückten Streik den Eisenbahnern den denkbar schlechtesten Dienst erwiesen hat." Die „Gewerkschaft", das Organ der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, nennt den Streik in ihrer Nr. 5/7 vom 18. Februar den „gewissenlosesten aller Streiks". Die „Eisenbahnerstimme", das Organ des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes, beleuchtet in einem „Wahnsinn?" überschriebenen Leitartikel vom 18. Februar (Nr. 6/7) das Vorgehen der Reichsgewerkschaft, insbesondere die für den Streikbeschluß angegebenen Gründe und sagt dann: „So setzte ein Streik auf der Basis der Lüge ein." Die „Bayerische Staatstechnikerzeitung" vom 15. Februar verneint, daß es sich um einen „Existenzstreik" handelte und fährt fort: „Es bleibt also nur der einfache Lohnstreik zur Begründung der Arbeitseinstellung von 200 000 Eisenbahnern. Eine furchtbare Tatsache angesichts des härtesten Winters, der schlimmsten Verkehrslage, der äußersten Bedrängnis unseres Volkes durch die Not im Innern und der Feinde von außen. Ein Satzungsbruch der Reichsgewerkschaft, eine Verletzung der Gewerkschaftsdisziplin und der vielgerühmten Solidarität aller Arbeitnehmer, wie sie krasser nicht gedacht werden können."

Daß die Organe der Reichsgewerkschaft und der mit der Haltung des Vorstandes sympathisierenden Fachgruppen eine andere Sprache führen, bedarf keiner besonderen Erwähnung. Es überrascht auch nicht, daß sie ihren Mitgliedern einen erfolgreichen Abschluß des Streiks vortäuschen wollen, oder wenigstens einen freiwilligen Abbruch des Kampfes. Die „Reichsgewerkschaft" selbst hat folgende Formel für ihren Mißerfolg gefunden: „Wir haben nicht gesiegt und Groener hat eine Niederlage erlitten." In der Vorstandssitzung der Reichsgewerkschaft am 16. Februar stellte der Vorsitzende fest, „daß der Kampf aus Gründen staatspolitischer Rücksichten abgebrochen worden sei und daß von einer einsichtigen Regierung Würdigung der Gründe erwartet wird, die uns zum Abbruch des Kampfes bewogen haben. Aus diesem Grunde sei in der Frage der Maßregelungen die Innehaltung der mit dem Reichskanzler getroffenen Vereinbarungen zu fordern. Für alle Fälle müsse zur Durchsetzung dieser Forderung die Kampfbereitschaft der Reichsgewerkschaft aufrecht erhalten werden." („Die Reichsgewerkschaft" vom 26. Februar.) Der erweiterte Vorstand der Reichsgewerkschaft faßte bei dieser Gelegenheit folgende Beschlüsse:

I. Entschließung.

Der vom geschäftsführenden Ausschuß, gemäß der ihm am 31. Januar 1922 übertragenen Befugnisse ordnungsmäßig einberufene und demgemäß am 16. und 17. Februar 1922 in Berlin zusammengetretene erweiterte Vorstand der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter kann in den ihm mitgeteilten Maßregelungsrichtlinien des Reichsverkehrsministers vom 15. Februar nicht die Einlösung des vom Reichskanzler gegebenen Versprechens erblicken, sondern er sieht im Gegenteil darin eine vereinbarungswidrige Verschärfung der Maßregelungen durch den Reichsverkehrsminister, deren Duldung mit den selbstverständlichen Ehrenpflichten der Reichsgewerkschaft gegenüber den Mitgliedern unvereinbar ist.

Diese neuesten Richtlinien des Reichsverkehrsministeriums würden den nachgeordneten Behörden und Dienststellen die Möglichkeit zu ganz unerträglichen Massenmaßregelungen geben. Aus diesem Grunde beauftragt der erweiterte Vorstand den geschäftsführenden Ausschuß, mit allem Nachdruck die durch den einstweiligen Abbruch des Streiks noch nicht beendete Aktion so zu Ende zu führen, daß für die strikte und ehrliche Innehaltung der Zusagen des Herrn Reichskanzlers volle Gewähr geboten ist. Dazu gehört auch die Zurücknahme von allen während der Streiktage getroffenen außergewöhnlichen Maßnahmen.

Der Kampf ist nicht beendet. Der vom Hauptvorstand eingesetzte geschäftsführende Ausschuß hat deshalb die Geschäfte so lange weiterzuführen, bis die Maßregelungsfrage im Sinne der unseren Vertretern vom Reichskanzler gemachten feierlichen Zusicherungen gelöst ist, da sonst eine Beruhigung unter

den Mitgliedern unmöglich ist. Der geschäftsführende Ausschuß hat alle dazu notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, insbesondere mit größter Beschleunigung folgendes zu veranlassen:

1. Erneut die Reichsgewerkschaft in verstärktem Maße kampfbereit zu machen und zu erhalten.

2. Die auf dem Boden einer aktiven Gewerkschaftsarbeit stehenden Beamtengruppen und Verbände sind in eine engere Verbindung zusammenzubringen.

3. Der Deutsche Eisenbahnerverband und Allgemeine Eisenbahnerverband sind offiziell aufzufordern, gemeinsam die Maßregelungsfrage im angegebenen Sinne zu lösen und in diesem Sinne auch auf die einzelnen Spitzenorganisationen einzuwirken.

Es sind im ganzen Reiche Eisenbahnerversammlungen abzuhalten mit dem Thema: „Wie sichern wir unsere Kollegen gegen Maßregelungen".

II. Entschließung.

Die durch den Kampf Gemaßregelten müssen in die Gewerkschaftsarbeit eingestellt werden.

Der geschäftsführende Ausschuß hat das hierzu Nötige zu veranlassen.

III. Entschließung.

Der erweiterte Vorstand der Reichsgewerkschaft erkennt als notwendig an, daß sofort alle Vorbereitungen getroffen werden, daß die organisatorische Neubildung der Reichsgewerkschaft entsprechend den gewerkschaftlichen praktischen Notwendigkeiten mit größter Beschleunigung vorgenommen wird.

Zu diesem Zwecke ist sofort der Organisationsausschuß zur Ausarbeitung von Vorschlägen einzuberufen. Diese Vorschläge sind einer in Kürze vom Hauptvorstand einzuberufenden außerordentlichen Hauptversammlung zur Beschlußfassung vorzulegen.

Der in der ersten Entschließung erwähnte Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 15. Februar enthält keine neuen Bestimmungen, wie man nach der Entschließung vielleicht glauben könnte, sondern ist nur eine Zusammenfassung der im Rahmen der Richtlinien des Reichskabinetts ergangenen Ausführungsbestimmungen. Er unterscheidet: A) Disziplinarrechtliche Maßnahmen, B) Strafrechtliche Maßnahmen und C) Vermögensrechtliche Maßnahmen, nämlich 1. Gehaltskürzung nach § 14 Abs. 2 des Reichsbeamtengesetzes, 2. Lohnzahlungen und 3. Haftung nach § 823 BGB.

Am 17. Februar entsandte der erweiterte Vorstand der Reic[hs]gewerkschaft eine Abordnung zu dem Reichskanzler, die v[on] diesem persönlich empfangen wurde und seine Vermittlung [in] der Frage der Durchführung der Richtlinien des Reichskabin[etts] für die Durchführung der Disziplinarmaßnahmen erbat. [Die] weiter oben mitgeteilten Richtlinien lassen über ihre Bedeut[ung] wohl kaum Zweifel aufkommen. Es ergibt sich aus ihnen, [daß] bei dem Umfang des Streiks eine größere Zahl von Disziplin[ar]verfahren oder Kündigungen unvermeidbar ist. Der Vorst[and] der Reichsgewerkschaft glaubt sich aber auf eine beim Str[eik]abbruch gegebene Zusage des Reichskanzlers berufen zu könn[en], die er — ob mit Recht, das sei dahingestellt — so deutet, [als] ob es sich nur um einen „ganz geringen Prozentsatz" von [Dis]ziplinierungen handeln könne. Der Reichskanzler sagte [der] Abordnung zu, daß der Begriff der Urheberschaft [am] Streik noch näher bestimmt werden solle. Nach der „Reic[hs]gewerkschaft" vom 26. Februar war der Eindruck des Berichtes [der] Abordnung über das Ergebnis ihrer Sendung bei dem erweiter[ten] Vorstand „ein solcher, daß die Versammlung sich auf den Bo[den] der Abmachungen mit dem Reichskanzler stellte und [den] obersten Beamten des Reichs das Vertrauen aussprach, daß [er] für die Durchführung der von ihm in feierlichster Form [ge]gebenen Zusagen sorgen werde. Nur unter dieser Bedingung [ist] die Reichsgewerkschaft bereit, eine Beruhigung der wegen [der] bereits vorgenommenen Maßregelungen in neuer Erregung [be]findlichen Mitgliedschaft zu versuchen. Es wurde aber glei[ch]zeitig der feste Wille der Versammlung zum Ausdruck [ge]bracht, die Organisation als im Zustande der Aktion befindl[ich] zu betrachten, solange nicht positive Wirkungen der [vom] Reichskanzler gemachten Zusagen ersichtlich sind". Also im[mer] noch die große Geste! In der Nr. 8/9 vom 5. März teilte [die] „Reichsgewerkschaft" unter der von der gewohnten Verkennu[ng] der Situation zeugenden Überschrift „In Erwartung eines V[er]ständigungsfriedens" mit, daß sich ihre Vertreter unter Hin[zu]ziehung ihrer Rechtsbeistände „in aussichtsreichen Verha[nd]lungen mit dem Reichsverkehrsminister" befinden, um [die] strittigen Begriffe der Richtlinien klarzustellen. Die Rei[chs]gewerkschaft wird sich aber damit abfinden müssen, daß [dem] klaren Sinn der Richtlinien entsprechend alle diejenigen di[szi]pliniert werden, die für den unheilvollen Streik in irge[nd] einer Form verantwortlich sind. Dies und die Notwendigkt[eit], die ihr Einkommen für die Streiktage einbüßenden Gewe[rk]schaftsmitglieder zu entschädigen, dürfte eine gewisse Gew[ähr] dafür bieten, daß die besonneneren Elemente in der Rei[chs]gewerkschaft bald wieder die Oberhand bekommen werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Einnahmen der Reichsbahn.** Die Einnahmen der Reichsbahn haben nach der amtlichen Zusammenstellung des Reichsverkehrsministeriums betragen in Millionen Mark:

	Pers.- u. Gepäckverkehr	Güterverkehr	aus sonstigen Quellen	zusammen
	im November			
1920	336	929	68	1333
1921	555	2633	209	3397
+	219	1704	141	2064
=	+ 65,2 %	+ 183,4 %	+ 207,4 %	+ 154,8 %
	im Dezember			
1920	350	1018	73	1441
1921	661	3462	206	4329
+	311	2444	133	2888
=	+ 88,9 %	+ 240,1 %	+ 182,1 %	+ 200,4 %
	im Januar			
1921	334	1040	108	1482
1922	614	3589	212	4415
+	280	2549	104	2933
=	+ 83,8 %	+ 245,1 %	+ 96,3 %	+ 197,9 %
	April bis einschl. Januar			
1920/1	3789	9485	585	13859
1921/2	5789	22019	1211	29019
+	2000	12534	622	15160
=	+ 52,8 %	+ 132,1 %	+ 107,0 %	+ 109,4 %

— **Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung.** Das Reichsve[r]kehrsministerium hat unterm 16. Februar einige Änderun[gen] und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordn[un]g verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 7 des Reichsgesetzblattes hervor.

— **Ausnahmetarife für Kartoffeln.** Der Reichsrat hielt [a]m 3. d. M. eine öffentliche Sitzung ab. Angenommen wurde [die] Ergänzung der Eisenbahnverkehrsordnung, ebenso die Verd[or]nung über Änderung der Bestimmungen über die Befähig[ung] von Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten. Mit Rücksicht [auf] die hohen Kartoffelpreise hatte die bayerische Re[gie]rung beantragt, daß für Kartoffelsendungen die letzten Gü[ter]tariferhöhungen nicht zur Anwendung kommen sollten. In [län]gerer Beratung haben die Reichsratsausschüsse mit einem V[er]treter des Reichsverkehrsministeriums sich auf folgende E[nt]schließung geeinigt: „Die Reichsregierung zu ersuchen, [zu]gunsten der Kartoffeln mit möglichster Beschleunigung ei[n]en wesentlich ermäßigten Ausnahmetarif mit Gültigkeit bis [zum] 30. September 1922 einzuführen." Das Plenum des Reichsr[ats] stimmte dieser Entschließung zu.

— **Deutsche und polnische Eisenbahnbeamte im Korridor.** [Auf] eine Reichstagsanfrage, warum die deutschen Eisenbahnbeam[ten] in Konitz von den polnischen Behörden daran [ge]hindert würden, den Bahnhof zu verlassen [un]d die Stadt zu betreten, während die polnischen Eisenbahnbeam[ten] in Schneidemühl den Bahnhof unbehindert verlassen und in [der] Stadt ihre Einkäufe besorgen könnten, hat der Reichsverkehrsminister geantwortet, daß Fälle von Schmuggel die Polen ver[an]laßt hätten, eine scharfe Kontrolle des deutschen Zugperso[na]ls in Konitz einzuführen. Da der ungehinderte Verkehr des [pol]nischen Zugpersonals in Schneidemühl zu Mißhelligkeiten führ[e], habe die zuständige deutsche Eisenbahndirektion mit der pol[ni]schen Behörde eine Vereinbarung herbeigeführt, die eine gleiche Behandlung des beiderseitigen Personals gewährleiste.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb hatte in der Woche vom 19. bis 25. Februar im Ruhrgebiet ein[en] sehr starken Güterverkehr zu bewältigen. Die für den Rh[...]

..nmten Güter sind erst zum Teil auf den Wasserweg wieder ..gegangen, und am Rhein-Herne-Kanal bestand zeitweise ..raummangel, weil die während der gesperrten Schiffahrt ..llten und später abgeschleppten Kähne noch nicht zurück-..hrt waren. So konnte die Entlastung der Eisenbahn noch .. in wünschenswerter Weise eintreten. Zeitweise konnten .. sämtliche beladenen Wagen den Zechen abgenommen wer-.. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche .. 19. bis 25. Februar im arbeitstäglichen Durchschnitt 26 663 ..en angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnitt-.. 22 241 Wagen. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug .. Durchschnittsgestellung 22 446 Wagen. Die Brennstofflager-..nde auf den Zechen beliefen sich am 25. Februar auf ..084 t (1 685 092 t).

— **Ausstellung neuer Eisenbahnwagen.** Die Reichsverkehrsver-..ung wird ihr Interesse an der Deutschen Gewerbe-..au München 1922 durch eine Beteiligung an der Aus-..ung bekunden. In erster Linie wird die Reichsverkehrs-..altung eine Reihe neuartiger Fahrzeuge ausstellen. Zur ..tellung sollen gelangen: Eine Malletlokomotive, eine Harz-..lokomotive, ein Schlafwagen III. Klasse, ein Unterrichts-..n, ein Kühlwagen, ein Einheitswagen IV. Klasse, ein 50-t-..-Güterwagen, ein Berliner Stadtbahnwagen. Der Gießerei-..uchswagen stellt ein fahrbares gießereitechnisches Labora-..m dar, das zu den verschiedenen Werkstätten gefahren ..en kann. Der Unterrichtswagen ist ein fahrbarer Hörsaal .. Vorträge, ausgerüstet mit Tafeln usw. und mit Lichtbild-..rat. Der Kühlwagen ist ein neuartiger Wagen für Trans-.. gekühlter Lebensmittel. Ferner will die Verkehrsverwal-.. sich an der Vorführung von Filmen und Lichtbildern be-..gen. An Lichtbildern sollen vorgeführt werden die verschie-..n Gruppen der Architektur im Verkehrswesen, z. B. Bahn-..anlagen, Brücken, Werkstättengebäude, Wassertürme, Sied-..sbauten.

— **Sonderzüge zur Frankfurter Messe.** Am 1. und 2. April ..fahren von Berlin nach Frankfurt (Main) Messesonderzüge .. bis zu 45 % ermäßigtem Fahrpreis. Da nur soviel Karten ..egeben werden, wie in den Zügen Plätze vorhanden sind, ..fiehlt es sich, die Bestellung unverzüglich vorzunehmen.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrs-..isteriums, Zweigstelle Preußen-Hessen, sind folgende Ände-..ngen eingetreten: Der Gerichtsassessor Alfred Weil in ..el ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungs-..ssor dauernd in den Reichsbahndienst übernommen worden. — Versetzt sind: die Regierungsbauräte Urbach, bis-.. in Insterburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 .. Magdeburg, Knoch, bisher in Uelzen, als Vorstand des ..nbahn-Betriebsamts 1 nach Insterburg, Rudolf Harre, bis-.. in Heilbronn, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Leipzig, ..as, bisher in Hannover, zum Eisenbahn-Ausbesserungs-.. nach Leinhausen, Dulitz, bisher in Cassel, zum Eisen-..werk nach Brandenburg West, Reck, bisher in Köln, als ..stand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Eberswalde und ..drich Müller, bisher in Görlitz, zum Eisenbahnwerk-..enamt nach Oels.

.. Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle ..ern, sind berufen: der Regierungsbaurat der Eisenbahn-..ktion Würzburg Hermann Barsch an die Bauinspektion II .. zburg (Hochbau) als deren Vorstand. — In den dauernden ..estand wird vom 1. April ab auf sein Ansuchen auf Grund .. Artikels 47 Ziffer 1 des bayerischen Beamtengesetzes ver-.. der Regierungsrat Karl Kleim in Nürnberg.

Österreich.

— **Die Elektrisierung der Bundesbahnen.** Vor kurzem sprach ..ngenieur- und Architektenverein in Wien der Direktor des ..ktrisierungsamtes der Bundesbahnen Sektionschef Ing. Dittes .. den derzeitigen Stand der Elektrisierung der Bundes-..en. Sektionschef Dittes gab eine durch Pläne, Tafeln und ..tbilder anschaulich gestaltete Darstellung der Leistungen ..bgelaufenen Baujahre, in deren Mittelpunkte nach wie vor .. Arbeiten für die Elektrisierung der Arlbergstrecke stehen. ..r Schilderung lag die Dreiteilung in Kraft- und Unterwerke, .. elektrische Streckenausrüstung und die elektrischen Loko-..ven zugrunde. Für den elektrischen Betrieb der Arlberg-..ke dienen die bahneigenen Kraftwerke am Rutzbache und .. Spullersee. Der Baufortschritt am Spullersee ist gekenn-..net durch den größtenteils vollendeten Vortrieb des 1900 m ..en Druckstollens, dessen Durchschlag im heurigen Mai zu ..rten ist, ferner durch die Ausbrucharbeiten für das Wasser-..oß, die Herstellung und Anlieferung der Rohrleitung, durch .. Fertigstellung zweier von sieben Stützpunkten für diese Rohrleitung, den Beginn der Grundlegung für das Krafthaus und den weit gediehenen Fabrikationsvorgang hinsichtlich der drei 8000-PS-Generatoren und der übrigen sehr umfangreichen elektrischen Ausrüstung sowie der drei Turbinen. Von den vier Unterwerken Zierl, Roppen, Flirsch und Danhöfen ist das in Zierl baulich am weitesten vorgeschritten. Die Arbeiten an den Übertragungsleitungen sind sowohl im Streckenabschnitte Nutzwerk-Zierl als auch für die Arlbergpaßleitung im Herbste in Angriff genommen worden, um bei Eintritt der Schneeschmelze sofort in vollem Umfange fortgesetzt zu werden. Die elektrische Streckenausrüstung der Arlberglinie ist am Innsbrucker Westbahnhofe in der Hauptsache fertiggestellt und in der Strecke Innsbruck-Telfs dem Abschlusse sehr nahegerückt. Auch im Streckenabschnitte Landeck-St. Anton stehen bereits die meisten Maste, die Vorbereitungen für die Anbringung der Aufhängevorrichtung für den Fahrdraht im Arlbergtunnel und in den anderen längeren Tunnels sind abgeschlossen. Mit allen Vorbehalten könne heute so viel gesagt werden, daß nach Ausgestaltung des Nutzwerkes der elektrische Betrieb gegen Ende dieses Jahres in der Teilstrecke Innsbruck-Telfs, allfällig bis Silz, im Sommer 1923 bis St. Anton wird aufgenommen werden können und nach Vollendung des Spullerseewerkes, die Ende 1923 erwartet wird, die Elektrisierung auch auf der Westrampe der Arlbergbahn bis Bludenz zum Abschlusse gebracht sein dürfte. Die Elektrisierung der Salzkammergutbahn Steinach-Irdning-Attnang-Puchheim wird in der ersten Hälfte des Jahres 1923 vollendet sein. An elektrischen Lokomotiven sind bisher sieben Gebirgsschnellzugslokomotiven, 20 Personenzugslokomotiven und 20 Güterzugslokomotiven in Bestellung gegeben worden. Die erste Gebirgsschnellzugslokomotive wird Ende Mai 1922, die erste Personenzugslokomotive im Herbste dieses Jahres und die erste Güterzugslokomotive Anfang 1923 versandbereit sein. Während die Elektrisierung der Arlbergstrecke und der Salzkammergutlinie eine befriedigende Entwicklung aufweist, trifft dies auf den Bau des Mallnitz- und Stubachwerkes zunächst nicht zu, weil diese Herstellungen bei der Beschränktheit der zur Verfügung gestellten Geldmittel Verzögerungen erfahren mußten. Nach Erörterung des Antrages der Abgeordneten Paulitsch und Genossen, betreffend die Förderung des ehesten Ausbaues des Mallnitzwerkes zum Zwecke der Elektrisierung der Tauernbahn, und des zum Beschlusse des Nationalrates erhobenen Antrages des Abgeordneten Dr. Ellenbogen, wonach die Bundesregierung aufgefordert wird, die für die Elektrisierung der Bundesbahnen bewilligten Summen lediglich nach den Erfordernissen des Baufortschrittes zu verwenden, schloß Sektionschef Dittes seine mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Mitteilungen mit dem Danke an alle die Arbeiten der Elektrisierung fördernden Faktoren, insbesondere an den Verkehrsminister Dr. Rodler und den Präsidenten des Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamtes Abg. Dr. Ellenbogen.

— **Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Wien.** Der Verkehrsausschuß der Kammer befaßte sich kürzlich mit den von der Regierung der Kammer zur Begutachtung mitgeteilten, auf eine grundlegende Abänderung unserer Personen- und Gütertarife abzielenden Vorschlägen sowie mit den der Kammer vorgelegten neuen Schleppbahnbedingnissen. Die Regierung stellt drei Vorschläge für den Neuaufbau des Tarifsystems zur Erwägung. Allen dreien ist das Streben nach Besserung der finanziellen Lage der Bundesbahnen durch selbsttätige Anpassung der jeweiligen Tariflage an die Anforderung der Gebarung gemeinsam (siehe Nr. 7 der Ztg.). Der Ausschuß gelangte zu der Anschauung, daß ein abschließendes Urteil über die wirtschaftliche Tragweite jedes der drei Vorschläge solange nicht gewonnen werden kann, als der Standardtarif, aus welchem die Anpassung der Tarifgrundlagen an die Tragfähigkeit des einzelnen Beförderungsaktes zu entnehmen sein wird, nicht vorliegt. Unter diesem Vorbehalt gelangte der Ausschuß zu dem Beschlusse, daß, soweit es sich um den Güterverkehr handelt, dem Goldtarife der Vorzug zu geben wäre. Ob im Personenverkehre wegen der durchaus verschiedenartigen Verhältnisse sich ohne weiteres die Einführung des Goldtarifes empfiehlt, wird einerseits erst an der Hand des Grundtarifes, andererseits auf Grund der Erwägung entschieden werden können, inwieweit die Gebarung der österreichischen Bundesbahnen mit der internen Kaufkraft der Krone in Zusammenhang zu bringen ist. Der Ausschuß hat weiter beschlossen, neuerlich der grundsätzlichen Anschauung Ausdruck zu geben, daß die Voraussetzung für jede Tarifreform die endliche Durchführung der auf sachgemäße Neuordnung der gesamten Betriebsführung abzielenden Maßnahmen ist.

In dieser Sitzung kam auch ein Bericht des Sekretärs Dr. Klofetz über die der Kammer zur Begutachtung vorgelegten neuen Schleppbahnbedingnisse zur Verhandlung. Sie bilden dem Bericht zufolge eine unerträgliche Belastung der Schleppbahninhaber. Wenn auch zu einzelnen beabsichtigten Änderungen der Ausschuß insbesondere dort seine Zustimmung erteilte, wo es sich darum handelte, vertragsmäßige Bindungen

starrer Zahlen durch eine Anpassung an den jeweiligen Goldwert zu ersetzen, so nahm er gegen die Verschärfungen der dem Schleppbahninhaber obliegenden Haftung sowie gegen die Kündigungsbestimmungen usw. und andere die Rechtsstellung der Schleppbahninhaber verschlechternde Bestimmungen Stellung. Der Ausschuß genehmigte ferner einen Antrag des Kammerrates Jung, dem Verkehrsministerium eine Reihe von Einrichtungen in Vorschlag zu bringen, welche auf eine Verbilligung des Geschäftsreiseverkehrs abzielen.

— **Todesfall.** Im vorigen Monat ist der frühere administrative Referent der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien, Landesregierungs-Vizepräsident a. D. Dr. Eberhard Mylius, gestorben. Die ihm in dieser Verwendung obliegenden Aufgaben der Besorgung der administrativen Geschäfte dieser Kommission hinsichtlich der Wiener Stadtbahn, der Wienflußregulierung, der Hauptsammelkanäle und der Umwandlung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen hat Mylius bis zu seiner vor 1½ Jahren erfolgten Versetzung in den Ruhestand mit Umsicht und Geschick erfüllt.

Ungarn.

— **Etatsvoranschlag.** Für das Etatsjahr 1922 wurden bei den ungarischen Staatsbahnen folgende Beträge veranschlagt: 135 Mill. Kronen für Eisenbahnschwellen, 13 Mill. für die Entwicklung der Ölgasfeuerung, 750 Mill. für Beschaffung von Steinkohlen und Schmieröle, 300 Mill. zur Ausbesserung von Lokomotiven, 135 Mill. zur Ausbesserung von Personen- und 500 Mill. zur Ausbesserung von Güterwagen, ferner 400 Mill. zur Beschaffung von neuen Wagen, 500 Mill. für 50 neue Lokomotiven, 50 Mill. zur Erweiterung von Stationen und 33 Mill. Kronen zur Elektrisierung der Adony-Pusztaszabolcser Eisenbahnstrecke.

— **Der Budapester Handels- und Industriehafen.** Wir haben bereits in voriger Nummer mitgeteilt, daß die Bauarbeiten des neu zu errichtenden Budapester Handels- und Industriehafens schon im Frühjahre beginnen werden. Aus diesem Anlasse machte der Regierungskommissar für den Csepeler Hafenbau, Dr. Konstantin v. Zielinszky, über die zu errichtenden Hafenanlagen nachstehende interessante Mitteilungen: Es sind zwei Hafengruppen vorgesehen, von denen die eine die innere, geschlossene Hafenanlage, die andere den äußeren Hafen bildet. Die innere Hafenanlage erstreckt sich längs des Soroksárer Donauarmes. Am rechten Ufer werden zwei Becken abgezweigt zur Abwicklung des Umschlagsverkehrs für den Handel, ferner sind einige Uferbecken für Ansiedlung von Industrie- und Fabrikunternehmungen vorgesehen. In diesem inneren, geschlossenen Hafen steht ständig Wasser zur Verfügung; das Hochwasser der Donau hat keinen Eintritt, die Kaimauern werden niedriger angelegt, so daß das Aus- und Einladen der Güter anstandslos vor sich gehen kann. Neben der Schiffahrtsschleuse wird ein Einlaßwehr gebaut, durch das der innere Hafen und der ganze Donauarm stets mit frischem Wasser versehen werden kann. Eine mit drei Turbinen vorgesehene Wasserkraftanlage wird imstande sein, eine Wassermenge von 45 bis 60 cbm in der Sekunde zu liefern. Die äußere Hafenanlage wird ins linke Ufer der großen Donau münden, wo vier Becken errichtet werden. Diese verfolgen den Zweck, den zollfreien Handelsumschlagsverkehr zu ermöglichen. Neben den erwähnten Hafenanlagen ist auch die Schiffbarmachung des Soroksárer Donauarmes vorgesehen, indem hier der Gubacser Damm entfernt, die untere Mündung abgesperrt und eine Schiffsschleuse, ferner ein Wasserkraftwerk errichtet wird. Auf diese Weise werden die landwirtschaftlichen Erzeugnisse aus der Umgebung auf dem Wasserwege der Hauptstadt zugeführt. Ferner wird noch ein Becken im inneren Hafen gebaut, der mit Marktplätzen, Verkaufshallen und Lagerhäusern versehen sein wird. Zurzeit ist ein Teil des inneren Hafens schon ausgebaggert und eine Schiffsschleuse bereits dem Verkehr übergeben. Die Kaimauern der am linken Ufer des inneren Hafens befindlichen Lokalhafenanlage, die von der Hauptstadt gebaut wird, sind bereits errichtet. An Stelle des auszubaggernden Gubacser Dammes wird eine Straßen- und Eisenbahnbrücke gebaut, über die drei Eisenbahngleise und eine Fahrstraße führen werden.

Zunächst werden die dringendsten Hafenteile ausgebaut; die Vorarbeiten sind bereits in Angriff genommen. Die wichtige Frage des Eisenbahnanschlusses wird derart gelöst, daß das ganze Hafengleise durch die zu erbauende Gubacser Brücke mit dem Netze der ungarischen Staatsbahnen in Verbindung gebracht wird. Weiterhin sind die Erdarbeiten des zu errichtenden Petroleumhafen in Angriff genommen worden. Der groß angelegte Hafen wird mit modernsten Maschinen ausgestattet; es wird ihm ein elektrisches Kraftübertragungsnetz zur Verfügung gestellt. Die Frist zur Herstellung dieser Hafenanlagen ist bis Ende des Jahres 1925 festgesetzt.

— **Luftverkehr zwischen Budapest und Prag.** Am 1. A d. J. wird eine Luftschiffahrtsverbindung zwischen Buda und Prag eingerichtet werden. Die französisch-rumäni Luftverkehrsgesellschaft wird diese Linie noch im Laufe di Jahres zwischen Belgrad und Konstantinopel ausdehnen.

— **Todesfall.** Der Inspektor der ungarischen Staatsbah Johann Wass v. Cseke, Redakteur des Amtsblattes königlich-ungarischen Staatsbahnen, ist gestorben.

Uebrige europäische Länder.

— **Verkehr in den Häfen des Baltischen Meeres im Jahre 1** „Rul" macht hierüber folgende Angaben: Der Verkehr im H von Danzig erreichte im Jahre 1921 nach der Anzahl Schiffe noch nicht die Höhe der Vorkriegszeit, übertraf sie bedeutend nach der Tonnenzahl. Im Jahre 1913 kamen 925 0 herein, im Jahre 1921 dagegen 1 567 000 Registertonnen. kommt dies daher, daß seit dem Kriege in Danzig auch Oz dampfer einzulaufen begannen. Die Anzahl der Segels ging bedeutend zurück, nämlich von 486 Schiffen mit 217 auf 164 mit 6700 t. Die Einfuhr in Danzig übertraf die fuhr nur um 300 000 t, denn die im letzten Jahr eingelauf 1832 Dampfer brachten 1 363 000 t Last; die ausgelaufenen Dampfer dagegen führten 1 000 041 t.

Der Verkehr im Hafen von Memel im Jahre 1921 einen Rückgang gegenüber dem Vorjahre und einen ganz be tenden Abfall gegenüber der Vorkriegszeit. Die Ursache hauptsächlich darin, daß Litauen, das eigentliche Hinter Memels, den Hafen von Libau bevorzugt, zu dem es eine bes Eisenbahnverbindung besitzt. 1921 liefen in Memel 566 Dam und 103 Segelschiffe mit 150 000 t Frachtgütern ein. Ausli im gleichen Jahre 557 Dampfer und 103 Segelschiffe. Im J 1913 hatte Memel über 310 000 t Einfuhr, also mehr als Doppelte gegenüber 1921.

Der Verkehr von Libau hat 1921 bedeutend zugenom Noch 1920 war der Verkehr gering, da die Verbindung mit land noch nicht eingerichtet und der Verkehr mit Litauen wenig entwickelt war. In den ersten neun Monaten 1921 li in den Libauer Hafen im ganzen 727 Schiffe mit 311 331 gistertonnen gegenüber 569 Schiffen mit 135 724 t im glei Zeitraum des Vorjahres ein. Den Hauptanteil brachte die tisch-amerikanische Linie, die eine regelmäßige Schnelldam verbindung von Libau nach Newyork einführte. Der Verl mit England ging bedeutend zurück, dafür wuchs der Verl mit Deutschland und Norwegen. Dr.

— **Freispruch vom Verschulden des Eisenbahnunglücks Drontheim.** Die Eröffnungsfeier der norwegischen Dovreb am 17. September wurde bekanntlich durch einen großen Ei bahnunfall, dem eine Anzahl sehr angesehener norwegis Persönlichkeiten zum Opfer fiel, arg getrübt. (Vgl. Nr. S. 706, und Nr. 44, S. 826 Jahrg. 1921 d. Ztg.) Über die Sch frage ist außerordentlich wenig in die Öffentlichkeit gedrun Aus Kristiania verlautet jetzt, daß die Verhandlungen g die Eisenbahnbeamten, die wegen Verschuldung des Ungl angeklagt waren, gegen Mitte Februar unter gespannter merksamkeit des gesamten Landes stattfanden. Bei Verhören sind mehrere belastende Aufklärungen über sehr wenig befriedigenden Signaldienst bei der Station zum schein gekommen. Das am 14. Februar verkündete U lautet auf Freisprechung aller Angeklagten. Das Urteil bereits rechtskräftig. Dr.

— **Rechnungsabschluß der schwedischen Staatsbahnen für 1** Das Jahresergebnis der schwedischen Staatsbahnen ergibt den Vorjahrszahlen in Klammern) für 1921: Einnahmen 2 (343,0) Millionen Kronen, Ausgaben 250 (313,4) Millionen, 7,2 (29,6) Millionen Überschuß. Sieht man vom Lappland verkehr ab, so schließt das Jahr 1921 für die übrigen Sta bahnen mit einem Verlust von 1,4 Millionen Kronen g 25,8 Millionen Überschuß 1920. Von der ganzen Einkomm minderung des Jahres 1921 im Vergleich zum Vorjahre ko der größte Teil auf den eigentlichen Güterverkehr, der 207,9 auf 126,9, also um 81 Millionen Kronen zurückgegar ist. Die Einnahmen aus dem Lapplanderzverkehr haben dag von 22,5 auf 27,7, also um 5,2 Millionen Kronen zugenom Der Personenverkehr hat von 100,3 auf 90,0, somit um 10,3 lionen Kronen abgenommen. Der Personalstand war im M im Jahre 1921 um 3100 Mann niedriger als 1920. Er betrug Dezember nach Abrechnung des zwangsweise beurlaubten, n statusmäßigen Personals im ganzen 27 900 Mann. Dr.

— **Verbindungsbahn Torneå-Haparanda.** Nach der finnis Zeitung „Uusi Suomi" bringt die Verbindungsbahn Tor Haparanda jährlich große Verluste. Im Jahre 1921 kamen

de von Finnland und 14 122 t Güter, also ganz verschwin-
geringe Zahlen. Der Ertrag war im ganzen 129 000 fin-
Mark. Die Bahn kostete Finnland über 11 Millionen, wo-
h 650 000 ℳ Rente berechnen würden. Von Haparanda
1293 Reisende und 5660 t Güter, also ebenso bescheidene
n. Die Einnahmen hiervon fallen Schweden zu. Dr. S.

**Finnlands Wettbewerb mit dem Bahnfrachtverkehr nach
disch Norrland.** In Nr. 44, S. 826 Jahrg. 1921 d. Ztg. haben
uf eine in Schweden gemachte, auch für andere Länder be-
de Erfahrung aufmerksam gemacht, daß bei zu großer
rung der Bahnfrachten ein Straßenverkehr mittels Auto-
unter Umständen in fühlbaren Wettbewerb mit der Bahn
kann. In Schweden hat sich zu dieser Erfahrung nun
noch die weitere gesellt, daß bei außerordentlichen Fracht-
alutaverhältnissen der Verkehr sich unter Umständen so-
deutender Umwege über ein Nachbarland mit Erfolg be-
kann. Es hat sich herausgestellt, daß ein Versand ge-
Waren, wie Kaffee, Obst, Sirup, Mehl u. a. vom südlichen
den nach dem äußersten Norden, nach Torneå und Hapa-
sich billiger stellt, wenn sie sich des Dampfers nach
n Finnland und dann der finnischen Eisenbahn bedient
i unmittelbarer Versendung auf schwedischen Bahnen.
Firma in Stockholm hat diese Verhältnisse zum Anlaß
Gesuches um Frachtermäßigung genommen, und die Eisen-
irektion hat daraufhin eine Untersuchung vorgenommen
m Ergebnis, daß — abgesehen von den mit einer Beförde-
über Finnland unvermeidlich verknüpften Ungelegenheiten,
ehrmaliger Umladung, langer Beförderungszeit u. a. sowie
er Schwierigkeit genauer rechnerischer Überschlagung —
hlich Kaffee und Obst nach Luleå ebenso teuer, Speck und
möglicherweise sogar etwas billiger über Finnland beför-
erden können als ausschließlich über Schweden, daß aber
en anderen Waren ein Wettbewerb der finnischen Beför-
rswege ausgeschlossen, und daß daher eine Frachtermäßi-
nicht begründet sei. Die Firma hebt in ihrer Erwiderung
, daß die Direktion ihre Berechnungen nur auf Luleå,
aber auf die nördlicheren Teile, Obertorneå und Hapa-
bezogen habe und daß für diese Orte mit einer ganz be-
den Verbilligung beim Wege über Finnland zu rechnen
Bei Kaffee mache die Ersparnis 3,86 Kr. auf 100 kg aus
i Speck noch mehr. Dr. S.

Polnische Einfuhrvorschriften. Wie wir dem „Verkehr"
nmen, benötigen laut Verordnung der polnischen Regierung
ntransporte 1. durch den „Danziger Korridor" ohne Rück-
auf deren Herkunfts- und Bestimmungsland, 2. aus Ru-
n nach der Tschechoslowakei und umgekehrt durch die Zoll-
Sniatyn einerseits und Oswiecim, Szczakowa, Zebrzydo-
nd Dziedzice andererseits, 3. durch Danzig nach Rumänien
er Tschechoslowakei und umgekehrt ohne Rücksicht auf
rkunftsland durch die Zollämter Danzig (Dirschau) einer-
und Sniatyn, Oswiecim, Szczakowa, Zebrzydowice und
zice andererseits, 4. aus allen an Polen angrenzenden
n ohne Rücksicht auf die Herkunft der Waren und nach
hland und 5. aus Rußland, Weiß-Rußland und der Ukraine
en Richtungen keiner Durchfuhrbewilligung
auptein- und Ausfuhramtes in Warschau. Dagegen sind
Warentransittransporten 1a. nach Rußland, mangels eines
Eisenbahnabkommens, sowie 2a. nach Deutschland, mangels
gegenständlichen Handelsvertrages Durchfuhrbewilligun-
es Hauptein- und Ausfuhramtes in Warschau erforderlich,
Zuckertransporte bedürfen einer Durchfuhrbewilligung.
Durchfuhr von Monopolartikeln (Saccharin, Salz, Tabak,
s) ist eine Kaution zu hinterlegen, die, nachdem die Ware
olnische Gebiet verlassen hat, zurückerstattet wird. Der
ntransitverkehr von und nach dem Wilnagebiet (Mittel-
n) wird als Ein- bzw. Ausfuhr angesehen. Der Waren-
tverkehr von und nach dem Kownogebiet (Litauen) ist
ch untersagt.

Direkter Güterverkehr Tschechoslowakei-Südslawien. Mit
keit vom 1. März 1922 sind Vereinbarungen über die Be-
ung von Wagenladungen und Stückgütern zwischen den
bahnstationen der Tschechoslowakei und des S. H. S.-
reichs über Österreich, und zwar über sämtliche Grenz-
ringe getroffen worden. Die Beförderung erfolgt auf Grund
erner Internationalen Übereinkommens vom 14. Oktober
mit einigen Einschränkungen. Der Grenzübergang ist im
tbrief vorzuschreiben. Im allgemeinen unterliegen die
ngen bis zur österreichisch-südslawischen Grenze dem
aturzwang, von dort aus werden die Frachten und Aus-
in Überweisung gestellt. Soweit keine direkten Fracht-
bestehen, wird die Fracht nach den Lokalgütertarifen
net. Nachnahmen, Barvorschüsse und Interessedekla-
en sind unzulässig, nachträgliche Verfügungen nur für
mte Fälle gestattet. Von der Beförderung mit durch-
den Frachtbriefen sind zahlreiche, einzeln aufgeführte
Waren ausgeschlossen, insbesondere Edelmetalle und Kostbar-
keiten sowie andere namentlich aufgeführte, besonders wert-
volle Gegenstände.

— **Internationales Übereinkommen.** In der Februarnummer
der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport wird
eine neue Liste der Eisenbahnstrecken, auf die das Internatio-
nale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwen-
dung findet, nach dem Stande vom 1. Januar 1922 veröffentlicht.
Für Deutschland, Ungarn, Italien, Rumänien und das S. H. S.-
Königreich konnten endgültige und vollständige Angaben nicht
gemacht werden; sie werden später vervollständigt werden, so-
bald die noch ausstehenden Entscheidungen gefallen sind. Die
Eintragung der Saarbahnen in die Liste, die im Jahre 1920 von
der Regierungskommission des Saargebiets verlangt worden war
und den Einspruch des einen der Vertragsstaaten hervorgerufen
hatte, ist dennoch vom Zentralamt vorgenommen worden, und
zwar unter der Rubrik „Saargebiet" mit einer erklärenden
Fußnote, wonach die Eintragung auf Grund der §§ 19 und 23
des Kapitels II in der Anlage zu Abschnitt IV des Friedens-
vertrags von Versailles unter einer besonderen Rubrik gemacht
wurde. Über Rußland waren keine Angaben zu erhalten, so daß
der Abschnitt über Rußland in dieser Ausgabe noch ausfallen
mußte.

— **Ein Kanalbett als Landstraße.** Kürzlich war in dieser Zei-
tung (s. Nr. 6, S. 125) berichtet worden, daß man in England
mit dem Gedanken umgeht, eine Eisenbahnstrecke in eine Land-
straße umzuwandeln. Neuerdings taucht als Gegenstück dazu
der Plan auf, den Kanal zwischen Chesterfield und Killamarsh
bzw. Rotherhem zu einer Landstraße umzubauen. Der Plan wird
von einer Anzahl örtlich zuständiger Behörden unterstützt. Der
Kanal, dessen in Frage kommende Strecke gegen 20 km lang
ist, ist Eigentum der Great Central-Eisenbahn, die gegen seinen
Umbau nichts einzuwenden hat. Er führt mit nur wenigen
Schleusen an einer Anzahl Kohlenzechen und Gasanstalten vor-
bei, so daß es um so erstaunlicher ist, wenn auf die Beförderung
der Kohle zu Wasser verzichtet wird. Die Straße kann fast
wagerecht angelegt werden. Durch ihren Bau werden große
Flächen zur Errichtung gewerblicher Anlagen frei. Man hofft,
aus Staatsmitteln, die zum Bau von Straßen bereit gestellt sind,
eine Unterstützung zur Durchführung des geplanten Umbaues
zu erlangen. — Die englischen Kanäle haben durch die Ein-
führung der Eisenbahnen stark an Bedeutung verloren, und
diese Abwärtsbewegung ist immer weiter gegangen. Daß man
einen von ihnen jetzt sogar beseitigen will, ist ein eigenartiger
Vorgang. Die anderen Kanäle, die ihre Bedeutung als Ver-
kehrsweg verloren haben, hat man nur vernachlässigt, verwahr-
lost und verfallen lassen. Hier will man aber tatkräftiger vor-
gehen. Wenn der Kanal keinen rechten Zweck mehr hat, ist es
allerdings richtig, daß man die von ihm eingenommene Fläche
für andere Zwecke ausnutzt. Daß die Auffassung von der Ver-
kehrsbedeutung der Kanäle in Deutschland und England — hier
Ausbau, dort Abbau — so sehr verschieden ist, hängt wohl im
wesentlichen damit zusammen, daß die Entfernungen in England
verhältnismäßig klein sind, und daß die Beförderung zu Wasser,
abgesehen von Sonderfällen, erst lohnend wird, wenn weite
Wege zurückzulegen sind.

— **Erhöhung der südslawischen Tarife.** Die in Nr. 5, Seite 103
dieser Zeitung erwähnte Erhöhung der Eisenbahntarife um 10 %
ist, wie der Allgemeine Tarif-Anzeiger mitteilt, keine eigentliche
Tariferhöhung, weil sie nicht auf einer Maßnahme der Eisen-
bahnen beruht, sondern in einem 10proz. Zuschlag zu den Eisen-
bahneinnahmen zugunsten der Finanzbehörden be-
steht. Da jedoch die Steigerung der Ausgaben im Eisenbahn-
betriebe von Tag zu Tag zunimmt, befaßt man sich im Ministe-
rium zurzeit mit dem Plan, eine Erhöhung der Gütertarife durch-
zuführen.

Fremde Erdteile.

— **Selbsttätiges Anhalten der Züge in Amerika.** Das amerika-
nische Verkehrsgesetz vom Jahre 1920 gibt dem Bundesver-
kehrsamt das Recht, von jeder Eisenbahn innerhalb eines Zeit-
raums von zwei Jahren die Einführung selbsttätiger Vorrich-
tungen zum Anhalten der Züge oder zur anderweitigen Rege-
lung des Zugverkehrs zu verlangen. Das Bundesverkehrsamt
hat von diesem Recht insofern Gebrauch gemacht, als es 49
der bedeutendsten Eisenbahngesellschaften aufgegeben hat, bis
zum 1. Juli 1924 auf einer Anzahl besonders bezeichneter
Strecken derartige Vorrichtungen einzubauen oder anzuzeigen,
warum sie dies nicht tut. Dabei sind die Bedingungen, denen
die Vorrichtungen entsprechen müssen, genau vorgeschrieben.
Alle Lokomotiven für den Personenverkehr sollen mit den Vor-
richtungen ausgestattet werden. Bis zum 1. Juli d. J. sind die
Pläne für den Einbau der Vorrichtungen dem Bundesverkehrs-

amt vorzulegen. Aus ihnen muß deren Bauart und die Zahl der damit auszurüstenden Lokomotiven ersichtlich sei. Alle drei Monate ist über den Fortschritt im Einbau zu berichten.

Anlaß zu dieser Anordnung hat der Umstand gegeben, daß in dem Zeitraum von 1909 bis 1917 bei 13 339 Zugzusammenstößen 2454 Personen getötet und 37 724 verletzt worden sind, wobei auch noch ein Sachschaden an Bahneigentum von 19 Millionen Dollar entstanden ist. Neuerdings ist allerdings die Zahl der Zusammenstöße geringer geworden, aber die Zahl ihrer Opfer ist verhältnismäßig gewachsen. Bei 62 im Laufe eines Jahres vorgekommenen Unfällen mit 194 Toten und 849 Verletzten, ergab sich bei der Untersuchung durch das Sicherheitsamt, daß nur 13 auf das Überfahren eines Haltsignals zurückzuführen waren, und daraus wird geschlossen, daß die allgemeine Einführung nötig ist. Dieser Schluß ist etwas kühn, denn außer auf den Schnellbahnen von New York und einer elektrischen Eisenbahn in Kalifornien sind solche Vorrichtungen nur auf drei Dampfbahnen, der Chicago und Eastern Illinois-, der Chesapeake und Ohio- und der Chicago, Rock Island und Pacific-Eisenbahn vorhanden.

Das Bundesverkehrsamt läßt neben den selbsttätigen Vorrichtungen zum Anhalten der Züge auch solche zur Regelung der Zuggeschwindigkeit zu. Die Einführung von Vorrichtungen, die denselben Zweck erfüllen, ohne mit den Streckensignalen in Verbindung zu stehen, wird anheimgestellt. Von der Vorrichtung wird verlangt, daß die beweglichen Teile, nachdem sie einen Zug zum Halten gebracht haben, von Hand wieder in die Gebrauchslage zurückgeführt werden können, so daß sie beim nächsten Zug wieder ansprechen können. Ihre Tätigkeit darf nicht dadurch ausgeschaltet werden, daß das Streckensignal versagt. Wenn ein Signal das Vorsignal für das nächste bildet, sollen die Züge selbsttätig am Signal von der Vorrichtung erfaßt werden; anderenfalls sind sie um die Länge des Bremsweges nach rückwärts zu verschieben.

Allgemeines.

— **Warnung für deutsche Ingenieure vor Auswanderung nach Lateinisch-Südamerika.** Eine sehr eindringliche, nicht genug zu beherzigende Warnung vor dem Zuzug nach Lateinamerika veröffentlicht der in Kolumbien ansässige deutsche Ingenieur Ernst A. Schott im Heft 1 des lfd. Jahrgangs der Elektrotechnischen Zeitschrift. Was er ausführt, gilt nicht nur für Kolumbien, auf das sich seine Ausführungen in erster Linie erstrecken, sondern auf alle südamerikanischen Lateinstaaten, Argentinien und Chile in keiner Weise ausgenommen. Die Neugierigen, die nach Kolumbien wollen, warnt er, weil die allgemeine Weltkrise auch dieses Land ganz außerordentlich scharf mitgenommen hat, und weil für die erfolgreiche Ingenieurtätigkeit noch auf lange hinaus die Grundlagen fehlen, nämlich eine genügend entwickelte Industrie, die den Ingenieuren Anstellung bieten könnte. Vor etwa 2¾ Jahren veröffentlichte Herr Kammerer in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure einen Aufsatz, der die Aussichten für alle Arten von Ingenieuren recht rosig beurteilte. Kammerer, der kurze Zeit in Kolumbien weilte, hat sich, so führt Schott aus, wahrscheinlich durch die sehr liebenswürdige Aufnahme im Lande, vermutlich auch von dem damaligen Vertreter des Deutschen Reiches, zu seiner Ansicht verleiten lassen. In Wirklichkeit sind aber die Aussichten für Ingenieure in diesem Lande alles andere als rosig; nur der Zufall kann diesen oder jenen einmal in günstige Verhältnisse bringen, im allgemeinen muß man den Auswanderungslustigen zurufen: „Bleibt zu Hause, helft dort die Zukunft des Vaterlandes festigen und fabriziert dort die Waren, die drüben der Kaufmann mit Erfolg absetzen kann, einmal um dadurch Werte in die Heimat selbst zu bringen, dann, um die für die deutsche Industrie nötigen Rohstoffe damit bezahlen zu können!“ An den südamerikanischen Universitäten — wie beispielsweise Buenos Aires — werden ebenfalls tüchtige Ingenieure ausgebildet, die dann natürlich zuerst für die Stellen, die im Lande frei werden, in Frage kommen. Sogar ist dort bereits eine Überzahl an derartigen Ingenieuren vorhanden, während die Zahl der zu besetzenden Stellen nur klein ist im Verhältnis zur Größe des Landes, so daß man dafür nur ausnahmsweise Ausländer vorsieht. Diese aber werden vielfach unter der Hand angeworben. Die Lage wird für den Ausländer noch schwieriger, wenn er die spanische Sprache nicht beherrscht, was für alle Länder Lateinamerikas eine unerläßliche Vorbedingung ist. Man kann ohne Übertreibung sagen, daß dort für Ingenieure des Baufaches, der Elektrotechnik, des Maschinenbaues, Hüttenwesens, Schiffbaues, Eisenbahnbaues usw. für eine ganze Reihe von Jahren kaum ein Betätigungsfeld sein wird, und die paar Bergingenieure, die dort Arbeit finden, sind so gering an Zahl, daß man keinem raten möchte, ohne festen Anstellungsvertrag etwa die hiesige Sicherheit der Lebensmöglichkeit gegen die dortige Unsicherheit einzutauschen, um so weniger, da die Kosten für die Hinfahrt nach heutigem Stande des deutschen Geldes schon bis Kolumbien nicht weniger als 35—40 000 *M*
die Person betragen.

Da die Verhältnisse in allen lateinamerikanischen Länd
wesentlich gleich liegen, darf diese Warnung, die der Verfas
zum Nutzen seiner Kollegen und Landsleute veröffentlicht,
ernsteste Beachtung Anspruch machen. Die deutschen Industr
erzeugnisse haben anderseits in fernen Ländern einen so h
vorragenden Ruf, daß aller Anlaß vorliegt, durch tüchti
fleißige Arbeit im Vaterlande diesen Ruf zu festigen und du
Neuerungen und Verbesserungen zu mehren.

Rechtspflege.

— **Haftung für auffallenden Gewichtsabgang bei Kohl
sendungen.** In mehreren Entscheidungen haben österreichis
Gerichte Klagen gegen den Eisenbahnfiskus auf Erstattung
durch den Gewichtsabgang (Beraubung) entstandenen Schad
bei Kohlensendungen abgewiesen. Der Oberste Gericht
hof in Wien hat sich in einem Urteil vom 28. Juni 1921 (Ob.
461/21) dieser Auffassung angeschlossen, aus folgenden E
scheidungsgründen:

„1. Das Berufungsgericht hat das klägerische Begehren in
der Klägerin vom Prozeßgerichte erster Instanz zugesproche
Betrag von 887,50 K. abgewiesen. Die dagegen gerichtete
vision ist nicht begründet.

Es handelt sich um Gewichtsabgang von Kohle, die auf Gr
des I. Ue. transportiert wurde. Ob das I. Ue. in den hier m
gebenden Bestimmungen des Art. 31 vom § 423 des Handelsges
buches abweicht oder nicht ist dabei für die Entscheidung
Rechtsfalles unerheblich, die abweichende Ansicht der Revis
übersieht, daß das I. Ue. ein gehörig kundgemachtes selbstän
ges Gesetz sei.

2. Nach Art. 31 I. Ue. haftet nun die Beklagte bei dem Tr
port in offenem Waggon nicht für den Schaden, welcher
den mit dieser Transportart verbundenen Gefahren verbun
ist. Zu diesen Gefahren gehört auch der Diebstahl, und z
bei Transporten, die nach dem I. Ue. zu beurteilen sind, um
bestimmter, als der Art. 31, Z. 1 I. Ue. den Schaden aus V
lusten, Minderung oder Beschädigung ohne die im § 86/1 E. B
vorgesehene Ausnahme in Ansehung des auffallenden Gewic
abganges und Verlust ganzer Stücke umfaßt, gerade diese
§ 86, Z. 1 E. B. R. vorgesehene Ausnahme deckt nämlich
wesentlichen den Diebstahlsfall, und da Art. 31/1 I. Ue. d
Ausnahme weggelassen hat, gebietet daher die Auslegung, daß
den Gefahren, die mit dem Transport in offenem Wagen ver
den sind, auch der Diebstahl gehört. Zwar hat die Kläg
in der Revision ebenso wie in früheren Verfahren versucht,
einanderzusetzen, daß der Transport in geschlossenen Wagg
die Diebe mehr anlocke und daher die Diebstahlsgefahr
größere, gegenüber dem Transport in offenen Wagen, allein d
Auseinandersetzung ist (wie bei Gericht offenkundig und
her keines Beweises bedürftig) unrichtig, weil beim Trans
in geschlossenen Wagen dem Dieb mehr Hindernisse entgeg
stehen, als beim Transport in offenem Wagen. Das Berufu
gericht hat darum mit Recht den Diebstahl zu den Gefahren
Art. 31/1 I. Ue. gerechnet. Daß nun in vorliegendem Fall
Kohle gestohlen worden sein kann, ist außer Streit und ü
dies selbstverständlich. Es kann daher das Manko an K
nach den Umständen des Falles aus Diebstählen entstanden s
und so wird gemäß Art. 31/2 I. Ue. bis zum Nachweise
Gegenteiles vermutet, daß der Schaden wirklich aus Diebstäl
entstanden ist. Damit ist die Rechtsansicht des Berufu
gerichtes und die Abweisung des restlichen Klagebegehrens
rechtfertigt.

3. Die Revision weist allerdings demgegenüber auf Art. 2
I. Ue. hin, wenn Diebstähle durch Eisenbahnbedienstete
schehen seien, meint die Revision, dann hafte die Beklagte
für den Schaden. Diese Revisionsausführung ist schon desl
unbeachtet, weil im Verfahren vor dem Prozeßgerichte er
Instanz keine der Prozeßparteien die Frage aufgeworfen
wer der Dieb sei, obwohl gemäß § 179 Z. P. O. jede
beiden Prozeßparteien zum Vortrage des vollständigen S
verhaltes verpflichtet war. Es geht darum nicht an, im Re
mittelverfahren diese Tatfrage aufzuwerfen und aus ihr re
liche Folgerungen zu ziehen. Es wird darum zu der Frage
folgendes bemerkt. Gemäß Art. 29 I. Ue. haftet die Bekl
allerdings für ihr Personal, und gemäß § 1298 A. B. G. B. obl
der Beklagten der Beweis, daß ein Schaden nicht durch
Personal entstanden sei, denn es handelt sich da um e
Schaden aus Anlaß der Erfüllung des Frachtvertrages, nicht
einen Deliktschaden. Aber im Falle des Art. 31/2 I. Ue.
schiebt sich die Beweislast zum Nachteile des Absenders
Empfängers, weil dieser Art. 31/2 eben „bis zum Nachweise
Gegenteiles“ eine Vermutung zugunsten der Beklagten aufst
Ist es möglich, daß ein offener Wagen transportiertes
durch Diebstahl dritter Personen abhanden kam, so besteht

um die Haftung der Beklagten solange nicht, als ihr nicht nachgewiesen wird, daß der Diebstahl von Eisenbahnbediensteten begangen worden ist.

4. Bei dieser Sachlage entfällt die Besprechung der in der Revision noch erörterten Frage, ob im vorliegenden Fall der Gewichtsabgang an Kohle als auffallender im Sinne des § 86/1 E.B.R. gewesen sei? Die hierbei vorgetragenen neuen Tatsachenbehauptungen und Beweisanträge würden übrigens nach § 504 Z. P. O. unbeachtlich sein . . ."

— **Vorzeitiges Öffnen der Schranke.** Verurteilung zur Rentenzahlung. — Abweisung des Schmerzensgeldes. Am 29. Juni 1913 wurde infolge vorzeitigen Öffnens der Bahnschranke am Eisenbahnübergang Ohlau-Rosenhain das Gespann des Gutsbesitzers K. von einem Eisenbahnzug erfaßt. Infolge der dadurch erlittenen Verletzung macht der Kläger, der Sohn des K., Schadensersatzansprüche gegen den preußischen Eisenbahnfiskus geltend. Zunächst hat er neben einer Rente von jährlich 9000 *M* ein Schmerzensgeld von 7500 *M* verlangt. Nachdem das Landgericht Breslau die Klage abgewiesen hatte, schränkte der Kläger seinen Rentenanspruch auf 4500 *M* ein. Das Oberlandesgericht Breslau verurteilte den Beklagten „zum Ersatze des Schadens, der ihm durch eine von dem Unfall verursachte Verminderung seiner Erwerbsfähigkeit entstehen wird." Und zwar glaubte das Berufungsgericht auf eine Rente noch nicht erkennen zu müssen, weil eine wirkliche Vermögensschädigung des Klägers zur Zeit noch nicht dargetan sei. Der Anspruch auf Schmerzensgeld unterlag der Abweisung wegen Fehlens des Verschuldens des Beklagten. In der Revisionsinstanz hat der Kläger seinen Rentenanspruch bis auf 2000 *M* jährlich herabgemindert und den Anspruch des Schmerzensgeldes auf 5000 *M*.

Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts nur insoweit aufgehoben, als die Pflicht des Beklagten zur Rentenzahlung nicht ausgesprochen worden war, die Revision in bezug auf die Abweisung des Schmerzensgeldes indessen zurückgewiesen. Was die Rentenzahlung anlangt, so führt das Reichsgericht in den Entscheidungsgründen hierzu aus: Der Kläger sei auf den landwirtschaftlichen Beruf angewiesen, und er habe unter Beweis gestellt, infolge der Verletzung keine Stellung bekommen zu können. Er sei deshalb gezwungen, nur dem Vater in der Wirtschaft zu helfen und sich dort die Station und ein Taschengeld zu verdienen. Diesen Beweis hätte das Oberlandesgericht nicht übergehen dürfen. Räumt auch die Vorschrift des § 287 ZPO. dem Gerichte bei der Ermittelung des Schadens das Recht ein, nach freier Überzeugung zu entscheiden, so soll doch andererseits diese Entscheidung „unter Würdigung aller Umstände" ergehen, und das Berufungsgericht verletzt daher diese Vorschrift, wenn es die vom Kläger unter Beweis gestellten Umstände nicht in einer ihrer beabsichtigten Tragweite entsprechenden Weise berücksichtigt und übergeht. Daher war insoweit der Revision des Klägers stattzugeben, und die Sache in diesem Umfange an das Oberlandesgericht zurückzuverweisen.

Unbegründet dagegen ist die Revision, soweit sie den Anspruch auf das jetzt auf 5000 *M* herabgesetzte Schmerzensgeld verfolgt. Daß statt der Schrankeneinrichtung eine Unter- oder Überführung der Bahnanlage geboten gewesen oder aus einer nach § 823 Abs. 1 BGB. dem Beklagten zur Last fallenden Fahrlässigkeit nicht angelegt worden sei, verneint das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum aus wesentlich tatsächlichen Erwägungen. Soweit aber die Bestellung des P. als Schrankenwärter in Frage kommt, sieht das Berufungsgericht den Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. als erbracht an; die von der Revision hierzu erbotene Nachprüfung läßt keinerlei Rechtsverstoß erkennen. Ob P. durch das vorzeitige Öffnen der Schranke den Unfall widerrechtlich verursacht hat, kann somit, da nach § 831 Abs. 1 Satz 2 die Ersatzpflicht des Beklagten ausscheidet, dahingestellt bleiben. Auch konnten technische Mängel in der Bahnanlage, die dem Beklagten als eine für den Unfall ursächlich gewordene Fahrlässigkeit vorzuwerfen wäre, vom Berufungsgericht nicht festgestellt werden. Insoweit war also wegen des Anspruchs auf ein Schmerzensgeld die Revision zurückzuweisen. (Aktenzeichen: VI. 129/21. — 9. 7. 21.) K. M.-L.

— **Verneinung des Kostbarkeitsbegriffs beim Verlust von Baumwollstickereien zum Kilogrammwerte von 590 *M*.** Der Kläger macht gegen den Preußisch-Hessischen Eisenbahnfiskus Ersatzansprüche in Höhe von 128 565 *M* geltend für den Verlust von mehr als 4 Ballen Baumwollstickereien. Die zum Teil in Verlust geratene Sendung (zusammen 26 Ballen) war am 18. Oktober 1919 von der Straßburger Transportgesellschaft der Eisenbahngüterabfertigung in Weißenburg zur Beförderung nach Mainz übergeben und auf der Fahrt beraubt worden. Der beklagte Eisenbahnfiskus hält der Klage die Einrede des Kostbarkeitsbegriffes entgegen, da bei der Versendung des Gutes die für Kostbarkeiten geltenden Tarifvorschriften nicht beachtet worden seien und ein Kilogrammwert von nahezu 600 *M* in Betracht komme.

Die Kammer für Handelssachen des Landgerichts Mainz und das Oberlandesgericht Darmstadt wiesen den Einwand des Fiskus zurück und erklärten den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt: „Das Oberlandesgericht hat das Streitverhältnis unter dem Gesichtspunkt des § 467 HGB. (§ 96 EVO.) geprüft, indem es von der in der Rechtsprechung des Reichsgerichts feststehenden Begriffsbestimmung ausgegangen ist, wonach Kostbarkeiten Gegenstände sind, deren Wert im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht ungewöhnlich hoch ist. Ein solches Mißverhältnis zwischen Wert und Gewicht hat der Vorderrichter für die Zeit der Versendung verneint. Dabei hat ihn die Erwägung geleitet, daß die in Frage stehenden Baumwollstickereien für Gebrauchsgegenstände des täglichen Bedarfs bestimmt gewesen seien, daß der Preis für sie nur infolge der Entwertung des deutschen Geldes gegen früher um das Mehrfache gestiegen sei, und daß unter diesen Umständen der Preis von 97 Schweizer Franken oder 590 *M* für 1 kg nicht als ein auffallend hoher bezeichnet werden könne. Ein Rechtsirrtum ist in diesen Ausführungen nicht enthalten. Zwar ist der Revision darin beizustimmen, daß infolge der allgemeinen Geldentwertung, mit der die zahlenmäßige Steigerung der Einkommen nicht gleichen Schritt gehalten hat, in Deutschland viele Gegenstände, die früher allgemein in Gebrauch waren, jetzt wegen ihrer gewaltig gestiegenen Preise für einen großen Teil der Bevölkerung unerschwinglich geworden sind und deshalb auch gewöhnliche Handelsware den Begriff der Kostbarkeit erfüllen kann. Andererseits ist aber, wie das Reichsgericht bereits mehrfach ausgesprochen hat, bei Prüfung des Kostbarkeitsbegriffs stets zu fragen, ob der Wert des Gutes im Vergleich mit anderen Waren von ungefähr gleichem Umfang oder Gewicht außergewöhnlich hoch ist, oder ob nicht lediglich eine Wertsteigerung vorliegt, die mit der allgemeinen Verteuerung fast aller Waren annähernd gleichen Schritt gehalten hat. Im letzteren Fall kann nicht angenommen werden, daß eine Ware, die bisher gewöhnliches Handelsgut und zu den gewöhnlichen Bedarfsgegenständen gehörte, lediglich infolge der Preissteigerung zu einer Kostbarkeit im handelsrechtlichen Sinne geworden wäre. Dies ist auch der leitende Gesichtspunkt in der Entscheidung des Berufungsgerichts. Daß gerade in der Zeit seit Ausbruch der deutschen Staatsumwälzung bis zum Oktober 1919 der Wert des deutschen Geldes sehr stark gesunken und damit eine außerordentliche Verteuerung der meisten Waren eingetreten ist, ist eine allgemein bekannte Tatsache. Der Beurteilung, die der Vorderrichter dem vorliegenden Falle hat angedeihen lassen, steht daher auch nicht der Umstand entgegen, daß das Reichsgericht in anderen Fällen, in denen es sich um Sendungen aus früherer Zeit handelte, den Kostbarkeitsbegriff schon bei geringem zahlenmäßigem Wert von 1 kg Ware angenommen hat. Wenn vom Vorderrichter auch noch erwogen werde, der Begriff „Kostbarkeit" müsse ein möglichst fester, von den großen Schwankungen des Geldmarktes unabhängiger sein, so handelt es sich hier nur um eine nebensächliche Bemerkung. Im übrigen hat das Berufungsgericht damit wohl nur sagen wollen, daß die allgemeine Preissteigerung nicht ohne weiteres eine Umwertung gewöhnlicher Handelsware zu Kostbarkeiten herbeiführen dürfe. Es bedarf deshalb auch wohl keines Eingehens auf die mehr volkswirtschaftlichen Erwägungen der Revision, daß der Kostbarkeitsbegriff in notwendiger Wechselbeziehung zum jeweiligen Volkswohlstande und zur Lebenshaltung der breiten Masse stehe und mit dem Steigen oder Sinken des Wohlstandes auch die Diebstahlsgefahr ab- oder zunehme. Für die Entscheidung des vorliegenden Streitfalles sind diese Überlegungen von keiner ausschlaggebenden Bedeutung. Die Entscheidung des Vorderrichters war somit aufrecht zu erhalten. (Aktenzeichen: I. 374/21. — 4. 5. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Jahresbericht der Handelskammer zu Berlin für 1921.** Dieser Bericht wird durch einen sehr interessanten Überblick über die allgemeine Wirtschaftslage eingeleitet, der namentlich auch über die mit dem Feindbund und seinen Organisationen im Lauf des Jahres 1921 gepflogenen Verhandlungen und getroffenen Abmachungen und über die Wirkungen dieser außenpolitischen Ereignisse auf unser Wirtschaftsleben Aufschluß gibt. Es folgt eine Darstellung über die Gestaltung der Wirtschaftslage der einzelnen Geschäftszweige während des Berichtsjahres und endlich ein Bericht über die Wirksamkeit der Berliner Handelskammer, die sich auf eine große Anzahl der

wichtigsten Fragen unseres Staatswesens erstreckt hat: Organisations- und Verwaltungsaufgaben, Verkehrswesen, Steuerwesen, auswärtige und innere Handelspolitik, Sozialpolitik. Der Bericht ist mit Ende Dezember 1921 abgeschlossen.

— **Was muß man vom Anstrich wissen?** Von Paul Jäger. Ein Lehr- und Handbuch für Alle, die mit Anstrichen zu tun haben. Mit 39 Abbildungen. Verlag Forschungs- und Lehrinstitut für Anstreichtechnik G. m. b. H. Stuttgart 1922. Preis 18 *M.*

Beim Studium des vorliegenden, sehr beachtenswerten Buches kommt man mit dem Verfasser zu der Überzeugung, daß die Mal- und Anstreichtechnik der wissenschaftlichen Forschung ein großes, bisher fast unbeackertes Arbeitsfeld bietet. Das 87 Seiten umfassende Buch ist das Ergebnis langjähriger Forschungen, die in enger Fühlung mit der Praxis durchgeführt wurden. Der durch zahlreiche und gute Abbildungen erläuterte Inhalt gliedert sich in sieben Abschnitte, in denen die Wirkung der Witterung auf Holzanstriche, das Mattwerden der Ölfarben, die Dichtigkeit verschiedener Grundierungen, die verschiedenartigen Ursachen der Rißbildung bei Anstrichen und Lackierungen behandelt sind und in denen auch auf die Mängel der bisher üblichen Rostschutzmittel eingegangen ist; es sind Winke zu deren Behebung und Anregungen gegeben, wie dem Abplatzen der Farben vom Grund vorzubeugen ist. In den Einzelabschnitten sind durch seitlichen starken schwarzen Strich solche Darlegungen in auffälliger Weise gekennzeichnet, die Überblicke über den Hauptinhalt der betreffenden Abschnitte geben; dadurch ist die Durchsicht des Buches ungemein erleichtert.

Die Gründlichkeit, mit der der Verfasser die strittigen Fragen auf Grund seiner langjährigen praktischen und wissenschaftlichen Arbeiten behandelt, machen das Buch zu einem wertvollen Nachschlagewerk, dem weite Verbreitung nicht nur in Malerfachkreisen, sondern auch unter Baufachleuten, bei Behörden, in Staatsbetrieben (Eisenbahnwerkstätten), Fachschulen und in der Großindustrie zu wünschen wäre.

Bei dieser Gelegenheit sei auf die große volkswirtschaftliche Bedeutung ölfreier Grundiermittel, deren es schon eine ganze Reihe gibt, aufmerksam gemacht; es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß leider noch ungeheure Mengen teuren ausländischen Leinöls für Grundierzwecke verwendet werden, die b e s s e r durch inländische Erzeugnisse (insbesondere Harzzellulose-Lösungen) ersetzt werden können.

— **Wiener Taschenfahrplan.** Im Verlage der österreichische Staatsdruckerei in Wien ist erschienen: Wiener Taschenfahrplan, Februarausgabe 1922, kleine Ausgabe des österreichische Kursbuches mit den neuen Fahrpreisen. Herausgegeben von d Postsektion im Bundesministerium für Verkehrswesen. Prei 500 Kronen einschließlich Teuerungszuschlag. Zu beziehen durc jede Buchhandlung sowie durch den Verlag der österreichische Staatsdruckerei in Wien.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Handbibliothek für Bauingenieure. Ein Hand- und Nac schlagebuch für Studium und Praxis. Herausgegeben vom Gel Regierungsrat Robert Otzen, Professor an der Technische Hochschule zu Hannover. 1. Band: S t ä d t e b a u von Ott B l u m, G. S c h i m p f f † und W. S c h m i d t. Mit 482 Text abbildungen. Berlin 1921. Preis gebunden 78 *M.* — I. Teil Hilfswissenschaften. 4. Band: V e r m e s s u n g s k u n d e vo Dr.-Ing. Martin N ä b a u e r, Professor an der Technische Hochschule zu Karlsruhe. Mit 344 Textabbildungen. Berli 1922. Preis gebunden 87 *M.* — Verlag von Julius Springer.

Die Schmiermittel, ihre Art, Prüfung und Verwendung. Ei Leitfaden für den Betriebsmann von Dr. Richard A s c h e r. Mi 17 Textabbildungen. Berlin 1922. Verlag von Julius Springe Preis gebunden 69 *M.*

Aus Natur und Geisteswelt. Sammlung wissenschaftlich-ge meinverständlicher Darstellungen. 589. Band: D i f f e r e n t i a l g l e i c h u n g e n, unter Berücksichtigung der praktischen An wendung in der Technik, mit zahlreichen Beispielen und Au gaben versehen von Studienrat Dr. Martin L i n d o w in Münste (Westfalen). Mit 38 Textabbildungen und 160 Aufgaben. Ve lag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1921.

Kohle und Kohlenersatz. Von Dr.-Ing. G. W. E g e r e r. Kom missionsverlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 192 Preis geheftet 12 *M.*

Die Verwendungsgebiete des Aluminiums. Richtlinien fü seine Verbrauchsentwicklung. Aufgestellt von der Deutsche Gesellschaft für Metallkunde. Berlin 1922. Verlag des Verein deutscher Ingenieure, Berlin NW 7. (Sonderabdruck aus de „Ztschr. für Metallkunde", Januarheft 22.)

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I. 14. vom 21. Februar 1922 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag auf Einführung abgekürzter Bezeichnungen für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 2. März d. J.);

Nr. III. 78. vom 3. März 1922 an die Mitglieder des Gemischten Ausschusses für die Ausarbeitung von Übergangsvorschriften für Privatwagen, betreffend Antrag der österr. Stb. au Ergänzung der Übergangsvorschriften (abgesandt am 4. Mär dieses Jahres);

Nr. IV. 48/49. vom 27. Februar 1922 an die Mitglieder de Güterverkehrsausschusses, betreffend Antrag des Österreichi schen Bundesministeriums für Verkehrswesen auf Änderun des Übereinkommens zum V. B. R. Verteilung von Entschädi gungen (abgesandt am 2. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Die in der Nummer 6 und 7 der Vereinszeitung bekanntgegebenen Verkehrsstörungen sind behoben. Die Überführung von Güterwagen mit den Fähren zwischen Oddesund Syd-Oddesund Nord, Korsör-Nyborg, Helsingör-Helsingborg, Kopenhagen Freihafen-Malmö und Gjedser-Warnemünde erfolgt vom 1. März d. J. ab wieder regelmäßig.

Kopenhagen, den 1. März 1922.
Generaldirektion (333)
der Dänischen Staatsbahnen.

2. Güterverkehr.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. März 1922 ab werden die zurzeit geltenden Frachtsätze um 20 % erhöht. Für die Frachtberechnung gilt die zu dem Frachtsatzzeiger, Heft C I. a zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses vom 1. Februar 1922 erscheinende Umrechnungstafel, gültig vom 1. März 1922. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (325)

Finsterwalde, im Februar 1922.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif.

Mit Wirkung vom 1. März 1922 werden die Nebengebühren für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens und für die Einstellung von Tieren in die Viehbucht in Riesa erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 28. Febr. 1922. (314)
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I. Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 a wird im Ausnahmetarif 7 die Bestimmun aufgehoben, wonach die Frachtsätze fü die an der preußischen Grenze umbehar delten Eisenerzsendungen aus Lothringe und Luxemburg, sofern die Tarifentfer nung der Empfangsstation von der Grenzumbehandlungspunkte mehr al 100 km beträgt, um 21 Pf. für 100 kg ge kürzt werden. (323

Essen, den 24. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Heft C II: Ausnahmetarife.

Ab 8. März 1922 wird Eilenburg Os als Versandstation in den Ausnahme tarif 5a einbezogen. (328

Halle (Saale), den 28. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft B I 15 und B II 1—64.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 werden im Verkehr mit den Stationen Dörp-, Holzdorf (Kr. Eckernförde), Kappeln (Schlei), Karby, Söby und Vogelsang-Grünholz der Eckernförde-Kappeler Kreisbahn die Tarifentfernungen ermäßigt.

Nähere Angaben enthält die Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (326)

Berlin, den 27. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200 C II.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Vorbemerkungen unter Ziffer 7 (Anrechnung der Fracht in tschechoslowakischer Kronenwährung) nachgetragen „i Franzensbad und Voitersreuth einerseits und ...h in Böhmen, Eger und Haslau andererseits“.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Februar 1922. (327)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch. (Nr. 2a des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 treten die Saarbahnen dem Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch für den Binnen- und Wechselverkehr bei. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Februar 1922. (315)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit Geltung vom 20. März 1922 werden erhöht:

1. Die Frachtsätze der Frachttafel E — Seite 61—65 des Tarifs — werden nach dem Stande vom 1. Oktober 1921 um 150 % erhöht.
2. Die durch den Tarifanzeiger bekannt gegebenen außeritalienischen Schnittfrachtsätze für den Verkehr mit den Saarbahn-Stationen Dillingen (Saar), Saarbrücken Hgbhf. und Völklingen werden um 100 % erhöht.

Die durch lfde. Nr. 5 der Tarifanzeiger - Bekanntmachungen veröffentlichten Erhöhungen von 100 und 50 % treten hiermit außer Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (331)

Frankfurt (Main), 1. März 1922.
Eisenbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen.

Am 10. März d. Js. tritt an Stelle des Nachtrags 4 ein Nachtrag 5 mit erhöhten Umschlagsgebührensätzen in Kraft. Er kann von den Stationskassen Cosel Hafen, Kattowitz, Beuthen (Oberschl.) und Breslau Hbf. bezogen werden. Preis 2 ℳ. Die Inkraftsetzung mit verkürzter Bekanntmachungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung. (R.G.Bl. 1914, S. 455.) (312)

Kattowitz, den 25. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200. —

Die aus Anlaß der allgemeinen Frachterhöhung vom 1. März 1922 für das Heft C I b in Betracht kommenden Änderungen sind außer in dem bereits angekündigten Nachtrage 4 in den ebenfalls am 1. März 1922 in Kraft tretenden Nachträgen 5 und 6 enthalten.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (335)

Berlin, den 2. März 1922.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft. Tfv. 200 C II.

Mit Gültigkeit vom 5. März 1922 werden die Stationen Eschenau (Nass.) und Heckholzhausen als Versandstationen in die Gruppe I des Ausnahmetarifs 7b für Erze einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (317)

Berlin, den 25. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, Innichen, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Okt. 1921.

Die Kundmachung wird mit Wirkung vom 10. März 1922 geändert und ergänzt wie folgt:

Seite 3. In den besonderen Zusatzbestimmungen zu Art. 6. Inhalt des Frachtbriefes ist in der 2. Zeile der Ziffer 4 zwischen den Worten „jedoch“ und „Abschnitt C“ das Wort „auch“ einzuschalten.

In den besonderen Zusatzbestimmungen zu Art. 12. Erhebung der Fracht sind in der zweiten Zeile der Ziffer 1 die Worte „oder über $\frac{\text{Brenner}}{\text{Tarvis}}$ Mittenwald oder umgekehrt“ zu streichen.

Seite 4. In den besonderen Zusatzbestimmungen zu Art. 13. Nachnahmen sind in der 3. Zeile die Worte „oder über $\frac{\text{Brenner}}{\text{Tarvis}}$ Mittenwald oder umgekehrt“ zu streichen.

Seite 5. C. Verkehr mit Triest. Vor dem ersten Absatz ist Ziffer I zu setzen.

Seite 6. Als neuer Absatz ist am Schlusse einzusetzen:

II. Für Sendungen nach und von Triest, bei denen im Frachtbrief Umbehandlung zum österreichisch-adriatischen oder zum tschechoslowakisch - adriatischen Tarif nicht vorgeschrieben ist, gelten die Bestimmungen unter A und B I—III (Seite 3 u. f.). (321)

München, 25. Februar 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1922 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A und B des Tarifs sowie des Nachtrags III vom 10. März 1922 enthaltenen deutschen und deutsch-saarländischen Schnittsätze um 150 vom Hundert erhöht. (336)

Die Ziffer 3 zu Abschnitt V auf Seite 5 des Nachtrags III wird hiermit aufgehoben.

München, 3. März 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 werden infolge der allgemeinen Frachterhöhung um 20 % die Sätze für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens, die Sätze für die Einstellung von Tieren in Buchten und die Gebühren für eine größere Anzahl Stationen erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914, S. 455). Ferner wird zum gleichen Tage die Station Königsberg (Pr.) Süd in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (322)

Dresden, am 28. Februar 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Am 10. März 1922 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Durch diesen Nachtrag werden die zum Tarif ausgegebenen Nachträge I vom 1. XI. 1921 und II vom 1. XII. 1921 aufgehoben.

Der Nachtrag enthält die in den Nachträgen I und II aufgenommenen Änderungen und Ergänzungen, soweit sie noch Gültigkeit haben, neue erhöhte Reihensätze für die Schnitte II und III und Ergänzungen für die italienischen Strecken, ferner Änderungen in den Bestimmungen über die Erhebung des Zuschlages von 10 % für den Schnitt I bei Beförderung von Gütern in bedeckten Wagen.

Auskunft erteilt das Tarifamt.
Preis des Nachtrags: 7 ℳ. (320)
München, 25. Februar 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Gemeinsames Tarifheft A für den Binnenverkehr der Butzbach-Licher Eisenbahn, Greifswald-Grimmener Eisenbahn, Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn, Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn, Neustadt-Gogoliner Eisenbahn und Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Das vorbezeichnete Tarifheft wird, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, mit Gültigkeit vom 1. April d. J. neu herausgegeben, wodurch das gleiche Tarifheft, gültig vom 1. Januar 1913 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.

Das Tarifheft ist mehr den Vorschriften der Reichsbahnen angepaßt bzw. sind die in letzter Zeit vielfach eingetretenen Tarifänderungen und Erhöhungen berücksichtigt. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen des Nachtrages die Ges. m. b. H. Lenz & Co., Berlin NW. 7, Neue Wilhelmstraße 1. (334)

Liegnitz, den 1. März 1922.
Die Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Staats- und Privatbahn Tierverkehr. (Nr. 1504 des Tarifverz.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 werden die Zuschlagsfrachten der Crefelder Eisenbahn im Abschnitt F. III. A. Seite 129 des Tarifs, auf 6 ℳ, 3,60 ℳ und 36 ℳ erhöht. (318)

Berlin, den 25. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Für den Güterverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverzeichnis Nr. 312 — treten am 1. März 1922 neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (324)

Oldenburg, den 27. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1922 ist das Verweisungszeichen „Zu 94" bei der Station Trossingen Ort zu streichen.

Hannover, den 28. Februar 1922.
Eisenbahndirektion. (316)

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39a).

Anläßlich der Neuausgabe des badisch-württembergischen Gütertarifs (voraussichtlich 1. April 1922) treten bei den vormals badisch-württembergischen Gemeinschaftsstationen teilweise mit Erschwerungen der Beförderungsbedingungen verbundene Änderungen ein.

Näheres beim Tarifbüro und im Tarifanzeiger der Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. (309)

Stuttgart, den 28. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Der gemeinsame Anhang 4 zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses (siehe S. 60 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II Heft A) konnte noch nicht erscheinen. Die „Dienstbeschränkungen und sonstigen Sonderbestimmungen" der einzelnen Stationen sind daher bis zum Erscheinen dieses Anhangs dem bis 31. Januar 1922 gültig gewesenen Ostdeutsch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1912 zu entnehmen. Im Vorwort auf Seite 2 ist entsprechende Vormerkung zu machen.

II. Auf Seite 20 zu ergänzen:

Zinten	Kbg	
Anstoßpunkt 6		553

Verkehrsleitung wie Mehlsack.

III. Auf Seite 38 ist der Station Neumühle der Beisatz „b. Amberg" zu geben.

München, 27. Februar 1922. (311)
Tarifamt beim RVM. ZB.

Deutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. März 1922 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 1921 der Nachtrag 3 in Kraft, enthaltend neue erhöhte Frachtsätze für die deutschen Strecken. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Preis des Nachtrages 1,20 ℳ. (319)

Essen, den 25. Februar 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1922 werden besondere Stationsentfernungen für beschleunigtes Eilstückgut mit besonderer Wegevorschrift im Frachtbrief von Schaffhausen nach Saßnitz Hafen eingeführt.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 4. März 1922.
Eisenbahndirektion. (339)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft C II. Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 15. 3. 1922 wird die Station Bischoffen als Versandstation in den Ausnahmetarif 7a aufgenommen.

Frankfurt (Main), den 3. März 1922.
Eisenbahndirektion. (342)

Tarif 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit ist der Ausnahmetarif auch auf solche Sendungen anzuwenden, die nach Schlaney zur Verwendung in der Tschechoslowakei aufgegeben werden.

Breslau, den 4. März 1922. (341)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme im Frachtgutverkehr.

Mit 6. März 1922 wird die Güterannahme vorerst an den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (exkl. Donaukaibahnhof), Bratislava (Pozsony, Preßburg), Ujpest und Budapest (auch Budapest Donauuferbahnhof und Batthyánytér) für den Frachtgutverkehr zwischen diesen Stationen untereinander eröffnet. Speziell im Verkehre mit Budapest D.-U.-B. werden nur ganze Waggonladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief zur Beförderung übernommen.

Auskünfte über die Annahme von Schleppladungen zur Beförderung (auch in anderen Verkehrsbeziehungen) erteilt die gesellschaftliche Direktion. (332)

Wien, am 2. März 1922.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn, Teil II.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt im Güter- und Tierverkehr mit Gültigkeit vom 1. März 1922 eine Erhöhung von 20 v. H. ein. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E. V. O. (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455) genehmigt.

Direktion der Neustadt-Gogoliner
Eisenbahn-Gesellschaft. (340)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Am 15. März 1922 tritt der fünfte Nachtrag in Geltung. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Tarifs, insbesondere Erhöhung der Nebengebühren. Preis des Nachtrages 100 Kronen. (329)

München, im März 1922, Z. 30 569/T/18.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Lagergeld für Stückgüter, die in jugoslawischen Stationen in Schleppen lagern.

Wird das Ausladen von Stückgütern in Stationen des Königreichs S. H. S. durch Empfänger aus irgendeinem Grund verzögert, so gelangt nach Ablauf der tarifmäßigen lagergeldfreien Frist das tarifmäßige Lagergeld in dreifacher Höhe, mindest jedoch 150 Dinar für jeden Schlepp und Tag, zur Erhebung. Diese Mindestgebühr ist, wenn die Verzögerung durch zwei oder mehrere Empfänger verursacht erscheint, von diesen gemeinsam im Verhältnis des Gewichtes der nach Ablauf der lagergeldfreien Frist im Schlepp befindlichen, für sie bestimmten Sendungen zu tragen. ([illegible])

München, im März 1922. Z. 30 975/[illegible]

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil II, vom 15. April 1921.

Am 15. März 1922 tritt der I. Nachtrag in Geltung. Er enthält geänderte und teilweise erhöhte Tarifziffern. Preis 50 Kronen. ([illegible])

München, im Februar 1922.
Z. 31171/T/21.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güterannahme.

Wir geben hiermit bekannt, daß wir die Güterannahme im Verkehr zwischen den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien und Budapest untereinander mit 6. März 1922 eröffnen. ([illegible])

Regensburg, 2. März 1922.

---

3. Verdingungen.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Geräte: 10 850 Anstreichpinsel, 310 Lackierpinsel, 250 Maurerpinsel, [illegible] Malerbürsten, 120 Teerbürsten, [illegible] Schreibpinsel, 20 Rindhaarschlepper, [illegible] Fischpinsel und 30 Haarpinsel für [illegible]ßer soll in verschiedenen Losen vergeben werden.

Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Präsidialbüro, Fürstenstraße 1/10, eingesehen, auch von diesem, solange der Vorrat reicht, gegen portofreie Einsendung von 12 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 11. April 1922, vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1/10, stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Mai 1922. ([illegible])

Eisenbahndirektion Magdeburg.

Die Lieferung:

A. von Handlaternen, Lokomotiv- und Wasserstandslaternen,

B. von Steinschlaggabeln, Harken, Stopfhacken, Kohlenkasten, K[illegible]schaufeln, Grasschaufeln, Spaten, Kohlenlöffel, Müllschaufeln, Heckenscheren, Signalhörner, Handscheren, Feuerhaken, Irwinhand- und Irwinmaschinenbohrer, Beile, Handlaternenbrustleder, Eimer, Handhämmer, Schraubenschlüssel, Kohlenkörbe, Signalpfeifen, Vierkantschlüssel, Gashahnschlüssel, Hemmschuhe, [illegible]spritzen, Kneifzangen, Signalscheiben, Werkzeugtaschen, Lokeim[illegible], Laternenstützen und Vorhängeschlösser,

C. von Anstreicher- und Lackierpinseln, Deckenbürsten und Weißquasten

für das Rechnungsjahr 1922 soll öffentlich vergeben werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 31. März 1922, vormittags 11 Uhr, im Turmzimmer des Empfangsgebäudes in Münster statt. Zuschlagsfrist [illegible] 11. April 1922.

Die Verdingungsunterlagen sind für die unter A, B und C genannten je besonders gegen portofreie Einsendung von je 10 ℳ vom Vorstande unseres Zentralbüros zu beziehen.

Münster (Westf.), den 25. Febr. 1922.
Eisenbahndirektion. ([illegible])

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9. Köthener Str. 28/29.

Nr. 10. | Berlin, den 16. März 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Unruhen im März 1920 und ihr Einfluß auf den Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk.

Auf Grund von Prozeßakten.

Von Rechtsanwalt **Sommerfeldt** in Essen.

(Schluß aus Nr. 9.)

IV. Die Rechtslage.

. Die rechtliche Stellung der Eisenbahn.

Die Reichsbahn hat rechtlich eine Doppelstellung. Einmal t sie Frachtführer. Als solcher ist sie Kaufmann und t nicht anders gestellt wie jede andere Rechtsperson. Sie wird ivatrechtlich berechtigt und verpflichtet gemäß den bürgerchtlichen Vorschriften. Außerdem ist die Reichsbahn aber taatsorgan und hat eine öffentlich-rechtliche Stellung, aus r kraft öffentlichen Rechtes gleichfalls Rechte und Pflichten itstehen können. Beide Gruppen von Pflichten, die öffentlichchtlichen und privatrechtlichen, können in Widerspruch zunander treten. Die Verquickung von öffentlich-rechtlicher und ivatrechtlicher Stellung der Reichsbahn führt dazu, auch die is beiden Stellungen entspringenden Rechte und Pflichten durchnanderzuwerfen. Zur scharfen Trennung ist erforderlich, sich .e Reichsbahn als Privatbahn vorzustellen, der eine öffentlichchtliche Aufsichtsbehörde gegenübersteht. Vom reinen Priitrechtsstandpunkt aus wäre es für die Eisenbahn das zweckäßigste gewesen, mit dem Fortschreiten der roten Bewegung le Gütersendungen nach und durch den Ruhrbezirk einzustellen, e im Bezirk befindlichen Gütersendungen, soweit möglich, herszuziehen, die Annahme von Gütern im Bezirk abzulehnen.)weit eine Herausziehung von Gütern sich nicht hätte ermöghen lassen und sie in die Hände der roten Machthaber gellen wären, war das Vorliegen höherer Gewalt offenbar.

Ein derartiges Vorgehen einer Privatbahn hätte die staatliche ufsichtsbehörde im Interesse der Volksernährung sofort unteranden. Wie lebensnotwendig die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes war, ergeben die Erklärungen der Angestelltenverbände und -gewerkschaften, wie sie unter I wiedergegeben sind. Diese Männer, die aus politischen Gründen durchaus für eine Einstellung des Betriebes sein konnten, setzten die politischen Wünsche gegenüber den Lebensnotwendigkeiten zurück. Die Äußerungen können nicht hoch genug veranschlagt werden. Die Aufrechterhaltung erfolgte somit ausschließlich aus öffentlich-rechtlichen Gründen. Wenn die Eisenbahn eine Privatbahn gewesen wäre, wäre sie durch die öffentlich-rechtliche Gewalt zur Aufrechterhaltung gezwungen worden. Bei der Reichsbahn war ein derartiger Zwang nicht notwendig. Gleichwohl stellt sich auch bei ihr, genau so wie es bei einer Privatbahn der Fall gewesen wäre, das Eingreifen der öffentlich-rechtlichen Gewalt privatrechtlich als höhere Gewalt im Sinne des § 84 EVO. dar. Die Geschädigten waren auf die Rechtsbehelfe zu verweisen, welche gegeben sind, wenn Privateigentum im öffentlichen Interesse geschädigt werden muß (§ 75 Einl. A. L. R., Tumultschadengesetz).

B. Die höhere Gewalt.

Die Eisenbahn begegnet den Schadensersatzklagen infolge von Plünderungen durch die rote Armee mit dem Einwande der höheren Gewalt gemäß § 84 EVO. Das Reichsgericht hat in zahlreichen Entscheidungen den Begriff der höheren Gewalt festgelegt. Wenn sich auch manche Stimmen gegen die Auslegung des Reichsgerichts erhoben haben (vgl. Schmidt-Ernsthausen bei Eger Bd. 36, S. 109, Hanow bei Eger Bd. 37, S. 290), ist es bei der Stellung, welche die Rechtsprechung des Reichsgerichts einnimmt, praktisch zwecklos, gegen sie anzukämpfen. Von ihr

ist daher auszugehen. Das Reichsgericht (vgl. auch Staub, Anmerkungen zu § 456 HGB.) verlangt für das Vorliegen höherer Gewalt das Vorhandensein dreier Tatbestandsmerkmale:

a) von außerhalb des Betriebes herantretende Ereignisse (vgl. Staub, Anm. 8),

b) Ereignisse außergewöhnlicher Art (vgl. Staub, Anm. 8),

c) nicht voraussehbar und unvermeidlich (Staub, Anm. 9).

Daß bei den Plünderungen durch die rote Armee die beiden ersten Tatbestandsmerkmale gegeben sind, bedarf keiner Ausführung, ist auch in den Prozessen stets angenommen. Hierauf braucht nicht weiter eingegangen werden. Es handelt sich nur um das dritte Tatbestandsmerkmal. In solchem Falle trifft die Beweislast nicht den Unternehmer, vielmehr hat der Geschädigte darzulegen, welche Maßnahmen zur Rettung schuldvoll unterblieben sind (Staub, § 456 Anm. 6 u. ROHG. 19, 216).

Die Gerichte sehen die Besetzung des Ruhrbezirks durch die rote Armee als entscheidend an, setzen Besetzung und Plünderung gleich und kommen auf diese Weise zu dem Ergebnis, das Vorliegen höherer Gewalt zu verneinen, da die Bahn den Verkehr hätte stillegen und umleiten müssen. Die Beweisbeschlüsse der Gerichte beweisen, welchen Wert sie auf diese Punkte legen. Andererseits kann den Gerichten der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie vielfach ohne Kenntnis der Betriebsverhältnisse über Fragen des Betriebes entscheiden, ohne Sachverständige zuzuziehen. Der Vorwurf der Überhebung, den Senkpiehl (Kostbarkeiten im Frachtverkehr, S. 10) erhebt, ist auch in diesem Zusammenhange durchaus berechtigt.

Wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß die Plünderungen mit dem Zeitpunkt der Besetzung des Ruhrbezirkes voraussehbar waren, so muß man an sich, von dem unter IV A Ausgeführten abgesehen, das Vorliegen höherer Gewalt verneinen. Ein derartiger Standpunkt wäre aber nicht richtig. Die politischen Erregungen anläßlich des Kapp-Putsches führten in ganz Deutschland zu einer Gefährdung des privaten Eigentums. Es ist nicht zu verkennen, daß gerade die Besetzung des Ruhrbezirks durch die rote Armee die Möglichkeit von Verletzungen des Eigentums ergaben. Wie die Verhältnisse im Ruhrbezirk sich aber in den ersten Tagen der roten Herrschaft entwickelten, war das Privateigentum auf der Bahn nicht gefährdet. Die Möglichkeit von Plünderungen war zwar gegeben, aber so fernliegend, daß die Bahn mit ihnen auch bei äußerster Vorsicht nicht zu rechnen brauchte und im Interesse der Volkswohlfahrt nicht rechnen durfte. Für die rechtliche Beurteilung sind somit zwei Zeitpunkte zu unterscheiden:

a) die Besetzung des Industriebezirks durch die rote Armee (im wesentlichen beendet am 20. März).

b) der Beginn der Plünderungen bzw. die Kenntnis der Eisenbahndirektion Essen (26.—28. März).

Die vorliegenden Verhältnisse haben eine auffallende Ähnlichkeit mit dem Tatbestande, welcher dem Reichsgericht in Sachen Tabakindustrie gegen Eisenbahn (Fall Jünkerath, Urteil vom 25. 2. 1921 — I 350/20) vorgelegen hat. In beiden Fällen eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebs durch unbotmäßige Massen. Im Falle Jünkerath sogar schon ständige Plünderungen kleineren Umfangs, die aber infolge Eingreifens der Behörden keinen größeren Umfang annahmen. Das Reichsgericht verneint bei solcher Sachlage die Verpflichtung der Bahn zu einschneidenden, zur Beunruhigung der Allgemeinheit geeigneten Maßnahmen.

Für die Bahn noch günstiger liegen die Verhältnisse im Ruhrbezirk in der Zeit bis zum 26./28. März 1920. Die Güterbeförderung ging bis auf einzelne wenige Plünderungen, die keine Ausdehnung fanden, ungestört von dannen. Eine Warnung war überflüssig. Jedermann in Deutschland war über die Vorgänge im Ruhrbezirk durch die Tageszeitungen genau unterrichtet, und zwar außerhalb des Bezirks weit besser als im Bezirk selbst, wo die Zeitungen unter Vorzensur standen. Erst mit dem Eintritt größerer Plünderungen, die nicht mehr verhindert werden konnten, hält das Reichsgericht die Bahn für berechtigt und verpflichtet, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

Der für die Frage maßgebende Zeitpunkt ist deshalb nicht die Besetzung des Ruhrbezirks durch die rote Armee, sondern der Beginn der schweren Plünderungen. Es war in keiner Weise voraussehbar, ob und wo solche eintreten würden. ... hätte mit Rücksicht auf die Möglichkeit solcher Plünderungen den Güterverkehr im ganzen Bezirk stillegen müssen. Das ... undurchführbar. Damit ist ohne Prüfung der von der Eisenbahn getroffenen Maßnahmen das Vorliegen höherer Gewalt bei allen denjenigen Gütern anzunehmen, die sich früher als am 28. März im Bezirk befanden, da bis dahin Maßnahmen seitens der Eisenbahn nicht getroffen werden konnten, jedenfalls nicht wirksam wurden.

Die Plünderungen begannen, von Oberhausen abgesehen, Ende März (26.—28.) auf verschiedenen Bahnhöfen, ziemlich gleichzeitig und plötzlich. Bis zu den betreffenden Zeitpunkten waren sämtliche Güter glatt durchgelaufen. Diejenigen Güter, die in der kritischen Zeit und ehe die Dienststellen von der Eisenbahn benachrichtigt werden konnten, unterwegs waren, unterlagen den Plünderungen. Wegen ihrer sind die Schadensersatzprozesse hauptsächlich entstanden. Bezeichnend ist, daß ... Güter, die von Süden her den Industriebezirk in Richtung ... Wesel zu durchlaufen hatten, den Bezirk in seiner ganzen Breite durchquerten und erst am Nordrande, als am 26. März in Dorsten die Plünderungen begannen, den Aufständischen in die Hände fielen. Es können deshalb nur diejenigen Güter in Betracht kommen, die nach dem 27.—28. März noch in den Bezirk gelangt sind.

Bezüglich ihrer fragt es sich, ob die Eisenbahn alle Maßnahmen, welche bei äußerster Aufmerksamkeit von ihr verlangt werden konnten, getroffen hat, um Plünderungen nach Kräften zu vermeiden. Wer sich auf den Standpunkt stellt, daß die Eisenbahn verpflichtet war, öffentliche Interessen den Privatinteressen unterzuordnen und unbekümmert um die wirtschaftlichen und politischen Folgen mit Rücksicht auf die Plünderungen den Betrieb einzustellen, wird das Vorliegen höherer Gewalt verneinen müssen. M. E. kann man sowohl vom Standpunkte einer Abwägung des öffentlichen und privaten Rechts wie vom rein privatrechtlichen Standpunkt zu einer Verneinung nicht kommen. Eine Warnung der Beteiligten war überflüssig, da die Verhältnisse außerhalb des Bezirks ebenso genau bekannt waren als im Bezirk selbst. Es könnte sich deshalb nur darum handeln, daß die Eisenbahn im einzelnen alles tat, um die Plünderungen zu verhindern oder herabzumindern. Das ist im weitesten Umfange unter Anspannung der äußersten Kräfte geschehen und deshalb das Vorliegen höherer Gewalt zu bejahen.

C. Das konkurrierende Verschulden.

Das Landgericht Essen hat in verschiedenen Fällen das Vorliegen konkurrierenden Verschuldens angenommen und deshalb den Klägern nur die Hälfte des Schadens zugesprochen. In dem Urteil vom 3. März 1921 (2. O. 676—20) in Sachen M... gegen Eisenbahn begründet es diesen Standpunkt folgendermaßen:

> Der Absender war von Bocholt aus, das dem Hauptkampfgebiet bei Wesel ganz nahe liegt, genau über die Gefahren, die seinem Gute drohten, unterrichtet. Sandte er trotzdem in das Aufstandsgebiet hinein, so gefährdete er das Gut in bewußter Weise in hohem Maße. Immerhin wird er durch das Verhalten der Eisenbahn, die auch in dieses Gebiet Güter nach wie vor zur Beförderung annahm, teilweise entschuldigt. Der Verlust beruht zum Teil sonach auch auf einem Verschulden des Verfügungsberechtigten; insofern wird die Eisenbahn nach § 456 HGB. entlastet. Das Gericht ... achtet die Verantwortung für den Verlust bei der Eisenbahn wie bei dem Absender für gleich. Demgemäß hat ... dem Kläger den Anspruch auf Ersatz der Hälfte des Wertes des verlorenen Gutes zugesprochen.

Das Urteil ist deshalb unrichtig, weil es den von ihm selbst angezogenen § 456 HGB. (§ 84 EVO.) unrichtig würdigt. § ... HGB. spricht die grundsätzliche Haftung der Eisenbahn ...

B rderungsschäden aus. Er macht davon verschiedene Aus- n nen. Wenn eine dieser Ausnahmen vorliegt, entfällt die H tung der Eisenbahn vollständig. Eine dieser Ausnahmen ist d höhere Gewalt, eine andere das Verschulden des Verfügungs- b chtigten. Wenn das Gericht ein derartiges Verschulden f vorliegend erachtet, mußte es die Klage vollständig ab- w sen.

as Verhalten der Handelswelt ist vielfach unverständlich. E e Essener Firma hatte Stoffe im Werte von annähernd einer M ion Mark linksrheinisch zum Färben liegen. Sie läßt sie s ausgerechnet am 30. März nach Essen schicken. Eine I sburger Firma hat wertvolle Tuche auf Lager. Sie sind il wegen der Unruhen bei ihr nicht sicher genug. Sie gibt s schleunigst an irgendeine Adresse bei der Bahn auf, um d Gefahr auf die Bahn abzuwälzen. Eine andere Firma hat einen Waggon Steinhäger linksrheinisch stehen. Sie läßt ihn in den Ruhrbezirk kommen.

Eine besondere Stellung nehmen die Milch- und Fischsendungen und die Eiersendungen ein. Bei ihnen tritt das öffentliche Interesse besonders in den Vordergrund. Die Absender riskierten in allen Fällen die Absendung, weil ihnen sonst die Ware verdarb oder wertlos wurde. Für die Verluste nehmen sie nachträglich die Eisenbahn in Anspruch. Meinem Rechtsempfinden nach entspricht in solchen Fällen eine Haftung der Bahn nicht der Billigkeit.

In vielen Fällen sind die leichtverderblichen Güter verdorben oder mußten an einer Unterwegsstation unter Preis verkauft werden, weil der Beförderungsweg plötzlich gesperrt wurde. In allen diesen Fällen findet nicht § 84 EVO., sondern § 74 Anwendung. Es handelt sich um Beförderungshindernisse.

Organisatorische Grundlagen des Betriebsdienstes.[1])

Vom Geheimen Baurat **Heinrich.**

Meine Herren!

Die Organisation des Eisenbahnunternehmens umfaßt die- j igen Bestimmungen und Einrichtungen geschäftlicher Art, d zur Erreichung der Zwecke des Eisenbahnwesens, der V kehrsbedienung, getroffen sind, und die zur Fortentwick- l g des Eisenbahnwesens dienen. Durch die Organisation wird d ierlei erreicht: 1. wird das Verhältnis der über- und neben- e ander stehenden Geschäftsstellen des Eisenbahnunternehmens z einander und zu anderen staatlichen und privaten Stellen f gesetzt, 2. werden die den verschiedenen Geschäftsstellen z ommenden Berechtigungen, Befugnisse und Pflichten be- s mmt, und 3. wird die Art und Weise des geschäftlichen V kehrs aller Stellen geregelt.

ie Organisation ist zweifellos von großer Bedeutung für das g e, reibungslose Arbeiten eines Unternehmens; wenn sie zweck- n ßig ist, so schafft sie Ordnung, gewährleistet sie Zusammen- a eiten, verhindert sie Gegeneinanderarbeiten. Doch sie ist i wesentlichen nur die äußere Form; ihr wird erst Leben und I alt gegeben durch den Geist, der in dem Unternehmen herrscht, d durch den Träger der Arbeit, die Beamten- und Arbeiter- s aft, insbesondere die leitenden Beamten. Ohne den richtigen (ist, ohne die richtigen Führer wird man auch bei der besten (ranisation keine Höchstleistungen erreichen; mit ihnen wer- d auch die Mängel einer weniger guten Organisation ausge- g hen werden.[2])

s ist nötig, daß alle Fachgebiete des Eisenbahnwesens — a esehen vielleicht von den Hauptwerkstätten — die gleiche (ganisation haben. Daraus müßte man entnehmen, daß man die (ranisation für alle Gebiete im Zusammenhange behandeln n sse. Trotzdem, glaube ich, muß man der Betriebsverwaltung e e Vorzugsstellung einräumen, weil sie die Leistungen der I n im wesentlichen bestimmt, und weil sie das weitaus meiste I sonal beschäftigt. Die Organisation des Betriebswesens wird d er die Gesamtorganisation entscheidend beeinflussen müssen.

Venn man die organisatorischen Grundlagen, nach denen der I rieb seine Tätigkeit ausüben soll, richtig erfassen will, so n ß man auf die Aufgaben zurückgehen, die der Betrieb zu l sten hat. Diese Aufgaben bestehen in der Bildung und Be- f derung von Zügen und damit in der Beförderung von Per- s en und Gütern, und zwar soll die Beförderung möglichst s er, schnell und billig erfolgen, und es sollen alle Mengen l ördert werden können, deren Beförderung verlangt wird. Die (ranisation des Betriebsdienstes muß also auf die Erzielung g er Ergebnisse auf dem Gebiete der

Betriebssicherheit,
Leistungsfähigkeit und
Wirtschaftlichkeit

gestellt sein.

II. Zur Erreichung dieser Ziele müssen gewisse Richtlinien bei Aufstellung und Fortbildung der Organisation beachtet werden, die im folgenden besprochen werden sollen.

a) Schlagfertigkeit.

Die Leistungen, die von der Bahn verlangt werden, sind nicht immer die gleichen. Das Objekt der Beförderung, die Verkehrsgröße, zeigt große Verschiedenheiten, nicht nur im Personenverkehr (man denke an Feste, Messen, Wallfahrten, Sommerferien usw.), sondern noch mehr im Güterverkehr (Erntetransporte, Kartoffeln, Obst, Kali, Rüben, Kohl usw.). Diesen Verkehrsschwankungen muß Zugbildung und Zugförderung schnellstens Rechnung tragen können, denn die Verkehrsänderungen treten teilweise unvermutet ein. Die Stellen, die den Betriebsdienst tatsächlich ausführen, die Dienststellen, müssen daher in solchen Fällen sofort handeln können, ohne erst lange an höhere Stellen berichten zu müssen. Das bezieht sich nicht nur auf den unmittelbaren Betriebsdienst (z. B. Einstellung von Rangierlokomotiven und Arbeitskräften aus den Bahnmeistereien), sondern auch auf andere Gebiete, z. B. Beschaffung notwendigster Geräte usw. Die Dienststellen, wenigstens die größeren Bahnhöfe und Betriebswerke, müssen aus den obigen Bedürfnissen abgeleitete, vernünftig abgegrenzte Befugnisse haben.

Wenn schon Genehmigungen vorgesetzter Stellen eingeholt werden müssen, so muß die Zahl solcher Stellen, der Instanzen, möglichst gering sein. Damit die Genehmigungen schnell erteilt werden können und die in Frage kommenden Einstellungen und Beschaffungen den Bedürfnissen des Verkehrs nicht zu sehr nachhinken, müssen möglichst viele Genehmigungen von der den Dienststellen zunächst vorgesetzten Stelle erteilt werden, die schnell erreichbar ist.

Doch mit der Erteilung größerer Berechtigungen an die unteren Stellen (Dienststellen und Ämter oder Inspektionen oder Betriebsdirektionen) ist noch nicht ein zweckentsprechender den Bedürfnissen des Verkehrs angepaßter Ausbau der vorhandenen Bahnanlagen gewährleistet, denn es handelt sich hierbei häufig um Aufwendung sehr großer Summen. Das bei den bisherigen Staatseisenbahnverwaltungen übliche Verfahren der Flüssigmachung solcher Geldsummen hat jedenfalls sehr häufig versagt. Hier müßte eine Änderung gegen den jetzigen Zustand eintreten. Im Punkt f) soll auf diesen Gegenstand noch genauer eingegangen werden. An dieser Stelle soll nur noch folgendes hervorgehoben werden:

Die Gliederung des Behördenaufbaues muß einfach sein, Zuständigkeiten müssen klar abgegrenzt werden, damit im Bedarfsfalle sofort das Richtige getroffen wird und nicht die Zeit des Handelns mit Zuständigkeitsstreitereien verpaßt wird. Zur schnelleren Erledigung müssen die Anträge der Dienststellen bei vorgesetzten Stellen möglichst von Einzelpersonen entschieden werden, dürfen nicht etwa von einem Kollegialbeschluß abhängig sein.

b) Zusammenarbeiten aller Stellen.

Um in diesem Punkte klar zu sehen, muß man sich einmal die Hauptgeschäfte der Zugbildung und Zugförderung in großen Zügen vor Augen führen, z. B. bei Güterzügen, bei denen die Zugbildung verwickelter als bei Personenzügen ist. Nach Einfahrt der Züge nehmen die Zugabfertiger die Papiere vom Zugführer in Empfang und vergleichen sie mit den Wagen, die Wagenmeister untersuchen den Zug auf Wagenbeschädigungen:

---

[1]) Vorlesungen, gehalten im Winter 1921/22 an der Verwal- gsakademie in Berlin über „Einführung in die Eisenbahn- riebswissenschaft" nach folgender Hauptgliederung: Einleitung: Inhalt, Grenzen und Ziele der Eisen- nbetriebswissenschaft. A. Die Werkzeuge der Betriebs- rung. I. Bauliche Grundlagen. II. Betriebsmittel und Be- bsstoffe. III. Das Betriebspersonal. IV. Organisatorische undlagen. V. Gesetze und Vorschriften. B. Der Fahrdienst. Zugbildung. II. Zugförderung. III. Unfälle. IV. Klein- zenfahrten. C. Verkehrsleitung und Wagenverteilung. D. riebsschwierigkeiten. E. Betriebsleitung.

[2]) Vgl. Jahrgang 1920, Seite 271 dieses Blattes.

nach Fortfahrt der Zuglokomotive mit Packwagen zerlegen unter Leitung der Aufsichtsbeamten oder Fahrdienstleiter die Rangiermeister und Rangierer mit Hilfe von Rangierlokomotiven den Zug, indem sie Zugteile oder einzelne Wagen nach Umstellen von Weichen durch Weichenwärter in verschiedene Gleise ablaufen lassen oder abstoßen. In umgekehrter Richtung erfolgt das Zusammensetzen. Der fertiggestellte Zug wird vom Wagenmeister abgenommen, vom Zugabfertiger mit den Frachtbriefen versehen und kann abfahren, nachdem Lokomotive, Zugführer und Bremser zur Stelle sind. Die Lokomotive war im Schuppengebiet instand gesetzt worden. Die Ausschlacker haben das Feuer zurechtgemacht, die Putzer haben die Lokomotive geputzt und abgeölt, die Führer und Heizer haben mit Hilfe der Kohlenlader die Lokomotive mit Kohle und Wasser versorgt.

Für die Abfahrt sind durch Weichenwärter Weichen und Signale zu stellen, durch die Telegraphisten Meldungen an die Strecke zu geben. Auf der Strecke müssen Block-, Bahn- und Schrankenwärter auf dem Posten sein, und wenn Rottenführer unter Aufsicht der Bahnmeister die Gleisarbeiten nicht rechtzeitig und gut ausgeführt haben, bekommt der Zug Verspätung, oder er wird sogar gefährdet. Auf Zwischenbahnhöfen sind die betrieblichen Aufgaben und die an der Zugfahrt beteiligten Personale entsprechend geringer.

Die vorstehende Betrachtung zeigt, daß nicht nur rein betriebliche, sondern vor allem maschinen- und bautechnische und Verkehrshandhabungen erforderlich sind, um den Betriebsdienst ordnungsmäßig wahrzunehmen. Das verwickelte Räderwerk des Betriebes kann nur gut arbeiten, wenn alle Teile, auf den Zweck der Höchstleistung gestimmt, zusammenwirken. Wenn nur eine der vielen oben angeführten Beamtenklassen versagt oder schlecht arbeitet, so entstehen Reibungen, die den Wirkungsgrad der ganzen Einrichtung herabsetzen. Deshalb muß durch die Organisation ein gutes Zusammenarbeiten aller Teile auf ein einheitliches Ziel hin gewährleistet sein, und zwar nicht nur bei den Dienststellen, sondern ebenso sehr bei den höheren Stellen bis zur Zentrale hinauf.

c) Die zwei Richtungen des Betriebsdienstes.

Zwecks richtiger Würdigung dieses Punktes muß man sich die mit der Zugbildung und Zugförderung über längere Strecken zusammenhängenden Geschäfte genauer vergegenwärtigen. Zur Bestimmung des Laufes des Zuges zwischen den Stationen müssen Stellen vorhanden sein, die die Verkehrsbedürfnisse der durchfahrenen Gegend kennen, vor allem aber auch die örtlichen Bahnhofsanlagen der Strecken genau übersehen, um danach die Fahrpläne für Personen- und Güterzüge aufstellen zu können, denn zwischen den Verkehrsnotwendigkeiten und Bahnhofsmöglichkeiten muß häufig ein Ausgleich geschaffen werden. Auch die Zusammensetzung der Züge erfordert genaue Kenntnis der Bahnhofsverhältnisse besonders im Güterverkehr. Was für Station A paßt, ist für B schädlich, für C ausgeschlossen. Die Bespannung der Züge geht ebenfalls über den Gesichtskreis einer Station hinaus. Die Diensteinteilung kann nur eine über einen größeren Bezirk verfügende Stelle vorteilhaft und wirtschaftlich aufstellen.

Nicht einen solch ausgedehnten Bezirk verlangen die Geschäfte der Überwachung des Fahrdienstes auf Strecke und Station. Es geht nicht alles nach Fahrplan und sonstiger Vorbereitung. Es müssen Stellen vorhanden sein, die die Fahrberichte prüfen, auf Unregelmäßigkeiten verfolgen und daraus die nötigen Schlüsse ziehen, und die auch die sonstige Überwachung des Betriebsdienstes auf Innehaltung der Vorschriften ausüben. Bei der Wichtigkeit der Vorschriften für die Sicherung von Leben der Menschen und von Gut darf man diese Überwachung nicht allein den untersten Stellen überlassen. Wenn eine solche nach einheitlichen Grundsätzen erfolgende Überwachung fehlte, würde man nach einer Reihe von Jahren eine allmähliche Umwandlung der Vorschriften erleben.

Die Wichtigkeit der Sicherungsanlagen erfordert eine dauernde systematische Untersuchung ihres guten Zustandes und die schnellste Beseitigung von Mängeln. Das gesamte im Betriebsdienst tätige Personal muß richtig ausgewählt, im Sinne der Sicherheitsvorschriften erzogen, geprüft und in der richtigen Schulung dauernd erhalten werden. Auf diesem Gebiete der Personalbehandlung ist offenbar der größte Erfolg zu erzielen, wenn jemand mit der Wucht der Persönlichkeit arbeitet, einer, der die Leute gut kennt und nicht nur ihre dienstlichen, sondern auch ihre persönlichen Angelegenheiten entscheidend beeinflußt.

Für den Fall, daß Unfälle eintreten, besonders auf freier Strecke, müssen mit genügenden Vollmachten versehene Stellen vorhanden sein, die leicht die Unfallstellen erreichen können, die örtlichen Verhältnisse gut kennen, um sofort die nötigen Maßnahmen wegen der Beseitigung der Störung und Aufrechterhaltung des Verkehrs zu treffen.

Wenn man die vorstehend geschilderten betrieblichen Aufgaben genauer an der Hand längerer Erfahrungen in Gruppen einzuteilen versucht, so erkennt man, daß sich alle für die Zugbildung und Zugförderung auszuführenden Geschäfte in zwei große Gruppen gliedern lassen:

a) in das betriebliche Beförderungswesen,

b) in das betriebliche Sicherheitswesen.

Diese Zweiteilung der Betriebsgeschäfte drückt sich gewissermaßen in den Einheiten, mit denen sie arbeiten, aus. Das Sicherungswesen kümmert sich nicht darum, woher die Wagen kommen, wohin sie gehen; seine Einheit ist die Achse, soweit es nicht im Zugmeldedienst der ganze Zug ist. Die erste Achse des Zuges löst die elektrische Tastensperre aus, die letzte Achse das Fahrstraßenfestlegefeld. Die Achse ist das Hauptglied der Bremsberechnung. Alle betrieblichen Vorgänge des Sicherheitswesens spielen sich auf dem einzelnen Bahnhof und der angrenzenden Strecke bis zum Nachbarbahnhof ab. Sicherungstechnisch ist für einen Bahnhof das Interesse an einem Zuge erloschen, sobald er die nächste Station (Zugmeldestelle) erreicht hat. Für den betrieblichen Beförderungsdienst ist das Ziel und die Herkunft des Wagens von ausschlaggebender Bedeutung; seine Einheit kann daher nur der Wagen, im großen Rahmen betrachtet, der Zug sein. Beförderungstechnisch beeinflußt im Gegensatz zum Sicherheitsdienst ein Bahnhof nicht nur benachbarte, sondern meist auch entferntere Bahnhöfe. Fahrplanunregelmäßigkeiten, Fehler in der Zugbildung und Bespannung äußern ihren Einfluß auf Hunderte von Kilometern. Man denke daran, daß Schneidemühl Züge für Scharnhorst, Nürnberg für Tempelhof, Wesel für Kornwestheim und Gleiwitz für Hof bilden, gar nicht zu reden von den auf längeren Strecken durchfahrenden Schnellzügen des Personenverkehrs.

d) Wirtschaftlichkeit.

Wenn man sich auch hüten muß, bei der Organisation einem Wahrspruch „billig und schlecht" zu folgen, so darf man doch andererseits die Grundsätze vernünftiger Wirtschaftlichkeit nicht außer Acht lassen. Nicht nur die Hebung der Leistungsfähigkeit, wie wir oben gesehen haben, sondern auch die Wahrung der Wirtschaftlichkeit spricht für eine möglichste Einschränkung der Zahl neben und untereinander arbeitender Verwaltungsstellen; sie verlangt auch, daß Stellen, die nicht das ganze Jahr über erforderlich sind, nicht dauernd eingerichtet werden. (Z. B. Zugleitungen.) Die Wahrung der Wirtschaftlichkeit verlangt auch, daß für einen Dienst nicht höhere Beamtenklassen vorgesehen werden als nötig ist. In dieser Beziehung scheinen die früheren Ländereisenbahnen nicht die gleichen Grundsätze befolgt zu haben, wie man aus der Rangliste der deutschen Reichseisenbahnen ersehen kann. Auf Einzelheiten soll hier nicht näher eingegangen werden. Ich möchte nur hervorheben, daß an Gehältern allein für ein Büro eines kleineren Betriebsamts etwa 200 000 ℳ jährlich (nach den ab 1. Oktober 1921 gültigen Gehaltssätzen) zu rechnen sind.

e) Die Netzlänge.

Bei der Beurteilung der zweckmäßigsten Organisation des Betriebsdienstes darf die Länge und die Verkehrsdichte des zur Verfügung stehenden Netzes nicht außer Acht gelassen werden. Eine Behördengliederung, die für ein Netz von 3400 km (Dresden) Vorteile bietet, kann für ein bedeutend größeres Netz sehr unzweckmäßig sein. Es ist wiederholt behauptet worden, daß die zentrale Leitung eines Netzes von rund 53 000 km, das die deutsche Reichsbahn darstellt, unmöglich sei. Die Erfahrungen der letzten Kriegsjahre seit 1917 haben aber gezeigt, daß die betriebliche Oberleitung von einer Stelle sehr wohl möglich ist. Die am 1. März 1917 gegründete Kriegsbetriebsleitung und die nach Friedensschluß eingerichtete Oberste Betriebsleitung haben vor der Verreichlichung die zentrale Betriebsleitung ausgeübt, wenn diese beiden Stellen auch für außerpreußische Bahnen nicht voll zur Wirksamkeit kommen konnten, da ihnen bei diesen die Befehlsgewalt fehlte. Es bedarf wohl keines besonderen Beweises, daß ebenso wie im Kriege erst recht im Frieden zur vollen Entfaltung der Leistungsfähigkeit der Reichsbahn eine zentrale Betriebsleitung unerläßlich ist; es versteht sich aber von selbst, daß die Befugnisse der betrieblichen Zentralstelle der Netzlänge entsprechend ausgestaltet werden müssen.

Eine Zentralisierung, wie sie noch bei einer Netzlänge von 8300 km, wie in Bayern, möglich ist, kann nicht auf ein Netz von 53 000 km übertragen werden. Doch scheint die Zentralisierung, wie sie für die 40 000 (vor dem Kriege) preußischen Kilometer besteht, schon eher eine passende Grundlage für die Festsetzung der Befugnisse der betrieblichen Zentrale zu gewähren. Notwendig ist, daß bei der Netzlänge von 53 000 km sich die Zentrale im wesentlichen auf die Schaffung von Grundsätzen, nach denen alle Stellen zu arbeiten haben, und auf die Beaufsichtigung des betrieblichen Arbeitens aller Unterstellen nach Sicherheitsdienst und Beförderungsdienst

...änkt. Es muß aber berücksichtigt werden, daß diese Tätig... — Herausgabe von Grundsätzen und Ausübung der Auf...t — wirklich wirksam nur von einer Stelle ausgeübt werden ...n, die durch ein gewisses Maß von laufenden Geschäften ...ständiger Verbindung mit dem lebendigen Betriebe bleibt. ...ndernfalls entsteht notwendigerweise eine dem Leben ent...ste Behörde, wie es das verflossene Reichseisenbahnamt war.

f) Der richtige Geist.

...r soll kaufmännisch-wirtschaftlich, nicht bürokratisch-schema...h sein. Die Eisenbahn, die die für die gesamte Volkswirt...aft notwendigen Transporte auszuführen hat, beeinflußt in ...eblichem Maße das geschäftliche Leben des Einzelnen wie ...l Gesamtheit. Sie befördert aus den großen landwirtschaft...en Erzeugungsgebieten täglich oder für größere Zeiträume ...l Lebensmittel für die in den Industriegebieten und großen ...dten zusammengeballten Menschenmassen; Kohlen, Kali und ...ere Düngemittel befördert sie täglich aus den Gewinnungs...ieten auf zum Teil weite Entfernungen zur Versorgung der ...ustrie, der Landwirtschaft und der einzelnen Bewohner; fer...n schafft sie täglich alle sonstigen Rohstoffe, Halb- und Fertig...rikate von den Erzeugungs- nach den Verbrauchsstätten im ...l oder Auslande.

...enn die Eisenbahn diesen wirtschaftlichen Transportaufgaben ...ht in vollem Maße gerecht wird, so ist die Ernährung des ...lkes gefährdet, müssen vielleicht Tausende von Arbeitern ...rn, weil die Kohle fehlt oder sonstige für den Arbeitsprozeß ...wendigen Teile nicht rechtzeitig zur Stelle sind. Die Eisen...n ist also als Transportunternehmer mit der gesamten Volks...tschaft eng verflochten. Sie stellt die Verbindung ...schen allen Erwerbszweigen, die an der Erzeugung ...l dem Verbrauch der Güter beteiligt sind, her. Sie dient ...nem Wirtschaftszweige, keiner Gegend vorzugsweise; alle ...rufszweige, alle Staaten des Reiches stehen ihrem Herzen ...ich nahe, sie ist gewissermaßen der große Unparteiische im ...tschaftlichen Kampfe des Lebens.

...s bedarf wohl keiner näheren Ausführung, daß die Eisenbahn ...ser wichtigen Stellung in den organisatorischen Grundlagen, ...h denen sie arbeitet, Rechnung tragen muß. Der Pulsschlag ...s Lebens muß in diesen ihren Einrichtungen zum Ausdruck ...racht werden; die Eisenbahn darf nicht als schematisch-fiska...he **Verwaltung**, sie muß als kaufmännisch-wirtschaft...es **Unternehmen** betrieben werden. Bürokratismus muß ...n ihr nach Möglichkeit ferngehalten werden. Das muß in ...ter Linie bei dem Geschäftszweige, der mit dem Publikum ... unmittelbare Verbindung herstellt, beim Verkehrswesen, der ...ll sein, aber ebenso muß der richtige Geist im Betriebsdienste ...handen sein, der die Transporte tatsächlich ausführt. Bei der ...ganisation des Betriebsdienstes kommt es weniger darauf an, ...ß äußerlich alles gefällig und gleichmäßig „eingegliedert" ist, ... darauf, daß innerlich alles auf den Inhalt und die Ziele des ...triebes unter Berücksichtigung der wechselnden Verkehrs...öße abgestimmt ist. Bei dieser Organisation muß das wirt...aftliche **Leistungsprinzip** im Vordergrunde stehen ...d nicht das bürokratische **Verwaltungsprinzip**.

...it den Begriffen „**Bürokratismus**", „**kaufmän...isch-wirtschaftlich**" wird vielfach ein Mißbrauch ge...eben. Gerade kaufmännische Kreise sollten nicht vergessen, ...ß ein gewisser Bürokratismus auch in kaufmännischen Betrie...n herrscht, und zwar um so mehr, je größer die Betriebe sind. ...nn Bürokratismus ist letzten Endes nur übertriebene Ordnung, ...d ohne Ordnung und Regeln kann auch ein großer kaufmän...scher Betrieb nicht arbeiten. Den Unterschied zwischen der ...ufmännischen und der bürokratischen Betriebsform kann man ...lleicht am treffendsten dahin kennzeichnen, daß die kauf...nnische, privatwirtschaftliche Geschäftsform ein auf die Per...nlichkeit, die bürokratische, staatswirtschaftliche dagegen ein ...f die Geschäftsstelle gestelltes, von der Persönlichkeit Ein...ner losgelöstes Verwaltungssystem darstellt. Die kaufmän...sche Form arbeitet im großen und ganzen nach den von der ...ihrerpersönlichkeit vielfach für jeden Fall festgesetzten ...geln, die staatliche Form nach den durch Gesetz oder staat...he Verordnung auf längere Stetigkeitsräume bestimmten Vor...riften. In der Schnelligkeit, in der Anpassung an die ge...äftlichen Konjunkturen wird das bürokratische System stets ...nter dem kaufmännischen zurückstehen, es wird aber dafür ...ch viel weniger dem Vorwurf der Willkürlichkeit, der unge...chten Bevorzugung ausgesetzt sein.

...m folgenden soll an der Hand einiger Beispiele gezeigt wer...n, nach welchen Richtungen hin kaufmännischer Geist bei der ...rganisation der Reichseisenbahn, insbesondere der Betriebsver...ltung, Verwendung finden muß.

...as kaufmännisch-wirtschaftliche System arbeitet mit **Ge...innbeteiligung** derjenigen, die den Erzeugungsprozeß ...aßgebend zu beeinflussen in der Lage sind (der Prokuristen), ...s bürokratische dagegen mit nach festen Regeln bezahlten ...eamten, die das vorgeschriebene Gehalt beziehen, ganz gleich, ob sie viel oder wenig leisten. Auch die mittleren und unteren Stellen hat der Kaufmann fest in der Hand dadurch, daß im allgemeinen keiner der Angestellten fest angestellt ist. Der Kaufmann erreicht durch dieses System, daß alle Angestellten im Dienste seines Geschäfts gewissermaßen bis an ihr Lebensende ihr Bestes hergeben, denn sonst ist die Stellung jedes Einzelnen dauernd gefährdet. Bei der Staatsverwaltung liegen die Verhältnisse anders. Es muß rühmend hervorgehoben werden, daß die überwiegende Mehrzahl der Beamten und Arbeiter in allen Dienstklassen auch ohne die Anreizmittel des Kaufmanns genau so pflichttreu und gewissenhaft wie die Angestellten in kaufmännischen Betrieben arbeitet, aber es läßt sich nicht verkennen, daß auch Beamte und Arbeiter vorhanden sind, die nicht das Höchste leisten, was sie leisten könnten. Es ist als Nachteil zu bezeichnen, daß derartige Beamte, die nicht auf der Höhe sind, nicht gerade leicht in andere Stellen zu bringen sind, wo sie weniger schaden oder mehr am Platze sind. Ebenso ist es dem bürokratischen System schwer, wenn nicht unmöglich, besonders tüchtige Beamte auszuzeichnen, sei es durch genügend hohe Belohnungen oder schnellere Beförderung. Das Arbeiten nach der Dienstaltersliste, die Schablonisierung der Bezahlung, der Fortfall der Stellenzulagen für schwierige Posten erschweren die Erzielung von Höchstleistungen im Betriebe. Bei der Organisation muß auf diese Punkte besonders Bedacht genommen werden.

Die Staatsverwaltung ist bei der Größe, die die Eisenbahn darstellt, gezwungen, für das geschäftliche Verhalten der Geschäftsstellen und der einzelnen Beamten aller Klassen genaue **Dienstanweisungen und Regeln** aufzustellen, die an sich sehr zweckmäßig und vernünftig sind, die aber in den Händen nicht geeigneter Vorgesetzten schädliche Wirkungen haben können. Man kann eben nicht alle Vorgänge des Lebens in Regeln fassen. Wird nun durch den Zwang der Geschäfte von den Regeln abgewichen und wird dies in jedem Falle von vorgesetzter Stelle getadelt, so kann das leicht dahin führen, daß die selbständige Handlungsfreudigkeit (Initiative) bei den unteren Stellen erstirbt. Die Beamten werden zu Sklaven der Vorschriften[3]) gemacht, und es entstehen Handlungen und Entscheidungen, die das Publikum nicht versteht, und die man schlechtweg als Ausfluß der Bürokratie bezeichnet. Das schematische Festhalten an der Regel kann schließlich zur Folge haben, daß die Befolgung der Vorschrift und Regel — die Form — höher gestellt wird als der Inhalt einer Sache. Etwas sachlich Unvorteilhaftes oder Unzweckmäßiges findet bei solchen Vorgesetzten schließlich die Billigung, wenn es nur in einwandfreier Form vorgebracht wird, denn „man hat mit solcher Entscheidung keine Schwierigkeiten" bei höheren Vorgesetzten oder bei der obersten Rechnungsbehörde. Die Nachteile solcher Bürokratie lassen sich nicht durch organisatorische Bestimmungen beseitigen, sondern nur durch den richtigen Geist, der von den leitenden Persönlichkeiten auf alle Angestellten überströmen muß.

Das fiskalisch-schematische System krankt an einer **Überschätzung der Bedeutung der Einzelheiten des Etats**. Selbstverständlich muß ein möglichst zutreffender Überschlag der Ausgaben und Einnahmen für das kommende Etatsjahr aufgestellt und muß vor allem bestimmt werden, was ausgegeben werden darf, und diese Ausgaben dürfen auch nicht überschritten werden, aber man darf durch Festsetzen von Einzelheiten es den betriebsführenden Behörden nicht zu schwer machen, den wechselnden Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, denn sonst werden die Betriebsleistungen beeinträchtigt. Für Herstellung von kleineren baulichen Verbesserungen (z. B. Überholungsgleisen, Ladegleisen, Aufstellgleisen, Ausschlackgruben, Schuppenerweiterungen usw.) muß man den Direktionen eine Gesamtsumme überweisen und es ihnen überlassen, wie sie diese Summe am vorteilhaftesten verwenden wollen. Bei der Festlegung auf Positionen kann es leicht vorkommen, daß eine Arbeit, für die z. B. vier Jahre lang vergeblich Mittel angefordert wurden, im fünften Jahre ausgeführt werden muß, obwohl sich inzwischen die Verkehrsverhältnisse verschoben haben und etwas anderes viel dringlicher geworden ist. Man führe die Anzeigepflicht für das wirklich Ausgeführte ein; man kann dann durch Stichproben örtlich prüfen, ob nicht zu verschwenderisch gebaut wurde. Durch solches Vorgehen wird man erreichen, daß kleine bauliche Verbesserungen, die die Wirtschaftlichkeit erhöhen und die betriebliche Leistungsfähigkeit steigern, schnell ausgeführt werden, ferner wird ein solches Verfahren zur Folge haben, daß die Zentralstelle von einer Reihe kleinerer Arbeiten befreit wird und somit mehr Zeit für die wirklich großen Bauaufgaben gewinnt.

Die **Starrheit des Etats** müßte bis zu einem gewissen Grade eingeschränkt werden; es muß ermöglicht werden, wenig-

[3]) Selbstverständlich darf von „Sicherheitsvorschriften" nicht abgewichen werden. Jede solche Abweichung kann zu einem Unfall führen.

stens vorübergehend, Summen vom Bauetat auf den Betriebsetat zu übertragen und umgekehrt. Denn es berührt sonderbar, wenn man hört, daß z. B. bei Titel x gar keine Mittel mehr zur Verfügung stehen, um eine von allen Seiten als notwendig und äußerst dringlich anerkannte Löschgrube mit Wasserkran, durch die täglich z. B. ½ Rangierlokomotive erspart wird, auszuführen, und man gleichzeitig feststellt, daß an einer Neubaustrecke, die erst nach einer Reihe von Jahren eröffnet werden kann, in der Nähe desselben Bahnhofes gearbeitet wird. Es handelt sich doch in beiden Fällen um Gelder derselben Verwaltung. Wenn eine solche zeitweise Übertragung „etatsrechtlich" nicht möglich ist, so wird es erforderlich sein, die entgegenstehenden Bestimmungen zu ändern.

Der Dispositionsfonds der Zentralstelle muß möglichst reichlich bemessen werden, damit es nicht immer wieder vorkommt, daß dringliche Bauten, deren Notwendigkeit sich aus Änderungen der Verkehrsverhältnisse plötzlich ergibt, auf dem langwierigen „Haushaltswege" finanziert werden müssen. Die Loslösung des Eisenbahnetats aus dem Gesamthaushalt und die bevorzugte Behandlung des Eisenbahnetats im Parlament werden hoffentlich zur Folge haben, daß als Etatsjahr das Kalenderjahr genommen werden kann. Nur dadurch scheint es möglich zu sein, zu erreichen, daß die Mittel den ausführenden Stellen eher als jetzt überwiesen werden, so daß die kleineren Bauten nicht immer im Herbst und Winter, zur Zeit des größten Verkehrs, ausgeführt werden müssen. Wie kann die Eisenbahn von Privatleuten mit Nachdruck verlangen, daß sie im Sommer gewisse Güter auf Vorrat beschaffen, wenn sie es im eigenen Betriebe nicht fertig bringt, „wegen der Etatsverhältnisse" im Sommer zu bauen! (Große Bauten, die sich über Jahre erstrecken, müssen natürlich zu jeder Jahreszeit gefördert werden.)

Man macht es dem bürokratischen System zum Vorwurf, daß es mit zuvieler nutzloser Schreiberei arbeite. Das trifft wohl weniger das System als die ausführenden Mensc[hen]. Gewiß kann es unter Umständen vorteilhaft ers[chei]nen, im Einzelfall einen Schriftwechsel aus erzie[he]rischen Gründen zu führen, aber im allgemeinen u[ß] daran festgehalten werden, daß bei jedem Schreiben ge[prüft] wird, ob der Nutzen der aufgewendeten Mühe entspricht. K[ommt] voraussichtlich doch nichts heraus, so muß das Schreiben u[nter]bleiben, selbst wenn irgend ein Punkt einer Verwaltung[svor]schrift noch nicht genügend geklärt ist.

Die Schematisierung darf unter anderem nicht [dahin] führen, daß man alle Dienststellen gleich behandelt. Man [muß] bedenken, daß der Unterschied zwischen einem Vorsteher [ei]ner kleinen Dienststelle, dem 5—6 Köpfe unterstellt sind, und e[inem] Vorsteher eines großen Zugbildungsbahnhofes, der die Gewalt über 500 bis 1000 Köpfe hat, recht bedeutend ist. Das muß [sich] in der Beurteilung dieser überaus wichtigen Persönlichkeiten, die im kaufmännischen Leben Prokuristenstellung hätten, [zum] Ausdruck kommen. Es wird erforderlich sein, daß man in [der] Abgrenzung der Befugnisse diese Dienststellen anders beha[ndelt] als kleine Dienststellen. Es soll hier noch auf folgendes hingewiesen werden. Die Stelle des Vorstehers einer so wichtigen Dienststelle stellt an den Inhaber sehr hohe körperliche Anforderungen, denen vielfach nur Männer in den besten Jahren gewachsen [sind], denen aber viele Beamte im höheren Alter nicht genügen können. Im Interesse der Leistungsfähigkeit der Bahn muß dann der E[rsatz] eines solchen Vorstehers durch einen jüngeren gefordert werden. Um diesen Wechsel vornehmen zu können, muß man dafür [sor]gen, daß für solche verdienten Männer der Praxis, die sich im Dienste des Reiches abgearbeitet haben, im Alter leichtere Stellen mit gleichen Einkommensverhältnissen zur Verfügung stehen.

(Schluß folg[t].)

Bezeichnung der Wagenladungen in den Frachtbriefen.

„Zu den Sätzen der Wagenladungsklassen werden die Güter befördert, die der Absender als Wagenladung — mit einem Frachtbriefe für einen Wagen — aufgibt. Die nicht als Wagenladung aufgegebenen Güter werden zu den Sätzen der Stückgutklassen befördert". (§ 2 Allg. T. V. I B. D. E. G. T.)

In der EVO. und deren Ausführungsbestimmungen ist mehrfach von Wagenladungen die Rede, für welche — im Gegensatze zu Stückgut — besondere Bestimmungen gegeben werden, so für den Inhalt der Frachtbriefe (§ 56), für die Verwägung (§ 58) für das Umladen (§ 59^{4} III), für den Abschluß des Frachtvertrages (§ 61), für vorläufiges Einlagern des Gutes. Mit Rücksicht hierauf erübrigte sich hier eine Begriffsbestimmung, man konnte das Weitere demjenigen Teile des Tarifs vorbehalten, in welchem die Bahnen die für die Frachtberechnung maßgebenden Bestimmungen festsetzten, und es fragt sich nur, ob die zurzeit geltenden — einschließlich des Frachtbriefformulars — genügen, um mit Sicherheit zu bestimmen, wann eine Sendung „als Wagenladung aufgegeben" anzusehen ist. Verschiedene Beurteilung der Angaben im Frachtbriefe insbesondere der Angaben in den Spalten „Anzahl" und „Verpackungsart" seitens der Versand- und Empfangsabfertigung führt häufig zur Änderung der Wagenladungsfracht in Stückgutfracht oder umgekehrt seitens der Empfangsabfertigung — was wieder Auseinandersetzungen mit der Versandabfertigung und den Frachtzahlern sowie Erstattungsanträge in nicht unerheblicher Zahl zur Folge hat. Dies und der Umstand, daß es sich häufig um recht erhebliche Unterschiedsbeträge handelt, möge es rechtfertigen, auch an dieser Stelle die obenerwähnte Frage in Kürze zu erörtern. § 2 der Allg. T. V. gibt Grundsätze für die Frachtberechnung und ist auch unter dieser Überschrift abgedruckt. Die Berechnung der Fracht im Einzelfalle setzt einen Frachtvertrag voraus; letzterer ist nach § 61 EVO. und Art. 8 I. Ü. abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbriefe vom Absender zur Beförderung angenommen, und dies ist die „Aufgabe" i. S. des § 2 A.T.V., welcher wiederum bei den vom Absender zu verladenden Gütern, also auch bei Wagenladungen, der Antrag auf Bereitstellung eines Wagens und diese selbst vorangehen muß (§ 63^{5} EVO.) Diese Aufgabe, einschließlich der Bereitstellung, ist kein einseitiges, nur vom Willen des Absenders abhängiges, sondern ein zweiseitiges Rechtsgeschäft zwischen Absender und Bahn, dessen Wirkungen zum Teil durch den Tarif ein für alle Mal festgelegt, zum Teil, wie hier, der freien Vereinbarung überlassen sind. Die Bahn ist keineswegs verpflichtet, jedem Verlangen nach Gestellung eines besonderen Wagens Folge zu geben und jede als Wagenladung angebotene Sendung anzunehmen; dem können sowohl allgemeine, die Bahn bindende Verbote, als auch sonst maßgebende Verhältnisse entgegenstehen, wie schwierige Betriebsverhältnisse, die ebenso wie Mangel an Wagenraum während des Krieges und auch später mehrfach die Bahn zwan[gen], sich solchen Anträgen der Absender gegenüber ablehnend zu verhalten. Ist aber dem Absender ein besonderer Wagen zur freien Beladung gestellt und Selbstverladung als Stückgut mit dem Absender nicht ausdrücklich vereinbart, dann hängt es nicht mehr vom Willen des Absenders ab, ob er die Sendung als Wagenladung aufgeben will, vielmehr ist dann Willensübereinstimmung zwischen Absender und Bahn anzunehmen, daß die Sendung als Ladung aufgegeben werden soll. Diese Willensübereinstimmung muß im Frachtbriefe zum Ausdruck kommen, denn der Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag (§ 61 EVO., Art. 8. I. Ü.), der Empfänger haftet für die Fracht nach Maßgabe des Frachtbriefs (§ 76^{5} Art. 17 a. a. O.), ... haben Frachterstattungsanträge nur insofern Anspruch auf Berücksichtigung als sie sich durch die Angaben im Frachtbriefe begründen lassen (§ 76^{5} Art. 12 a. a. O.); der deutlichste und klarste Ausdruck für die Überlassung eines besonderen Wagens ist aber die Bezeichnung der Sendung als „Wagenladung", ... dies entspricht dem Wortlaut des § 2 Allg. T. V. Der Ausdruck „Wagenladung" ist hier ebenso wörtlich und formalistisch zu nehmen, wie in der EVO. und im I. Ü. der Ausdruck „Frachtbrief". Dies muß um so mehr gelten, als sich wohl kaum aus anderen Angaben im Frachtbriefe Schlußfolgerungen auf solche Willensübereinstimmung mit Sicherheit auch für diejenigen ... nehmen lassen, welche nicht an der Aufgabe des Gutes, ... nachher als Empfänger, Empfangsabfertigung pp. an der Ausführung des Frachtvertrages und der Abrechnung beteiligt sind. Den Vermerk hat der Absender, dem die Ausstellung der Urkunde über den Frachtvertrag obliegt, im Frachtbriefe anzubringen, was sich aus dem Wortlaut des § 2 a. a. O. ergibt. Fehlt der Vermerk, so muß ihn die Versandabfertigung verlangen, die — ebenso wie der Absender — bereits seit der Bereitstellung des Wagens, also vor Übergabe des Frachtbriefs, wi[ssen] kann und wissen muß, ob die Bezeichnung „Wagenladung" ... „Ladung" oder „Wagen" im Frachtbriefe zu verlangen ist, ... die Sendung als Wagenladung abzufertigen. Der Annahmebeamte ist, auch ohne besondere Tarifbestimmung, berechtigt und verpflichtet, einen Frachtbrief, in dem der betreffende Vermerk fehlt, obwohl der Wagen zur freien Verfügung überwiesen ist, zurückzuweisen und die Ergänzung bzw. Berichtigung des Frachtbriefs — ev. unter Berechnung des tarifmäßigen St[and]geldes (§ 63^{6} EVO.) — zu verlangen. Insofern ist allerdings die Wagenbestellung sachlich und mittelbar mit von Bedeutung für die Abfertigung der Sendung und für die Frachtberechnung, muß aber hier um deswillen ausscheiden, weil bei überwiesener Fracht der Empfänger, bei dem eine Kenntnis von den Verhandlungen über die Wagengestellung nicht vorausgesetzt werden kann, nur nach Maßgabe des Frachtbriefs für Zahlung haftet und der Tarif einen Vermerk im Frachtbriefe über die Wa[...]

ge ellung nicht vorsieht. Ebensowenig läßt sich hier das tafarische Mindergewicht für Ladungen verwerten; in manchen F en wird es für den Absender von Vorteil sein, auch Mengen v 5000 kg und mehr als Stückgut aufzugeben, und die Bahn is lann nicht berechtigt, dies zu verhindern, andererseits kön-n schwierige Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, insbesondere M gel an Wagenraum, die Bahn zwingen, die Überlassung eines b nderen Wagens von der Beladung mit einem höheren als d tarifmäßigen Mindestgewicht für Ladungen abhängig zu n hen. Auch die Frage, ob Ladungsfracht oder Stückgutfracht h er ist, muß hier ausscheiden, denn der deutsche Eisenbahn-G er-Tarif gibt einen Anspruch auf den billigsten Tarifsatz n insofern, als dieser der tarifmäßigen Abfertigungsart (Stück-g oder Wagenladung) entspricht, setzt also voraus, daß le tere im Einzelfalle bereits feststeht.

Vichtig ist, daß bei Übergabe des Frachtbriefs darauf ge-a tet wird, ob er etwa den Vermerk trägt: „Selbst verladen n h Vereinbarung mit der Eisenbahn", und ob tatsächlich eine s he Vereinbarung besteht. Letzteres ist nicht der Fall, wenn f die Sendung ein Wagen zur freien Verfügung des Absenders g tellt ist und die Selbstverladung den tarifarischen Bestim-n ngen entspricht, dann muß ein Ladungsfrachtbrief gefordert w den. Dies unterbleibt häufig, sei es daß der Beamte den V merk übersieht, sei es daß er ihn irrig für genügend hält, n die Ladungsfracht zu berechnen, zumal wenn der Absender t tz geringer Menge das Gut so verladen hat, wie wenn er den W gen zu freier Verfügung erhalten hätte und eine Beiladung n ht mehr möglich ist. Die Gefahr besteht besonders bei Ab-s dern, die sich einen Stempel mit dem fr. Vermerke haben f tigen und letzteren bei Selbstverladung ohne weiteres auf a Frachtbriefe setzen lassen, sowie auf größeren Stationen, a f denen der Wagendienst besonderen Beamten übertragen ist, w nn nicht seitens der Vorstände dafür gesorgt wird, daß ohne i e besondere Genehmigung und entsprechenden Vermerk im W genbestellbuche Wagen zur Selbstverladung von Stückgut n ht gestellt werden, und daß die mit der Annahme und Be-a beitung der Frachtbriefe betrauten Beamten über die Zu-w isung der Wagen an die Absender stets in Kenntnis sind.

Einer Erörterung bedarf es noch, ob die oben vertretene Aus-l gung des § 2 der Allg. T. Vorschr. vereinbar ist mit dem g tigen Frachtbriefformular, und ob die Bezeichnung „Wagen-l dung" nach dem Tarife an einer bestimmten Stelle des Formu-l s erscheinen muß, ev. an welcher.

Sowohl die EVO. wie das I. Ü. kennen „Stückgut" und „Gut i Wagenladungen" und haben trotzdem nur je ein Formular f Fracht- und Eilgut. Schon hieraus läßt sich folgern, daß d s Formular sowohl für Stückgut als für Ladungen gelten soll. D e Angabe des Inhalts der Sendungen im Frachtbriefe l cht keinen Beweis gegen die Bahn, wohl aber die der Ver-p ckungsart, denn diese ist offensichtlich und kann von d r Bahn ohne weiteres auf Grund der Frachtbriefangaben nach-g prüft werden; Verpackung für die ganze Sendung bei Ladun-g n ist aber der Wagen, in den das Gut verladen ist, und den d Bahn erst nach der Beladung zur Beförderung übernimmt, o ne zur Inhaltsprüfung verpflichtet zu sein; nur dessen Identi-t mit dem im Frachtbriefe bezeichneten muß und kann sie o ne weiteres und ohne Einschränkung vertreten. Daraus folgt, d ß nach dem Tarife bei Ladungen die Spalten „Anzahl" und „V rpackungsart" mit der Zahl der Wagen und der Bezeichnung „L adung" oder einer ähnlichen auszufüllen sind, nicht mit der Z hl und Verpackungsart der im Wagen befindlichen Einzel-s ücke. Solche Frachtbriefe werden denn auch täglich auf-g geben, nicht nur für Ladungen, die Massengut ohne Ver-p ckung enthalten, sondern auch für solche mit Einzelstücken i Verpackung, und wenn bei letzteren in die obenerwähnten S alten die Zahl und Verpackungsart der Einzelstücke an Stelle d r Zahl und der Bezeichnung „Ladung" eingetragen ist, so be-r ht dies auf Versehen oder auf einer irrigen Deutung der Vor-s hrift im § 56 Abs. 1 EVO. Dort heißt es: „Der Absender hat i den Frachtbrief einzutragen die Bezeichnung der Sendung n ch ihrem Inhalte, bei Stückgutsendungen auch Anzahl, Art der Verpackung und Adresse pp. der Frachtstücke. Die Eisenbahn kann auch bei Wagenladungen die Bezeichnung des Inhalts nach Anzahl und Verpackungsart verlangen, wenn die Beschaffenheit der Ladung es zuläßt". Es soll also erforderlichenfalls der Inhalt nicht nur nach Art und Beschaffenheit des Gutes sondern auch nach Anzahl und Art der Verpackung der Einzelstücke näher beschrieben werden, und diese Angaben gehören in die Spalte „Inhalt", während die Spalten „Anzahl" und „Verpackungsart" bei Ladungen für letztere Bezeichnung und für die Zahl der Wagen zur Verfügung stehen. Daß bei Wagenladungen die Bezeichnung des Inhalts nach Anzahl und Verpackungsart weder in der EVO. noch sonst direkt vorgeschrieben, vielmehr in der EVO. nur zugelassen ist, steht mit obigem nicht in Widerspruch; übrigens läßt der Wortlaut des § 56[1] u. d. a. a. O. recht wohl die Deutung zu, daß auch ohne weitere Tarifbestimmung die Abfertigungsstellen ermächtigt sind, die fragliche Ergänzung der Frachtbriefangaben zu verlangen, zumal wohl schwerlich eine entsprechende Fassung des Tarifs zu finden ist, die der Verschiedenartigkeit der Güter Rechnung trägt, selbst wenn man sie durch ein Verzeichnis ergänzen wollte. Das Ausfüllen der stark umränderten Spalten für Bezeichnung der verwendeten Wagen (im Formular oben links) würde der Vorschrift des § 2 a. a. O. nicht genügen, da es durch § 56[1] EVO. auch bei Stückgutsendungen, die der Absender selbst verladen hat, verlangt wird und schon deshalb als Erkennungszeichen für Wagenladungen entfällt. Dagegen erscheint das Einschreiben der Bezeichnung „Ladung" in die Spalten für „Zeichen und Nummer" zulässig, da sich letztere bei Ladungen mit der der Wagen decken und bereits in besonderen Spalten (oben links) verzeichnet sind; weder eine Bestimmung der EVO. noch der Wortlaut des § 2 a. a. O. steht dem entgegen, auch entspricht es langjähriger, von den Bahnen gebilligter Übung.

Ob auch beim Fehlen der Bezeichnung der Sendung als Wagenladung einem Antrage auf nachträgliche Berechnung der Ladungsfracht und Frachterstattung stattzugeben ist, weil nach dem Berichte der Annahmestelle und aus den sonst der Bahn bekannten Umständen geschlossen werden kann, daß der Absender das Gut als Wagenladung hat aufliefern wollen, auch die Dienststelle keine Veranlassung hatte, dem entgegen zu sein, und die Sendung tatsächlich bahnseitig wie eine geschlossene Ladung befördert ist, kann nur für den Einzelfall entschieden werden; ein Anspruch auf Frachterstattung besteht nicht, und jedenfalls hat der Absender gemäß § 57 EVO. sowohl der Bahn als auch dem Empfänger gegenüber die gesetzliche Pflicht, alle Folgen zu tragen, die aus der mangelhaften Ausfertigung des Frachtbriefs entspringen.

Die Vorschriften des § 2 d. Allg. T. V. I B D. E. G. T. sind zurzeit auf deutschen Strecken auch für den internationalen Verkehr maßgebend, und es könnte nur in Frage kommen, in der Spalte des internationalen Frachtbriefs für „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift" die Abfertigung der Sendung nach den Wagenladungssätzen zu beantragen. Ich möchte diese Frage verneinen. Der Eisenbahnfrachtvertrag ist ein Formalvertrag, dessen Muster genau vorgeschrieben ist und nach den Überschriften der Spalten ausgefüllt werden muß. Selbst wenn man hier das Wort „Tarife" nicht in der Einschränkung nimmt, die ihm im Art. 6 e I. Ü. gegeben ist, erscheint es nicht angängig, darunter auch den oben erwähnten Antrag zu verstehen, sei es daß er durch den Vermerk: „Wagenladung" oder durch den Hinweis auf eine Tarifbestimmung zum Ausdruck gebracht wird, wie sie im § 9 der früheren Allg. Tarifvorschriften des T. I d. Eis. G. T. für den Verkehr zwischen deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und österreichisch-ungarischen Eisenbahnen andererseits enthalten war und jetzt noch im § 2 d. A. T. V. D. E. G. T. I B besteht. Die Abfertigungsstellen wären nicht verpflichtet, solche Eintragungen zu beachten, ganz abgesehen davon, daß der jetzt maßgebende § 2 d. Allg. T. V. im D. E. G. T. I B, abweichend vom § 9 a. a. O., auch Stückgutsendungen betrifft.

Nottebohm.

Der Haushalt der Deutschen Reichsbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1922.

Nachdem es in den Vorjahren gelungen ist, die ordnungs-mäßige Abwicklung des Betriebs und Verkehrs der Deutschen Reichsbahn wieder sicherzustellen, bringt der Haushalt für das Rechnungsjahr 1922 auch die wirtschaftliche Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben im ordentlichen Haushalt. Dieses Gleichgewicht konnte einesteils durch die Auswirkungen der mehrfachen, im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eingeführten Tariferhöhungen, anderenteils dadurch herbeigeführt werden, daß bei ungestörter Fortentwicklung des deutschen Wirtschaftslebens mit einer allgemeinen Verkehrssteigerung gerechnet werden kann, zumal zu erwarten steht, daß die getroffenen umfassenden Maßnahmen zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Reichsbahn, insbesondere die hohen Aufwendungen zur Verbesserung und Erneuerung des Fahrparks, im Rechnungsjahre 1922 voll zur Auswirkung kommen werden. Schließlich hat auch die schärfere Erfassung der sonstigen Einnahmequellen — Verpachtung der Bahnhofswirtschaften, Bahnhofsbuchhandlungen, Lagerplätze usw. — nicht unwesentlich dazu beigetragen.

In formeller Beziehung weist der neue Haushaltsplan insofern

praktische Änderungen auf, als er durch Teilung und Abzweigung einiger Ausgabetitel übersichtlicher gestaltet worden ist; so werden z. B. bei der Betriebsverwaltung die Ruhegehälter für ehemalige Beamte und die Hinterbliebenenbezüge nicht mehr unter den „Sonstigen persönlichen Ausgaben“ und ebenso die Ausgaben für Steuern, Haftpflichtentschädigungen und Ersatzleistungen nicht mehr unter den „Verschiedenen Ausgaben“, sondern je in einem besonderen Titel nachgewiesen. Eine weitere Verbesserung ist darin zu erblicken, daß die Gesamtansätze bei sämtlichen Betriebseinnahme- und Ausgabetiteln ziffernmäßig entwickelt und erläutert sind.

Der **ordentliche Haushalt** schließt im Vergleich zum Rechnungsjahre 1921 wie folgt ab:

Einnahmen	1922 ℳ	1921 ℳ	mithin 1922 mehr + weniger — ℳ
Hauptverwaltung . .	400 000	300 000	+ 100 000
Betriebsverwaltung .	71 993 628 000	37 100 000 000	+ 34 893 628 000
Sonstige Einnahmen	4 600 000	3 700 000	+ 900 000
Reichszuschuß zur Deckung des Fehlbetrags	—	10 835 013 900	— 10 835 013 900
Summe	71 998 628 000	47 939 013 900	+ 24 059 614 100
Fortdauernde Ausgaben:			
Hauptverwaltung . .	59 279 000	35 611 900	+ 23 667 100
Betriebsverwaltung .	67 716 149 000	35 862 512 000	+ 31 853 637 000
Sonstige Ausgaben .	3 200 000	1 890 000	+ 1 310 000
Schuldendienst . . .	4 220 000 000	3 009 000 000	+ 1 211 000 000
Besoldungs- usw. Erhöhungen	—	9 030 000 000	— 9 030 000 000
Summe	71 998 628 000	47 939 013 900	+ 24 059 614 100

Die Mehreinnahme im ordentlichen Haushalt ergibt sich, wie eingangs bereits erwähnt, hauptsächlich aus den veranschlagten Tariferhöhungen und beruht ferner auf der Verkehrssteigerung und der schärferen Erfassung der sonstigen Einnahmequellen. Die Mehrausgabe ist hauptsächlich auf die Neuregelung und Erhöhung der Bezüge der Beamten, Pensionäre und Hinterbliebenen sowie der Angestellten und Arbeiter, dann ferner auf die Preissteigerung bei den sachlichen Betriebsausgaben zurückzuführen. Eine wesentliche Mehrausgabe entfällt schließlich auch auf den Schuldendienst, hervorgerufen durch das Anwachsen der Eisenbahnschuld infolge der Fehlbeträge der Vorjahre im ordentlichen und des Anleihebedarfs im außerordentlichen Haushalt.

Hinsichtlich der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben allein ergibt sich folgendes Bild:

	1922 ℳ	1921 ℳ	mithin 1922 mehr + weniger — ℳ
Einnahmen . . .	71 993 628 000	37 100 000 000	+ 34 893 628 000
Ausgaben	67 716 149 000	44 892 512 000	+ 22 823 637 000
Fehlbetrag	—	7 792 512 000	— 7 792 512 000
Überschuß	4 277 479 000	—	+ 4 277 479 000
Mithin Besserung des Abschlusses gegen 1921 um			12 069 991 000

Im einzelnen ist hierzu zu bemerken, daß die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 4,9 Milliarden Mark, die aus dem Güterverkehr um 29 Milliarden Mark und die übrigen Einnahmen um 994,5 Millionen Mark höher veranschlagt wurden als für den Haushalt 1921. Für die Besoldungen der planmäßigen Beamten sind im neuen Haushalt 5,72 Milliarden Mark mehr vorgesehen als in dem des Vorjahres, während bei den Teuerungszuschlägen für planmäßige Beamte infolge der Besoldungsänderung 827,93 Millionen Mark erspart werden konnten. Für die Bezüge der außerplanmäßigen Beamten und der Angestellten sowie für die Löhne der Hilfskräfte im Beamtendienst und der Betriebsarbeiter sind 2,82 Milliarden Mark mehr veranschlagt als im Vorjahre, für Ruhegehälter und Hinterbliebenenbezüge einschließlich der Teuerungszuschläge 1,535 Millionen Mark mehr. Die Mehraufwendungen bei den sächlichen Ausgaben der Betriebsverwaltung sind angesetzt mit 7,2 Milliarden Mark für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsstoffe, mit 3,3 Milliarden Mark für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen und 11,24 Milliarden Mark für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen; von letzteren entfallen 4,3 Milliarden Mark auf die Beschaffung ganzer Fahrzeuge als Ersatz. Ir Schuldendienst erfordert einen Mehraufwand von 1,21 Milliar Mark.

Der **außerordentliche Haushalt** bringt im Vergleich zu d des Vorjahres folgenden Abschluß:

	1922 ℳ	1921 ℳ	mithin 192 mehr + weniger – ℳ
Einnahmen . . .	6 500 000	4 000 000	+ 2 500
Ausgaben	6 789 259 000	24 800 000 000	— 18 010 741
Anleihebedarf	6 782 759 000	24 796 000 000	— 18 013 241

Die Mehreinnahme im außerordentlichen Haushalt ist Folge größerer Erlöse aus dem Verkauf von Eisenbahngru stücken. Der Rückgang bei den Ausgaben beruht darauf, d wegen der schwierigen finanziellen Lage der Reichsbahnv waltung alle aufschiebbaren Bauten und Beschaffungen zurü gestellt worden sind und auch für Fahrzeugbeschaffungen geringeren Mitteln als im Vorjahre ausgekommen werden s Hieraus erklärt sich ein Rückgang der Ausgabe um r 1,8 Milliarden Mark. Der weitere Rückgang im Betrage v 16,2 Milliarden Mark ist darauf zurückzuführen, daß im V jahre ein größerer Teil des Erwerbspreises der Bahnen, zwar der durch Übernahme schwebender Schulden der Länder deckende Teil, im außerordentlichen Haushalt veranschlagt w Der Geldbedarf im außerordentlichen Haushalt in Höhe v 6 782 759 000 ℳ muß im Wege des Kredits flüssig gema werden.

Von den Forderungen für größere Neubauten sind besond hervorzuheben (die in Klammern zugesetzten Zahlen geben Teilforderungen für 1922 in Millionen Mark an): Zweigstelle Preußen-Hessen, Eisenbahndirekti Altona. Bau einer Nebeneisenbahn von Neustadt in Holst nach Schwartau (3), von Kiel nach Holtenau (4) und von N büll nach Westerland (15). Herstellung eines Rangierbahnh bei Eidelstedt (10), Umgestaltung der Bahnanlagen in und Flensburg (15), Herstellung stärkerer Überbauten für die Stromöffnungen der Eisenbahnbrücke über die Süderelbe bei Harb (10). Eisenbahndirektion Berlin. Bau einer Haupteisenbahn von Michendorf nach Mahlsdorf, Teilausführu (44,5), Herstellung des dritten und vierten Gleises Frohna Birkenwerder (4,3) und des zweiten Gleises Tegel-Hennigsd (7,5). Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf den Be liner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, Teilausführung (36), E weiterung des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin (23,5), U gestaltung der Bahnanlagen bei Spandau (36,5). Eisenbahndirektion Osten zu Berlin. Umbau des Bahnh Frankfurt (Oder) und Herstellung eines Rangierbahnh zwischen Booßen und Frankfurt (Oder) (10), Umbau des Bal hofs Glogau (2), Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strec Glogau-Reppen (4), Verlegung der Eisenbahndirektion Ost nach Frankfurt (Oder) (12). Eisenbahndirekti Breslau. Bau einer Nebeneisenbahn Schottwitz-Meleschw (1), Maltsch-Wohlau (2,5) und einer Haupteisenbahn Arnsdo Liegnitz (7); Einrichtung elektrischer Zugförderung auf d Strecken Lauban-Königszelt und den Zweigstrecken Hirschbe Grünthal, Hirschberg-Landeshut, Ruhbank-Liebau und Nied Salzbrunn-Halbstadt (24), Umbau des Bahnhofs Liegnitz (1 Errichtung einer Wagenwerkstätte am Bahnhof Schweidnitz (12). Eisenbahndirektion Cassel. Bau einer Nebe eisenbahn Uslar-Schönhagen (1,5) und Stolberg-Rottleberod Stolberg a. Harz (5), Erweiterung des Bahnhofs Nordhaus (3), des Personenbahnhofs Göttingen (7) und des Bahnh Blankenheim (3). Erweiterung der Hauptwerkstätten Pad born (6) und Göttingen (6), Ausbau der Werkstättenanlagen a Bahnhof Cassel V (7), Bau einer Weichenwerkstätte Pad born N. (4). Eisenbahndirektion Elberfeld. B einer Haupteisenbahn von Witten West nach einem geeignet Punkt der Strecke Schwelm-Barmen-Rittershausen (20), Bau d Nebeneisenbahnen Velbert-Kettwig (15), Meinerzhagen-Olpe (1 und einer Verbindungsbahn bei Ohligs (1). Zweigleisiger Au bau der Strecken Hagen-Oberbrügge (3) und Bommern-Vorha nebst Verbindungsbahn Bommernholz-Wengern (10). Erweiterung der Bahnhöfe Iserlohn (1), Altenhundem (8), Hagen (Dieringhausen (1), Kreuztal (3) und Brügge (3), Umbau d Bahnhöfe Düsseldorf-Rath und Ratingen West (15), Düsseldo Gerresheim (3) und Düsseldorf-Eller (4). Errichtung einer L komotivwerkstätte bei Schwerte (45), einer Lokomotivschuppe anlage in Hagen-Eckesey (2), Holzwickede (3) und Geisec (5). Zweigleisiger Ausbau der Strecken Salzungen-Meining (5) und Gerstungen-Vacha (13). Umbau der Bahnhöfe Weiße fels (12), Weimar (2,8), Waltershausen (3,8), des Persone bahnhofs Coburg (2), des Güterbahnhofs Erfurt (11); Erweit rung der Bahnanlagen zu Saalfeld (3), Herstellung einer Lok

[Lokomo]tivschuppenanlage in Eisenach (3,5). Eisenbahndirektion Essen. Bau der Verbindungsbahn Borbeck-Frintrop-[Bo]ttrop (2); mehrgleisiger Ausbau der Strecken Bochum Nord-[Pr]äsident-Riemke (8), Mülheim (Ruhr)-Styrum-Essen West (5), [Sch]arnhorst-Hamen (6) und Osterfelde Süd-Block Hochstraße (1). [Um]gestaltung und Erweiterung der Bahnhöfe Hamm (32), Essen [H]f. (5), Dinslaken (3), Essen Nord (3) und der Bahnanlagen [in] Duisburg (34). Erweiterung der Hauptwerkstätte Wedau [un]d Witten (2). Eisenbahndirektion Frankfurt (Main). Bau der Nebeneisenbahnen Stockhausen (Kr. [W]etzlar)-Beilstein (4) und Haiger-Gusternhain (4). Erweiterung der Bahnhöfe Dillenburg (7), Höchst (2), Fulda (5,5), des [Ha]uptpersonenbahnhofs Frankfurt (Main) (18) und des Hauptbahnhofs Offenbach (Main) (19). Erbauung einer Lokomotivwerkstätte in Nied bei Frankfurt (Main) (7). Eisenbahndirektion Halle (Saale). Bau der Haupteisenbahn [W]iesenburg-Roßlau (5) und der Nebenbahn Merseburg-Zöschen [(]7). Einrichtung elektrischer Zugförderung auf der Strecke [Ma]gdeburg-Bitterfeld-Leipzig-Halle (10), Gleiserweiterung am [No]rdende des Bahnhofs Halle (7), Umbau des Bahnhofes Senftenberg (4,5), Erweiterung des Bahnhofs Merseburg (2), Herstellung des zweiten Gleises Merseburg Gbf.-Frankleben (2,5), [E]rweiterung der Hauptwerkstätte Cottbus (2,5). Eisenbahndirektion Hannover. Bau der Hauptbahnen [Ni]enburg (Weser)-Minden (Westf.) mit Abzweigung nach Stadthagen (30), Celle-Hannover (35) und Verden-Rotenburg (Han.) [(]7), sowie der Nebenbahnen Ülzen-Dannenberg (21,5), Celle-[Br]aunschweig mit Abzweigung nach Peine (20), Salzwedel-[A]rendsee (5) und Arendsee-Geestgottberg (2,5). Mehrgleisiger [Au]sbau der Strecken Hamm-Wunstorf (19), Pyrmont-Himmighausen (2) und Geestemünde-Speckenbüttel (1). Erweiterung [de]r Hauptwerkstätten Sebaldsbrück (6,6) und Stendal (2,5). [E]isenbahndirektion Kattowitz. Erweiterung des [Ba]hnhofs Kandrzin (2,9), bauliche Maßnahmen aus Anlaß der [Ab]tretung oberschlesischer Gebietsteile (30). Eisenbahndirektion Köln. Bau der Hauptbahnen Mörs-Geldern (10), [Ho]lzheim-Rommerskirchen (13) und Liblar-Ahrtal (40); mehrgleisiger Ausbau der Strecken Köln-Ehrenfeld-Grevenbroich (6), [W]iemersheim-Millingen (5), Buir-Stolberg (7) und Hohenbudberg-Duisburg-Hochfeld Süd (10). Ausbau der Nebenbahn Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zur Hauptbahn (10). Erweiterung [de]s Güterbahnhofs Coblenz (3), des Bahnhofs Coblenz [(R]heinbf.) (1,5), des Bahnhofs Köln-Nippes zu einem Rangierbahnhof (5) und des Rangierbahnhofs Köln-Eifeltor (5). [H]erstellung eines neuen Rangierbahnhofs Gremberg b. Köln (6), [B]au einer Hauptwerkstätte bei Jülich (3). Erweiterung des [Ba]hnhofs Aachen West (7), Umbau des Bahnhofs Aachen-[Ro]the Erde (6), Errichtung eines Personenzollbahnhofs Ronheide (8). Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.). [Ba]u der Nebenbahn Wormditt-Schlobitten (14). Umgestaltung [de]r Bahnanlagen bei Königsberg (Pr.) (28). Eisenbahndirektion Magdeburg. Umgestaltung der [B]ahnhofsanlagen zu Cöthen (5), Eilsleben (7), Vienenburg (4,5), Braunschweig (15), Errichtung einer Hauptwerkstätte bei Braunschweig (8,5), Erbauung eines [ne]uen Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion (2,5). [E]isenbahndirektion Mainz. Änderung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen zu Oberlahnstein (1,8) und der Gleisanlagen auf Bahnhof Alzey (1). Eisenbahndirektion [M]ünster (Westf.). Bau der Hauptbahn Preußen-Münster [(]2) und der Nebenbahn Nienburg (Weser)-Diepholz (16). Erweiterung der Bahnhöfe Rheine (6), Kirchweyhe (6), Umgestaltung der Bahnanlagen zu Osnabrück (3) und Münster (4). [E]isenbahndirektion Stettin. Bau der Nebenbahnen [K]ollnow-Zollbrück (1) und Tempelburg-Bärwalde (1). Erweiterung der Rangiergleise in Altdamm (6), der Lokomotivwerkstätte Stargard (Pom.) (2,6), des Bahnhofs Jädickendorf zur [L]okomotivwechselstation (3). Bau einer Güterverbindungsbahn [S]cheune-Stettin Rgbf. (13,7). Eisenbahndirektion [T]rier. Bau der Hauptbahn Neuwied-Coblenz und Carden-Neef [(1]0) und der Nebenbahn Simmern-Gemünden (14). Viergleisiger [A]usbau der Strecke Trier Hbf.-Ehrang und Fortführung der [n]euen Gleise bis Hetzerath (17). Neubau eines Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion (4); Erweiterung des Bahnhofs Igel (2,5) und Hermeskeil (1). Zweigstelle Bayern. Eisenbahndirektion Augsburg. Zentralisierung des Bahnhofs Lindau Stadt (2). Neue Lokomotivwerkstätte Augsburg (3), Vergrößerung der Wagenreparaturwerkstätten Augsburg (4) und Kempten (1,8). Eisenbahndirektion Ludwigshafen. Erweiterung der Ladeanlagen des Bahnhofs Berg und Ausbau der Station zu einem Zollbahnhof (3). Erweiterung der Station Waldmohr (2) und Oggersheim (2), der Werkstättenanlagen in Ludwigshafen (2,75), der Wagenwerkstätte Kaiserslautern (2,7), der Hafenbahnanlagen in Ludwigshafen (3). Eisenbahndirektion München. Einführung des elektrischen Betriebes auf der Garmischer und Holzkirchner Liniengruppe (65) und auf der Strecke München-Regensburg (65). Errichtung einer Hauptwerkstätte für elektrische Lokomotiven bei München (8). Beschaffung der Bahnstrom-Transformatoren für das Walchenseekraftwerk (10). Eisenbahndirektion Nürnberg. Fortsetzung der Bauarbeiten am neuen Verkehrsmuseum (2,1); Errichtung einer Güterabfertigung Nürnberg Süd (2); Zentralheizungsanlage Nürnberg Hauptwerkstätte (2,8). Eisenbahndirektion Regensburg. Erweiterung der Hauptwerkstätte Weiden (4), des Bahnhofs Schwandorf (2,16). Eisenbahndirektion Würzburg. Erweiterung des Rangierbahnhofs Würzburg-Zell (6,35) und der Station Schweinfurt Hbf. (1,66). Mechanische Bekohlungsanlage in Würzburg Hbf. (2). Teilbau für ein neues Bürogebäude der Eisenbahndirektion (2). Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Bau der Nebenbahnen Theuma-Plauen (4), Kupferhammer-Grünthal-Deutschneudorf (5), Klingenberg-Colmnitz-Oberdittmannsdorf (5), Hainsdorf-Kipsdorf (3), Heidenau-Geising-Altenberg (3), Schmiedeberg (Bez. Dresden)-Moldau (2), Obercunewalde-Löbau (3), Priestewitz-Radeburg (6), Borna b. Leipzig-Großbothen (4), Wurzen-Eilenburg (7). Viergleisiger Ausbau der Strecken Pirna-Heidenau einschl. Industriegleisen und Abstellbahnhof Pirna (6), Dresden Altstadt-Potschappel (7) und Niederwiesa-Chemnitz-Hilbersdorf (2), Zweigleisiger Ausbau der Strecken Oberoderwitz-Taubenheim (4) und Hartenstein-Wiesenburg (3). Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Glauchau (4), Flöha (6), Bautzen (6), Löbau (3), Altenburg (7), Regis-Breitingen (4). Verbesserung der Gleis- und Ladeanlagen am Riesaer Hafen (3), Erweiterung der Verschiebe- und Umschlaganlagen auf Bahnhof Riesa (8), Umbau des Bahnhofs Meißen und zweigleisiger Ausbau der Strecke Meißen-Meißen Triebischtal (10), Erweiterung des Bahnhofs Zwickau (11) und Plauen (6), Anlage des Bahnhofs Plauen-Chrieschwitz (3). Erweiterung der Werkstätten in Chemnitz (6.9), Dresden-Friedrichstadt (5.5) und Engelsdorf bei Leipzig (2,9). Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart. Neue Bahnen: Göppingen-Boll (6), Spaichingen-Nusplingen (7), Schömberg-Rottweil (7), Künzelsau-Forchtenberg (6,5), Klosterreichenbach-Raumünzach (6), Vaihingen (Filder)-Echterdingen (1,89), Leinfelden-Waldenbuch (2,5), First-Schönaich (1,3), Verbindungsbahn Kornwestheim Verschbhf.-Korntal (3). Zwei- und mehrgleisiger Ausbau der Strecken Horb-Rottweil (7), Böblingen-Eutingen (10), Gmünd-Aalen (6) und Jagstfeld-Osterburken (1). Erweiterung der Bahnhöfe Aulendorf (2), Ebingen (1), Fellbach (3), Marbach (Neckar) (2,5), Metzingen (1), Spaichingen (4). Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart nebst weiteren Eisenbahn-Neu- und Erweiterungsbauten zwischen Ludwigsburg und Plochingen (73). Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe. Neue Bahnen: Bretten-Kürnbach (1), Oppenau-Griesbach (2), Titisee-St. Blasien (10). Erweiterung des Personenbahnhofs Freiburg (4), der Grenzbahnhöfe Neuenburg (5) und Palmrain (1,7), der Werkstätten Schwetzingen (3), Durlach (7), der Hauptwerkstätte Karlsruhe (9,6) und der Werkstättenanlagen Offenburg (8). Eisenbahn-Generaldirektion Schwerin. Zweigleisiger Ausbau der Strecken Herrnburg-Bobitz (1,5) und Lalendorf-Teterow (1,5). Erweiterung der Bahnhöfe Waren (3), Schönberg (1), Schwerin Hbf. (1) und der Werkstatt Rostock (5,5). Errichtung eines neuen Lokomotivschuppens (2) und Ergänzung der Stellwerksanlagen (2) in Rostock Hbf. Eisenbahndirektion Oldenburg. Bau einer Nebenbahn Delmenhorst-Lemwerder (4,5), Erweiterung der Hauptwerkstätte Oldenburg (2,2) und des Rangierbahnhofs Oldenburg (Osternburg) (2).

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Verkehrslage der Reichsbahn im Februar 1922. Die [V]erkehrslage der Reichsbahn im Februar stand unter den [sc]hädlichen Wirkungen des Streiks der Eisenbahnbeamten und [te]ilweise auch der Eisenbahnarbeiter in Norddeutschland vom 2. bis 9. Februar. Die Dienstkohlenvorräte gingen infolge mangelnder Zufuhr aus Norddeutschland auch in Süddeutschland zu Anfang des Monats erheblich zurück, so daß dort, obwohl nicht gestreikt wurde, erhebliche Verkehrseinschränkungen im Personen- und Güterverkehr nötig wurden. Genauere Angaben über die Gesamtleistungen sind infolge der mangelhaften Unterlagen aus den Streiktagen zurzeit noch schwierig.

Der Güterverkehr kam bei Ausbruch des Streiks bekanntlich zunächst fast völlig zum Erliegen, konnte jedoch allmählich notdürftig für die lebenswichtigsten Güter während des Streiks

in Gang gebracht werden. Diesen Bemühungen gelang es, zahlreiche Werke vor dem sonst unausbleiblichen Stillstand zu bewahren. Daß der Güterverkehr nach Beilegen des Streiks erst allmählich wieder in Ordnung gebracht werden konnte, lag in der Hauptsache daran, daß zahlreiche Lokomotiven, die im Freien bei strenger Kälte an den Streiktagen gestanden hatten, starke Beschädigungen erlitten hatten. Zahlreiche Verkehrssperren wurden nach Beendigung des Streiks nötig, um die Annahme der Güter der erst nach und nach steigenden Leistungsfähigkeit anzupassen. Die Witterung des Februar war in der zweiten Hälfte günstig, so daß bald wieder erfreuliche Leistungen im Güterverkehr erzielt wurden. Der Güterandrang war infolge der Verkehrsunterbrechungen und Annahmesperren in der ersten Monatshälfte gewaltig, zumal auch die Tariferhöhung zum 1. März einen neuen Anreiz bildete, die Gütermengen schleunigst auf den Weg zu bringen.

Der Bedarf an gedeckten Wagen war erheblich. Die gedeckten Wagen werden jetzt in erster Linie beansprucht für den Versand von Eßkartoffeln, sowie Saatgut und künstlichen Düngemitteln, die noch der Frühjahrsbestellung zugute kommen sollen. Der Kartoffelversand setzte nach Aufhören des Frostes gegen Ende des Monats stärker ein und erreichte zuletzt fast 800 Wagen pro Tag; Ausfälle konnten fast überall vermieden werden. Die Gesamtgestellung des Monats ergibt rund 3900 Wagen. Für künstliche Düngemittel wurden über 50 000 Wagen gestellt; die tägliche Gestellung konnte gegen Ende des Monats wieder auf über 3000 Wagen gesteigert werden. Die Streiktage haben einen Ausfall von rund 25 000 Wagen für den Düngemittelversand gebracht. Hoffentlich gelingt es, diesen Ausfall noch wettzumachen. Die Wagenanforderungen für Getreide und Mehl sind äußerst lebhaft, müssen jedoch hinter dem jetzt dringlicheren Saatgut und Düngemitteln zurückstehen. Gestellt wurden fast 56 000 Wagen.

Auch der Bedarf an offenen Wagen bewegte sich infolge der Versandunmöglichkeit in den Streiktagen in aufsteigender Richtung. Die Fehlziffer durch die Streiktage dürfte zwischen 500 000 und 600 000 offene Wagen ergeben, so daß die Gestellung nur etwa 1 500 000 Wagen im Februar betragen wird. Ganz besonders stark wurde durch den Streik der Kohlenversand aus dem Ruhrgebiet betroffen; hier wurden nur rund 450 000 Wagen gestellt. Infolge schwieriger Abfuhr der beladenen Wagen aus dem Ruhrgebiet unter dem Mangel an betriebsfähigen Lokomotiven ging die Gestellung gegen Monatsende von 25 000 Wagen täglich bis auf 18 000 zurück. Der Umschlagverkehr in Duisburg-Ruhrort hat sich mehr und mehr gebessert und ist bis auf über 22 000 t täglich gestiegen. Im ganzen Monat wurden rund 324 000 t (gegen rund 500 000 t im Vormonat) dort umgeschlagen. — Weniger erheblich wurde die Abfuhr der oberschlesischen Kohle durch den Streik beeinflußt, weil der Betrieb in den Eisenbahndirektionsbezirken Kattowitz und Breslau gut aufrecht erhalten wurde. Die Gesamtgestellung wird 183 000 Wagen überschreiten. Selbst an den Streiktagen konnten 5000—8000 Wagen täglich gestellt werden. Mitte des Monats stieg die Wagengestellung auf fast 10 000 Wagen pro Tag an, sank allerdings gegen Ende des Monats. Der Umschlag zur Oder in Cosel unterblieb noch im Februar wegen Eisstandes. Die Anforderungen offener Wagen für Braunkohle in den mitteldeutschen Gebieten sind infolge Erhöhung der dortigen Erzeugung dauernd im Steigen. Die Gestellzahl wird 170 000 Wagen überschreiten. Es gelang, nach Beendigung des Streiks mehrfach über 9000 Wagen täglich zu stellen. Auch in den sächsischen Kohlengewinnungsgebieten war die Gestellung unter Berücksichtigung der durch den Streik geschaffenen schwierigen Betriebsverhältnisse ziemlich günstig, so daß rund 60 000 Wagen erreicht sein werden. — Die Gestellung offener Wagen für andere Güter als Brennstoffe hat sich weiterhin allgemein gebessert.

Der Ein- und Ausfuhrverkehr über die deutschen Seehäfen ist nach wie vor außerordentlich stark. Die Binnenschiffahrt auf den großen Strömen wird voraussichtlich in der nächsten Zeit voll aufgenommen werden können, so daß hierdurch eine erhebliche Entlastung der Eisenbahn und damit eine Erleichterung der Schwierigkeiten, wie sie die Wintermonate zeigten, zu erhoffen ist.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Betrieb im Ruhrkohlenbezirk hatte in der Woche vom 26. Februar bis 4. März einen ganz erheblichen Frachtenandrang zu bewältigen, der seine Hauptursache wohl in der am 1. März erfolgten Tariferhöhung für Wagenladungen hatte. Wenn auch der Wasserstand des Rheins günstig und der Kanal eisfrei ist, so haben die Wasserstraßen den Eisenbahnbetrieb doch noch nicht in dem erwünschten Umfang entlastet, weil die Überleitung von Frachten auf die Wasserstraßen sich nicht mit der wünschenswerten Schnelligkeit vollzogen hat und besonders auf dem Kanal nicht immer genügend Kahnraum vorlag. Die Bestände an beladenen Wagen im Ruhrbezirk sind wesentlich zurückgegangen. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich (... nachträglich bestellten Wagen 26 384 Wagen (gerechnet zu ... 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschni... lich 18 900 Wagen (Höchstgestellung am 27. Februar 1932...). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnit... gestellung 23 222 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf d... Zechen betrugen am Ende der Berichtswoche 1 689 731 (1 739 084 t).

— **Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts.** In der Z... vom 1. bis 15. Februar gestaltete sich die Wagenstellung (I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirk... wie folgt:

	Es wurden gestellt		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl... für den Werkt...
I. 1922	340 395	330 348	25 950
1921	485 605	468 598	36 727
1914	619 774	597 131	50 817
II. 1922	130 291	130 041	10 002
1921	202 134	202 094	15 546
1914	131 234	131 234	10 938

Gegen 1921 wurden in den Steinkohlenbezirken 145 210 W... gen, in den Braunkohlenbezirken 71 843 Wagen weniger g... stellt. Gegenüber 1914 blieb in den Steinkohlenbezirken d... Wagenstellung um 45,1 %, in den Braunkohlenbezirken u... 0,7 % zurück.

— **Erweiterte Ausgabe von Platzkarten.** Nachdem die wä... rend des Krieges eingestellte Ausgabe der Platzkarten in d... Schnellzügen Anfang dieses Jahres wieder zu sämtlich... Schnellzügen, die von Berliner Bahnhöfen aus abfahren, au... gegeben werden, wird jetzt nach und nach der Verkauf v... Platzkarten auch auf andere Großstädte ausgedehnt. Se... 15. März ist es wieder möglich, Platzkarten im Vorverka... für sämtliche Schnellzüge zu erlangen, die von Breslau Hau... bahnhof abfahren. Die Fahrkartenausgabe des Breslau... Hauptbahnhofes nimmt die Vorbestellung auf Platzkart... gleichzeitig mit Vorbestellungen auf Fahrkarten oder bei Vo... lage der Fahrkarte entgegen.

Im Gegensatz zu dem Berliner Verfahren, bei dem der Vo... verkauf verhältnismäßig früh geschlossen werden muß, könn... in Breslau die Platzkarten bis zwei Stunden vor der fahrpla... mäßigen Abfahrt des Zuges ausgegeben werden. Der Vorve... kauf beginnt drei Tage vor dem Reisetage. Die Erstattu... der Platzgebühr (1. Klasse 6 ℳ, 2. Klasse 4 ℳ und 3. Klas... 2 ℳ) bei Nichtbenutzung des Platzes findet nicht statt. D... im voraus bestellten Plätze müssen, wie auch in Berlin, a... der Abgangsstation des Schnellzuges eingenommen werden.

— **Erhöhung der Sätze des Militärtarifs.** Nach einer Bekann... machung des Reichsverkehrsministers vom 25. Februar 1922 wi... auf Grund der Ziffer 3 der Eingangsbestimmungen zum Militä... tarif im Einvernehmen mit dem Reichswehrminister mit Gülti... keit vom 1. März 1922 zu den Sätzen unter I des Militärtari... ein Zuschlag von 1300 %, zu dem Mindestsatz für Sonderzü... (Tarifnummer 27) ein Zuschlag von 2150 % und zu den übrig... Sätzen ein Zuschlag von 3000 % erhoben.

— **Verteuerung der Fahrten auf dem Bodensee.** Seit Febru... sind, wie die Bodensee-Dampfschiffverwaltungen bekanntgeb... die Personenverkehrsgebühren auf das Fünfzehnfache d... Friedenspreises erhöht worden. Der Vergnügungsverkehr a... Sonntagen und auch der Geschäfts- und Marktverkehr, für d... Wochenkarten ausgegeben werden, werden durch diese E... höhung jedoch weniger betroffen.

Österreich.

— **Zwischenstaatliche Tarifkonferenz in Wien.** In der Ze... vom 8. bis 11. März d. J. fanden in Wien zwischenstaatlich... Konferenzen statt, die die Ausgestaltung bestehender und di... Schaffung neuer zwischenstaatlicher Personen- und Gepäck... tarife, insbesondere für den Verkehr mit dem Osten Europa... zum Gegenstande hatten. An den Beratungen nahmen Eise... bahnvertreter aus Belgien, Bulgarien, Deutschland, Österreic... England, Frankreich, Griechenland, Holland, Südslawien, R... mänien, der Schweiz, Ungarn, der Tschechoslowakei und de... Türkei teil. Den Beratungen kommt um so mehr Bedeutun... zu, als Österreich und insbesondere Wien im direkten Verkehr zwischen dem Westen und Osten Europas eine wichtige Roll... zu spielen berufen ist. Die Tagesordnung enthielt unter a...

[..]en folgende Punkte: Anderweitige Einteilung des Tarifes, [..]nnung nach Verkehrsgebieten, Errichtung einer gemein[..]en Abrechnungsstelle für französische Franken, Aufstellung [..] Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze westlich Wien in der [..]hrung des Ausgabelandes und Zuscheidung der Anteile in [..] Landeswährung der beteiligten Verwaltung, Haftung für [..]lust, Minderung und Beschädigung von Reisegepäck, Auf[..]me einer Bestimmung im Tarife, die die österreichischen [..]ndesbahnen berechtigt, die Zahlung der Beförderungspreise [..]ächlich in der Tarifwährung (franz. Franken) zu verlangen. [..]beziehung des Salzburger Weges in den Personen- und Ge[..]kverkehr England-Belgien-Niederland-Österreich, Einführung [..] Fahrpreisen für Auswanderer zwischen Antwerpen und [..]terdam einerseits und österreichischen, tschechoslowakischen, [..]rarischen und rumänischen Stationen andererseits, Einrich[..]g direkter Personen- und Gepäckabfertigung mit Innsbruck, [..] über Kufstein, b) über Lindau-Arlberg, einheitliches Ver[..]ren bei Kursänderungen und Festlegung der Termine für [..]che Änderungen, Feststellung der Fahrpreise der Teilfahr[..]einhefte östlich Wien, Tarif- und Beförderungsfragen betr. [..] Orient-Expreßzug.

— **Verwaltungsfragen.** Hierüber äußerte sich der Bundes[..]zler Schober im Nationalrat am 3. März wie folgt: Was [..] Ausgaben des Staates anbelangt, ist eine durchgreifende [..]ordnung, aufgebaut auf die allergrößte Sparsamkeit, am [..]tze. Die staatlichen Betriebe müssen verbessert werden. [..] Regierung wird schon in der nächsten Zeit durch Vorlagen [..]r die Gesundung der Verwaltung den Weg zeigen, der ihrer [..]sicht nach zunächst durch Ausscheidung der Staatsbetriebe [..] der bisherigen Hoheitsverwaltung und durch strenge kauf[..]nnische Gebarung dieser Betriebe zum Ziele führen soll. [..]nn die Angestellten durch den Einblick in die Verwaltung [..]sen werden, daß ihr Dasein nur von einer nutzbringenden [..]riebsführung abhängt, werden sie gewiß mithelfen, die über[..]sigen Angestellten in entsprechender Weise abzubauen. Der [..]alische Rückhalt wird dann auch gegeben sein, der der [..]mtenschaft vor Augen führt, welche Gefahren jeder Mehr[..]pruch an das kostbarste Gut, die Beständigkeit des Geld[..]tes und des Staatshaushaltes, nach sich ziehen muß. Wenn [..] Beamten wirklich wertbeständiges Geld für seine Leistung [..]oten wird, dann wird auch die Unruhe in der Gestaltung [..] Bezüge, die leider die letzte Zeit gekennzeichnet haben, [..]schwinden und einem Zustand der Ordnung Platz machen. [..]ransprüchen wird selbstverständlich von nun an in diesem [..]e entgegengetreten werden müssen. Bis zur Durchführung [..] bereits eingebrachten Beamtenabbaugesetzes wird die Re[..]ung von den Bestimmungen der Dienstpragmatik Gebrauch [..]hen und den Abbau entbehrlicher Beamten mit Wohlwollen [..] die Beamten, aber mit allem Ernste und mit allem Nach[..]ke durchführen.

— **Das Eisenbahnwesen im Burgenlande.** In den letzten Ta[..] hat eine Abordnung des Bundesministeriums für Verkehrs[..]en unter Führung des Sektionschefs Ingenieurs Enderes [..] burgenländischen Eisenbahnen bereist, um durch persön[..]en Augenschein ein Bild über die Verkehrsverhältnisse zu [..]innen und sich über die wesentlichsten Verkehrsbedürfnisse [..]unterrichten. Die Abordnung hat in den verschiedenen [..]nhöfen die Wünsche der Verkehrsbeteiligten entgegen[..]ommen und zugleich aus den persönlichen Wahrnehmungen [..]tvolle Eindrücke geschöpft, die für den weiteren Ausbau [..] Eisenbahnverhältnisse im Burgenlande richtunggebend sein [..]len. Die Abordnung hat auch die Maßnahmen erörtert, die [..] weiteren Förderung der Verkehrsverhältnisse im Burgen[..]e in der nächsten Zeit zu ergreifen sein werden. Erfreu[..]rweise haben sich schon die Verkehrsverhältnisse in letzter [..], wenn auch nur in bescheidenem Maße, gebessert, denn die [..]gendsten Arbeiten zur Hebung der Leistungsfähigkeit und [..]erheit des Verkehrs sind im Gange. In den nächsten Ta[..] wird eine Besprechung der beteiligten Bahnverwaltungen [..] die möglichen Verbesserungen des Fahrplanes beraten; [..]dies wird ein Beamter des Verkehrsministeriums das Bur[..]and bereisen, um die kommerziellen Bedingungen für die [..]ere Ausgestaltung des burgenländischen Eisenbahnwesens [..]rüfen.

[..] Nationalrate gelangte am 3. März der Bericht des Aus[..]sses für Verkehrswesen über die Anträge Gruber und [..] Anton Maier, betreffend den Ausbau der Bahnverbindungen [..] dem Burgenlande zur Behandlung. Hierüber liegt fol[..]der Bericht vor: Berichterstatter Abg. Dr. Anton Maier [..]nt, daß der Ausbau der Bahnlinien nach dem Burgenlande [..] wirtschaftlichen, politischen und ideellen Gründen sich als [..]gend notwendig erweist. Die Verbesserung der Bahnver[..]ungen wird nicht nur eine erhöhte Zufuhr von Nahrungs[..]eln nach Österreich ermöglichen, sondern auch einen regeren [..]enverkehr nach dem Burgenlande herbeiführen können. Der Berichterstatter bespricht die einzelnen in Betracht kommenden Pläne und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß den berechtigten Forderungen der burgenländischen Bevölkerung auf dem Gebiet des Verkehrswesens baldigst Erfüllung zuteil werden wird.

Abg Dr. Schürff bemerkt, es handle sich nicht allein um den Bau einzelner Bahnlinien, sondern um den Ausbau des gesamten Verkehrsnetzes im Burgenlande und die Verbesserung des Verkehres auf den bestehenden Linien. Dadurch solle nicht nur den Bedürfnissen des Burgenlandes und Österreichs entsprochen, sondern auch dafür gesorgt werden, daß jeder Grund zu politischer Mißstimmung im Burgenland schwinde. Redner verweist auf die bereits ausgearbeiteten Eisenbahnpläne, insbesondere den vom Lande Niederösterreich bereits fertiggestellten Teilplan einer Bahn von Edlitz-Grimmenstein nach dem Burgenlande. Er bringt sodann eine Reihe von Wünschen der burgenländischen Bevölkerung hinsichtlich Verbesserung des Eisenbahnverkehres zur Sprache und stellt fest, daß im Vergleiche zu der früheren Wirtschaft die Verhältnisse sich bedeutend gebessert haben.

Abg. Gruber tritt für den Bau der Bahn von Edlitz-Grimmenstein nach Kirchschlag bzw. den Anschluß an die Bahnlinie Ödenburg—Güns ein. Der Bau dieser Verbindung würde große wirtschaftliche Vorteile für das Burgenland und für Österreich mit sich bringen, da es sich insbesondere um den Verkehr mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Holz, die Aufschließung von Kohlen- und Basaltvorkommen und die Erschließung des Sommerfrischenverkehrs handelt. Der Redner bittet, den vorliegenden Antrag des Ausschusses einhellig anzunehmen.

Abg. Luttenberger bespricht die schlechten Verkehrsverhältnisse im südlichen Teile des Burgenlandes, der an Steiermark grenzt, und betont, daß die beantragte Bahnlinie nicht nur für die Verwaltung, sondern insbesondere auch für die Landwirtschaft von großem Vorteile sein werde. Der Redner tritt für den Bau der Bahnlinie Friedberg—Pinggau—Pinkafeld ferner für eine Verbindung von Fürstenfeld nach Güssing ein und verlangt, daß bis zum Ausbau der Bahnlinien die bestehenden Kraftwagenlinien aufrechterhalten und ausgestaltet werden. Der Antrag des Ausschusses wird angenommen. Schließlich gelangt der Antrag auf Bau einer vollspurigen Bahn von Edlitz-Grimmenstein über Kirchschlag nach Liebing im Burgenlande zur Annahme.

— **Der Reise- und Güterverkehr zur Messezeit.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat bereits die nötigen Vorsorgen getroffen, um den anläßlich der Wiener Frühjahrsmesse zu gewärtigenden stärkeren Reiseverkehr bewältigen zu können. Es ist zu erwarten, daß sich die Beförderung der Messebesucher durch Beigabe von Verstärkungswagen zu den Zügen und nach Bedarf durch geteilte Führung der am stärksten benutzten D- und Schnellzüge ebenso glatt wie anläßlich der vorjährigen Herbstmesse abwickeln wird. Sonderzüge mit Messeteilnehmern sind vorläufig nur aus der Schweiz angemeldet. Wie anläßlich der Herbstmesse werden auch für die Frühjahrsmesse eigene Fahrkartenausgabestellen in den Messeräumlichkeiten zur ausschließlichen Benutzung der Messebesucher errichtet, und zwar werden die Fahrkarten für die von Wien-Westbahnhof abgehenden Fernzüge im Messepalast, für die von den übrigen Wiener Bahnhöfen abgehenden Fernzüge in der Rotunde ausgegeben werden. Die für die Frühjahrsmesse nach Wien zurollenden Gütersendungen werden, eigens signiert, im Frachtbriefe besonders gekennzeichnet sein. Die in Betracht kommenden Eisenbahndienststellen wurden angewiesen, für die rasche und unaufgehaltene Beförderung solcher Gütersendungen sowie für die schleunige Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft in Wien Sorge zu tragen. Die Zollabfertigung aller aus dem Auslande eintretenden, für die Wiener Messe bestimmten Güter findet in Wien statt, und zwar nicht auf den Bahnhöfen, sondern in den Messegebäuden „Am Messestande" (Ausstellungsplatz). Die Grenzbahnhöfe und Wiener Abgabestationen sind von den besonderen Verfügungen hinsichtlich der Zollbehandlung der Messegüter bereits verständigt worden.

— **Die Fahrbegünstigungen auf den Bundesbahnen.** In einer Pressekonferenz machte der Vertreter des Ministeriums für Verkehrswesen Regierungsrat Gerstgrasser davon Mitteilung, daß mit 1. März eine Aufhebung bzw. weitgehende Einschränkung der bisher bestandenen Fahrbegünstigungen auf den Bundesbahnen erfolgt ist. So sind u. a. die Dauerfreikarten oder Legitimationen für Fahrten zu ermäßigtem Preis und die Freifahrtscheine für öffentliche Organe, die Dauerfreikarten für kommerzielle Agenten und Korrespondenten aufgehoben, die Anweisungen auf Fahrtermäßigung für arme oder mittellose Personen wesentlich eingeschränkt worden. Freifahrtscheine für ständige Mitarbeiter von Zeitungen werden auf Anweisungen zur Fahrt gegen nachträgliche Abrechnung erteilt. Eine

weitere Reihe tarifmäßiger Fahrbegünstigungen, z. B. für Lehrer, Meister, Landwirte anläßlich der Teilnahme an Fortbildungskursen, für Vereine zur Jugendpflege bei gemeinsamen Ausflügen, wurde aufgehoben. Hinsichtlich der den Angestellten und Bediensteten der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung einschließlich ihrer Familienangehörigen zustehenden Fahrbegünstigungen sind einschränkende Maßnahmen in Aussicht genommen, über die mit den betreffenden Personalvertretungen bereits verhandelt wird.

— **Erhöhung des Aufgeldes bei Zollgoldzahlungen.** Durch eine Verordnung des Finanzministeriums vom 1. März wird verfügt, daß für alle Waren, welche nicht der Zollzahlung in Gold unterliegen, bei Zahlung in Banknoten das Siebenhundertfache des Nennbetrages zu entrichten ist. Die Verordnung tritt am fünften Tage nach der Kundmachung in Kraft. Zum letztenmal war das Zollgoldaufgeld zu Ende Januar mit dem Fünfhundertfachen der nominellen Zollgoldschuldigkeit festgesetzt worden. Für Luxuswaren ist die tatsächliche Goldzahlung bzw. die Zahlung nach dem Tageskurse vorgeschrieben.

Ungarn.

— **Tariferhöhung der Staatsbahnen.** Die Verhandlungen zwischen Handelsministerium und Interessenvertretung haben, wie wir dem A. T. A. entnehmen, dazu geführt, daß das Handelsministerium in der Erwägung, daß die volkswirtschaftlichen Interessen den fiskalischen voranzugehen haben, von dem ursprünglichen Plan, das gesamte Defizit von 4,2 Milliarden Kronen durch Tariferhöhungen zu decken, abgekommen ist und an dem ursprünglichen Vorschlag mehrfache Änderungen zugunsten der Verkehrsinteressenten vorgenommen hat. Die endgültigen Beschlüsse sind:

Es werden erhöht die Tarife für Personen um 100 %, Gepäck 200, Expreßgut 300, Eilgut, gewöhnlich, 200, Eilgut, ermäßigt, 150, Klasse I 200, Klasse II 150, Sperriges 200, Klasse A 100, Klasse B 100, Klasse C 100, Spezialtarif 2 100, Spezialtarif 1 125, Spezialtarif 3 100, Ausnahmetarif I 100, Ausnahmetarif II 50, Ausnahmetarif IIIa und b (Sammelgut) 200, Ausnahmetarif V (Salz) 100, Ausnahmetarif VI bis IX (Lebendes) 150, Ausnahmetarif X (einheimische Kohle) 100 %.

Außer diesen zahlenmäßigen Erhöhungen werden folgende Änderungen durchgeführt: Eine Reihe von Artikeln wird aufklassifiziert, wobei auch die bisher für ausländische Braun- und Steinkohle bestehende ermäßigte Klassifikation nach den begünstigten Klassen B, bzw. C aufgelassen wird. Gewisse Holzgattungen der Post F-2 und 3, welche zur Zeit in die Klassen B und C eingereiht sind, werden in die Klassen A bzw. B versetzt. Die Erhöhungen treten am 20. März d. J. in Kraft; bis zu diesem Tage bleiben auch die derzeitigen Begünstigungen aufrecht. Das Ministerium hat den Interessenten zugesagt, in besonderen Fällen sich zeigende Härten durch Spezialmaßregeln zu mildern. Die Vertreter der Industrie haben dem Handelsministerium und der Staatsbahnverwaltung ihren Dank für das verständnisvolle Entgegenkommen ausgesprochen.

— **Tariferhöhungen auf anderen ungarischen Eisenbahnen.** Gleichzeitig mit den ungarischen Staatsbahnen haben zahlreiche ungarische Privatbahngesellschaften ihre Tarife erhöht. Die ungarischen Linien der Südbahn haben vom 20. März 1922 ab bis auf weiteres, spätestens aber bis 1. Februar 1923, dieselben Frachtsätze eingeführt wie die Staatsbahnen. Die bisherigen Ausnahmetarife und sonstigen Frachtermäßigungen der ungarischen Südbahnstrecken sind außer Kraft gesetzt und durch die auf den ungarischen Staatsbahnen zur Zeit gültigen Ausnahmetarife ersetzt worden. Die Personenfahrpreise der Südbahn sind um 100 %, die Gepäck- und Hundetarife um 200 % und die Expreßguttarife um 300 % erhöht worden. Die Debreczen-Nyirbátorer Lokalbahn hat gleichfalls vom 20. März ab die ungarischen Staatsbahntarife angenommen; dagegen sind die Sammeltarife IIIa, IIIb und die Salztarife V der ungarischen Staatsbahnen dort nicht gültig. Die vereinigten Arader und Csanáder sowie die Mohács-Pécser Eisenbahnen haben die erhöhten ungarischen Staatsbahnfrachtsätze vom 20. März ab übernommen. Eine 100prozentige Erhöhung der Personenfahrpreise ist vom 20. März ab noch für folgende Linien eingeführt worden: 1. auf den in Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien der Arader und Csanáder Eisenbahn, 2. zwischen den Stationen Ata, Barcs, Magyarboly, Pécs, Pécs-Külváros, Siklós-Vokány und Üszög der ungarischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Mohács und Németboly der Mohács-Pécser Eisenbahn andererseits, 3. zwischen den Stationen der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und den Stationen der ungarischen Staatsbahnen, der Budapest-Esztergom-Füzitöer, der Dunántuler und der Pápa-Csornaer Vizinalbahnen andererseits.

— **Äußerungen des Handelsministers über den ungar-**
österreichischen Handelsvertrag. Der Handelsminister Lu
v. Hegyeshalmy machte einem Mitarbeiter des Intern
nalen Donau-Lloyd beachtenswerte Mitteilungen über den S
des ungarisch-österreichischen Handelsvertrags. Wir g
folgende wichtige Ausführungen wieder:

Die Wichtigkeit des ungarisch-österreichischen Vertrags
felt in erster Reihe darin, daß die wirtschaftliche Verbin
zwischen den beiden Staaten sich auf positive Rechtsgrund
stützt. Seit dem Sturz der Monarchie wurde der Verkeh
trotz der handelspolitischen Wirren — eigentlich nie u
brochen. Nur auf dem Gebiete der Zölle gelangte Östern
gegenüber den Vertragsstaaten in eine ungünstige Lage,
in Ermangelung einer Vereinbarung über die Meistbegünsti
die aus Österreich stammenden Waren bei ihrer Einfuhr
Ungarn auf Grund der Sätze des autonomen Tarifs ver
wurden, während die verbündeten Mächte und jene, die im S
einer besonderen handelspolitischen Vereinbarung auf
Meistbegünstigung Anspruch erheben durften, die im Jahre
in Geltung gewesenen niedrigeren Vertragssätze zahlten. I
dieses Umstandes stockte die Einfuhr aus Österreich nach
garn fast nie. Infolge des Inkrafttretens des neuen Han
vertrages treten nun geregelte Zustände ein, wodurch sich
Wirtschaftsverbindung zwischen den beiden Staaten viel
stiger gestaltet. Es ist dies nicht nur für Österreich, son
auch für Ungarn von sehr großer Bedeutung, da Un
sich hierdurch den Anschluß und den Ausweg zu den westli
Wirtschaftsplätzen sichert. Bis zum Zeitpunkt der Ra
zierung des Vertrages werden die beiden Regierungen e
weilen ein wirtschaftliches Abkommen auf Grund der im
delsvertrag festgesetzten Bestimmungen schließen.

Mit der österreichischen Regierung wurde bereits ein
einkommen getroffen, das eine Erleichterung im Grenzver
und eine gegenseitige Unterstützung beim Zollverfahren er
licht. Demnächst wird ein Warenaustauschabkommen
schlossen, das den Verkehr der in Ein- bzw. Ausfuhr verbot
Waren durch Genehmigungen von Kontingenten regeln
Zugleich gedenkt man die durch den Anschluß ungarischen
bietes an Österreich aufgetauchten Wirtschaftsfragen zu ord

Der Minister führte ferner aus, daß bereits protokollar
Vereinbarungen zustandegekommen seien, wonach Österr
auf dem Soproner (Ödenburger) Gebiet in gesperrten Z
freier Durchgang gewährt werde. Von den gesperrten Z
sei das Aussteigen auf ungarischem Gebiete nicht gest
ferner dürften Waren nicht abgeladen werden. In diesen Z
findet demnach keine Paß- oder Zollkontrolle statt. Auf u
rischem Gebiete finden für die gesperrten Züge die ungaris
Gesetze und Verfügungen Anwendung; die Züge werden
ungarischen Zollorganen begleitet. Zur Verhinderung
Schmuggels dürfen die Österreicher die Züge durch ihre
organe begleiten lassen. Ferner wurde der Verkehr der I
Ödenburg-Ebenfurter und der Ödenburg-Günser Bahn gere
Der Betrieb der letzteren Bahn ging in die Verwaltung Ö
reichs über, weil die Linie nur in einer Länge von 4 km
ungarischem Gebiete gelegen ist. Die Züge können sowol
Ödenburg wie auch in Güns einfahren. Die auf österreichis
Gebiete befindlichen, derzeit von Österreich verwalteten Li
der erstgenannten Bahn erhält die Gesellschaft nach Ink
treten der Vereinbarung zurück.

Die auf den Fahrplan die gemeinsame Benutzung
Stationen und des Bahnkörpers usw. bezüglichen Fragen we
noch einer besonderen Verhandlung zwischen den interessi
Eisenbahnen zugeführt. Für die Reisenden und Güter der
gesperrten Züge gelten die bestehenden allgemeinen Re
Die Vereinbarung wurde vorläufig für zehn Jahre abgeschlo
Im Sinne einer andern Vereinbarung wird der Betrieb de
wohl auf ungarischem, wie auf österreichischem Gebiete lie
den Sárvár-Günser Linie durch die ungarischen Staatsba
abgewickelt. Hinsichtlich des Anschlusses bleiben die de
bestehenden provisorischen Vereinbarungen bis Ende 192
Geltung; nach Ablauf dieser Frist kann die Kündigung
zwei Monate erfolgen. Schließlich teilte der Minister mit,
über die Rechtsverhältnisse auf den durch die Grenze ent
geschnittenen Privatbahnen ein Übereinkommen getr
worden sei.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Ungarn und Italien.** I
Anschluß an die Vereinbarungen über den Güterve
zwischen Ungarn und Italien über Österreich (vgl. Nr. 7 S1
d. Ztg.) wurden von den ungarischen Staatsbahnen alle in B
tracht kommenden Übergangsstationen bestimmt. Dem
sind als ungarisch-österreichische Grenzübergangspunkte
gende Stationen zu betrachten: Hegyeshalom, Sopron (
Ödenburg-Ebenfurter E.), Lépesfalva-Somfalva und Szent-
hárd, wobei die Frachtberechnung auf Grund der Gesamte
nung zwischen der ungarischen Versand- bzw. Bestimm

.ion und dem ungarisch-österreichischen Übergangspunkte .er Berücksichtigung der Anstoßkilometer zu erfolgen hat.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Ungarn und Rumänien.** Beförderung der Güter im Verkehre zwischen den Stationen . ungarischen Eisenbahnen und den Stationen der rumänischen .atsbahnen erfolgt seit 1. März d. J. über die Übergänge .öshaza-Curtici (Kürtös), Kötegyán, Biharkeresztes-Bihar-.pöki (Episcopia bihsrolui) und Nyirábrány-Ermihályfalva .lea lui Mihaiu).

— **Direkter Güterverkehr zwischen der Tschechoslowakei und .garn.** Die Beförderung der Güter im Verkehr zwischen den .echoslowakischen Eisenbahnstationen und den Stationen der .garischen Eisenbahnen erfolgt seit 1. März d. J. mit inter-.ionalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des .ernationalen Übereinkommens und der zu diesem veröffent-.iten Ausführungsbestimmungen.

— **Ausführungsbestimmungen über die von der Beförderung . geschlossenen usw. Gegenstände.** Die Ausführungsbestim-.ng II, Art. 54 des E. B. R. wurde mit Wirksamkeit vom . März folgendermaßen geändert:

. (1) Gold- und Silberbarren, Platina, geldwerte Münzen . Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen . andere Kostbarkeiten, Waren aus Gold, Silber oder Pla-.in, auch in Verbindung mit Edelsteinen oder echten Perlen, .nstgemälde, Bilderwerke und Kunstaltertümer, besonders .rtvolle Spitzen, Stickereien, wertvolle Pelzwaren, aus Samt .fertigte Waren, modellierte Samtmöbelstoffe, aus Samt be-.ende Teppiche, besonders wertvolle Lederwaren, Samt-.leiderstoffe, Seidensamtwaren, bemalte oder gestickte Samt-.ffe, Rosenöl, Straußenfedern, Statuen, Gegenstände aus Erz-.. Diese Gegenstände dürfen nur als Eilgut zur Aufgabe ge-.gen und müssen einwandfrei in Fässern, Kisten fest ver-.lossen sein. Sofern diese Gegenstände mit u n r i c h t i g e r .h a l t s a n g a b e zur Beförderung aufgegeben werden, ist . Doppelte des Frachtunterschiedes aufzurechnen, das sich .schen der auf Grund der im Frachtbriefe unrichtig ange-.enen und tatsächlich befundenen Inhaltsangabe ermittelten .fmäßigen Frachten ergibt. B e g l e i t e r können mit be-.derer Genehmigung der Eisenbahn und bei Bezahlung der .fmäßigen Fahrpreise zugelassen werden. Die H a f t-.licht der Eisenbahn wird auf höchstens 5000 K. für 100 kg .r. auf den tatsächlichen Wert beschränkt.

— **Transportscheinpflicht für gewisse Sendungen.** Eine neue .ordnung ermächtigt den Minister für Volksernährung im .vernehmen mit dem Ackerbauminister die Versendung ge-.sser Lebensmittel mit Bahn, Schiff und Lastwagen nach .tionen der Landesgrenze an die Bewilligung eines Trans-.tscheins zu binden. Auch kann für ein gewisses Gebiet an . Landesgrenze die gleiche Beschränkung angeordnet werden.

— **Eisenbahnprojekt Szeged-Dorozsma.** In Szeged wurde ein .unternehmen mit einem Stammkapital von 6 600 000 K. ge-.ndet, das eine elektrische Eisenbahn zwischen Szeged und .ozsma zu bauen beabsichtigt.

— **Entdeckung von Kohlenlagern im Heveser Komitat.** Im .itat Heves in Tibold-Daróc, Tard und Aranyos wurden .he Kohlenlager entdeckt. Ein Syndikat, an dessen Spitze . Salgótarjáner Kohlenbergbau A.-G. steht, beabsichtigt die .beutung vorzunehmen, welche die Anlage von mehreren .ionen Kronen Kapital erfordern dürfte.

Uebrige europäische Länder.

— **Eine Eisenbahn in Island.** Der schon seit Jahren gehegte P.n der Herstellung einer Eisenbahn im Südwesten Islands .t wie der „Weltverkehr" schreibt, seiner Verwirklichung .ergerückt. Die Bahn soll vor allem die Nutzbarmachung . Wasserkräfte ermöglichen, die in Island in großer Fülle .handen sind und wiederum die zur Erschließung der In-.trie und Landwirtschaft und zum Bahnbetrieb erforderliche .ft liefern sollen. Die Bahn soll durch n o r w e g i s c h e .enieure ausgeführt werden, die auf Ersuchen der Regierung . der norwegischen Staatsbahnverwaltung ausgewählt worden .. Bei dieser Eisenbahn handelt es sich um die Strecke . Reykjavik nach dem Bezirk Rangarvellir, die 100 km .g ist und elektrisch betrieben werden soll. Als Kraftquelle .nt ein großer Wasserfall am Sogfluß, wo ein Kraftwerk er-.tet wird. Die Bedeutung dieser kommenden ersten Eisen-.bn Islands liegt darin, daß das Rangarvellirgebiet einen der .chtbarsten Landesteile Islands darstellt, wo die Landwirt-.ft sehr entwicklungsfähig ist. Die Landwirtschaft braucht .ch Transportmittel nach Reykjavik, ebenso wie die Bahn eine Notwendigkeit für die Industriebetriebe ist, die nach Errichtung von Kraftwerken an den Wasserfällen eines anderen Flusses im Rangarvellirbezirk, des Thjorsaa, erstehen werden und wesentlich für Salpetergewinnung aus der Luft berechnet sind, wodurch die Landwirtschaft ein notwendiges Düngemittel erhält. Anläßlich des Umstandes, daß zu dem Bahnbau norwegische Ingenieure herangezogen werden, sei daran erinnert, daß auch Telegraph und Fernsprecher in Island von Norwegern angelegt wurden, ebenso führte ein Norweger den ersten größeren Brückenbau in Island aus.

— **Die russischen Lokomotivbestellungen in ihrer Bedeutung für die Industrie Schwedens.** Wir haben in Nr. 6, S. 124, einer Beurteilung Platz gegeben, die sich in dieser Frage außerordentlich günstig und vertrauensvoll aussprach; es mag nicht ohne Interesse sein, zu erfahren, daß diese Beurteilung in Schweden nicht ganz unwidersprochen geblieben ist. Wie „Sv. Dagbladet" erfährt, hat das sehr umfassende Eindringen der Sowjetregierung in die schwedische Industrie durch Vermittlung des Nydqvist und Holm-Konzernes in schwedischen Eisenwerk- und Werkstättenkreisen teilweise nicht unberechtigte Beunruhigung erweckt. Der Konzern besaß seit langem die großen Anlagen in Trollhätta, ein paar größere Werkstättenunternehmungen in Eskilstuna; ähnliche Unternehmungen in Karlstad und Falun stehen mit ihm in mehr oder weniger innigem Zusammenhange. Dazu kamen dieses Jahr nacheinander das Forsbacka-Eisenwerk und Lidköpings mechanische Werkstätte, weshalb der Konzern oder, was das gleiche ist, der Sowjet zur Zeit über das ganze Land hin industrielle Anlagen besitzt. Ob das nach jeder Richtung für Schweden günstig ist, mag zweifelhaft sein. Die Ausdehnungskraft des Konzerns hat sich jedoch nicht nur in Erwerbung schwedischer Industrieunternehmungen, sondern auch in Erweiterungen dieser Unternehmungen nach den Ankäufen geäußert. Trollhätta ist schon mit großem Aufwande erweitert. Forsbacka soll an die Reihe kommen. Alles das deutet auf Unterbringung großer russischer Bestellungen hin, und dagegen hat das Land und dessen Industrie- und Arbeiterbevölkerung sicher nichts einzuwenden. Doch bei den Grundsätzen, nach denen der Sowjet und seine schwedischen Vermittler handeln, könnte sich das Urteil auch wenden.

Freilich hat Schweden durch die Erweiterungen von Nydqvist und Holm eine große, vollständig neuzeitliche Lokomotivwerkstätte bekommen. Aber man muß sich dabei fragen, ob es für das Land nicht besser gewesen wäre, wenn an Stelle dieser Erweiterungen ein entsprechender Lieferungsteil an schon vorhandene, zur Herstellung von Lokomotiven und Eisenbahnwagen ausgerüstete Werkstätten gegeben worden wäre. Auch für die Sowjetregierung wäre dieser Weg bedeutend billiger gewesen. Was die Sowjetregierung betrifft, so geht aus dem Umstande, daß sie nicht den billigeren Weg gesucht hat, wenigstens das hervor, daß bei ihren Gründen der Kostenpunkt keine maßgebende Rolle spielte; was die schwedische Beteiligung betrifft, so darf man wohl eine private Spekulation in außergewöhnlichem Ausmaße vermuten. Was insbesondere Forsbacka betrifft, so handelt es sich hier um eine altbekannte, bezeichnende schwedische Eisenindustrie für den Ausfuhrmarkt von Qualitätsstahl. Hier sollen nun große Kosten für Eisenblechwerke, Stahlgießerei u. a. aufgewendet werden, Anlagen, deren es schon eine Anzahl im Lande gibt, die unter der Hochkonjunktur zu einem Leistungsvermögen ausgebaut worden sind, das in absehbarer Zeit nicht voll ausgenutzt werden kann, und die bei angestrengtem Betriebe nicht nur dem Bedarf Schwedens, sondern auch des Sowjet weitaus genügt hätten. Aber man muß doch damit rechnen, daß eines Tages die Lieferungen nach Rußland aufhören könnten, vielleicht früher, als man denkt, und was soll man dann mit diesen unnötig hinzugekommenen Werken und mit den darin beschäftigten Arbeitern anfangen?

Eine andere Frage, die hier unbedingt sich einstellt, und die die schwedische Industrie dieses Geschäftszweiges sehr nahe berührt, ist die bei den Anlagen des Konzerns angewendete Lohnpolitik. Man hat auch hier den Eindruck, daß die Erzeugungskosten in den Augen des Sowjet eine geringe Rolle spielen und daß die hier aufgewendeten Mehrkosten recht gut angebracht sein können, wenn sie nur auf dem schwedischen Arbeitsmarkte Verwirrung hervorrufen und der rein schwedischen Industrie Schwierigkeiten verursachen. Dr. S.

— **Schienenbrüche durch eine Lokomotive.** Auf der schwedischen Privatbahn Uppsala-Gävle ereigneten sich nacheinander viele Schienenbrüche, die alle durch die Bahnbewachung rechtzeitig entdeckt wurden; an einem Tage 1, am anderen zuerst 2 und dann nacheinander weitere 12, im ganzen also 14 zwischen 2 Stationen, und an anderen Stellen nochmals 6; es folgten noch 2 Schienenbrüche, so daß innerhalb weniger Tage auf besagter Bahn 23 Schienenbrüche vorgekommen sind. Dank der

Aufmerksamkeit der Bahnbewachung blieb ein Unfall vermieden. Das Auftreten dieser massenhaften Schienenbrüche bei einer Bahn, die innerhalb 18 Jahren bisher nur einen Schienenbruch hatte, fiel mit einer außerordentlichen Kälteperiode zusammen, die offenbar das Zustandekommen der Brüche stark förderte. Die Grundursache war aber ein Schaden am Rad einer Lokomotive in Form einer Blase. Dr. S.

— **Schwedischer Sommerfahrplan.** In der Eisenbahndirektion ist ein vorläufiger Vorschlag für einen neuen Sommerfahrplan ausgearbeitet worden, der am 1. Juni d. J. in Kraft treten und bis 30. September d. J. gelten soll. Eine Besprechung der Vertreter der schwedischen Bezirke und der Privatbahnen sollte am 25. bis 27. Januar in Stockholm stattfinden. Der Fahrplan sieht eine neue Verbindung mit Berlin vor. Die Züge 5/301 und 302/6 zwischen Stockholm und Malmö sollen eine schon früher in Aussicht genommene Verbindung zwischen Stockholm und Berlin vermitteln und sind daher etwas umgelegt worden. Zug 5 soll 10.15 in Stockholm abgehen und Zug 301 um 1.10 in Malmö eintreffen. Zug 302 soll 2.35 in Malmö abgehen und Zug 6 um 7.45 in Stockholm ankommen. Die jetzigen Fährenverbindungan zwischen Trälleborg und Saßnitz sollen unverändert beibehalten und mit schwedischer Fähre durchgeführt werden. Neue Personenfährenkurse mit deutscher Fähre sollen eingelegt werden mit Abgang von Saßnitz 8.45 und Ankunft in Trälleborg 12.45 und Abgang von Trälleborg 4.10, Ankunft in Saßnitz 8.10. Dr. S.

— **Streit der schwedischen Staatsbahnen mit den Reedereien.** Die Reedereien Sveabolaget und Götakanal haben sich bei der Regierung über die Eisenbahndirektion wegen unlauteren Wettbewerbes mit der Kanal- und Küstenschiffahrt beschwert, da sie Frachtermäßigungen bewilligt habe, um diesen Transportmitteln den Verkehr zu nehmen. Die Eisenbahndirektion hebt in ihrer Erwiderung hervor, daß man selbstverständlich einen größeren Eisenbahnfrachtnachlaß genehmigen könne, wenn sich der Verfrachter verpflichte, auch in den Sommermonaten sich der Eisenbahnen zu bedienen, in denen die Betriebskosten bedeutend niedriger sind als in den übrigen Jahreszeiten. Da ein solches Verfahren niemals zu einem ungesunden und verlustbringenden Wettbewerb führen könne, so ist die Direktion der Anschauung, daß die Maßnahme mit der allseits erhobenen Forderung, daß die staatlichen Verkehrsanstalten den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend betrieben werden sollten, nur in Einklang stehen. Dr. S.

— **Frachtermäßigungen für Lebensmittelsendungen in Polen.** Wie dem „Allg. Tarif-Anz." aus Warschau berichtet wird, hat zur Bekämpfung der Teuerung der Ministerrat nebst anderen Maßnahmen verfügt, daß in der Zeit vom 10. März bis 15. April 1922 im Binnenverkehr der polnischen Eisenbahnen die Fracht für die nachstehenden Lebensmittel bei Aufgabe als Frachtgut um 20 % ermäßigt wird: Getreide, Erbsen, Bohnen, Kartoffeln, Mehl, Graupen, Milch, frisches Fleisch, Schmalz, Speck, Fett, Speisefett sowie Heringe und Sauerkraut.

Bei Neuaufgabe dieser Sendungen ins Ausland wird der Frachtunterschied auf die normale Fracht nachträglich erhoben.

— **Über die südslawischen Verkehrsmittel** teilt G. Herlt in der D. A. Ztg. folgendes mit: Die Serben denken jetzt daran, für den Warentransport mehr die W a s s e r w e g e heranzuziehen, um die Eisenbahnen zu entlasten. Außer auf der Donau, und im beschränkten Maße auf der Save, ist bisher auf keinem der größeren südslawischen Flüsse die Schiffahrt betrieben worden. Die Regierung hat sämtliche größeren Wasserläufe des Landes, 51 an der Zahl, auf ihre Schiffbarkeit und ihre Wasserkräfte untersuchen lassen. Dabei hat sich ergeben, daß der Ausbau der Wasserkräfte 3½ Millionen PS. liefern könnte. Besonders reich an Wasserkräften sind Bosnien und die Herzegowina.

Für die Schiffahrt kommen von den südslawischen Flüssen außer der Donau, Theiß und Save hauptsächlich die Bosna, Drina und Morawa in Betracht. Allerdings sind zuerst Regulierungsarbeiten notwendig, auch die Save ist ganz verwildert und muß ausgebaggert werden. In der letzten Zeit hat sich in Belgrad eine neue Schiffahrtsgesellschaft mit einem Kapital von 7½ Millionen Dinar gebildet, die diese Flüsse befahren will. Sie besitzt bereits mehrere Dampfer, Schlepper und Bagger und wird ihre Tätigkeit unverzüglich aufnehmen. Auf der Morawa und der Save und ihren Nebenflüssen hat die neue Gesellschaft keinen Wettbewerb zu fürchten, da weder die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft noch die Süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft Fahrberechtigung besitzen.

Auch der S e e s c h i f f a h r t wendet man in Südslawien große Aufmerksamkeit zu, obwohl sein Außenhandel über See derzeit unbedeutend ist. Für seine Erzeugnisse findet Südslawien die besten Abnehmer in Österreich, Deutschland und der Tschechoslowakei, und von dort bezieht es auch den größ[ten] Teil seines Bedarfs an Industrieerzeugnissen. Vorläufig bes[itzt] Südslawien gar keinen geeigneten Seehafen, denn Fiume [und] Salonik sind in fremdem Besitz, und die dalmatischen H[äfen] haben keine Bahnverbindung mit dem Hinterlande. Solche [her]zustellen, ist die Belgrader Regierung eifrig bestrebt, aber [der] Mangel an Mitteln verzögert die Ausführung der entworf[enen] Pläne. Jetzt hat der Verkehrsminister einen Kredit [von] 17 Millionen Dinar verlangt für den Bau einer V e r b[in]d u n g s b a h n z w i s c h e n d e m s e r b i s c h e n u n d d[em] b o s n i s c h e n E i s e n b a h n n e t z, um einen Anschluß a[n] das Adriatische Meer zu erzielen. Über Mostar führt beka[nnt]lich eine Schmalspurbahn nach Metcovich an der Nare[nta]mündung nach Cattaro. Weiter verlangt er 10 Millionen D[inar] für den Bau der Strecke L u t t e n b e r g - F r i e d a u. Da[mit] wird ein weiterer Schritt getan zur Vollendung des seiner[zeit] in Österreich gefaßten Planes einer unmittelbaren Eisenba[hn]verbindung zwischen Wien und Solonik. Dieser Plan ge[diehe] aber nur bis auf die Strecke Banjaluka-Novi in Bosnien und [die] heutige Wien-Aspang-Bahn, die dann später bis gegen [die] kroatische Grenze verlängert wurde. Die Strecke Luttenb[erg]-Friedau würde einen Teil der geplanten Bahn Wien-Salo[nik] bilden, die mit der Zeit doch ausgebaut werden dürfte.

Die verschiedenen kleinen kroatischen und dalmatisc[hen] Schiffahrtsgesellschaften haben sich jetzt zu einer gro[ßen] Gesellschaft zusammengeschlossen, zur „A d r i a t i s c h[en] S c h i f f a h r t s g e s e l l s c h a f t" (Jadranska Plovitba). [Ih]r gehören an die Ungara-Croata, Austro-Croata, Dalma[tia,] Hrvatska, Boca und Obalna Plovitba. Auch die Oceania [wi]rd einen Teil ihres Schiffsparks einbringen. Die neue Gesell[-]schaft verfügt über ungefähr 80 Dampfer von zusammen 2400[0 t.] Sie wird die Küstenschiffahrt pflegen und einen regelmäßi[gen] Dienst von Triest und Bari aus nach Albanien und Griech[en]land unterhalten. Der Sitz der Gesellschaft ist vorläufi[g in] Buccari, soll aber später nach Sussak verlegt werden.

— **Von russischen Bahnen und russischem Verkehr.** In Wi[li]kije-Luki ist ein Sammel- und Annahmepunkt für die über [den] Hafen von Windau nach Sowjetrußland gelieferten Lokomot[iven] eingerichtet worden. Im ganzen sollen 250 Lokomotiven [über] Lettland hereinkommen, und es wurden die ersten schon [An]fang Januar erwartet. Zum Ausprobieren der Lokomotiven [ist] die Strecke Welikije-Luki-Toropez bestimmt. Der Hafen [von] Windau soll kürzlich von den Vertretern Sowjetrußlands bes[ich]tigt worden sein. Der Hafen wurde ausgebaggert, so daß [auch] größere Dampfer anlaufen können, und er verfügt über e[inen] 130-t-Krahn. Die Strecke Windau-Riga wurde auf russi[sche] Spur umgebaut. Ganz neuerdings kommt bezüglich der Lo[mo]nosowschen Lokomotivbestellungen in Deutschland die Tata[r]kunde, daß die Lokomotiven 2½ mal schwerer bestellt seien, [als] die russischen Bahnen und Brücken aushalten. Lomonosow [soll] danach einer schweren Bestrafung entgegensehen. Unter [den] Interessenten für russische Lokomotivbestellungen hat sich a[uch] Mr. Vauclain, Direktor der angeblich größten Lokomotivfi[rma] der Welt, der „Th. Baldwin-Locomotive Works" in Philadelp[hia] angemeldet. Er wäre gern mit seinem Freunde Professor Lo[mo]nosow nach Rußland gereist, hat die Absicht aber auf Abr[a]aufgegeben und ging von Schweden zunächst nach Polen.

Aus dem Berichte der Transportkommission an den Arb[eits-] und Verteidigungssowjet geht hervor, daß im vergangenen [No]vember der Zustand des Transportwesens fortgesetzt zur[ück]ging. Die Nichtstellung der Lokomotiven für die Züge n[ahm] von 5,4 auf 7,7 % zu; es stand dies im Zusammenhange [mit] der Kälte, die die fortlaufende Unterhaltung erschwe[rte.] Die geringe Besserung, die der Zustand des Güterwagenpar[ks] im Oktober gegenüber September aufgewiesen hatte, ging [im] November wieder verloren, ebenfalls infolge der Kälte. Aus [der] Instandsetzung kamen im Vergleich zum Oktober weniger Lo[ko]motiven, und zwar aus mittlerer Unterhaltung 614 gegen 7[…], während die Hauptunterhaltung mit 60 Lokomotiven unveränd[ert] blieb. Die Anzahl der aus der Instandsetzung kommenden Wa[gen] ging von 9990 auf 8979 zurück. Im Vergleiche zum dri[tten] Vierteljahre 1920 ist die Arbeit im gleichen Zeitraum 1921 [im] allgemeinen bedeutend zurückgegangen, und nur die Ausnutz[ung] des Fahrmaterials, die mittleren Lokomotiv- und Wagenleistun[-]gen und der mittlere Zugbestand sind etwas besser geword[en.] Unter den gegenwärtigen Zuständen in Rußland leidet auch [die] Güte der verwendeten Baustoffe ungeheuer, und man ist [ge]zwungen, außerordentlich durch die Finger zu sehen. Es w[ird] geklagt, daß gelieferte Schienen so schlecht sind, daß sie [bei] etwas außergewöhnlicher Behandlung brechen. In den Oms[ker] Eisenbahnwerkstätten rannen bei Untersuchung neuer H[eiz]röhren die meisten. Der ganzen russischen Industrie droht ern[ste] Gefahr aus der Unzuverlässigkeit der Materialbeschaffenh[eit.] Von den gelieferten Kohlen sind 50 % Schutt. In Petersb[urg] herrscht infolge vollständigen Aufhörens der Holz- und Koh[len]zufuhr eine förmliche Heizmaterialkatastrophe. Die Kaser[n…]

den nicht geheizt. Ungefähr 60 Lokomotiven sind aufge-en. Die Röhren sind zerrissen. Die Anzahl der Züge mußte k eingeschränkt werden, wozu auch noch der Streik des nbahnpersonals hinzukam, das mit Personalentlassungen un-ieden war. Nach nicht ganz widerspruchsfreien Nachrichten übrigens im Donkohlenbecken eine Hebung des Kohlen-benbetriebes zu verzeichnen sein. Doch soll wegen Lebens-elmangels wieder eine Krise drohen. Nach Nachrichten der jetpresse vom 7. Februar d. J. hat sich die Lage der russi-n Eisenbahnen infolge sehr starker Schneewehen außer-ntlich zugespitzt. Auf den östlichen Bahnen, der Taschkent-, m-, Rjäsan-Uralbahn u. a. wurde im Januar der Betrieb wegen neewehen, schlechter Unterhaltung und Massenerkrankungen Eisenbahnpersonals mehrmals eingestellt. Auf den Eisen-nen des Petersburger Knotenpunktes vollzieht sich der Be-b wegen Mangels an Kohlen und Lokomotiven mit unge-ren Erschwernissen. Auch die Lage im Moskauer Bezirk sehr unbefriedigend; hier sind ebenfalls viele Erkrankungen getreten. Im Bezirk der Moskau-Kiew-Woroneschbahn sind Schneeverwehungen besonders stark; in Njeschin haben sie Höhe von anderthalb S a s c h e n erreicht. Zwischen Kiew Konotop sind die Wehen 1 S a s c h e n hoch. Die ganze sbevölkerung ist zum Freimachen der Bahnen gerufen, und h die Reisenden müssen mithelfen. Von anderen Bahnen en ähnliche Nachrichten ein. Einem von Kiew abgegangenen e wurden etwa 100 Leichen erfrorener Reisenden entnommen. Züge werden nicht geheizt. In Moskau begann am 1. Fe-ar auf den Eisenbahnen u. a. ein Streik. Das ausgesandte armeeregiment erwies sich als unzuverlässig, ging zu den eikenden über, und nur mit Mühe konnte die Regierung der Ordnung schaffen. An schweren Eisenbahnunglücken den gemeldet eines bei der Station Burjatskaja der Trans-kalbahn, wobei ungefähr 30 Wagen eines Militärzuges zer-nmert und viele Rotgardisten getötet und verwundet wurden, n eines in Station Jekaterinoslaw, wobei sich von einem h Station Werchowzewo fahrenden Zuge 96 Güterwagen los-en, nach Jekaterinoslaw liefen und dort auf einen Rangier-trafen. 73 Wagen gingen ganz in Trümmer und 9 wurden k beschädigt. Dazu 25 Tote, 8 Schwer- und 7 Leichtver-ndete.

ach wie vor stehen auch die russischen Bahnen unter dem hen der das Land verheerenden H u n g e r s n ö t e und u c h e n, deren Wirkungen noch durch die Kälte verstärkt den. Die Vertreter der tschechoslowakischen Regierung, an die polnisch-russische Grenze behufs Abholung von 600 sischen hungernden Kindern fuhren, berichten aus Station odschej, daß ein Zug durch die Station lief, in dem eine Reihe Kindern erfroren war, da die Züge auf Sowjetgebiet nicht eizt werden. Bei 30 Grad Kälte schwärmen die Flüchtlinge den Zug und betteln um Brot und Kleider. Man fürchtet, noch viele aus Sowjetrußland in der Tschechoslowakei er-tete Kinder erfroren ankommen. Der Zustand der Eisen-nen schließt es vielfach aus, daß die aus dem Auslande für Hungernden eintreffenden Lebensmittel den Ort ihrer Be-mmung erreichen. Und auch wo die betreffenden Stationen icht werden, fehlt es vielfach an Gelegenheit, die Waren ufahren. Ortschaften bis zu 2000 Einwohnern besitzen oft einziges Pferd mehr und können die auf der Bahn ange-mmenen Lebensmittel nicht holen. Die Hoffnung der Sowjet-erung, aus Sibirien Brot zu bekommen, wurde enttäuscht. rien hat zwar Brot im Überfluß, aber der Zustand der Eisen-nen läßt die Beförderung in das europäische Rußland nur in unbedeutendem Maße zu. Man hoffte, täglich 234 Wagen ensmittel über den Ural aus Sibirien herüberzubekommen. sächlich aber kamen in der ersten Dezemberhälfte täglich im el nur 28 Wagen. In der zweiten Dezemberhälfte wurde noch schlechter. Dabei warten in Sibirien etwa 90 Millionen . Getreide und 12 Millionen Pud Fleischkonserven auf Beför-ung und verderben bei Aufbewahrung im Freien. Dazu fehlt zmaterial, und die Eisenbahnwerkstätten in Omsk, die ein-n in Sibirien, sind abgebrannt, weshalb auf absehbare Zeit Instandsetzung von Lokomotiven und Wagen ausgeschlossen wird. Vom Herbst an ist im Hungergebiet, wo der Typhus ner schon drohte, die Seuche zum Ausbruch gekommen und sich besonders auf die reisenden, hungernden Massen ge-fen. Die hungernden Flüchtlinge und Auswanderer ver-ften die Eisenbahnen, überfüllten die Eisenbahnknotenpunkte bildeten förmliche Verrammlungen in Orenburg, Samara, eljabinsk, Nowonikolajewsk u. a. In kurzer Zeit waren in en Gebieten die Eisenbahnen von der Seuche erfaßt und en sie weiter verbreiten. Nach den Telegrammen nimmt man Leichen zu 10 und mehr aus den Zügen, das Personal wird esteckt. Infiziert sind in erster Linie die Permische, Sysran-smaer, Kasan-Bahnen nach Sibirien und Turkestan. In Mos-Petersburg, Witebsk, Smolensk, Minsk werden Typhuskranke den Zügen genommen, und mit den Heeresbeförderungen mt die Seuche auch nach Archangelsk und der Murman-te. Ein solcher typhusverbreitender Menschenhaufen wurde einfach ins Gefängnis gesteckt. Nach allerneuesten, allerdings schwer nachprüfbaren, aus Saratow eingelaufenen Nachrichten sollen die Schutzmaßnahmen zur Hebung des Eisenbahnverkehrs im hungernden Wolgagebiet zu günstigen Ergebnissen geführt haben. Die 500 km lange Strecke Petrowsk-Uralsk, zu deren Zurücklegung 10 Tage nötig waren, würde in 34 Stunden durchfahren.

Nach Moskauer Nachrichten verlangen die Bolschewisten auf der Suche nach ertragreichen Einnahmen von fremden Untertanen die Bezahlung für Eisenbahnfahrten in der Valuta des betreffenden Landes. Von lettischen Untertanen werden für eine Fahrt von Moskau nach Petersburg 2000 lettische Rubel gefordert, wobei 12 lettische gleich 1000 Sowjetrubeln gerechnet werden. In Riga dagegen zahlt man für 1000 Sowjetrubel 2 lettische. Der Sowjet der Volkskommissare beschloß, daß vom 1. Februar ab die Eisenbahntarife in Vorkriegsrubeln gezahlt werden müssen. Die Tarife sollen auf 60 % derjenigen vom Juli 1913 lauten. Die Personentarife auf den Sowjetbahnen sollen nach Nachrichten von Ende vorigen Monats um 100 % erhöht werden, so daß die Fahrt Moskau-Petersburg 250 000 Rubel kosten würde. Nach allerneuesten Nachrichten aus Reval soll das Eisenbahnkommissariat dagegen die Personentarife vervierfacht haben. Die verbreiteten Nachrichten, daß die Eisenbahnverwaltung vom 1. Februar wieder die ganze Verantwortung für übergebene Güter übernehme, erwiesen sich als verfrüht. Die Versicherung gegen Raub wird nach wie vor von privater Seite betätigt, und auch Behörden helfen sich mit Beigabe zuverlässiger Begleitpersonen. Die „Ekonom. Schisn" sieht darin eins der ärgsten Hindernisse der Entwicklung privaten Warenaustausches. Für das Einlassen der Reisenden auf den Bahnsteig, das Einsteigen in die Züge und die Kontrolle der Züge hat der Transportsowjet nach den Moskauer „Isvjestia" neue Vorschriften erlassen. Auf den Bahnsteig werden die Reisenden gegen Vorzeigen der Fahrscheine in 3 Teilen eingelassen, erst die Reisenden für Wagen besonderer Bestimmung und Kranke, dann Kommandierte und im Staatsdienst Versetzte, Sowjetbedienstete und Arbeiter, Rotgardisten, Kinder bis zu 16 Jahren, Schüler und sonst zur freien Fahrt Berechtigte, zuletzt die zahlenden Reisenden.

Über die Ein- und Ausfuhr im Oktober vorigen Jahres sind folgende Angaben zu erfahren: Die größte Einfuhr, 36,2 %, kam aus England, 25,5 % aus Deutschland und 13 % aus den Vereinigten Staaten. Aus Deutschland wurden chemische Waren, Eisenbahngegenstände, landwirtschaftliches Geräte, Instrumente und andere Metallerzeugnisse eingeführt. Die Ausfuhr war im Oktober die größte für das ganze Jahr 1921. Hauptsächlich waren es Rohstoffe und Halbfabrikate, freilich immer noch für Rußlands Volkswirtschaft in sehr bescheidenem Umfange. Die Ausfuhr ging hauptsächlich nach England (56 %), dann nach Norwegen (31,8 %) und Holland (7,6 %). Dem Gewichte nach führte England 2 916 114 Pud in Rußland ein und 2 660 982 Pud aus. Der Wert der englischen Einfuhr (Lebensmittel, Kohle, chemische Produkte) war allerdings wesentlich höher als der der Ausfuhr (Bretter). Für 1922 erwartet man aus dem Transportwesen, Post und Telegraph 98,5 Millionen Goldrubel (der Goldrubel zu 100 000 Sowjetrubel gerechnet) Einnahmen.

Diebstähle sind auf russischen Bahnen nach wie vor auf der Tagesordnung. Vor Petersburger Gerichten wurden Juli bis September 430 Diebstähle auf den Eisenbahnen des Petersburger Bezirkes abgeurteilt. Allein an Lebensmitteln wurden in gleicher Zeit über 10 000 Pud gestohlen. Dann folgen die Diebstähle an Heizmaterial, Holz, Manufaktur. Besonders gesucht sind auch Tabakfabrikate. Bestechlichkeit blüht auf den russischen Bahnen ärger als je. Alles hat seinen förmlichen Tarif, und der Ertrag wird verteilt vom Weichensteller bis zu den höheren Rängen. Spekulanten füllen gegen Bestechung die Wagen und durchfahren damit das Land kreuz und quer. Jedes Wagenanhängen, Abkuppeln, jede Weiterabfertigung von einzelnen Wagen, von Flüchtlingsgruppen, von Lebensmittelfrachten, alles hängt unmittelbar von Bestechung ab. Das dem Staate damit zugefügte Unglück ist unermeßlich. Flüchtlinge aus dem hungernden Wolgagebiet bleiben an Knotenpunkten stecken und sind unmenschlichen Qualen ausgesetzt, Arbeiterorganisationen, die nach Lebensmitteln für die hungernden Familien aussenden, kommen Monate lang nicht zum Ziel, „weil das Fahrmaterial fehlt". Lebensmittel, die Kinder und Frauen im Wolgagebiet so dringend nötig hätten, irren irgendwo herum oder bleiben rettungslos irgendwo stecken. Und diese Schilderung lesen wir nicht etwa aus bolschewistenfeindlichen Zeitungen, sondern aus einem Sowjetblatte.

Über die Anknüpfung von Verbindungen auf dem Nordmeere zwischen Europa und Finnland soll die Sowjetregierung jetzt Beschluß gefaßt haben. Um den Schiffen in den Schwierigkeiten des Eises den richtigen Weg zu weisen, sollen 12 Radiostationen errichtet werden. Die Posten werden, von aller Welt abgeschnitten, 10 Monate im Jahre unter den schwersten Bedingungen polaren Winters und die Hälfte des Jahres ohne Sonne leben.

Auf dem Nordmeerwege soll Sibirien vor allem Holz ausführen. Die dortigen Wälder enthalten 63 % der Holzvorräte der ganzen Welt; weiter Pelzwerk, Vögel, Fische, Minerale, Gold, Asbest und Graphit. Besondere Bedeutung soll dabei das größte Kohlenbecken der Welt, das tungusische, an der Jenisseimündung besitzen. Es nimmt 900 000 Quadratwerst (das Donbecken 20 000) ein. 4½ Milliarden Pud Kohlen liegen für unmittelbare Bearbeitung bereit. Wenig erfreulich klingt in diesem Zusammenhange die Nachricht, daß die auf diesem Wege über das Nordmeer nach Omsk gelangten Waren von den Ladern systematisch beraubt werden. Der ganze Markt in Omsk soll voll sein von geraubten Eisenwaren, Tee und Zucker. Wladiwostoker Handelskreise sollen mit amerikanischen Schiffsinhabern unterhandeln wegen Einrichtung eines Dampferverkehrs nach Riga mit Anlaufen deutscher Häfen. Die erste Reise wurde schon im Januar erwartet. Der Gedanke soll durch die Belebung deutschen Handels mit dem fernen Osten bei Mangel genügender deutscher Tonnage hervorgerufen sein. Über den russischen Meertransport im Jahre 1921 geben „Isvjestia" folgende Zahlen: Die Anzahl der Dampfschiffe auf allen Meeren, dem Baltischen, Weißen, Kaspischen, Schwarzen und Asowschen war 273 gegen 883 im Jahre 1913, die der übrigen Schiffe 830 gegen 2539. Die Gesamtzahl ist also etwa auf ein Drittel zurückgegangen. Dabei fehlen alle Angaben über Ausmaße, Tonneninhalt usw. Auch hier liegt die Hauptschwierigkeit in den Instandsetzungen, für die schon seit Beginn des Weltkrieges das Material mangelte, dann im Brennstoffmangel und Fehlen geeigneten Personals. Die Leistung der Lader ging im Hafen von Baku von 19 Pud in der Stunde im April auf 10,5 zurück, und jedes Schiff mußte deshalb im Mittel 5,5 Tage liegen bleiben. Der Verkehr mit dem Ausland wurde mit seltenen Ausnahmen durch fremde Schiffe besorgt. Vom Weißen Meere wurden an den Ob und Jenissei 357 000 Pud ausgeführt. 8 Schiffe beteiligten sich, von denen zwei auf dem Rückwege verloren gingen. Auch eine Verbindung mit Norwegen kam auf dem Wege Archangelsk-Murman-Vardö zustande. Besonders stark war der Naphthatransport im Kaspischen Meer. Er betrug 177 590 958 Pud. Daß in der Nähe von Kronstadt ausländische Schiffe verschwunden und jedenfalls bolschewistischen Piraten zum Opfer gefallen sind, ist auch in unserer Presse bekannt geworden. Die Entladungsverhältnisse im Hafen von Petersburg sollen wegen Arbeitsunlust der Lader, besonders wo es sich nicht um Lebensmittel handelt, sehr ungünstig sein. Der Verkehr auf den Wasserstraßen soll innerhalb der letzten 7 Jahre auf ein Viertel der Schiffe zurückgegangen sein. Man will die Wasserstraßen in 3 Klassen teilen, von denen in der zweiten die private Flotte zugelassen wird, während die dritte ganz dem Privatbetrieb überlassen wird. Ein ausländisches Syndikat hat der Ukraineregierung eine Kanalverbindung Dnjepr-Weichsel vorgeschlagen. Der ukrainische Wirtschaftsrat hat den Plan gutgeheißen, wenn der Kanal auch Anschluß an die polnischen Wasserwege erhalten und der Dnjepr kanalisiert wird, um so einen Ausgang ins Schwarze Meer zu erzielen. An dem Projekt ist natürlich Polen ebenso wie die Ukraine interessiert.

An der deutsch-russischen Transportgesellschaft, von der wir früher schon berichtet haben, soll sich Harriman beteiligen. Der deutsche Trust zur Wiederherstellung Rußlands — Wirtschaftsstelle für Verkehr, Handel und Industrie mit dem Osten — bezeichnet als einen seiner ersten Pläne die Wiederherstellung des Eisenbahn- und Automobilverkehrs in Rußland, da nur so Lebensmittel und dringende Bedarfsartikel eingeführt werden können und damit das Leben in Rußland wieder in regelmäßige Bahnen geleitet werden kann. Die Sowjetregierung soll bei der notorischen Zerrüttung des Verkehrswesens auch die Bahnen in 3 Klassen einteilen wollen, von denen nur die erste von der Regierung voll unterstützt wird, die zweite soll nur halb unterstützt und die dritte der Ortsbevölkerung, d. h. also wohl ihrem Schicksal überlassen werden. In nächster Zeit soll die Einführung von besonderen Eilgüterzügen mit Personenbeförderung zu erhöhten Preisen beabsichtigt sein. An Eisenbahnchefs besteht in Rußland ein großer Verbrauch. Auf 27 Bahnen sollen in einem Jahre 51 solche Chefs aufgebraucht worden sein bei einer mittleren Wirksamkeitsdauer von 6 Monaten. Einzelne Bahnen, wie die Nordbahnen, die Permsche u. a., hatten innerhalb eines Jahres 3 Chefs. Die Sowjetregierung hat mit der A.-G. Aero-Union eine deutsch-russische Luftverkehrsgesellschaft errichtet, die vor allem den Verkehr Königsberg-Moskau eröffnen soll. Man will damit die Beförderung der amtlichen Post, die bis jetzt eine ganze Woche brauchte, auf 22 Stunden kürzen. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Die Transsaharabahn.** Nachdem schon im Jahre 1914 die beiden französischen Ingenieure Legouez und Jullidières das von Berthelot verfaßte Projekt einer Eisenbahnverbindung von Algier nach der englischen Kapkolonie weiter ausgebaut und die technische Möglichkeit des Baues einer solchen Ba nachgewiesen haben, wird neuerdings von Fontaneilles, Generalinspektor am Bautenministerium, auf die Proj zurückgegriffen. Dieser will jedoch nicht eine transafrikani Bahn Algier—Kapkolonie in Vorschlag bringen, sondern Verbindung des algerischen Eisenbahnnetzes mit Timbuktu Niger, von wo aus weitere Linien ausstrahlen sollen nach Senegal, nach der Elefantenküste, nach Dohomey und dem Kongobecken mit Obangi. Es würden damit Gege miteinander verbunden, die 6000 km voneinander entf liegen. In Verbindung mit dem Bahnbau stehen wirtsch liche Fragen, wie die Bewässerung weiter Landst zwischen Bammako und Timbuktu am Niger mit einer fläche von rund 30 000 qkm, also ungefähr gleichviel wie kultivierte Gebiet von Aegypten. Das Kolonialminister hat auch bereits den Kammern einen Gesetzesvorschlag vo legt, wonach 1 850 000 ha Land unterhalb Bammako bewä werden sollen, wovon 540 000 ha zur Anpflanzung von Ba wolle, 370 000 ha zur Anlegung bewässerter Viehweiden der Rest zur Anpflanzung von Getreide und Gemüse verwe werden sollen. Wie Fontaneilles in der „Revue Générale Chemins de Fer" mitteilt, würde der Sudan alsdann jäh rund 300 000 t Baumwolle und tierische Stoffe mehr ausfü können als heute, d. h. also Erzeugnisse, die je Tonne destens 4000 Fr. einbringen, während Französisch-Westafr heute nur Güter (meist ölhaltige Früchte und Palmöl) führt, welche je Tonne rund 1000 Fr. einbringen. Ohne Ei bahnverbindung zwischen Algier und dem Nigergebiet w die neu bewässerten Landstriche nicht gehörig a nützt werden können, aber eine Bahnverbindung, die Entfernung des Nigers von Algier auf 3 herabsetzt und diejenige von Paris auf 5 Tage, ein bedeutender Ansporn sein zur Anpflanzung im N gebiete. Wohl gehen ja bereits von der Küste Eisenbahnli ins Innere von Dakar und Grand-Bassam, aber diese Schmalspurlinien mit großen Steigungen, auf denen ein ras Vorwärtskommen ausgeschlossen ist, wie auch billige Ta Der große Vorteil der geplanten Transsaharabahn liegt da daß diese Linie von Algier ausgeht, was nicht nur in w schaftlicher, sondern auch in politischer und militärischer sicht von Bedeutung ist. Die Transsaharabahn wird in her ragender Weise die algerischen Häfen befruchten und so Al zum goldenen Eingangs- und Ausgangstor für den ga Sudan und für Mittelafrika machen. Eine an Ort und Sl geschickte Prüfungskommission hat festgestellt, daß Schienenstrang unter Vermeidung der beweglichen Sandf gelegt werden kann, und daß auf der ganzen Strecke der Ob ohne Schwierigkeit erstellt werden kann. Fontaneilles sc die Kosten eines Kilometers Bahngleis heute auf 300 000 wozu noch 100 000 Franken kommen für die Anlage einer e trisch betriebenen Wasserzuleitung aus dem Niger 100 000 Fr. zur Zahlung der Kapitalzinsen während des B

Was den Anschluß an das algerische Eisenbahnnetz a langt, so schließt sich Fontaneilles den früheren Projekten ein Anschluß an den südlichsten Eisenbahnpunkt in Alge an Colomb Bechar, ist unmöglich, weil diese Linie schmalsp ist; es soll daher der Anschluß bei der Station Ras-el-Ma folgen, die 400 km nördlich von Colomb Bechar liegt und 17 südlich von Oran. Am Niger würde die Bahn in dem 300 östlich von Timbuktu gelegenen Defilé von Tosaye Knotenpunkt finden, von welchem aus ein 700 km langes stück bis Wagadugu, dem Mittelpunkt einer reichen und s bevölkerten Gegend, gehen, wo auch die Verbindung Transsaharabahn mit dem bestehenden Kolonialnetz stattfi würde. Vom Defilé von Tosaye sind Abzweigungen vorges nach Westen zum Mittelpunkt der bewässerten Nigergeb und nach Osten zum Tsadsee und nach dem Kongo. Vorlä käme aber nur die Bahn von Ras-el-Ma zum Niger und bis Wagadugu für die Erstellung in Betracht, d. h. 3200 km Kostenbetrage von 1,6 Milliarden. Die Nutzbarmachung Nigergegend durch die Bewässerung und durch die Anlage Transsaharabahn würde die französische Einfuhr aus Auslande um rund eine Milliarde verringern, und beim wei Ausbau der Bahn bis zum Kongo wird auch der Persone kehr in beiden Richtungen ein ansehnlicher werden. Au dem wäre Frankreich im Kriegsfalle davon enthoben, Seeweg nach Dakar und Grand-Bassam zu sichern. Da Bahn voraussichtlich nicht mit Betriebsüberschüssen arbe wird und auf Zuschüsse im Betrage von 64 Millionen jähr angewiesen sein wird, so schlägt Fontaneilles vor, die j lichen Unterstützungen auf 6 Millionen anzusetzen für W afrika, auf 20 Millionen für Algerien und auf 38 Millione das Mutterland.

— **Einnahmen und Tarife der amerikanischen Eisenba** Der Vizepräsident der Baltimore und Ohio-Eisenbahn hat einer Verhandlung vor dem Bundesverkehrsamt dargelegt, die amerikanischen Eisenbahnen in dem Jahr Oktober 19

Se ember 1921 542 410 000 Dollar oder 2¾ % ihres Anlage-ka tals verdient haben, so daß dieses nur mit der Hälfte des Bi ags von 5½ %, den das neue Verkehrsgesetz als Regel hi tellt, verzinst worden ist, geschweige denn daß der Über-sc ß von ½ %, der zur Verbesserung und Vermehrung der Anlagen aufgewendet werden soll, dabei herausgekommen wäre. De Grund dafür liegt im Rückgang des Verkehrs und im Abau der Frachtsätze. Eine Anzahl Gesellschaften haben ihre Di denden ermäßigen, andere deren Zahlung ganz einstellen müssen; einige haben die Gewährung einer Dividende nur er-möglichen können, indem sie auf Rücklagen aus früheren, besse-re Zeiten zurückgriffen.

mliche ungünstige Nachrichten über die Lage der ameri-ka schen Eisenbahnen bringt Railway Age in einem Rückblick au das Jahr 1921. Der Rückgang im Personen- und Güter-ve ehr, so berichtet diese Zeitschrift, sei größer gewesen als je uvor. Außer in den Jahren 1919 und 1920 seien noch ni mals so geringe Überschüsse aus dem Eisenbahnbetriebe er-zi worden wie 1921; der große Unterschied besteht aber darin, da 1919 und 1920 der Staat den Eisenbahnen ihre Dividende gewährleistete, während sie 1921 ganz auf sich selbst ange-wi en waren. Wenn oben 2,75 % als die Verzinsung des Anlagekapitals für das am 30. September 1921 zu Ende ge-ga gene Jahr angegeben wird, so ist für das Kalenderjahr 1921, fü das noch keine endgültigen Zahlen vorliegen, kein besseres Er bnis zu erwarten. Die einstweiligen Betriebsergebnisse fü November zeigen einen weiteren Rückgang des Verkehrs, u aus der Wagengestellung im Dezember geht hervor, daß di Abwärtsbewegung weiter angehalten hat. Mit diesen un-gü stigen Ergebnissen wird sogar das Jahr 1894 unterboten, da bisher schlimmste in bezug auf das Darniederliegen von Handel und Verkehr in den Vereinigten Staaten; damals be-tr die Verzinsung wenigstens 3,2 %. Auch Railway Age be chtet, daß eine ganze Anzahl Eisenbahngesellschaften im Ja e 1921 sehr heftig habe kämpfen müssen, um dem Bankrott zu ntgehen.

on Eisenbahngesellschaften wird bei dieser Lage betont, da sie nicht imstande seien, jetzt Versuche mit einer Ermäßi-gung der Frachtsätze anzustellen. Aus Vergleichszahlen, die au Grund der Preisbewegung der letzten 30 Jahre ermittelt worden sind, ergibt sich, daß die Frachtsätze zur Zeit ver-hältnismäßig nicht höher sind als die Kosten für die sonstigen Lebensbedürfnisse. Trotz der augenblicklichen ungünstigen Lage ist man wenigstens in gewissen Kreisen hoffnungsvoll; man glaubt, daß bald wieder ein Aufstieg folgen wird, da nicht nur in Amerika, sondern in der ganzen Welt eine Besserung der Wirtschaftslage vor sich zu gehen scheint. Der eingangs genannte Fachmann sieht als Endergebnis in einer nicht zu fernen Zukunft einen Zustand, bei dem die Frachtsätze niedri-ger sind als die sonstigen Kosten der Gütererzeugung und Güterverteilung, wobei Amerika die niedrigsten Frachtsätze der Welt haben wird. Wenn er sich mit seiner Voraussage nicht täuscht, kann man die Vereinigten Staaten dazu nur be-glückwünschen.

Allgemeines.

— **Einwalzen von Rauchrohren in Lokomotivkessel.** In den meisten Eisenbahnwerkstätten und Privatbetrieben, die sich mit der Ausbesserung von Lokomotiven befassen, geschieht das Einwalzen der Rauchrohre mit von Hand betätigten Rohrwalzen. Wer einmal diesen Arbeitsvorgang genauer beobachtet hat, wird zugestehen müssen, daß es sich um ein recht umständliches und zeitraubendes Verfahren handelt, das gewiß nicht als zeitgemäß betrachtet werden kann. Nicht nur zeitraubend, sondern auch technisch nicht einwandfrei ist die Anwendung der von Hand be-tätigten schweren Walzen. Am Rauchkammerende ist deren Be-tätigung noch einigermaßen leicht, und man kann durch Anwen-dung einer Verlängerung, die auf die Walzenspindel gesetzt wird, und mittels eines doppelarmigen Hebels die Walze in Drehung versetzen. In der Feuerbüchse ist nun die Betätigung der Walzen außerordentlich schwierig. Hinzu kommt, daß durch das ruckweise Drehen der Walzenspindel und durch den einseitigen Druck, der auf die Walze ausgeübt wird, die Rohre rund eingewalzt werden. Diese Tatsache ist ein besonders schwerwiegender Nachteil der von Hand betätigten Rauchrohr-walzen.

Gut konstruierte, maschinell angetriebene Siederohrwalzen sind in einer Anzahl von Werkstätten mit gutem Erfolge schon längere Jahre in Benutzung. Diesen Arbeitsgang auf das Ein-walzen der Rauchrohre zu übertragen, ist in der Lokomotiv-werkstätte Sebaldsbrück vollkommen und mit recht gutem Er-folge gelungen. Es ist wirklich zu empfehlen, dieses Verfahren überall dort anzuwenden, wo es sich um größere Kesselausbesse-rungen und um den Einbau größerer Mengen von Rauchrohren handelt. Die Unkosten sind nicht so erheblich. Erforderlich ist die Beschaffung der beiden Rohrwalzen, eines Vorgeleges mit Verbindungsstange. Elektrische Handbohrmaschinen, die aller-dings recht kräftig sein müssen, werden in den meisten Fällen vorhanden sein. Interessant ist, daß die Handwerker diese Neue-rung mit Genugtuung begrüßen, weil sie damit einer außer-ordentlich anstrengenden und mühevollen Arbeit enthoben sind.

Oberingenieur Stach, Sebaldsbrück b. Bremen.

— **Temperaturbestimmung von Eisenbahnschienen.** In der Zeitschrift „Gesundheits-Ingenieur“, Jahrgang 1918 Nr. 42, wird von Professor Dr. Osc. Knoblauch und Dr.-Ing. K. Hencky in München über ausgeführte Temperaturmessungen an sonnen-bestrahlten Eisenbahnschienen und über neuere Verfahren zur Bestimmung der Verlegungstemperatur von Eisenbahnschienen berichtet. Während der besonders heißen Tage in der Zeit vom 25. Juli bis 16. August 1917 wurden auf dem Bahnhof Thal-kirchen der Isartalbahn Temperaturmessungen an sonnenbe-strahlten Eisenbahnschienen mit Hilfe von Thermoelementen vorgenommen. Als Versuchsobjekte wurde eine völlig frei-liegende und eine auf eine kürzere Strecke in Kies eingebettete Schiene gewählt und Beobachtungen unmittelbar unter dem Schienenkopf und am Schienenfuß vorgenommen. Um die Höchsttemperaturen mit Sicherheit feststellen zu können, wurde ein Galvanometer mit Schreibwerk benutzt. Das Ergebnis der Versuchsreihe war folgendes:

	Luft	Freie Schiene		Teilweise eingebettete Schiene	
		Oberkante	Fuß	Oberkante	Fuß
	° C.	° C.	° C.	° C.	° C.
Mittlere Temperatur während der Beobachtungszeit . .	30,7	43,7	44,8	44,3	47,1

Der höchste gemessene Einzelwert war 49,5 ° C.

Das Ergebnis dieser modernen Messungsart zeigt, daß die in den Handbüchern genannte Höchsttemperatur von Eisenbahn-schienen von 60 ° sehr vorsichtig gewählt ist. Es wäre wün-schenswert, wenn in größerem Umfange solche Messungen vor-genommen würden, damit bei der Festsetzung der Temperatur-lücken nicht unnötig weit gegangen wird. Weiterhin ist dann in dem Aufsatz ein Thermoelement beschrieben, das in ein-facher und einwandfreier Weise gestattet, die Verlegungstem-peratur der Schienen festzustellen, dessen Anwendung im Gleis-bau sich empfehlen dürfte. Halter.

Rechtspflege.

— **Zulässigkeit der Haftbeschränkung der Bahn bei der Ver-sendung von Kostbarkeiten auf 150 ℳ für das Kilogramm.** In ständiger Rechtsprechung hat das Reichsgericht der Eisenbahn das Recht versagt, von sich aus den Begriff der Kostbarkeit durch Festsetzung eines bestimmten Betrages als die unterste Grenze zu bestimmen. Als Kostbarkeiten können immer nur die hochwertigen Gegenstände gelten, deren Wert im Verhältnis zum Umfang und Gewicht im Vergleich mit anderen Waren ein ungewöhnlich hoher ist, wie z. B. Gold- und Silbersachen, besonders teure Stoffe und dergl. Nunmehr hat das Reichs-gericht unter Zuhilfenahme der §§ 461, 462 HGB. der Eisen-bahn das Recht zugestanden, die Entschädigung bei Kostbar-keiten auf den Höchstbetrag von 150 ℳ für das Kilogramm zu beschränken. Diese Entscheidung ist von größter Wichtig-keit für den geschäftlichen Verkehr und macht eine besondere Versicherung der Waren notwendig, die infolge ihres hohen Wertes bei der Versendung als Kostbarkeiten anzusehen sind.

Zur Entscheidung gereift ist die Frage infolge von Schadens-ersatzansprüchen vier größerer Firmen (Oberrheinische Ver-sicherungsgesellschaft — Versand von Seide; Weyl, Hamburg — Seide; Heesch, Hinrichsen & Co., Hamburg — Chinin; Kuhl-mann, Hamburg — Seide) gegen den Reichseisenbahnfiskus. Die Oberlandesgerichte Celle, Hamburg und das Kam-mergericht haben dem Fiskus die Haftbeschränkung versagt und die Ansprüche der Klägerinnen in diesem Umfange für gerechtfertigt erklärt. Das Reichsgericht hat die Haftbeschränkung gebilligt aus folgenden Ent-scheidungsgründen: Die Entscheidung hängt davon ab, ob die im Nachtrage V zum Deutschen Eisenbahngüter-tarif, Teil I, Abteilung A, vom 1. Mai 1917 enthaltene Aus-führungsbestimmung zu § 89 Abs. 2 Eisenbahnver-kehrsordnung rechtsgültig ist. Diese Haftungs-beschränkung ist auf den Grundlagen der §§ 471, 456, 457, 459 ff. H. G. B. zustande gekommen. So bestimmt § 461 H. G. B.: Die Eisenbahnen können in besonderen Bedingungen (Ausnahme-tarifen) einen im Falle des Verlustes oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen, sofern diese Aus-nahmetarife veröffentlicht werden usw. In dem dann folgenden § 462 heißt es: Inwieweit für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und

Wertpapieren die zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränkt werden kann, bestimmt die Eisenbahnverkehrsordnung. Die Eisenbahnverkehrsordnung aber sagt in ihrem § 89 nach der Änderung vom 23. Dezember 1908: „Die Eisenbahn kann ferner die bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gegenständen des § 54 Absatz 2 B Ziffer 1 zu leistende Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken.“ Eine solche Beschränkung haben die deutschen Eisenbahnverwaltungen erstmalig in dem erwähnten Nachtrage V zum Gütertarif getroffen, indem sie zu § 89 E. V. O. eine neue Ausführungsbestimmung des Inhalts erlassen haben: Für die in der Ausführungsbestimmung II zu § 54 (2) B. 1 genannten Kunstgegenstände wird bei Verlust, Minderung oder Beschädigung keine höhere Entschädigung als 5000 ℳ für den einzelnen Gegenstand, für die übrigen dort genannten Gegenstände keine höhere Entschädigung als von 150 ℳ für das Kilogramm der Ware geleistet.

Das Berufungsgericht gelangt zur Verurteilung, weil es die Ausführungsbestimmung zu § 89 Absatz 2 E. V. O. für rechtsunwirksam erklärt. Die Ausführungen des Berufungsgerichts berücksichtigen jedoch nicht in genügendem Maße die Entstehungsgeschichte des § 462 H. G. B. und des § 89 E. V. O. Der Gesetzgeber hat den § 462 H. G. B. bewußt zu dem Zwecke aufgenommen, auch in bezug auf einen Haftungshöchstbetrag für Kostbarkeiten die Möglichkeit einer Übereinstimmung zwischen der Eisenbahnverkehrsordnung und dem österreichisch-ungarischen Betriebsreglement zu schaffen. Hieraus ergibt sich, daß der Gesetzgeber von vornherein damit gerechnet hat, daß die Eisenbahnverkehrsordnung auf Grund der im § 462 vorgesehenen Ermächtigung den Höchstbetrag nicht selbst festsetzen, sondern ungeachtet des § 471 H. G. B. die Festsetzung dem Eisenbahntarif überlassen sollte. Die hier vertretene Ansicht findet eine weitere Unterstützung in den Ausführungen der Denkschrift zu § 465 Absatz 2 H. G. B. Mit Rücksicht auf § 471 H. G. B. bestimmt auch § 35 Abs. 2 Satz 1 E. V. O., daß die Eisenbahn bei besonderen Betriebsverhältnissen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamtes die bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von Reisegepäck zu leistende Entschädigung im Tarif auf einen Höchstbetrag beschränken kann.

Nach alledem erscheint es dem Willen des Gesetzgebers entsprechend, wenn die Vorschrift des zu § 462 H. G. B. dahin ausgelegt wird, daß der Eisenbahnverkehrsordnung in der Regelung der Höchstbetragfestsetzung freier Spielraum gelassen ist. Der innere Zusammenhang der einzelnen Rechtssätze des Handelsgesetzbuchs über die Schadenersatzpflicht der Eisenbahn zwingt zu keiner einengenden Auslegung des § 462 H. G. B. Denn in einer nicht geringen Anzahl von Bestimmungen wird der Eisenbahn die Möglichkeit gewährt, Tarifanordnungen zu treffen, die für das Bestehen und den Umfang ihrer Ersatzpflicht von wesentlicher Bedeutung sind (vgl. §§ 459, 461 H. G. B.). Es läßt sich auch nicht ohne weiteres sagen, daß wichtige Verkehrsinteressen verletzt würden, wenn die Festsetzung des Höchstbetrages in das Ermessen der Eisenbahn gestellt wird. Richtig ist es allerdings, daß eine unparteiische Reichsbehörde in höherem Maße zur Abwägung der Anforderungen des allgemeinen Wohls und zum gerechten Ausgleich zwischen dem widerstreitenden Verlangen der Eisenbahn und ihrer Auftraggeber geeignet ist, als die Eisenbahn selbst, deren Streben naturgemäß auf eine Beschränkung ihrer Ersatzpflicht gerichtet ist. Auf der anderen Seite steht aber die Erwägung, daß sich die Eisenbahnen durch einfache Tarifänderungen in den Zeiten häufiger Valutaschwankungen leichter den jeweiligen Bedürfnissen des Verkehrs anpassen können, und daß dem Bundesrat oder den jetzt an seine Stelle getretenen Behörden immerhin die Möglichkeit gewahrt ist, durch Abänderung der Eisenbahnverkehrsordnung einem mißbräuchlichen, verkehrswidrigen Vorgehen der Eisenbahn zu steuern.

Endlich erscheint auch die Erwägung nicht zutreffend, daß die Höchstbetragsfestsetzung auf 150 ℳ für das Kilogramm deshalb nichtig sei, weil sie dem gegenwärtigen Stande der deutschen Valutaverhältnisse keineswegs gerecht werde und die Versender schädige. Dem ist vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkte entgegenzuhalten, daß es nicht unbedingt erforderlich erscheint, den Höchstbetrag einer Entschädigung so hoch zu bemessen, daß der Versender beim Verlust von Kostbarkeiten eine ausreichende Entschädigung erhält. Es bleibt zu berücksichtigen, daß die Eisenbahn für die Beförderung von Kostbarkeiten keine besonderen Tarifsätze erhält, und daß andererseits die große Masse der mit der Eisenbahn beförderten Güter auch unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnissen einen Kilogrammwert von 150 ℳ nicht erreicht. Deshalb kann es, auch wenn das Gesetz grundsätzlich die Haftung der Eisenbahn für den gemeinen Wert ausspricht, doch nicht als schlechthin unzulässig, insbesondere nicht als gegen die guten Sitten verstoßend (§ 138 B. G. B.) angesehen werden, wenn der Höchstbetrag der Haftung für Kostbarkeiten nur auf 150 ℳ für das Kilogramm beschränkt wird. — Die Berufungsurteile sind zum Teil aufgehoben und die Sachen an die instanzen zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen worden, weil die Oberlandesgerichte noch geprüft hatten, ob die zur Versendung gelangten Sachen haupt als Kostbarkeiten zu betrachten sind. (A. Z. I. 21 218/21, 452/21, 402/21. — 25. 1. 22. D. K. M./L.)

— **Haftung der Bahn für aufbewahrtes Gepäck nach österreichischem Recht.** Der Kläger hat, als er gegen 12 Uhr auf der Reise von Krakau nach Teschen in Oderberg an seinen Reisekoffer bei der am Bahnhofe Oderberg befindli Gepäckaufbewahrungsstelle hinterlegt. Als er am folge Morgen unter Vorweis des Hinterlegungsscheines die Heraus des Koffers verlangte, konnte der Koffer nicht aufgefu werden, und es wurde erst später festgestellt, daß der K einer unbekannten Person, welche den Hinterlegungsschei fälscht hatte, ausgefolgt worden war, da die Fälschung erkannt wurde. Der Kläger verlangte Ersatz des ihm ent denen Schadens. Das Eisenbahnärar hat zunächst überh jede Ersatzpflicht bestritten, aber im Rechtsmittelverfa seine Ersatzpflicht wohl anerkannt, sich jedoch nur zum satze von 100 K bereit erklärt. Der Klage wurde in der e Instanz stattgegeben. Die zweite Instanz änderte das U dahin ab, daß das Ärar nur zum Ersatze von 100 K verur wurde. Die Entscheidung des Obersten Gerichtsho in Wien vom 1. Juni 1921, Ro. II 79/21, stellte das verurteil erstinstanzliche Urteil wieder her, aus folgenden Gründen:

Das Revisionsgericht teilt nicht die Ansicht des angefocht Urteils, daß die dem § 39 des Eisenbahnbetriebsreglen (E. B. R.) beigefügte Haftungsbeschränkung auf den Betrag 100 K bloß eine Durchführungsbestimmung im Sinne des Abs. 1 E. B. R. darstellt, daß der betreffende Tarif Gesetzes erlangt hat und einem jeden gegenüber, demnach auch ge über dem Kläger gilt, der sich dadurch, daß er sein Gepäc der Bahngarderobe deponierte, dieser Beschränkung unterw hat. Gemäß § 35 E. B. R. ist die Beschränkung der Haftung Eisenbahn für Gepäckstücke bis zu einem Maximalbetrage l lich bei Reisegepäck im Sinne der §§ 30 und 35, Abs. 2 de wähnten E. B. R. zulässig. Die Bestimmung des § 39 E. schließt eine solche Beschränkung bei gewöhnlichen, zw vorübergehender Verwahrung in der Bahngarderobe hi legten Gepäckstücken ausdrücklich dadurch aus, daß sie Haftung der Bahn als Verwahrerin, das ist die Haftung für ganzen Schaden im Sinne des § 964 a. b. G. B. statuiert. D Auslegung steht weder der § 2 E. R. B. im Wege, da das triebsreglement durch Durchführungsbestimmungen nicht ändert werden kann, noch der § 6, der von Beförderungsta spricht. Der erwähnte Zusatz III zum § 39 steht demnach den Bestimmungen der §§ 35 und 39 im offenbaren We spruche, weshalb er nicht geeignet ist, die Haftung der auf den geringfügigen Betrag von 100 K zu beschränken. (geteilt im „Globus“ Nr. 1 am 5. Januar 1922.)

Bücherschau.

— **Das Reichsbeamtengesetz** vom 31. März 1873 (in der sung der Bekanntmachung vom 18. Mai 1907). Erläutert Geh. Rat Prof. Dr. Adolf Arndt in Marburg. Zweite, veränderte und verbesserte Auflage. Berlin und Leipzig Vereinigung wissenschaftlicher Verleger, Walter de Gruyt Co. Preis gebunden 20 M.

In der handlichen Guttentagschen Sammlung deuts Reichsgesetze (Nr. 82) ist das von Arndt bearbeitete Re beamtengesetz, dessen Geltungsgebiet durch Verreichlich des Verkehrs- und Finanzwesens sowie der Landesverteidig erweitert ist, jetzt neu erschienen. Verfasser und Verl haben damit in verdienstvoller Weise einem Bedürfnis a holfen. Denn die erste, aus 1908 stammende Auflage ist a sichts einer ganzen Reihe neuer Reichsgesetze veraltet.

Wenn auch der Text im allgemeinen unverändert gebli ist (durch das Reichsbesoldungsgesetz ist § 5 betr. Geh zahlung aufgehoben, die §§ 4 — Zulagen —, 26 — Wartegel sind geändert, die §§ 120 bis 122 sind durch § 48 Reichswehrgesetzes aufgehoben. § 91 — Zusammensetzung Disziplinarhofes — ist durch Gesetz vom 19. 7. 21 geänd so verlangten doch die zahlreichen neuen Rechtsquellen hinweisende Berücksichtigung. Besonders gilt das auch der Reichsverfassung vom 11. 8. 19, die gemäß Artikel die Rechtsgültigkeit der Vorschriften des Reichsbeam gesetzes, soweit sie Verfassungsbestimmungen nicht entge stehen, zwar nicht beeinflußt, aber doch wichtige, die Verl nisse der Reichsbeamten regelnde Vorschriften enthält.

Dementsprechend ist beispielsweise zu dem textlich unve dert gelassenen § 1 R. B. G. auf Art. 46 der Verfassung hi wiesen (Ernennung und Entlassung der Reichsbeamten Offiziere durch den Reichspräsidenten). Zu § 3 ist die Ei formel für die Reichsbeamten, wie sie auf Grund des Art.

Reichspräsidenten verordnet ist, abgedruckt, durch welche nach Art. 128—130 der Verfassung gewährleistete Freiheit politischen Gesinnung und der Vereinigung bekanntlich beschränkt wird.

verschiedenen Paragraphen, so namentlich zu § 4, sind die chriften des Reichsbesoldungsgesetzes vom 30. 4. 20 und Ausführungsbestimmungen vom 21. 3. 21 erläuternd herangen. Daß in Anmerkung 3 zu § 10 zwar das Streikverbot ihnt ist, der frühere Hinweis auf das Verbot von Agitation n Reich und Staat aber fallengelassen ist, beruht offenauf einem Versehen. Zu § 13 (Haftung des Beamten für Amtshandlungen) ist Art. 131 der Verfassung abgedruckt, ach in erster Linie der Staat bzw. das Reich haftet unbeldet des Rückgriffsrechts auf den Beamten. In den Errungen zu den Vorschriften über die Versetzung in den estand sind die Bestimmungen des Pensionsergänzungstzes vom 21. 12. 20 berücksichtigt. Bei § 101 ist wegen der neinsicht auf Art. 129 der Verfassung verwiesen (der nicht die Einsicht in die Disziplinarakten, um die es sich 101 handelt, betrifft; diese ist nur dem Verteidiger und ihm erst nach Verweisung der Sache vor die Disziplinarner gestattet). Für das Disziplinarverfahren ist neu die mmung des Art. 129 der Verfassung, wonach gegen jedes stliche Straferkenntnis nicht nur der Beschwerdeweg, sonauch die Möglichkeit eines Wiederaufnahmeverfahrens gen sein soll; damit muß § 117 des R. B. G. als aufgehoben n.

übrigen ist in den Erläuterungen mehrfach auf neueste strichterliche Entscheidungen hingewiesen. Leider sind kfehler nicht selten, so in der Einleitung auf Seite 15 u 5 (Zeile 12 und 13 von oben und Zeile 3 und 2 von n).

s Anlagen sind nur noch das Beamtenhinterbliebenengesetz den aus dem Reichsgesetz vom 21. 12. 20 nebst Ausfühsbestimmungen vom 9. 7. 21 sich ergebenden Abänderun, das Unfallfürsorgegesetz, das Gesetz betr. die Dienstehen richterlicher Militärbeamten und die Geschäftsordnunfür die Disziplinarbehörden (unter Wegfall der für die iplinarbehörden der Schutzgebiete) aufgenommen; die übrin der ersten Auflage abgedruckten Gesetze und Verordn sind, weil veraltet, fortgelassen. Dr. Koppin.

Kostbarkeiten im Frachtrecht, von Dr. Senckpiehl, Amtshtsrat in Werder a. H.; Selbstverlag des Verfassers. Das beschäftigt sich mit dem gesamten Gebiet der Kostbarkeitsn. Ein Kapitel wurde vor Erscheinen des Buches als Gutn für den Verein deutscher Spediteure veröffentlicht, ein rer Teil der Arbeit entspricht im wesentlichen einem Gutn, das Senckpiehl im Sommer 1921 für Transportversichesgesellschaften zur Unterstützung ihrer Rückgriffansprüche n die Bahn erstattet hat. Die Arbeit behandelt in zwei en den Kostbarkeitsbegriff und die Haftung für Kostbarn. Senckpiehl definiert Kostbarkeiten als diejenigen besonhochwertigen Sachen, die nach der Anschauung des Vers als Kostbarkeiten angesehen werden. Er tritt dem Reichsht entgegen, das als Kostbarkeiten, unabhängig von der ehrsanschauung, alle Gegenstände betrachtet, die nach Get und Umfang besonders wertvoll sind, und dabei betont, Preissteigerungen, die lediglich dem Sinken des Geldwertes rechen, Güter, die im Frieden nicht Kostbarkeiten waren, jetzt nicht zu Kostbarkeiten machen können. Mit Senckglaube ich, daß die Ausführungen des Reichsgerichts über Kostbarkeitsbegriff noch nicht völlig das Richtige treffen. es doch selbst schon Gegenstände für Kostbarkeiten erklärt, m Frieden nicht als solche betrachtet wurden und doch nur lurch die Geldentwertung bedingte Preissteigerung erfahren n, z. B. Seidenwaren (im Ergebnis auch mit Recht). Der barkeitsbegriff läßt sich nicht allein durch objektive Wertstellungen ermitteln, er hängt auch von einem subjektiven ent ab. Nur ist dieses nicht in der Verkehrsanschauung, Senckpiehl als die Verkehrsanschauung im geschäftlichen n und im Handelsverkehr faßt, zu erblicken. Was von ders hochwertigen Gütern als Kostbarkeit gilt, ergibt sich der Lebensanschauung des Volkes (so auch österreichisches stes Gericht, Urt. v. 13. 7. 21, Ob II 495, Nr. 29 u. 30 des r. Allgemeinen Tarifanzeigers), nicht aus der Anschauung Verkehrstreibenden. Nach Senckpiehls Auslegung würde der barkeitsbegriff unberührt von allem Wandel der Verhältunabänderlich bleiben, denn die Handels- und Geschäftse denken nicht daran, Anschauungen zu ern, wenn ihnen das wirtschaftlich abträgist. Dementsprechend hält auch Senckpiehl die meisten nstände, die in der Praxis des Reichsgerichts in letzter Zeit ostbarkeiten betrachtet wurden, für Nichtkostbarkeiten. Die nsanschauung eines Volkes ändert sich indes, wenn es z. B. mt. Damit können Güter, die bei besserer wirtschaftlicher dem großen Teile der Bevölkerung nicht als Kostbarkeiten galten, solche werden, weil sich die Anschauung des Volkes darüber unter der Not der Zeit wandelt. Auch das Reichsgericht hat diesen Einfluß der Veränderung wirtschaftlicher Verhältnisse auf den Kostbarkeitsbegriff anerkannt (Urt. v. 8. 6. 21, I 409/1920). In der Anschauung des Volkes werden sich hierbei um so leichter Gegenstände zu Kostbarkeiten entwickeln, je eher sie für die große Masse entbehrlich sind. Die hier vertretene Ansicht entspricht übrigens im wesentlichen den Ergebnissen der Praxis des Reichsgerichts, das mir trotz seiner abweichenden Begriffsbestimmung bereits von ähnlichen Anschauungen beeinflußt erscheint, wie insbesondere seine Entscheidungen über Seidenwaren ergeben, denen ich im Gegensatz zu Senckpiehl beipflichte.

Kann man über diese Fragen streiten, so sind Senckpiehls Ausführungen über die Haftung für Kostbarkeiten, soweit Eisenbahnfrachtrecht in Frage kommt, in ihrer Grundlage verfehlt. Die Eisenbahn läßt bekanntlich Kostbarkeiten nur bedingungsweise zur Beförderung zu, und die Nichtbeachtung ihrer Auflieferungsbedingungen zieht gemäß § 467 HGB die Verwirkung jeder Haftung nach sich. Senckpiehl will diese Vorschrift auf Kostbarkeiten nicht anwenden. Er baut die Haftung der Eisenbahn für Kostbarkeiten lediglich auf § 456 Abs. 2 auf, der die Vorschrift des Landfrachtrechts für anwendbar erklärt, nach der der Frachtführer für den Verlust oder die Beschädigung von Kostbarkeiten nur haftet, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Wert des Gutes bei der Übergabe zur Beförderung angegeben ist. Nach Senckpiehl soll die Bahn stets für Kostbarkeiten in vollem Umfange haften, wenn ihr nur Beschaffenheit oder Wert des Gutes bei der Übergabe zur Beförderung angegeben ist. Die Nichtbeachtung der besonderen Auflieferungsbedingungen für Kostbarkeiten (vgl. § 54 (2) B 1 EVO und Ausführungsbestimmungen dazu) soll ihr nur ein Recht zur Annahmeverweigerung, aber keinen Anspruch auf Haftbefreiung geben. § 467 soll sich nur auf die sogenannten Gefahrgüter des § 54 EVO beziehen, für die die Anlage C zur Verkehrsordnung die Bedingungen enthält.

Senckpiehl erklärt dazu (S. 86), daß die Literatur bis vor kurzem einstimmig den § 467 HGB in diesem Sinne verstanden habe. Diese Behauptung ist unzutreffend. Die zur Begründung angeführten Zitate ergeben auch, soweit ich sie nachprüfen konnte, nichts für Senckpiehls Ansicht. Makower wie Rundnagel wenden zweifellos den § 467 auch für Kostbarkeiten an.

Weiter behauptet der Verfasser (S. 84), daß die Vorschrift des § 467 nach ihrem ganzen Zusammenhange, nach ihrer Geschichte (!) und nach dem Zwecke des Gesetzes lediglich die von ihm behauptete Bedeutung haben könne. Das Gegenteil ist richtig. Die Geschichte der Vorschrift erweist das deutlich. Den Wortlaut des § 467 hat man in das neue Handelsgesetzbuch aufgenommen, um das deutsche Binnenfrachtrecht dem in Bern geschaffenen Internationalen Übereinkommen anzupassen. Art. 3 des Berner Übereinkommens besagt, daß Güter, die wegen ihres großen Wertes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahr, die sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bilden, vom internationalen Transport nach Maßgabe des Übereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transport nur bedingungsweise zugelassen sind. Die Ausführungsbestimmung zu Art. 3 zählt dementsprechend, ganz wie § 54 EVO, Gefahrgüter und Güter, die wegen ihres Wertes nur bedingt zur Beförderung zugelassen sind, zusammen auf. Art. 43 ergibt dann, daß jede Haftung der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen ist, wenn solche von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer acht gelassen werden. Es unterliegt also keinem Zweifel, daß im Berner Übereinkommen die Verwirkung der Ersatzansprüche auf Grund des Art. 43 sowohl für Gefahrgüter wie für Kostbarkeiten eintreten kann. Diese Vorschrift ist, wie die Denkschrift zum Handelsgesetzbuch einwandfrei ergibt (Hahn-Mugdan, Materialien zum Handelsgesetzbuch, S. 417, auch Eger zu § 96 EVO), in das deutsche Frachtrecht wörtlich übernommen werden, um den gleichen Rechtszustand für das neue Handelsgesetzbuch zu schaffen. Damit ergibt sich, daß auch § 467 HGB in gleicher Weise für die Gefahrgüter des § 54 EVO wie für Kostbarkeiten gilt. § 456, Abs. 2 ist durch § 467 praktisch bedeutungslos geworden, da dieser einen viel weitergehenden Haftungsausschluß vorsieht. Die EVO hat denn auch eine dem § 456, Abs. 2 entsprechende Vorschrift gar nicht aufgenommen.

Dem Verfasser muß anscheinend diese geschichtliche Entwicklung unbekannt sein. Daß die Ergebnisse der Ausführungen Senckpiehls über die Haftung der Bahn für Kostbarkeiten hiernach von den bisherigen Anschauungen erheblich abweichen, bedarf keiner besonderen Hervorhebung. Die Praxis der Gerichte wird ihm hier kaum Gefolgschaft leisten.

Hannover. Regierungsrat Dr. Sperber.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind erlassen worden:

Nr. I 15 vom 28. Februar 1922 an das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und abschriftlich an die Mitglieder des Ausschusses für Technische Angelegenheiten, betreffend den Technischen Unterausschuß für die Fragen des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen (abgesandt am 10. März d. J.);

Nr. I 17 vom 8. März 1922 an die Mitglieder des Techni Ausschusses, betreffend den Antrag auf Erhöhung des Be für Geschäftskosten des technischen Vereinsorgans (abge am 11. März d. J.);

Nr. IV 57 vom 8. März 1922 an die Mitglieder des Güte kehrsausschusses betreffend das Übk. zum VBR. (Entsc gungsverteilung nach Tarifkilometern) (abgesandt am 13. März

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 ab werden die Überfuhrgebühren für Bremen, Bremerhaven, Geestemünde und Lehe (abgedruckt im Teilheft C I b, Abschnitt III, Nr. 200 des Tarifverzeichnisses) erhöht. Die neuen Gebühren sind in der nächsten Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers abgedruckt.

Hannover, den 7. März 1922. (348)
Eisenbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. Juni 1922 ab wird der öffentliche Güterverkehr auf der Ladestelle Memelgleis in Tilsit eingestellt werden.

Königsberg (Pr.), den 27. Februar 1922. (345)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 werden die Stationen der Strecke Salzwedel-Arendsee in den Tarif einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. März 1922. (351)
Eisenbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 44 des Tarifhefts 7 B vom 1. März 1922 die Tarifentfernung Golzern-Nürnberg Rbf. in 358 km berichtigt.

Dresden, am 9. März 1922. (347)
Eisenbahn-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Im Nachtrag II werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1922 in der Schnittafel A eine Reihe auf Druckfehlern und teilweise undeutlichen Druckziffern beruhende Berichtigungen vorgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 7. März 1922. (349)
Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1922 wird die Station Uiffingen OR, St, badisches Netz, in den Tarif aufgenommen.

Ferner hat die Station Erzingen mit Gültigkeit vom 1. März 1922 die Bezeichnung: „Erzingen (Baden)“ erhalten.

Hannover, den 9. März 1922. (352)
Eisenbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) Tfv. 200.

Die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn für Güter des Ausnahmetarifs für Düngemittel (Tfv. 2) zu erhebenden Frachtzuschläge werden mit sofortiger Gültigkeit erhöht.

Näheres enthält die am 9. März 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. März 1922. (346)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr badisch-schweiz. Übergänge—Schweiz.

Mit 1. März ist zum Ausnahmetarif 19 ein Frachtsatz von 77 Rappen Luzern-Basel SBB für Pflastersteine eingeführt und das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 22 durch Aufnahme von Koks und Koksgrieß aus schweiz. Gaswerken ergänzt worden.

Mit 16. März 1922 wird die Station Siggenthal=Würenlingen in den Ausnahmetarif 33 als Versandstation aufgenommen. Frachtsätze siehe in unserem Tarifanzeiger. (354)

Karlsruhe, den 9. März 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Im Nachtrag I vom 1. Februar 1922 sind in der Schnittafel A (deutsche Schnittfrachtsätze) Berichtigungen sowie Verbesserungen undeutlich gedruckter Zahlen vorzunehmen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 8. März 1922. (350)
Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 werden die Entfernungen der Stationen Frechen, Köln=Bickendorf, Köln=Braunsfeld, Köln=Melaten und Marsdorf=Horbell durchweg um 1 km erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Frankfurt (M.), den 7. März 1922.
Eisenbahndirektion. (343)

4. Verdingungen.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Geräte:

a) 700 Drahtbürsten, 50 Brückenbürsten, 50 Feilenbürsten, 2900 Schwellenbohrer, 300 Schienenbohrer, 200 Steinschlaggabeln, 200 Handhämmer, 200 Niethämmer, 50 Maurerhämmer, Schienennagelhämmer, 200 Hand mit Stiel, 600 Spitzhauen, 1500 S hauen, 2000 Reservestopfer, 250 K hauen, 125 Feilkloben, 100 Handla für Schlosser, 1600 Maßstäbe, 30 latten, 2000 Signalpfeifen, 300 S aller Art, 3800 Schaufeln, eiserne, Schneeschaufeln, hölz., 30 Dochtsch 50 Papierscheren, 50 Handschleifst 400 Schraubenzieher, 400 Signalhö 600 Signalfahnen mit Futteral, Brechstangen, 500 Kneifzangen, Flachzangen, 100 Beißzangen, 30 S nentragezangen, 600 Schutzbrillen, Leibgurte, 30 Taschen zu Leibgu 500 Bindestricke, 200 Kaltsägebl für Maschinenbetrieb, 5400 Metalls blätter, 50 Metallsägebogen, 500 Sch benzieher für Bohrdraufen.

b) 150 Waschbecken, emaillierte Seifennäpfe, 100 Waschgerätestä 50 Holzeimer, 800 Zinkeimer, 100 leneimer, 200 Trinkgläser, 25 Gew aus Eisen, 150 Gießkannen, 200 Ko kasten, 20 Schöpfkellen, 200 Lin 1400 Kohlenschaufeln, 500 Kohlen 200 Müllschippen, 100 Schreibkaste Spucknäpfe, 30 Schiefertafeln, 300 i tenfässer, 100 Anfeuchter soll in schiedenen Losen verdungen werde

Die Bedingungen und das zu dem gebot zu benutzende Formular kö in unserem Präsidialbüro, Fürstens Nr. 1—10, eingesehen, auch von di gegen portofreie Einsendung von 1 bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Ang werden am 20. April 1922, vorr tags 10 Uhr, im Verwaltungsgeb Fürstenstraße 1—10, stattfindenden mine eröffnet. Der Zuschlag erfolg zum 19. Mai 1922. (1

Eisenbahndirektion Magdeburg.

Unser Holzbedarf für die Zeit 1. 4. 1922 bis 30. 6. 1922, und zwa gefähr:

300 cbm Tannen- und Kiefernkan Bohlen, Spaltbordbretter, Fußb bretter, Tannen- und Kiefernbr besäumt, 26 000 lfd. m Dachl Spalierlatten, Fußleisten

soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen beim Präsidialbüro, hierselbst, marckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen können, solange der Vorrat reicht, vorherige Einzahlung von 6,00 M i (nicht Briefmarken) von dort bez werden. Angebote mit der Aufsc „Angebot auf Lieferung Nutzholz“ sind bis zum 10. 1922, vormittags 11 Uhr, an die zeichnete Direktion (Bismarckpla einzusenden. (

Zuschlagsfrist innerhalb 4 Woche

Essen, den 10. März 1922.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9. Köthener Str. 28/29.

Ir. 11. | Berlin, den 23. März 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die gemischt-privaten und öffentlichen Unternehmungen.

Vom Amtsrichter **Dr. Fritz Zimmermann**, Bingen.

n Jahre 1911 erschien in der „Deutschen Juristenzeitung“ ei Abhandlung des Ministerialdirektors im preuß. Ministerium d Innern, Dr. Freund, mit der Überschrift „Die gemischtwtschaftliche Unternehmung, eine neue Gesellschaftsform“. D Name (G. w. U.) hat sich rasch verbreitet, vielleicht desh, weil er schlagwortartig und nicht ganz klar das bezeichne, was eigentlich darunter verstanden werden sollte. Freund ste nach einer neuen, reichsrechtlich einzuführenden Gesellsaftsform, die die Vorzüge des Kommunalbetriebs u des Privatbetriebs vereinigte und ihre Nachteile rmied. Schon wegen der Abwägung von Vorteilen und Nhteilen beider Betriebsarten ist der Aufsatz von Bedeutung. G. w. U. soll sich auf der Grundlage eines kaufmännischen ernehmens aufbauen. Die Vorteile des kaufmännischen Briebs sieht Freund in dem schnelleren Arbeiten und der ßeren Anpassungsfähigkeit an Verkehr und Wirtschaft, ohne Hemmung der schwerfälligen und umständlichen Vorschrif wie sie eine Kommunalverwaltung zu beachten hat. Insondere erblickt er Nachteile in den vielfach von Parteitik beeinflußten Erörterungen von Entscheidungsstellen, en der Blick für das technisch Wesentliche fehlt, und die nt fachmännisch beurteilen können, wie manchmal nur ein chlossenes, rasches Zugreifen, von dem zwar natürlich der sichtsrat, nicht aber eine ganze Stadt weiß, von Nutzen sein n. (Man denke z. B. an den Eisenbahngrunderwerb.) Die nt bestreitbaren Vorzüge der Kommunen zur Verhindeg rücksichtslosen, nur auf Erwerb gerichteten Vorgehens zur Wahrung des öffentlichen Interesses in Verkehrs-, anz- und Sozialpolitik sollen aber auch bei der G. w. U. zur Geltung kommen. Freund verlangt daher als Recht der Kommunen: Sitz im Aufsichtsrat, ohne die Voraussetzung einer Wahl, also auch dann, wenn die Gemeinde nicht überwiegend finanziell beteiligt ist, und ein besonders geregeltes Vetorecht in öffentlichem Interesse. Er will ihr aber, damit das Privatkapital an den Vorteilen der kommunalen Wirtschaftsführung teil hat, die Pflicht auflegen, der G. w. U. im Bedarfsfalle Kredit zu den für die Schuldverschreibungen der Kommunen geltenden Bedingungen zu gewähren, und besonderes Entgegenkommen beim Betrieb (Straßenhergabe, Geländestellung zum Selbstkostenpreis, unentgeltliche Ueberlassung von Beamten zu Gemeinschaftsarbeiten) zu zeigen.

Die Notwendigkeit einer neuen Gesellschaftsform ist von der Reichsgesetzgebung nicht anerkannt worden, denn der Verkehr hatte sich längst die für ihn nötigen Betriebsformen geschaffen, und die G. w. U. bestand schon längst auf dem Boden der Vertragsfreiheit. Die Gründe, die zu solchen Gemeinschaftsbetrieben führten, lagen aber nicht lediglich in dem Wunsche nach Versöhnung zweier Betriebsformen, nicht etwa auch in der Parteipolitik, sondern sie lagen ganz wo anders, nämlich in der Ausdehnung der Städte und in der Änderung der Elektrizitätswirtschaft. Es handelte sich also hier um ein technisch-wirtschaftliches Problem. Wirtschaftliche Notwendigkeiten schaffen sich eben ihre neuen Gesetze zunächst selbst, ohne sich um Parteidogmen zu kümmern.

Die mit dem starken Anwachsen des Volkes zusammenhängende zunehmende Industrialisierung bewirkte eine Verdichtung der Bevölkerung in den Industriegegenden, durch die diesen Gemeinden in Wohnungs- und Verkehrspolitik sowie in der

Versorgung mit Licht und Kraft bald schwierige Aufgaben gestellt wurden. Die Elektrizitätstechnik entwickelte sich gleichzeitig in ganz anderer Weise. Die Stromerzeugung war früher von zahlreichen kleinen, über das Land zerstreuten und unwirtschaftlich arbeitenden Dampfzentralen bewerkstelligt worden. Die Vervollkommnung des Dampfturbinenbaus gestattete weite Versorgungsgebiete zusammenzufassen. Dazu wurde der Gleichstrom durch hochgespannten und weithin versendbaren Drehstrom ersetzt. Dadurch konnten die Elektrizitätswerke an die Zufuhrstraßen der Rohstoffe verlegt werden, was vorteilhaft ausgenutzt werden konnte. Im Laufe dieser Entwicklung wuchsen sich die elektrischen Bahnen aus örtlich beschränkten kleinen Betrieben zu großen Verkehrswegen aus.

Die Möglichkeit, daß bei den Ausdehnungsbestrebungen beider eine Gemeinde mit einem Privatbetrieb zusammenprallte, war damit vorhanden. Die Städte hatten bei der Entwicklung verschiedene Wege eingeschlagen. Entweder bauten sie selbst Elektrizitätswerke und elektrische Bahnen und betrieben sie rein kommunal, oder sie verpachteten sie an Privatunternehmer oder sie erwarben sämtliche Aktien eines Unternehmens, das dann Kommunalbetrieb auf privatwirtschaftlicher Grundlage war, oder sie beteiligten sich als Großaktionär gemeinsam mit dem Privatkapital an einem neuen, gemeinsamen Unternehmen, das dann eben G. w. U. war. Dies kam dann häufiger vor, wenn große Unternehmen bei ihrer Ausdehnung in Interessenkollision traten, wobei zunächst eine Zeitlang Konkurrenz versucht wurde, bis dann zur Vermeidung des Kampfes und zur Erfüllung gemeinsamer Aufgaben eine Verständigung gesucht wurde. Manchmal lag der Fall so, daß ein privates Unternehmen zuerst da war, das Pionierarbeit geleistet und schon eine lange Entwicklung hinter sich hatte. Der an sich mögliche Ankauf eines Großunternehmens wurde vielfach nicht gewünscht, weil er viel zu teuer schien, während die Beteiligung es meist ermöglichte, ohne große Aufwendungen das Unternehmen in das städtische Verkehrsgebiet einzufügen. Dabei wurden, je nach dem Ort, verschiedene Erwägungen bei solchem Vorgehen angestellt. Einmal meinte man, solche Unternehmen, insbesondere wenn sie das Weichbild überschritten, seien keine städtischen Angelegenheiten, oder man zog den Privatbetrieb vor, um dessen lebhaft sprudelnde Steuerquelle nicht zu verschütten, oder man suchte besondere technische Kenntnisse bereits eingeführter Betriebe zu verwerten, oder man erwarb den bürokratischen oder parteipolitischen Betrieb, oder man hielt die Werbetätigkeit, wie sie beim Vertrieb von Elektrizität notwendig ist, für eine Stadt nicht würdig, oder aber man hoffte, z. B. bei rivalisierenden Nachbargemeinden, leichtere Verhandlungen durch eine private Stelle.

Die Vorteile, die Freund erstrebte, wurden durch Verträge erreicht, so die Besetzung des Aufsichtsrats; der Kommunalkredit konnte durch Ausgabe von Schuldverschreibungen unter städtischer Garantie, gegen Sicherungshypotheken an den Grundstücken des Unternehmens, leicht verwertet werden.

Die G. w. U. ist nach der oben geschilderten Entwicklung besonders bei Elektrizitätsunternehmungen (Werken und Bahnen) zu finden. Beispiele sind: das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk, das Elektrizitätswerk Straßburg A.-G., die Elektrizitäts- und Gas-Vertriebs A.-G. Saarbrücken, die Hessische Eisenbahn A.-G. in Darmstadt u. a. m.

Die Ergebnisse vor dem Krieg waren durchaus günstig. Dabei ist hervorzuheben, daß nicht nur die Dividende zu werten ist, sondern auch die Steuerzahlung und die Tatsiche, daß hier durchweg schwierige Verkehrsprobleme gelöst und erhebliche Reibungen vermieden wurden.

Der Gemeinschaftsgedanke, der Versuch der Versöhnung von Staats- und Privatbetrieb, Kapital und Arbeit, taucht immer wieder auf, wobei aber selten die juristische Lösung, die hier besonders berührt werden soll, gesucht wird. Der kaufmännische Geist und die Nächstenliebe haben, was man auch dem Kapital sonst vorwerfen mag, nun einmal das Gemeinsame, daß sie nutzlosen Kampf, weil er Energievergeudung ist, scheuen. Die durch eine Ver[...]digung freiwerdende Energie kann immer nützlicher verw[...] werden. Der kaufmännische Geist widerstrebt [...] naturgemäß der Parteipolitik und, soweit sie Beweg[...]keit zur wirtschaftlichen Betriebsführung braucht, auch [...] Bürokratie. Der Zusammenstoß mit der Parteipolitik [...] nicht aus dem Gemeinschaftsgedanken geboren ist, ist [...] unvermeidlich und heftig, weil die Parteipolitik in ihren [...]men den veränderten Verhältnissen nicht genü[...] Rechnung trägt. Ueberlegen wir uns nur einmal, wie sic[...] Verhältnisse seit dem Vorschlag von Freund geändert h[...] Der Kommunalkredit ist nicht mehr billig wie früher. [...] tiefeingreifende Gesetzgebung hat erhebliche A[...]sichtsrechte geschaffen. So sieht das Betriebsräteg[...] Aufsichtsratsmitglieder aus der Arbeiterschaft ohne die [...]aussetzung einer Wahl vor. Wenn sich die Parteien um [...] zweckmäßigste Betriebsform streiten, so wird meist übers[...] daß wir doch eine ausgebaute soziale Gesetzgebung haben [...] erhebliche Rechte gibt, und daß der Staat die größten Betr[...] wie die Bahnen, doch kaum übersehen wird, so daß ein „[...]gessen“ bei der Aufsichtstätigkeit nicht befürchtet zu w[...] braucht. Die Reichsbank ist zudem Aktiengesellschaft [...]wohl die Beamten Reichsbeamte sind; wohl die wenigsten [...]den sich als Sklaven des Privatkapitals gefühlt haben, die [...]vate Form der Reichsbank ergibt sich aus leicht erklärli[...] Gründen. Die Gründe für den Staatsbetrieb waren früher [...] viel gewichtiger, insbesondere sei die Sorge für zunächst [...] rentable Linien und das militärische Argument erwähnt. [...]teres hat sich in einem Zweifrontenkrieg bewährt. — Bism[...] hatte 1876 die preußischen Bahnen dem Reich zum Kauf [...]geboten. Dieses Reichseisenbahnprojekt zerschlug sich [...] dem Widerstreben der süddeutschen Staaten, und damit sch[...] mir die Reicheisenbahnidee, die durch Kauf des Reiches [...]wirklicht werden sollte, endgültig aufgegeben worden zu [...] Bismarck begann jetzt die zielbewußte und geschickte preuß[...] Verstaatlichungspolitik, die die Privatbahnen billig [...]kaufte, solange sie noch nicht Großunternehmen waren. [...]fach ist früher behauptet worden, daß selbst ein reicher [...] es sich nicht gestatten könne, die zu einem Großunterne[...] angewachsenen preußischen Staatsbahnen aufzukaufen. [...] Reichseisenbahnidee durch Zusammenschluß der E[...]bahnen auf föderativer Grundlage, die m. E. etwas g[...] anderes ist, als der erste Weg, der nicht gangbar sc[...] wurde jedoch bald wieder aufgenommen. Die Vereinheitlich[...] im Eisenbahnwesen wurde immer mehr erstrebt, zuletzt [...] bei dem Militärbetrieb vollkommen erreicht. Bei dem [...] preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrag erinn[...] man sich gern, daß auch der Zollverein mit einem [...]ßisch-hessischen Vertrag begonnen hatte. Eine starke Beweg[...] die eine deutsche Eisenbahngemeinschaft an Stelle [...] Partikularismus forderte, suchte den Reichseisenbahngeda[...] in der zweiten Form durchzusetzen. Die Kritik wandte [...] damals gegen die Eifersüchteleien, die mangelnde Betr[...]mittelgemeinschaft, die kameralistische Buchführung und B[...]lanzierung, den Zusammenhang des Eisenbahnhaushalts mit [...] Staatshaushalt. In Verbindung mit dem Gemeinschaftsgeda[...] schien für den Außenstehenden alles zu einer Gemein[...]schaft, oder gar zu einer Aktiengesellschaft zu dr[...]gen, bei der man Selbständigkeit, kaufmännis[...] Geschäftsführung, Beschaffung und Bilanzie[...]rung gehabt hätte. Es mußte daher überraschen, wenn [...] zweifellos staatssozialistisch beeinflußte Erwerb durch [...] Reich in der für das größte Verkehrsunternehmen der Welt [...] recht primitiven Form des Kaufes erfolgte. Dabei [...] die Vergesellschaftung mit den zahlreichen am Eisenbahnbet[...] interessierten Betrieben (Waggonfabriken usw.) oder ein [...]sellschaftsvertrag mit den Ländern allein wohl nicht schwi[...] gewesen. Die Generalversammlung wäre das Eisenbahnpa[...]ment gewesen, in dem die normale Redesucht der Lokalgrö[...]

urch Sachverständnis gemildert worden wäre. In dem Aufchts- oder Verwaltungsrat hätte die Weisheit, die bewährte Lehre und Überlieferung gesessen oder, um ein Bild us dem Privatbetrieb zu gebrauchen, der alte Geschäftsnhaber, der, von heißer Liebe für „sein“ Unternehmen erillt, sich an jedem Fortschritt freut und nur darüber wacht, aß bei Reformen nicht auch die alten soliden Grundsätze egreformiert werden. Zu ihm kommen die jungen Direktoren ern, wenn wieder einmal die unvermeidlichen Fehler gemacht orden sind, um zu lauschen, wie man sich in früheren Fällen it Ehren und Geschick aus der Schlinge gezogen hat. Man önnte auch an eine Kommanditgesellschaft auf Aktien denken. 'ielleicht hätte sich die Ausgabe besonderer Eisenbahnnleihen ermöglichen lassen.

Auch im Bergbau taucht der Gemeinschaftsgedanke auf. Eine Sozialisierungskommission hat die Ausgabe von Kleinaktien für die Arbeiter vorgeschlagen, was aber sofort mit Entrüstung abgelehnt wurde.

Diese Kleinaktien würden, wegen der verhältnismäßigen Kleinheit des Gewinnes, einen Streik nicht verhindern, sie würden aber dadurch, daß die Aktionäre zu wirtschaftlichen Bewegungen auf Grund des Ausfalls der Bilanz erzogen würden, streikhindernd wirken und viel mehr wirken als eine Schlichtungsordnung, an die sich niemand zu kehren braucht.

Bei dieser Entwicklung scheint mir die Erörterung der juristischen Fragen nicht ganz nebensächlich zu sein, die Rechtswissenschaft wird vielleicht zur Erleichterung bei der Lösung wirtschaftlicher Fragen dienen können.

Organisatorische Grundlagen des Betriebsdienstes.

Vom Geheimen Baurat **Heinrich.**

(Schluß aus Nr. 10.)

III. Es soll nun im folgenden versucht werden, unter Bechtung der vorstehend entwickelten Grundsätze die zweckläßigste Organisation des Betriebsdienstes abzuleiten, und zwar oll mit den Dienststellen begonnen werden.

Aus der unter b) betonten Notwendigkeit guten Zusammenrbeitens müßte man schließen, daß die einfachste Lösung der Aufgabe darin bestände, alle Bediensteten eines Bahnhofes inem Obervorsteher zu unterstellen, dem selbstverständlich die ötigen Abteilungsvorsteher für die einzelnen Fachgebiete beiugeben wären. In früheren Jahrzehnten wäre eine solche Zuammenfassung wohl möglich gewesen, aber heute bei den hochntwickelten baulichen und maschinellen Anlagen, bei der Fülle on Einzelbestimmungen auf den Gebieten des Verkehrs, des Betriebes und der allgemeinen Verwaltung wird es einem Kopfe icht möglich sein, die verschiedenen Fachgebiete zu beherrchen, wie es einem Dienststellenvorsteher zukommt, der den nmittelbar Ausführenden Anweisungen geben muß. Selbst venn man hervorragende Menschen fände, die auf den verchiedenen Arbeitsgebieten so gut vorgebildet und so praktisch rfahren sind, daß sie alle Disziplinen beherrschten, so würden ie an der Fülle der Geschäfte ersticken, die auf einem großen Bahnhof zu bewältigen sind. Ein solcher Gesamtleiter wäre im vesentlichen eine Briefträgerstelle für die einzelnen Fachabeilungen. Man vergegenwärtige sich, daß auf großen Bahnöfen 500 bis zu 1500 Köpfen beschäftigt sind. Wohl alle Facheute sind sich daher einig, daß es nicht ratsam ist, die auf den Bahnhöfen vorhandenen an Zugbildung und -abfertigung hauptächlich beteiligten Stellen zusammenzufassen, sondern daß es orteilhaft ist, die verschiedenen den Dienst ausführenden Stellen (Station, Bahnmeisterei, Güterabfertigung, Betriebswerktatt) als selbständige Dienststellen nebeneinander bestehen zu assen. Das schließt natürlich nicht aus, daß bei leineren Verhältnissen, besonders auf Nebenbahnen, ie Geschäfte der Station und Güterabfertigung verinigt werden, und daß man in solchem Falle auch unter Umtänden dem Stationsvorsteher das Personal des Lokomotivienstes (Führer, Heizer, Putzer) unterstellt, wenn es sich nicht ohnt, eine Betriebswerkstatt mit einem Werkstättenvorsteher inzusetzen. Die Unterstellung beschränkt sich dann auf Anelegenheiten des allgemeinen Dienstes, aber nicht auf lokoaotivtechnische Angelegenheiten. Bei größeren Verhältnissen wingt die Fülle der Geschäfte noch zu weiterer Spezialisierung ls vorher angegeben. Von der Güterabfertigung werden abezweigt selbständige Eilgutabfertigungen, Stationskassen, Fahrartenausgaben, ja sogar Gepäckabfertigungen, von der Betriebswerkstatt werden Wagenwerkmeistereien, Nebenmagazine isw., von den Bahnmeistereien werden Hochbautenbahnmeisteeien, Stellwerksbahnmeistereien usw. abgezweigt. In außerreußischen Direktionen sind auch teilweise die Anlagen für lektrische Blockung und für Fernverständigung in Telegraphenneistereien zusammengefaßt.

Die gute Zusammenarbeit dieser verschiedenen selbständigen Stellen, deren Zahl man bei großen Verhältnissen nicht so groß verden lassen darf als es häufig geschehen ist, muß durch über hnen stehende Geschäftsstellen erzwungen werden, soweit sie icht dadurch erreicht wird, daß die Leiter der hauptsächlich ufeinander angewiesenen Dienststellen: Station, Betriebswerk, Abfertigung, Bahnmeisterei jede Woche einmal planmäßig zu gemeinsamer Sitzung unter Vorsitz des ältesten Vorstehers zusammentreten. Die wichtigste Vorbedingung für das gute Zusammenarbeiten ist, daß die Leiter der Dienststellen friedliche Naturen sind.

Ebenso wie über die untersten Stellen, herrscht bei Fachleuten auch über die Notwendigkeit der obersten Instanz, die in Deutschland im Reichsverkehrsministerium verkörpert ist, keine wesentliche Meinungsverschiedenheit, wenn auch die Ansichten über den Aufgabenkreis, den die Zentralstelle sich vorbehalten hat, naturgemäß auseinandergehen. Ich will es mir an dieser Stelle versagen, über die Zweckmäßigkeit der Organisation des Reichsverkehrsministeriums, die noch nicht abgeschlossen ist, zu urteilen, ich möchte nur darauf hinweisen, daß entsprechend den in der ersten Vorlesung entwickelten Fachgebieten in der Zentrale Abteilungen für Betrieb, Verkehr, Bau, Lokomotiv- und Werkstättenwesen, für Personal-, Finanzfragen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten vorhanden sind. Es muß als auffallend bezeichnet werden, daß die Betriebsabteilung im früheren preußischen Arbeitsministerium bis zum Kriege nicht bestand. Sie wurde erst unter den Einwirkungen des Krieges am 1. 3. 1917 gegründet. Einzelne ihrer Geschäfte wurden in der Bauabteilung, andere in der Verkehrsabteilung, andere in der Maschinentechnischen Abteilung wahrgenommen. Es gab also bis 1917 in Preußen mit seinen 40 000 km keine Stelle, die sich hauptamtlich mit der Beobachtung aller Betriebsvorgänge im Zusammenhange befaßte und all die allgemeinen und besonderen Anordnungen der Zentralstelle in ihrem Einfluß auf den Betrieb zweckentsprechend abschätzte. Man darf wohl behaupten, daß wir in Deutschland in der Erforschung aller die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit beeinflussenden Arbeitsvorgänge, ferner in der Fortbildung der Bahnanlagen weiter wären, wenn die betreffende Abteilung früher gegründet worden wäre. Ein an der preußischen Organisation von 1895 maßgebend beteiligter Beamter hat mir gegenüber bei der Gründung der Abteilung zum Ausdruck gebracht, daß es ein Mangel der Organisation von 1895 war, daß sie die betriebliche Zentrale nicht vorsah.

Zwischen der Zentrale und den vorher erörterten örtlichen Dienststellen, die den Dienst ausführen, besteht eine gewisse Kluft. Über die Überbrückung dieser Kluft durch die dazu notwendigen Geschäftsstellen ist seit einigen Jahren ein lebhafter Meinungsaustausch in der Fachpresse und in mündlichen Erörterungen entstanden. Wir wollen zu all den verschiedenen Vorschlägen im folgenden nicht Stellung nehmen, sondern versuchen, die vorteilhafteste Gliederung aus dem Wesen des Betriebsdienstes selbst unter Ausnutzung der vorher aufgestellten Grundsätze abzuleiten. Es bedarf keiner Erwähnung, daß alle politischen Gedankenreihen bei dieser Erörterung nicht berücksichtigt werden können.

IV. Der betriebliche Beförderungsdienst verlangt zur zweckmäßigen Leitung längere zusammenhängende Strecken mit den zugehörigen Seitenlinien, denn in diesem Fall lassen sich am einfachsten und wirtschaftlichsten Fahrplan, Zugbildung und Bespannung der Züge regeln und läßt sich ein zweckentsprechender Ausbau des Bahnnetzes im Zusammenhange bewerkstelligen. Der betriebliche Sicherungsdienst gestattet und erfordert kleinere Bahngebiete, denn da es sich bei ihm neben anderem auch um Personalerziehung handelt, so kommt bei Ausübung des betrieb-

lichen Sicherheitsdienstes am besten die Persönlichkeit eines Einzelnen in Frage, die nur im kleineren Umkreise mit allen Einzelheiten vertraut sein kann. Nur bei kleineren Bezirken ist es ferner möglich, daß derjenige, der den betr. Sicherheitsdienst wahrzunehmen hat, bei Unfällen, Betriebsstörungen usw. schnell zur Stelle ist.

Man könnte wohl daran denken, für beide Betriebsaufgaben eine Stelle zu schaffen mit einem Bezirk von etwa 4—500 km Größe. Solche Betriebsdirektionen, wie man sie nennen könnte, wären für das Gebiet des betrieblichen Sicherungsdienstes aber zu groß, für das Gebiet des betrieblichen Beförderungsdienstes dagegen zu klein, denn man muß bedenken, daß sich die 4—500 km nicht nur auf eine Hauptstrecke, sondern auf ein zusammenhängendes Netz verteilen. Die Längen auf den durchgehenden Strecken wären daher sehr kurz. Da für das ganze Reichsgebiet rund 100—120 solcher Betriebsdirektionen erforderlich wären, so müßte man sie wieder zu Generaldirektionen zusammenfassen, denn mit 100—120 Betriebsdirektionen könnte die Zentrale nicht unmittelbar arbeiten. Diese Generaldirektionen, in der Zahl von 6, 8 oder 10 würden rund 5000—8000 km Streckenlänge besitzen. Die Gebiete der Generaldirektionen wären dann aber wieder so groß, daß sie bei der Verkehrsdichtigkeit, die z. B. bei den meisten preußischen und sächsischen Bezirken herrscht, nicht selbständig aus sich heraus die Aufgaben des betrieblichen Beförderungsdienstes bewältigen könnten. Da, wie in späteren Vorlesungen gezeigt werden wird, die Fahrpläne und Zugzusammensetzungen des Durchgangsverkehrs zwischen den Direktionen vereinbart werden müssen, so müßten an den Fahrplankonferenzen außer den Generaldirektionen auch die Betriebsdirektionen beteiligt werden, denn es können nur Beamte über Fahrplansachen verhandeln, die die örtlichen Verhältnisse aller Bahnhöfe und die Verkehrsverhältnisse des Bezirks im einzelnen kennen. Durch eine Arbeit so vieler Köpfe wäre das ganze Geschäft aber sehr schleppend und umständlich. Bei den Lösungen mit Betriebs- und Generaldirektionen bleibt der Nachteil bestehen, daß die Betriebsdirektionen für den betrieblichen Sicherheitsdienst zu groß sind; man würde also deren Bezirke noch für diesen Dienstzweig unterteilen müssen[1]). Dazu kommt noch ein weiterer großer Nachteil. In den Betriebsdirektionen und in den Generaldirektionen müssen die Geschäfte des betrieblichen Beförderungsdienstes abgewickelt werden. Das ist für die Erledigung der Geschäfte unvorteilhaft. Die Schlagfertigkeit, die im Betriebsdienst vorhanden sein muß, verlangt, in Anlehnung an die 2 Instanzen der Gerichte, daß jedes Geschäft möglichst nur in einer Behörde außer der Dienststelle behandelt wird. Deshalb scheint es am vorteilhaftesten, in gewissem Sinne eine Teilung der betrieblichen Geschäfte vorzunehmen, indem man bei einer Stelle geringeren Umfangs den Sicherheitsdienst, bei einer Stelle größeren Umfangs den Beförderungsdienst bearbeiten läßt. Im Sicherungsdienst liegt dann die Ausführung bei den Dienststellen, die planmäßige Überwachung und Leitung bei den Ämtern, das sind Bezirksstellen mit einer solchen Bezirkslänge, daß sie von einem Vorstand übersehen werden können. Die Ämter haben im betrieblichen Sicherheitsdienst (im sog. betrieblichen Kleindienst), soweit der Bezirk in Frage kommt, die wesentlichsten Entscheidungsbefugnisse. Die Direktion erläßt auf diesem Gebiete allgemeine Anordnungen und überzeugt sich durch Stichproben, daß die Ämter richtig arbeiten. Der betriebliche Beförderungsdienst wird ebenfalls von den Dienststellen ausgeführt; die Arbeitsunterlagen schaffen im gegenseitigen Einvernehmen, wo es nötig ist, die Eisenbahndirektionen, deren Tätigkeit, soweit es erforderlich ist, von der Zentralstelle unmittelbar überwacht werden kann. Die Direktionen machen also die Fahrpläne, die Rangiervorschriften und geben Dispositionen für die Bespannung der Züge oder regeln auch die Bespannung selbst. Die Ämter wirken auf diesem Gebiete ebenfalls mit, aber hauptsächlich Anregungen gebend oder die Aufträge der Direktionen überwachend. Die Größe der Direktionen muß so sein, daß eine zweckentsprechende Wahrnehmung des Beförderungsdienstes möglich ist, daß also ein Dezernent den Bezirk in Fahrplanangelegenheiten (getrennt nach Personen- und Güterverkehr) übersehen kann, also je nach Verkehrsgröße 1500 bis 2500 km.

[1]) Sachsen hat bei 3400 km Netzlänge, von der allerdings 500 km Schmalspurbahnen sind, eine Generaldirektion und sechs Betriebsdirektionen. Die Geschäfte des betrieblichen Beförderungsdienstes können bei der Netzlänge von 2900 Vollspurkilometern und der Dichte des sächsischen Netzes gerade noch von einer Stelle aus wahrgenommen werden. Bei größerer Kilometerzahl würde das auf Schwierigkeiten stoßen. Da die Betriebsdirektionen für den Sicherheitsdienst zu groß sind, so hat man seit einigen Jahren die unter den Betriebsdirektionen stehenden Bauämter für den örtlichen betrieblichen Sicherheitsdienst (bei Unfällen, bei Beaufsichtigung der Stationen hinsichtlich der Durchführung der Fahrdienstvorschriften usw.) mit herangezogen.

V. Bisher ist nur der Betriebsdienst im engeren Sinne betracht worden. Man darf, wie oben schon hervorgehoben, selbstv ständlich eine Organisation nicht nur auf den engeren Betrieb dienst zuschneiden und dabei das Zusammenarbeiten mit d anderen Gebieten vernachlässigen. Wir haben auseinand gesetzt, daß zwecks guten Zusammenarbeitens bei den groß Dienststellen eine Zusammenfassung verschieden Fachgebiete nicht angängig ist. Sehr vorteilhaft und wo möglich ist aber diese Zusammenlegung in der Amtsinstanz. vorteilhafter diese Zusammenfassung ist, um so weniger R bungen werden auftreten.

Wenn man die Diensthandhabung auf den Bahnhöfen 3. u 4. Klasse und auf den kleinen Bahnhöfen 2. Klasse betracht wo die Bediensteten zum Teil im Verkehrsdienst, zum Teil Betriebsdienst arbeiten, so könnte man auf den Gedanken ko men, daß auch in den Bezirksstellen die Zusammenfassung v Betrieb und Verkehr die beste wäre. Tatsächlich ist ei solche Zusammenfassung auch in Bayern, Württemberg und B den ausgeführt. Als Vorteil dieser Zusammenfassung wird ang führt, daß die Bediensteten auch in der Amtsstelle nur ein Vorgesetzten haben, und daß eine größere Übereinstimmung d Laufbahnen der oberen, mittleren und unteren Betriebsbeamt besteht. Die Unähnlichkeit der Laufbahnen ist allerdings b anderer Zusammenfassung vorhanden; sie besteht nicht nur b den technischen, sondern auch bei den nichttechnischen leitend Beamten, für die juristisches Studium verlangt wird. Der Vo teil, daß die Bediensteten kleiner Dienststellen nur einen Vo gesetzten der Amtsstelle haben, ist ein scheinbarer, denn i Wirklichkeit ist auch in diesem Falle bei sehr vielen Beamt ein 2. höherer Vorgesetzter zu beachten, nämlich der Bauamt vorstand, dem die Unterhaltung der Sicherungsanlagen und d Fernverständigungsmittel (Morseapparate und Fernsprecher) a vertraut ist[2]). Sodann ist zu bedenken, daß alle diese kleiner Bahnhöfe, so groß ihre Zahl auch ist, von untergeordneter B deutung für die betriebliche Leistungsfähigkeit sind. Sie wi durch die großen Dienststellen I. Klasse bestimmt, wo die Fac gebiete durchweg getrennt sind. Was diesen Dienststell frommt, muß für die Organisation bestimmend sein, nicht das, w auf unbedeutenden Stellen gewisse Vorteile bietet. Wenn m die Dienste dieser für die Leistungen und die Wirtschaftlichk ausschlaggebenden Dienststellen genauer betrachtet, so find man folgende Gründe für eine Zusammenfassung von Ba und Betrieb:

a) Der wichtigste Punkt ist die Heranbildung d Betriebspersonals, insbesondere der Bahnwärter, W chensteller und der aus ihnen hervorgehenden Betriebsassistenten, ferner der Rangierer und der Bremser. Dieses Person kommt zum größten Teil aus der Rotte, die dem Bahnmeist unterstellt ist. Viele Reibungen lassen sich vermeiden, we einem Bezirksvorstand die Station, die die Leute braucht, u der Bahnmeister, der die Leute abgibt, unterstellt sind. Di wird sich auch für die Regelung der Vertretungen an Sonntag bei Urlaub und Krankheiten, ferner für die Bremsergestellu bei stärkerem Bedarfszugverkehr stets vorteilhaft bemerkb machen.

b) Bei Unfällen ergibt sich eine einfachere Behandlu wenn ein Vorstand neben dem aufgleisenden Maschinenam vorstand in Frage kommt, statt des Betriebs- und Bauamtsvo standes.

c) Die Beaufsichtigung des Sicherungswese verläuft einfacher und reibungsloser. Die Weichensteller, Bah wärter, Schrankenwärter haben alle denselben Vorgesetzt Bei Vereinigung von Betrieb und Verkehr ist jeder Weich steller, Blockwärter usw. hinsichtlich der Ausübung des B triebsdienstes dem Betriebsamtsvorstand, hinsichtlich der Tec nik der Bedienung und Unterhaltung der Sicherungsanlag dem Bauamtsvorstand unterstellt.

d) Bei den Gleisunterhaltungs- und kleiner Bauarbeiten an Gleisen, die in den Bezirken der Äm mit größerem Verkehr jedes Jahr einige Monate dauern, ergi

[2]) Nach dem Reichshaushalt für 1922 sind an Weichenstellern Bahn- und Schrankenwärtern vorgesehen rund 73 000 Köpfe, v denen rund 8000 Weichensteller im reinen Verkehrsdienst, ru 7300 Bahnwärter im reinen Bahnunterhaltungsdienst beschäfti sein mögen. Dann bleiben für den Betriebsdienst rund 600 übrig. Ferner sind an Sekretären, Assistenden und Betrieb assistenten rund 67 000 vorgesehen, von denen schätzungswei nicht ganz die Hälfte, also rund 30 000 im sogenannten g mischten Dienst verwendet sein mögen. Bei der Zusamme fassung von Betrieb und Verkehr hätten demnach also ru 60 000 Köpfe zwei Vorgesetzte in der Amtsinstanz (Bauamt und Betriebsamtsvorstand); bei der Zusammenfassung von B trieb und Bau hätten dagegen nur rund 30 000 Köpfe zw Vorgesetzte in der Amtsstelle (Betriebsamts- und Verkehr amtsvorstand).

sich eine sehr große Vereinfachung und meist auch Verbilligung bei der Zusammenfassung von Bau und Betrieb. Man denke an die Auswechslung von Weichen, an Reparaturen oder Auswechslungen des Oberbaues, an Stellwerksveränderungen usw. Die Verbilligung liegt in den Verwaltungskosten. Bei Trennung von Bau und Betrieb hat der Bauamtsvorstand oder sein Vertreter zur Überwachung solcher Bauarbeiten Dienstreisen auszuführen, bei denen die aufgewendete Zeit dieser hochbezahlten Beamten bei geringem Zugverkehr vielfach schlecht ausgenutzt wird, denn außer der Bauarbeit hat der Bauamtsvorstand häufig keine Geschäfte abzuwickeln. Der Vorstand eines Betriebs- und Bauamts kann dagegen die Besichtigung von kleinen baulichen Arbeiten neben seiner Betätigung im Betriebsdienst vornehmen. Bei ihm wird die Hin- und Rückfahrt nach und von der Baustelle besser ausgenutzt, indem er auf der Lokomotive oder im Schlußwagen Signalbedienung oder Gleisanlage prüft, oder indem er im Packwagen den Dienst des Zugbegleitpersonals überwacht und die Beamten auf Kenntnis der Dienstvorschriften befragt.

e) Auch für große Umbauten im Betriebe, die von besonderen Bauabteilungen ausgeführt werden, ergeben sich erhebliche Vorteile durch die Vereinigung von Betrieb und Bau. Der baulich vorgebildete Betriebsamtsvorstand kann bei den schwierigen Dispositionen über Aufrechterhaltung des Betriebes bei den Bauarbeiten dem Vorstand der Bauabteilung viel besser mit Rat zur Seite stehen, als ein nicht technisch vorgebildeter Betriebsbeamter. Zu weitgehende Behinderungen des Betriebes durch Bauarbeiten kann ein solcher Vorstand leichter durch Vorschlagen vorteilhafterer Lösungen zurückweisen. Er ist nicht damit mundtot zu machen, daß etwas „aus technischen Gründen" nicht anders gehe. Da bei Vereinigung von Bau und Betrieb auch umgekehrt der Baubeamte im Betriebe erfahren ist, so wird er schon von sich aus die Erfordernisse des Betriebes in vorteilhaftester Weise berücksichtigen.

f) Durch Vereinigung von Betrieb und Verkehr in der Person des Amtsvorstandes wird häufig der Verkehr leiden. Das kann aber nicht gebilligt werden, denn der Verkehr ist der Zweck der Eisenbahn; der Betrieb ist nur Mittel zum Zweck. Deshalb ist es wichtig, den Verkehr nicht mit einem anderen Fachgebiet zu verbinden, sondern ihn selbständig zu lassen. In diesem Falle kann der Verkehrsamtsvorstand am besten seiner Aufgabe gerecht werden, der Mittler zwischen den Wünschen der Verkehrstreibenden und den Leistungsmöglichkeiten des Betriebes zu sein. Es liegt dann auch nicht die Gefahr vor, daß der Verkehrsamtsvorstand in mißverstandener Nachgiebigkeit gegen die Anforderungen der Verkehrstreibenden dem Betriebe Leistungen zumutet, die dieser nicht ausführen kann, die die Wirtschaftlichkeit unheilvoll beeinflussen und die zu Betriebsschwierigkeiten führen, unter denen wieder der Verkehr zu leiden hat.

Die Zusammenlegung von Bau und Betrieb in der Amtsinstanz hat zur Folge, daß die Geschäfte der Überwachung des Wagenumlaufs gewissermaßen getrennt wahrgenommen werden; die Bestellung, Zuweisung, gehörige Ausnutzung der Wagen wird bewirkt von der Güterabfertigung und beaufsichtigt vom Verkehrsamt, die Zustellung aus den Zügen an die Ladestellen, die Abholung von diesen an die Züge, die sonstige betriebliche Behandlung im Bahnhofe wird bewirkt vom Bahnhof und beaufsichtigt vom Betriebsamte. Es ist nach vielfach gemachten Erfahrungen für den außerordentlich verwickelten Wagenumlauf von großer Bedeutung, daß zwei Reihen von Stellen vorhanden sind, die sich gewissermaßen gegenseitig beaufsichtigen.

Aus den angeführten Gründen ist es auch in der Direktionsstelle von großer Bedeutung, daß Betriebsleitung und Verkehrsleitung nicht in der Person desselben Dezernenten liegen. Dem Wohl des Staates und dem Wohl der Verkehrstreibenden wird gedient, wenn ein gewisser gesunder Wettbewerb zwischen Betrieb und Verkehr herrscht.

g) Daß die Vereinigung von Betrieb und Bau an Stelle von Betrieb und Verkehr zu Ersparungen führt, ist oben schon angedeutet. Ich möchte in diesem Punkte auf die Veröffentlichung des Regierungsrats Semmelmann in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1920, verweisen.

Von einzelnen Seiten ist in neuerer Zeit geltend gemacht worden, daß es wegen der Verbindung von Bau und Betrieb in der Amtsinstanz den mittleren Beamten des Betriebsdienstes nicht möglich sei, betriebstechnisches Mitglied einer Eisenbahndirektion zu werden, weil man dazu vorher Vorstand eines Betriebsamtes gewesen sein müsse, und diese Stelle den Nichttechnikern nicht offen stehe. Ich glaube nicht, daß man eine aus sachlichen Gründen für richtig befundene Verbindung von Bau und Betrieb aus dem angeführten persönlichen Grunde bekämpfen darf, zumal dem Wunsche der mittleren Beamten nach Aufstieg leicht Rechnung getragen werden kann. Bei dem Aufstiege wird es sich im allgemeinen um verhältnismäßig wenige hervorragend befähigte und schon in der Praxis bewährte mittlere Beamte handeln, die auch ohne daß sie Betriebsamtsvorstand waren, z. B. die Stelle eines Personen- oder Güterzugfahrplandezernenten gut verwalten werden, denn die ihnen dazu fehlenden eingehenden Kenntnisse der Gleisanlagen usw. werden sie sich privatim angeeignet haben. Sollte man daran festhalten, daß sie Vorstand eines Betriebsamtes oder wenigstens Vertreter des Vorstandes waren, so kann diese Bedingung ohne weiteres erfüllt werden. Größeren Betriebsämtern hat man häufig einen 2. Betriebsingenieur zur Unterstützung beigegeben. Es wäre vorteilhaft, um den Aufstieg der Nichttechniker in Betriebsstellungen zu ermöglichen, den 2. Vertreter des Betriebsamtsvorstandes aus den befähigten nichttechnischen Beamten zu entnehmen. Aus dieser Stellung heraus könnten die befähigtsten Anwärter Direktionsmitglied werden. Wenn man bedenkt, daß in dem jetzigen vereinigten Bau- und Betriebsamte die Geschäfte rein technischer Natur nur etwa ¼—⅓ aller Geschäfte ausmachen, so wäre auch nichts dagegen einzuwenden, daß ein hervorragender nichttechnischer Beamter Vorstand eines Bau- und Betriebsamtes würde. Für die technischen Geschäfte in einem solchen größeren Betriebsamt würde man dem sowieso vorhandenen Betriebsingenieur dann eine etwas größere Selbständigkeit geben können.

Nach dem Vorstehenden muß behauptet werden, daß die Nachteile der Vereinigung von Bau und Betrieb in der Amtsinstanz nicht nur an Zahl, sondern auch an Bedeutung hinter den Vorteilen zurücktreten. Wenn Unzufriedenheit über die bei den ehemals preußischen Bahnen vorhandenen Betriebsämter hier und da geäußert worden ist, so ist das einmal darauf zurückzuführen, daß man früher dem Betriebsamtsvorstand persönlich die Vornahme fast aller Brücken-, Oberbau- und Stellwerksuntersuchungen auferlegte, ferner darauf, daß man großen Betriebsämtern größere Neubauarbeiten zuwies, selbst da, wo besondere Bauabteilungen für derartige Arbeiten außerdem noch bestanden. Beides ist falsch. Es genügt, wenn die Vorstände großer Ämter nur wenige der genannten Prüfungen ausführen. Den größeren Ämtern darf man ferner nur die laufende Unterhaltung der Bahnanlagen lassen; Neubauarbeiten müssen besonderen Bauämtern oder Bauabteilungen übertragen werden, dann werden die Ämter sich auch stets genügend um den Betriebsdienst kümmern können.

VI. Bei der Zusammenfassung von Bau und Betrieb müssen die Geschäfte der Überwachung des Verkehrsdienstes (Verbindung mit den Verkehrstreibenden, Wagendienst, Kassendienst, Reklamationen usw.) besonderen Verkehrsämtern anvertraut werden, ebenso muß die Überwachung des Arbeitens der Betriebswerkstätten, die kleinere Reparaturen an Lokomotiven und Wagen ausführen, und der Unterhaltung der maschinellen Anlagen (Gasanstalten, Elektrizitätswerke, Krane, Drehscheiben, Wasserstationen usw.) besonderen Maschinenämtern übertragen werden. Der geringere Umfang dieser Geschäfte, vor allem die geringere Menge der diesen Ämtern zu unterstellenden Personale gestatten, die Streckenbezirke dieser Ämter größer als die der Betriebsämter zu machen. Für das Gebiet der Verkehrswerbung ist außerdem ein größerer Bezirk für das Verkehrsamt sehr erwünscht. Die Größe der Verkehrs- und Maschinenämter können je nach der Verkehrsdichte 300—500 km Streckenlänge erhalten, während für die Betriebsämter 100—200 km in Frage kommen. Es könnte scheinen, als ob diese Verschiedenheit der Größe der Ämter ein Nachteil der Zusammenfassung von Bau und Betrieb wäre. Dieser Nachteil besteht aber ebenso bei der Zusammenfassung von Betrieb und Verkehr. Die Ämter für Betrieb und Verkehr müssen nämlich wegen des großen Umfangs der Verkehrs- und Betriebsgeschäfte in verkehrsreichen Gegenden einen kleineren Umfang als die Maschinenämter und die Bauämter erhalten. Die ehemals bayerische Staatsbahn, die grundsätzlich Betrieb und Verkehr vereinigt hat[3]), hat sich in diesem Falle des starken Verkehrs damit geholfen, daß sie in ihren beiden Verkehrsschwerpunkten Nürnberg und München Verkehr und Betrieb bis zu einem gewissen Grade trennte. Auf ehemals preußische und sächsische Bahnen läßt sich dieses Verfahren nicht gut anwenden. Denn dort müßte in den meisten Bezirken die Ausnahme zur Regel werden.

Um das gute Zusammenarbeiten der Ämter zu gewährleisten, ist vorgeschlagen worden, allen Ämtern die gleiche Größe zu geben, sie an demselben Orte unterzubringen, und ihnen eine gemeinsame Spitze in der Person eines Direktors der Ämter zu geben. Diese Lösung berücksichtigt nicht die vorstehend abgeleitete Tatsache, daß die verschiedenen Amtsbezirke, gleichgültig, ob man Betrieb und Verkehr oder Betrieb und Bau zusammenlegt, zwecks vorteilhaftester Erfüllung ihrer Aufgaben nun einmal verschiedene Länge haben müssen; sie hat außerdem den großen Nachteil, daß sie in der Gestalt des Direktors der Ämter eine neue Stelle mit einem Büro einschaltet, die die Arbeiten verzögern, also die Schlagfertigkeit der Be-

[3]) Bei weniger starkem Verkehr hat man in Bayern mit dem Verkehr und Betrieb auch noch den Bau zusammengefaßt. Es bestehen 16 derartiger Betriebs- und Bauinspektionen.

triebsführung verringern muß. Demgegenüber ist der Vorteil, den diese Stelle bietet, gelegentlich eine Streitigkeit zwischen den Ämtern zu schlichten, zu teuer erkauft. Es muß daher nach den vorstehenden Ausführungen als das vorteilhafteste bezeichnet werden, drei selbständige Ämter für Betrieb und Bahnunterhaltung, für Verkehr und für den Maschinendienst einzurichten, und sie so in der Größe zu bemessen, daß Verkehrs- und Maschinenamt, wenn irgend möglich, gleiche Größe haben, und daß diese Größe ein Vielfaches der Größe der Betriebsämter ist. Das gute, reibungslose Zusammenarbeiten muß durch die Mitglieder der vorgesetzten Direktion überwacht werden. Es muß ferner dadurch erzwungen werden, daß am Sitze des Verkehrs- und Maschinenamtes, an dem auch stets 1, meist 2, mitunter auch mehr Betriebsämter ihren Sitz haben, wöchentlich einmal unter Vorsitz des ältesten Amtsvorstandes kurze gemeinsame Sitzungen stattfinden. Zu diesen Sitzungen müßten auch die Vorstände oder Vertreter der Betriebsämter, die an anderen Orten ihren Sitz haben, beteiligt werden.

VII. Die Überwachung der beförderungsdienstlichen Aufgaben der Direktionen durch die Zentralstelle — gewissermaßen im Nebenamt — ist bei geregelten Betriebs- und Verkehrsverhältnissen möglich, doch nicht zu Zeiten stärksten Verkehrs — im Herbst — und nicht zu Zeiten erschwerten Betriebes — im Winter —, also von Mitte August bis Ende März. Infolge Durchführung des Friedensvertrages können für die Eisenbahnen Deutschlands auch jederzeit im Sommer schwierige Betriebsverhältnisse eintreten. In diesen Zeiten ergibt sich die Notwendigkeit zu häufigeren Besprechungen der beteiligten Eisenbahndirektionen, ferner zu einer schärferen Überwachung des betrieblichen Zusammenarbeitens der Eisenbahndirektionen, als es den Aufgaben der Zentralstelle entspricht. Man könnte daran denken, wie es auch früher geschehen ist, gewisse Direktionen mit der Geschäftsführung für die Betriebs- und Verkehrsleitung in einzelnen bedrohten Gebieten zu betrauen. Doch krankt diese Lösung daran, daß die Betriebsleiter dieser geschäftsführenden Direktionen gerade in schwierigen Zeiten vollauf mit den Angelegenheiten ihres eigenen Bezirks zu tun haben, ferner daran, daß sie den beteiligten Direktionen gegenüber nicht das nötige Ansehen als Unparteiische haben können. Man stelle sich vor, daß die geschäftsführende Direktion häufiger zur Entlastung ihres eigenen Bezirks den Nachbarn gegen deren Willen Betriebsleistungen auferlegen muß. Dazu kommt noch, daß, wenn sich die Schwierigkeiten über große Gebiete erstrecken, zu viele geschäftsführende Direktionen in Frage kämen. Aus diesen Gründen scheint es vorteilhafter zu sein, besondere über den Direktionen stehende Geschäftsstellen einzurichten. Zu diesem Zwecke kann das Ministerium seine Befehlsgewalt in gewissen Geschäften an Generalbetriebsleitungen abgeben, die für die deutschen Bahnen in Essen, Berlin und Würzburg eingerichtet sind. Diese Generalbetriebsleitungen sind keine Zwischenbehörden im Sinne der oben besprochenen Generaldirektionen, sondern abgeordnete Stellen des Ministeriums, die wegen der Möglichkeit guten Fernsprechverkehrs und wegen der häufigen örtlichen Besprechungen in der Mitte der zu überwachenden Bezirke liegen.

Aus den bisher angestellten Untersuchungen ergibt sich demnach als zweckmäßigste Behördengliederung zur Erfüllung der betriebsdienstlichen Aufgaben der Eisenbahn:

Dienststellen
Ämter
Direktionen
Zentralstelle-Generalbetriebsleitungen.

Es darf behauptet werden, daß die Generalbetriebsleitungen, nachdem sie gehörig eingeschult waren, sich besonders im Herbst und Winter 1921/22 durchaus bewährt haben. Da das wichtigste Tätigkeitsgebiet der Generalbetriebsleitungen die Beseitigung von entstandenen und die Verhinderung von zu befürchtenden Betriebsschwierigkeiten ist, und ein wertvolles Mittel für diese Arbeit die zweckmäßige Zusammenfassung und Leitung des Verkehrs ist, so ist es unerläßlich, daß die Generalbetriebsleitungen dieser Aufgabe entsprechend mit Verkehrsbeamten ausgestattet werden. Wie in späteren Vorlesungen bei der Behandlung der Betriebsschwierigkeiten gezeigt werden wird, sind die Generalbetriebsleitungen gewissermaßen als Hausärzte der an chronischen oder akuten betrieblichen Krankheiten — meist kann man sagen Verdauungsbeschwerden — leidenden Eisenbahndirektionen zu betrachten, soweit diese Krankheiten nicht von den Direktionen durch Tätigkeit im eigenen Bezirk überwunden werden können. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß bei dieser ärztlichen Tätigkeit das Verhältnis zwischen Betrieb und Verkehr anders als sonst bei der Eisenbahn aufzufassen ist. Der Verkehr bei der Generalbetriebsleitung ist nicht wie sonst als Auftraggeber des Betriebes, sondern als sein Hilfsarbeiter und Sachverständiger zu betrachten.

Ob es zweckmäßig ist, die Aufgaben der Generalbetriebsleitungen auf dem Gebiete des Personenzugfahrplans zu [...] weitern, muß die Zukunft lehren. Angesichts der Klagen v[...] Verkehrstreibenden, daß in der einen Direktion der Perso[...] zugfahrplan z. T. ohne Rücksicht auf die Verkehrsbedürfni[...] im Nachbarbezirke bearbeitet würde, könnte man an eine solc[...] Erweiterung der Pflichten denken. Doch scheint das zur B[...] seitigung der angeführten Mißstände nicht nötig zu sein. Sollt[...] die vorgebrachten Klagen zutreffen, so würde man dadur[...] zweifellos bessere Abhilfe schaffen können, daß man diejenig[...] die in den Direktionen solche Kirchturmspolitik machen, z[...] Verantwortung zöge. Auf jeden Fall sollte man bei einer etwaig[...] Ausgestaltung daran festhalten, daß die Generalbetriebsleitung[...] nicht Zwischenbehörden zwischen Ministerium und Direktion[...] werden, denn darunter würde die Schlagfertigkeit des Betrie[...] dienstes leiden.

VIII. Es ist wohl möglich, daß die Organisation des Betrie[...] dienstes, die im Vorstehenden abgeleitet wurde, nicht jeden z[...] friedenstellen wird, doch man muß sich vor Augen halten, d[...] jede Organisation, wie sie auch gestaltet sein mag, gewis[...] Mängel haben wird. Große Mängel für die Abwicklung des B[...] triebsdienstes wird jedenfalls die Behördengliederung mit si[...] bringen, die von vereinzelten Seiten für die deutsche Reichsba[...] vorgeschlagen wird. Man will unter Beibehaltung der jetzig[...] Gliederung (Dienststelle - Amt - Direktion - Zentrale) versch[...] dene Direktionen zu größeren Generaldirektion[...] zusammenfassen. Diese neuen Generaldirektionen sollen un[...] Berücksichtigung der „Wirtschaftsgebiete" in der Zahl von 5 b[...] 8 gebildet und mit sehr großen Befugnissen ausgestattet werd[...] Die Zentrale — das Reichsverkehrsministerium — soll als B[...] hörde für Aufstellung von Grundsätzen und Ausübung der Au[...] sicht bestehen bleiben. Zu den vorher besprochenen vier üb[...] einander stehenden Stellen tritt also tatsächlich eine neue Ste[...] hinzu. Jede neue Stelle bedeutet aber eine Verminderung d[...] Schlagfertigkeit in betrieblicher Beziehung. Diese neuen Ve[...] waltungsstellen wären nur lebensfähig, wenn ihnen Befugnis[...] die jetzt das Ministerium hat, zum Teil übertragen würden, u[...] wenn ihnen auch gewisse jetzt für die Direktionen vorgesche[...] Rechte gegeben würden. Der Fortfall gewisser laufender G[...] schäfte würde die Zentrale zu einer dem lebendigen Betrie[...] fernstehenden Behörde machen, deren Gefahren oben geschild[...] wurden; die Fortnahme von Rechten, die jetzt die Direktion[...] haben, würde den Geschäftsgang stark erschweren und auß[...] dem die Arbeitsfreudigkeit der Direktionen beeinträchtigen.

Dazu kommt noch eins. Man kommt um die Tatsache ni[...] herum, daß die Eisenbahnen Deutschlands in betrieblicher B[...] ziehung eine Einheit darstellen, der die gedachten Generaldire[...] tionen mit großer Selbständigkeit abträglich sind. Vergeg[...] wärtigen wir uns das oben über die volkswirtschaftliche Bed[...] tung der Reichsbahn Gesagte: Wir haben doch nun einmal d[...] Hauptkohlengebiete in Deutschland — Ruhr, Oberschlesien u[...] mitteldeutsches Braunkohlengebiet —, aus denen täglich [...] beladenen Wagen nach allen Gegenden Deutschlands durch d[...] Betrieb gebracht und nach denen die leeren Wagen täglich glei[...] laufend zurückgebracht werden. Das A und O der betrieblichen O[...] ganisation, ja man kann wohl sagen der gesamten betriebliche[...] Politik der Reichsbahn ist und wird immer bleiben die Frage: w[...] ist es zu erreichen, daß die in den großen Kohlengebieten tä[...] lich angeforderten Wagen ohne besondere Beeinträchtigu[...] anderer Verfrachter auch wirklich gestellt werden? Hint[...] dieser großen Frage werden stets alle anderen Rücksichten z[...] rücktreten müssen. Zu der täglichen Kohlenbeförderung für [...] deutsche Industrie, die Landwirtschaft, den Hausbrand und [...] Ausführung des Friedensvertrages treten zu gewissen Zeit[...] an größeren Leistungen die erhöhten Transporte der gedeckt[...] vollen Wagen aus den Getreide- und Kartoffelgebieten nach all[...] Gegenden Deutschlands und der leeren gedeckten Wagen na[...] diesen Erzeugungsstätten. Man bedenke, daß leere Wagen [...] einem Zuge von Karlsruhe oder München nach Stettin od[...] Schwerin verfügt werden. Nehmen solche täglichen Transpor[...] Rücksicht auf die Grenzen der verschiedenen deutschen Staate[...] Kehren sich solche Transporte an die Grenzen von künstlich [...] bestimmenden Wirtschaftsgebieten? Das ist wohl zu verneine[...] Um solche durch ganz Deutschland gehenden Beförderung[...] leistungen zweckentsprechend in der Voll- und Leerrichtung [...] führen, zu verteilen und umzudisponieren — auf dem Wege d[...] geringsten Widerstandes —, können wir keine regional[...] Generaldirektionen gebrauchen; dazu eignen sich am besten d[...] drei nach den Weisungen der Zentralstelle arbeitenden Gener[...] betriebsleitungen.

Sollte man sich trotz dieser verschiedenen Nachteile zur B[...] dung von Generaldirektionen entschließen, so müßte man wo[...] zunächst nachweisen, daß die Erhöhung der Leistungsfähigk[...] und die Hebung der Wirtschaftlichkeit, die man von den Gener[...] direktionen erwartet, in einem vernünftigen Verhältnis zu d[...] einmaligen und laufenden Kosten, die diese Stellen verursache[...] stehen.

Eisenbahntarifbildung unter besonderer Berücksichtigung der ungarischen Verkehrsverhältnisse.

Von **Josef Popper**, Budapest.

1. Der Einfluß des Wettbewerbes auf die Tarifbildung.

Die Preise der einzelnen Verkehrsleistungen sind naturgemäß auf Verkehrswegen, auf denen ein freier Wettbewerb der Unternehmer stattfindet, als Wettbewerbspreise anzusehen. Auf Landstraßen und Wasserwegen liegt dieser Fall vor. Auf der Seite der „Verkäufer" werben auf diesen Linien die verschiedenen Verkehrsunternehmer miteinander, auf der Seite der „Käufer" die verschiedenen Personen, welche die Verkehrsleistungen beanspruchen. Die Bedürfnisse beider Teile laufen wie bei jeder Preisbildung auch hier auseinander, weil jeder das für ihn Günstige anstrebt. Der Verkehrsunternehmer erstrebt in der Regel, wenn nicht besondere Umstände ihn in eine andere Richtung drängen, einen hohen, der Versender einen niedrigen Preis. Auch hier kann der Preis dauernd gewisse Grenzen bei einem Ausschlagen nach oben und nach unten nicht überschreiten. Die Nutzensbewertung seitens der Versender in Verbindung mit ihrer Zahlungskraft zieht im allgemeinen die Grenze nach oben, und wenn verschiedene Nutzensbewertungen vorliegen, so wird sich in der Regel der durchschnittliche Frachtsatz dem höchsten Satze gleichzustellen suchen, den unter den verschiedenen Versendern einer noch zahlen will oder kann. Vollständig würde das aber nur gelingen, wenn dieser Versender die Gesamtmenge der anzubietenden Verkehrsleistungen selbst in Anspruch zu nehmen imstande wäre. Je weniger er das vermag, desto mehr kann sich der wirkliche Durchschnittsatz der Fracht von dieser, an sich erreichbaren höchsten Stufe entfernen. In Wahrheit liegt die Sache so, daß der Einfluß des einzelnen Versenders im allgemeinen sehr gering ist, und daß sich deshalb überhaupt diese Obergrenze tatsächlich nur wenig fühlbar macht. Das Streben der Versender, die Frachtausgaben gering zu halten, ist überdies sehr stark. Dazu kommt aber noch, daß den Versendern im Binnenlande außer Wasser- und Landstraßen noch die Eisenbahnen zur Verfügung stehen. Handelt es sich nicht um einen Beförderungsgegenstand, der unbedingt auf dem Bahnwege oder der Landstraße befördert werden muß, so wird ein Punkt eintreten, von dem an der Versender angesichts des Verhältnisses der Wasser-, Land- und Eisenbahnfracht zueinander die Wasserbeförderung vorziehen wird. Dadurch kann er zu hohen Preisforderungen ausweichen.

Die Verkehrsunternehmer können auf die Dauer nicht unter einen Satz heruntergehen, der ihnen noch den Ersatz ihrer Selbstkosten und der Zuschläge für die Verlustgefahr und einen für ihr wirtschaftliches Dasein notwendigen Gewinn ermöglicht. Haben sie verschieden hohe Selbstkosten, so wird es auf die Dauer den Versendern nicht erspart bleiben, den Satz zu zahlen, den der unter den ungünstigsten Bedingungen arbeitende, aber zur Bewältigung des Verkehrs noch notwendige Verkehrsunternehmer hiernach verlangen muß. Aber auch hier kommt das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrswege in Betracht, das dem Versender schließlich ein Ausweichen in das Gebiet der Eisenbahnbeförderung ermöglicht.

Für die tatsächliche Gestaltung der Frachtpreise auf Eisenbahnen ist nun freilich mit solchen, der allgemeinen Preislehre sich anpassenden Erwägungen keine sichere Richtschnur gegeben. Es ist auch hier schließlich eine „Machtfrage", ob die Versender oder die Verkehrsunternehmer den Frachtpreis mehr ihren Bedürfnissen anzupassen imstande sind. Die wirtschaftliche Überlegenheit kann in den verschiedenen Zeiten und Bezirken sehr verschieden verteilt sein. Für den Versender wirkt es ungünstig, daß das Verkehrsbedürfnis im allgemeinen dringend ist; seine Stellung wird aber wieder verbessert dadurch, daß schließlich in sehr vielen Fällen auch die Eisenbahnbeförderung in Frage kommen kann, wenn die Frachtpreise auf den Land- und Wasserstraßen so hoch werden, daß sie über die besonderen Vorteile hinausragen, derentwegen der Wasser- oder Landweg gewählt war. Für den Verkehrsunternehmer ist dieser selbe Umstand ungünstig; auch kommt in Betracht, daß er im allgemeinen auf die ununterbrochene Ausnutzung seiner Betriebsmittel besonderen Wert legen muß. Von Wichtigkeit ist auch der Umstand, daß im Binnenverkehr auf Land- und Wasserstraßen die einzelnen Gebiete in der Regel nicht miteinander in Wettbewerb treten. Das Landfuhrwerk beschränkt seinen Betrieb im allgemeinen auf die Nähe seines Ausgangsorts, schon deshalb, weil weite Fahrten hier sehr teuer werden und viel Zeit verschlingen, während die Gelegenheit zur Rückfracht unsicher ist. Der Frachtfuhrmann in Budapest wird dem in Szeged oder in Debreczen schwerlich Wettbewerb machen. Allerdings können sich im Frachtverkehre durch Verbindung mit dem Eisenbahnverkehre die Grenzen der Wettbewerbsgebiete erweitern, was sich z. B. im Möbelwagenverkehre zeigt. Auch die Kraftwagen haben das Wettbewerbsgebiet im Landstraßenverkehre vergrößert; sie bleiben aber in der Hauptsache doch in der Nähe der größeren Orte.

Die Eisenbahnen zeigen, im Gegensatze zu den Land- und Wasserverkehrsunternehmungen, die Eigentümlichkeit, daß ein Wettbewerb mehrerer Unternehmer auf derselben Linie überhaupt unmöglich ist, und daß selbst bei Überlassung dieser Verkehrsmittel an Erwerbsgesellschaften ein Wettbewerb verschiedener Linien untereinander nur in beschränktem Umfange eintreten kann. Bei den Eisenbahnen ist es einerlei, ob sie im Besitz und Betrieb von Gesellschaften oder vom Staate sind. Nur Versender, die regelmäßig große Mengen zum Versand bringen, kommen wohl in die Lage, eine wirkliche Vereinbarung über den zu zahlenden Preis mit der Eisenbahnverwaltung zu erzielen. Bei den besprochenen Verkehrsmitteln ist es also die fast ausnahmslose Regel, daß die Preisfeststellung einseitig von dem Verkehrsunternehmer ausgeht und in den von diesem festgesetzten Tarifen ihren Ausdruck findet, und daß der Einfluß eines Wettbewerbes der Verwaltungen untereinander entweder nur vorübergehend bemerkbar oder von vornherein so gut wie ausgeschlossen ist. Die Stellung der Verkehrsverwaltung gegenüber dem Versender ist sonach bei der Preisbildung im Eisenbahnwesen überaus günstig.

In welcher Weise die Verwaltungen diese günstige Stellung bei der Preisbildung ausnutzen, hängt von dem Grundsatz ab, der bei der finanziellen Behandlung befolgt wird. Die Erwerbsgesellschaften, soweit sie hier in Frage kommen, suchen natürlich ihre Machtstellung zur Erzielung möglichst hoher Reinerträge zu verwerten, sind aber an einer schädlichen Ausnutzung vielfach durch die staatlichen Hoheitsrechte gehindert. Öffentliche Unternehmungen müssen in allen Fällen, auch wenn sie auf Reinertrag hinarbeiten, den volkswirtschaftlichen Rücksichten gebührend Rechnung tragen.

Man kann indes auch bei den hier in Betracht kommenden Verkehrsarten in gewissem Sinne von einer Mindest- und Höchstgrenze reden. Die Mindestgrenze liegt für die Erwerbsgesellschaften und für die auf Reinertrag hinarbeitenden staatlichen Unternehmungen da, wo sie dauernd verhindert sind, Überschüsse zu erzielen; für die nur volle Selbstkostendeckung anstrebende staatliche Unternehmung da, wo die Fortsetzung des Betriebs nur durch dauernde Zuschüsse aus allgemeinen Staatsmitteln ermöglicht werden kann. Die Höchstgrenze wird bei öffentlichen Unternehmungen an dem Punkte zu suchen sein, wo das Verkehrswesen infolge der hohen Frachtsätze nachläßt, das wirtschaftliche Leben zu befruchten. Bei Erwerbsunternehmungen liegt die Höchstgrenze da, wo die Verkehrsminderung infolge der hohen Frachtsätze die Reineinnahmen herunterdrückt.

In dem zuletzt Gesagten liegt schon ein Hinweis auf den Einfluß, den die Höhe der Frachtpreise auf den Umfang des Verkehrs ausübt. Im allgemeinen kann man es als wahrscheinlich bezeichnen, daß der Verkehr mit der Steigerung der Frachtsätze sinken und mit der Verminderung der Frachtsätze wachsen wird, ganz ebenso, wie steigernde Warenpreise die Nachfrage vermindern und sinkende Warenpreise die Nachfrage vermehren. Indes kann beides nur mit Einschränkungen gelten. Die Steigerung der Frachtsätze kann den Umfang des Verkehrs nicht genau in dem Verhältnisse vermindern, wie die Sätze steigen. Wäre es anders, so müßte bald ein Punkt eintreten, an welchem der Verkehr überhaupt aufhört. Ginge der Verkehr in demselben Verhältnisse zurück, wie die Preise steigen, so würde bei einer Preissteigerung um 50 % der Verkehrsumfang auf die Hälfte des bisherigen fallen, und bei Verdoppelung des Frachtpreises müßte der Verkehr gleich Null werden. Das ist nicht der Fall aus dem einfachen Grunde, weil das Verkehrsbedürfnis sich zwar ausdehnen und einschränken, aber nicht ganz aufheben läßt. Ein gewisses Maß von Verkehrsleistungen ist unbedingt notwendig, und dieses notwendige Maß muß verwirklicht werden, auch wenn die Preise der Verkehrsleistungen hoch stehen. Überdies ist nicht zu übersehen, daß bei Beförderungsgegenständen von hohem Werte der Frachtsatz nur einen kleinen Bruchteil des Wertes ausmacht, also eine Erhöhung des Frachtsatzes hier weit weniger Einfluß ausübt, als bei geringwertigen Gütern.

Aber auch die Verkehrsvermehrung bei sinkenden Frachtsätzen kann nicht in demselben Verhältnisse vor sich gehen, wie die Preise sinken. Der Verkehr wächst nicht stets sofort um das Zehnfache, wenn die Frachten auf $^1/_{10}$ herabgesetzt werden. Schon früher ist betont worden, daß die „verkehrschaffende Wirkung" der Verkehrsverbilligung ihrem Umfange nach abhängig ist von dem Maße des vorhandenen und des hervorzurufenden Verkehrsbedürfnisses, und daß dieses Verkehrsbedürfnis mit den gesamten wirtschaftlichen und sonstigen Ver-

hältnissen des Volkes zusammenhängt. Die Weckung des schlummernden Verkehrsbedürfnisses ist immer an bestimmte Grenzen gebunden, die mit den natürlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen zusammenhängen. Der Personenverkehr läßt sich bei sonst gleichen Verhältnissen in bevölkerungsschwachen Ländern auch mit starken Preisermäßigungen nicht so ausdehnen, wie in dichtbevölkerten, und die Steigerung des Güterverkehrs infolge von Frachtermäßigung findet schließlich stets ihre Grenze an der Möglichkeit und Gelegenheit des beteiligten Gebiets zur Gütererzeugung und Güterverwertung. Überdies spricht hier manches noch mehr als die Höhe der Frachtkosten mit. Bei einem nur mangelhaft entwickelten Verkehrsnetz ist die Gelegenheit zu dessen reichlicherer Benutzung beschränkt, und die Herabsetzung der Frachten kann hier nicht so auf den Umfang des Verkehrs einwirken, wie in einem Lande mit dichtmaschigem Netze, wo nach allen Seiten hin das bisher zurückgehaltene Verkehrsbedürfnis in die Erscheinung treten kann. Weiterhin ist auch die häufigere Benutzbarkeit, die erhöhte Schnelligkeit und Bequemlichkeit des Verkehrs geeignet, den Verkehrsumfang selbst bei den alten Preisen zu steigern. Das Maß der Preisherabsetzung ist selbstverständlich ebenfalls von nicht geringem Einfluß. Eine starke Herabsetzung wird — wenn sonst die Voraussetzungen für eine Verkehrssteigerung vorhanden sind — am deutlichsten den Verkehrszuwachs hervortreten lassen. Je weniger bisher die Frachtsätze geeignet waren, den Massenverkehr zu begünstigen, desto stärker wird sich eine Annäherung der Frachtsätze an die Bedürfnisse dieses Verkehrs in umfangreicheren Verkehrsleistungen Ausdruck verschaffen. Auch spielt der Wert der Beförderunggegenstände (oder beim Personenverkehr die Zahlungsfähigkeit) eine große Rolle. Bei geringwertigen Gütern ist an sich die Aussicht auf starke Verkehrszunahme viel größer als bei hochwertigen.

In den ersten Zeiten der Eisenbahnen ist man geneigt gewesen, die verkehrschaffende Wirkung der Verkehrsverbilligung und Verkehrsverbesserung sehr hoch anzuschlagen. Das erklärt sich zum guten Teil daraus, daß gegenüber den vorherigen unvollkommenen Zuständen vielfach geradezu überraschende Verkehrssteigerungen eintraten, was ja durchaus natürlich war. Erst später hat man die Grenzen der verkehrschaffenden Wirkung und ihre Abhängigkeit von den bestehenden Gesamtverhältnissen mehr erkannt und gewürdigt.

Auf der anderen Seite wirkt der Umfang des Verkehrs auf die Höhe der Frachtpreise ein. Mit den vorhandenen Verkehrsanlagen und Betriebsmitteln kann ein bestimmtes Höchstmaß von Verkehrsleistungen bewältigt werden, ohne daß die allgemeinen Unkosten in entsprechender Weise wachsen. Bei dichtem und lebhaftem Verkehr innerhalb dieser Grenzen der Leistungsfähigkeit entfällt auf die einzelne Verkehrsleistung ein geringerer Betrag allgemeiner Unkosten, und deshalb kann der Frachtsatz für die einzelne Verkehrsleistung niedriger sein, als bei schwachem Verkehre, der die volle Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsanlagen und Betriebsmittel nicht ermöglicht; es besteht also eine Wechselwirkung zwischen Frachtsatz und Verkehrsumfang. So lange die vorhandenen Anlagen und Betriebsmittel ausreichen, den gesteigerten Verkehr zu bewältigen, ist im allgemeinen auch eine günstige Rückwirkung der Verkehrszunahme infolge der Frachtermäßigung auf die Ertragsverhältnisse zu erwarten. Müssen aber die Anlagen und Betriebsmittel vermehrt werden, um den gesteigerten Verkehr zu bewältigen, so kann der Fall eintreten, daß die Verkehrssteigerung nicht ausreicht, den Ertrag günstiger zu gestalten, weil der gesteigerte Verkehr nicht groß genug ist, um die nun vergrößerten Anlagen und vermehrten Betriebsmittel voll auszunutzen. Solange daher ein Verkehrsunternehmen auf Erzielung günstiger Reinerträge bedacht sein muß, kann es unter Umständen einen mäßigeren Verkehrsumfang mit höheren Frachtsätzen vorteilhafter finden. als einen starken Verkehr mit niedrigen Sätzen. Welcher Satz im einzelnen Falle dem Unternehmen für den Reinertrag als der günstigste erscheint, läßt sich nur auf Grund der Erfahrung feststellen.

2. Allgemeine Anforderungen an die Gestaltung der Preise für die Verkehrsleistungen.

Die Preise der Verkehrsleistungen haben nach allen bisherigen Ausführungen eine so hervorragende Bedeutung für das ganze wirtschaftliche Leben, daß sich von selbst die Notwendigkeit ergibt, aus allgemeinen Rücksichten bestimmte Anforderungen an die Gestaltung dieser Preise zu stellen. Diesen Anforderungen können die einzelnen Arten der Verkehrsunternehmungen nicht in gleicher Weise gerecht werden. Eine staatliche Unternehmung kann beim Betriebe am ehesten solchen Anforderungen Rechnung tragen, weil sie sich überhaupt am leichtesten dem öffentlichen Bedürfnis anpassen kann. Die Erwerbsgesellschaft, die tatsächlich oder rechtlich den Verkehr einer bestimmten Art in einem bestimmten Gebiete beherrscht, kann ebenso vorgehen, wird es aber nur tun, wenn ihr Erwerbsstreben dem nicht entgegensteht; ohne diese Voraussetzung wird gegebenenfalls d[ie] öffentliche Gewalt einen Druck auf die Erwerbsgesellsch[aft] ausüben müssen. Die nichtöffentliche Unternehmung, die [in] freiem Wettbewerbe mit anderen steht, kann durch diesen We[tt]bewerb je nach den Umständen dazu getrieben oder davon a[b]gehalten werden, den allgemeinen Anforderungen gerecht [zu] werden.

Die Bevölkerung erhebt vor allem die Forderung, daß d[ie] Preise der Verkehrsleistungen möglichst billig sind. Das [ist] natürlich. Unser ganzes wirtschaftliches Leben ist so vo[ll]ständig mit Verkehrsleistungen durchsetzt, daß allenthalben d[er] Wunsch und das Bedürfnis bestehen muß, diese Verkeh[rs]leistungen mit möglichst geringen Unkosten zu erlangen. B[is]weilen werden freilich die Anforderungen in dieser Beziehu[ng] zu weit getrieben. Einzelne Gruppen von Beteiligten stell[en] Forderungen, die ohne Schädigung des Gesamtwohls nicht e[r]füllt werden können. Das sind Auswüchse; im allgemeinen ab[er] ist das Drängen auf Verbilligung der Verkehrsleistungen a[ls] berechtigt anzuerkennen, vorausgesetzt, daß die Versorgung d[er] Volkswirtschaft mit den erforderlichen Verkehrsleistungen nic[ht] beeinträchtigt wird oder nur unter Minderung der Güte d[er] Leistungen und Verschlechterung der Lebensverhältnisse der i[m] Verkehrsdienste tätigen Personen aufrechterhalten werden kan[n]. Bei Erwerbsgesellschaften, die den Verkehr oder wichtige Tei[le] desselben beherrschen, trifft das zuletzt Gesagte ebenfalls z[u]; sie werden aber gegebenfalls durch die öffentliche Gewalt g[e]nötigt, andere Rücksichten walten zu lassen. Öffentliche Unte[r]nehmungen, die in erster Linie möglichst hohe Reinerträge e[r]zielen wollen, folgen an sich denselben Grundsätzen, wie die b[e]zeichneten Gesellschaften, können sich aber dem Drucke d[er] öffentlichen Meinung nicht immer entziehen. Je weniger d[ie] öffentliche Unternehmung auf möglichst hohe Reinerträge b[e]dacht ist, je eher sie sich also mit mäßigen Überschüssen od[er] gar mit der bloßen Selbstkostendeckung begnügt, desto meh[r] kann und desto billiger werden sie in der Höhe der Preise de[n] allgemeinen Bedürfnissen Rechnung tragen. Sie wird aber gera[de] mit Rücksicht auf diese allgemeinen Bedürfnisse solchen A[n]forderungen Widerstand leisten müssen, die nur durch dauernde[n] Verzicht auf die Deckung der eigenen Kosten oder auf die E[r]zielung eines den Wirtschaftsverhältnissen angemessene[n] mäßigen Reinertrages, d. h. nur durch dauernde Mehrbelastu[ng] entweder anderer Gruppen der Beteiligten oder der ganzen B[e]völkerung erfüllt werden können.

Das Streben nach Verbilligung der Verkehrsleistungen komm[t] nicht nur innerhalb jeder einzelnen Verkehrsgruppe zum Au[s]druck, es greift vielmehr über die Grenzen der einzelne[n] Gruppen hinaus. Wenn der Eisenbahnverkehr in bezug a[uf] Billigkeit an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt is[t], dann wendet sich naturgemäß der Blick der Bevölkerung wied[er] mehr den natürlichen und künstlichen Wasserwegen zu, die i[m] allgemeinen ein viel weiteres Herabgehen der Beförderung[s]preise gestatten. Für die Verkehrspolitik des Staates ergi[bt] sich daraus die Frage, ob die Forderung nach weiterer Ve[r]billigung so sehr den allgemeinen Bedürfnissen der Volk[s]wirtschaft entspricht, daß ihm durch Ausbau der Wasserstraße[n] Rechnung zu tragen ist.

Eine weitere Forderung richtet sich darauf, daß die Frach[t]preise und ihre Zusammenstellungen (die Tarife) einfach, kl[ar] und übersichtlich sind, so daß sich auch die große Masse d[er] Beteiligten jederzeit rasch und sicher über die bei der b[e]anspruchten Verkehrsleistung entstehenden Kosten unterrichte[n] kann. Dadurch wird die geschäftliche Vorausberechnung wesen[t]lich erleichtert. Irrtümer über die Höhe der Preise der Ve[r]kehrsleistungen sind gerade in unserer Zeit leicht von wei[t]reichendem Einflusse, weil wir diese Leistungen in viel um[]fasserenderem Maße in Anspruch nehmen und nehmen müsse[n], als es sonst der Fall war. Je weniger Schwierigkeiten der Be[]rechnung des Frachtsatzes seitens der Versender entgegentrete[n], desto geringer ist die Gefahr, daß die Geschäftswelt derartig[e] Irrtümer begeht. Die Verkehrsanstalt selbst hat ebenfalls Vo[r]teile von solcher Einfachheit und Übersichtlichkeit. Sie brauch[t] weniger Beamte, um die Berechnungen genau auszuführen, si[e] setzt sich weniger der Gefahr aus, daß ihre eigenen Beamte[n] einen Irrtum begehen, dessen Ausgleich dann Arbeit und Koste[n] verursacht. Der Versender schließt nicht in jedem einzelne[n] Falle ein Abkommen über die Höhe des zu zahlenden Preise[s], sondern hat sich in der Regel an die Sätze zu halten, die vo[n] der Verkehrsanstalt infolge ihrer Machtstellung einseitig vo[r]geschrieben sind und bei der Massenhaftigkeit des Verkehr[s] auch vorgeschrieben werden müssen.

Die Möglichkeit, sich leicht, schnell und sicher über die z[u] erlegenden Frachtpreise zu unterrichten, wird wesentlich e[r]höht, wenn die verschiedenen Verkehrsgebiete möglichst gleic[h]förmige Preissätze für die Einheitsleistung aufweisen. J[e] weiter die Fernwirkung eines Verkehrsmittels reicht, je wenige[r] es sich in örtlichen Grenzen einspannen läßt, desto mehr wir[d] eine solche grundsätzliche Gleichförmigkeit Bedürfnis. Die E[i]

sgesellschaften, die sich auf diesem Gebiete betätigen, len und werden dieser Forderung nicht immer gerecht, da Erwerbsstreben dem oft entgegensteht. Daß es den Verern große Mühe machen muß, sich in einer Fülle von Preiseichnissen zurecht zu finden, versteht sich von selbst. Die einigung der großen Bahnlinien in der Hand des Staates ertert es sehr, solchem Zustand ein Ende zu machen. Mit r lediglich äußerlichen Gleichförmigkeit wird man sich r Umständen zufrieden geben müssen, wenn die bezeich- Verkehrsanstalten ganz oder zum überwiegenden Teile in Hand von Erwerbsgesellschaften sind. Sind sie in der Hand Staates, so muß darüber hinaus die Forderung grundsätzr Gleichmäßigkeit auch der Sache nach erhoben werden. dsätzlich muß der Preis der einzelnen gleichartigen Versleistungen des Staates in allen seinen Gebieten gleich sein. larf nicht dauernd ein Gebiet gegen andere zurückgesetzt len. Beim Eisenbahnwesen ist im internationalen Verkehr sachliche Gleichheit schwerer durchzusetzen. Man wird zunächst die äußere Gleichförmigkeit erstreben müssen, an sich dann im Laufe der Zeit auch eine größere Gleichmäßig- der Preise selbst anschließen wird. Im eigenen Staatset aber verfolgt der staatliche Bahnverkehr den Grundsatz licher Gleichheit der Frachten. Die allgemeine Regel ist. gleiche Mengen gleicher Beförderungsgegenstände auf gleichen Strecken in den verschiedenen Landesteilen mit gleichen Preisen zu belasten sind. Von der Regel können freilich eichungen nötig werden, wenigstens im Güterverkehre der nbahnen. Es kann geboten sein, einem bestimmten Gebiete Beseitigung wirtschaftlicher Rückständigkeit oder einer h besondere Umstände hervorgerufenen Beeinträchtigung Wettbewerbsfähigkeit oder einer aus ungewöhnlichem Aneingetretenen Schwierigkeit und Notlage eine gewisse Zeit lurch dadurch zu Hilfe zu kommen, daß ihm allgemein oder bestimmte Waren oder für gewisse Verkehrsrichtungen chten gewährt werden, die niedriger sind als die allgemein chen. Solchen Bedürfnissen muß die staatliche Verkehrswaltung Rechnung tragen können. Der allgemeine Grund- wird dadurch nicht berührt.

chließlich wird als Forderung allgemeiner Art erhoben, daß Preise der Verkehrsleistungen eine gewisse Stetigkeit zeigen. das ganze geschäftliche Leben liegt ein großer Vorteil in, wenn die Frachtpreise für längere Zeiten unverändert ben und nicht fortwährendem Wechsel unterliegen. Die geiftliche Berechnung wird dadurch sicherer, die Zahl der zuigen Umstände, die auf das Geschäftsergebnis einwirken, d in einer sehr wichtigen Beziehung vermindert. Um die ze Bedeutung dieser Forderung zu verstehen, muß man sich r machen, welche Unsicherheit in den Geschäftsbetrieb nmen muß, wenn bei allen nicht auf den nächsten Tag beneten Geschäften mit der Möglichkeit fortwährender Veriebung der Frachtsätze zu rechnen ist. Wenn ein großer Gedehändler zehn Doppelwagen Getreide z. B. von Budapest h Wien mit einer Lieferfrist von vier Wochen verkauft hat. l die Frachten erhöhen sich, ehe er das Getreide z. B. von ged nach Wien leiten konnte, dann ist seine Vorausechnung über den Haufen geworfen, und selbst kleine Erungen der Sätze für ein Tonnenkilometer wirken hier sehr rend. Nicht anders ist es, wenn ein großes gewerbliches rk, das bedeutende Lieferungen übernommen hat, sich plötz- beim Bezuge der Rohstoffe, der Kohle und sonstigen Hilfsffe und beim Versande des Erzeugnisses vor erhöhte chten gestellt sieht. In der Berechnung des Geschäftsnnes sind gewiß auch viele andere Umstände unsicher; aber ade, weil dem so ist, und weil hier meist eine Änderung nicht artet werden kann, muß er da, wo die Möglichkeit zur Betigung solcher Unsicherheit vorliegt, darauf Wert legen, daß wirklich beseitigt wird. Denn jeder Umstand, bei dem er che Unsicherheit ausschließen kann, verstärkt die sichere undlage des Geschäftsbetriebes. Das gilt besonders von den isen der Verkehrsleistungen, weil diese für das Geschäftsebnis eine hohe Bedeutung haben, und zwar um so mehr, je ingwertiger die erzeugten Waren sind. Der Verkehrsaufwand, sich bei der heutigen Wirtschaftsweise in allen Stufen des zeugungsherganges vom Bezuge der Rohstoffe an bis zum satz an den Verbraucher geltend macht, ist tatsächlich ein htiger Teil der Gestehungskosten. Die Möglichkeit des Abzes und die Ertragsfähigkeit des Betriebs hängt nicht ten wesentlich davon ab, welcher Teil der Gesamtkosten auf rkehrsleistungen zu rechnen ist.

reilich soll Stetigkeit nicht so viel bedeuten wie starre Unänderlichkeit. Das wäre durchaus zu verwerfen. Die Preise Verkehrsleistungen müssen angesichts des stets wachsenden rkehrs im allgemeinen eine sinkende Richtung innehalten. rre Unveränderlichkeit der einmal gegebenen Sätze würde ein htzeitiges Herabgehen verhindern. Nicht eine absatzweise h vollziehende Verbilligung des Verkehrs ist es, die das geäftliche Leben schädigt, sondern ein fortwährendes regelloses Hin- und Herschwanken der Preise der Verkehrsleistungen, wie es z. B. bei den amerikanischen und englischen Eisenbahnen wiederholt zutage getreten ist. Derartige Schwankungen stürzen das geschäftliche Leben in Unsicherheit, und sie sollen ausgeschlossen werden, eine in gewissen längeren Absätzen sich vollziehende Verschiebung der Preise kann der Geschäftsmann viel eher ertragen und muß sie sogar wünschen, wenn sie mit Ermäßigungen verbunden ist.

Die Verkehrsanstalt mag mitunter zu gewissen Verschiebungen der Preise der Verkehrsleistungen durch die Absicht geführt werden, den nach Jahreszeit, Marktlage usw. schwankenden Verkehr gleichmäßiger zu verteilen. Wenn diese Wirkung in der Tat erzielt wird, so wird das für die Verkehrsanstalt vorteilhaft sein: aber für die wirtschaftliche Tätigkeit kann es unter Umständen eine recht empfindliche Störung sein. Denn wenn die gleichmäßige Verteilung eintreten soll, so müßte die Erhöhung der Frachtpreise gerade in den Zeiten des Verkehrsandranges, die Ermäßigung in den Zeiten der Verkehrsstille eintreten. Von der letzteren würde das wirtschaftliche Leben also nur wenig Vorteil haben, durch jene dagegen zur Übernahme erheblich größerer Lasten gezwungen werden.

In Wirklichkeit steht es durchaus nicht vollständig im Belieben der Geschäftswelt, wie stark sie in den einzelnen Zeitabschnitten Verkehrsleistungen beanspruchen will. Der Verkehrsandrang in bestimmten Zeiten hängt vielmehr zumeist mit Umständen zusammen, die sich der Einwirkung des Geschäftsmanns entziehen. Er kann die Marktlage nicht nach seinem Belieben gestalten. Sie tritt ihm entgegen als ein Umstand, den er — wenn er günstig ist — so schnell und so umfassend wie möglich ausnutzen muß, oder dem er sich — wenn er ungünstig ist — zu unterwerfen hat. Will er die Zeiten der günstigen Marktlage ausnutzen, dann bedarf er zahlreicher Verkehrsleistungen. Erhöht man ihm gerade in dieser Zeit die Frachten, so verhindert man ihn daran, sich den Vorteil der Lage voll zunutze zu machen.

Der verschiedene Verkehrsandrang in den einzelnen Jahreszeiten hängt weiter mit den natürlichen Verhältnissen zusammen. Der stärkste Rüben- und Getreideversand tritt naturgemäß nach der Ernte ein, der stärkste Kohlenversand in oder unmittelbar vor der Zeit des stärksten Bedarfs, also im Spätherbst und Winter. Beim Holz- und Kohlenversand ist eine Abschwächung der großen zeitlichen Unterschiede nicht ganz unmöglich, aber doch nur in engen Grenzen durchführbar, schon deshalb, weil viele große und kleine Verbraucher aus räumlichen Gründen nur ein bestimmtes Maß von Holz- und Kohlenvorräten lagern können. Bei Störung der Fluß- und Exportschiffahrt wegen Eisgangs, Hochwassers oder ungenügenden Wasserstandes muß der Massenimportverkehr plötzlich mehr über die Schienenwege geleitet werden, ohne daß der Geschäftsmann sich dem entziehen kann. So z. B.: Der Getreide- und Mineralölverkehr auf der Donau von Rumänien, Bulgarien und Ungarn nach Norden usw. So verständlich es ist, daß die Verkehrsverwaltungen eine gleichmäßigere zeitliche Verteilung des Verkehrsandranges anstreben, und so sehr man es billigen muß, daß sie die Geschäftswelt dazu mahnen, nach Möglichkeit hierzu beizutragen, so wenig darf man den dabei zu erzielenden Erfolg überschätzen, und zu solchen Zwecken in Zeiten besonderen Verkehrsandranges die Verkehrspreise zu steigern, würde in der Regel wirtschaftlich nicht gerechtfertigt sein. Auf ein gegewisses Maß von verschiedener Stärke des Verkehrsandranges ist übrigens jede gute Verkehrsverwaltung mit ihrer Anlage und ihren Betriebsmitteln eingerichtet. Sie kann dabei freilich nur die durchschnittlichen Verhältnisse an Hand der Erfahrungen ins Auge fassen, wenn sie nicht einen übergroßen Teil ihrer Anlage- und Betriebsmittel zeitweilig unbenutzt oder wenigstens ungenügend benutzt lassen will. Bei ungewöhnlichen, plötzlichen Verschiebungen des Verkehrsbedürfnisses suchen die Verkehrsverwaltungen durch Benutzung der Betriebsmittel befreundeter Verwaltungen Abhilfe zu schaffen; das gelingt aber nicht immer, und Stockungen, so schmerzlich sie für das Wirtschaftsleben sind, lassen sich nicht völlig vermeiden.

Nach alledem ist die Forderung einer gewissen Stetigkeit der Preise, wie sie übrigens schon einigermaßen durch die Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife herbeigeführt wird, durchaus als berechtigt anzuerkennen. Sie wird am besten erfüllt werden, wenn die großen Verkehrsmittel in öffentlicher Verwaltung sind. Erwerbsgesellschaften stehen auch in dieser Beziehung nach, weil ihr starkes Gewinnstreben sie veranlaßt, über solche Rücksichten hinwegzusehen, wenn es ihnen vorteilhaft erscheint, es sei denn, daß die öffentliche Gewalt sie daran zu hindern vermag. Die Forderung ist weiter am leichtesten zu berücksichtigen bei denjenigen Verkehrsanstalten, bei denen die Preisfestsetzung einseitig erfolgt, also besonders bei Eisenbahnen. Dagegen ist eine solche Forderung unerfüllbar da, wo Wettbewerbspreise maßgebend sind und die Preisvereinbarung von Fall zu Fall überwiegt, also im Landstraßenverkehr, in erheblichen Teilen der Binnenschiffahrt, namentlich der kleinen

Fahrt, es sei denn, daß die Verkehrsunternehmer sich zu einflußreichen Verbänden zusammenschließen. Im letzteren Falle kann aber leicht die Höhe der Preise den Vorteil der erlangten Stetigkeit hinfällig machen. Im ganzen zeigt sich also, daß gerade der Staatsbetrieb den besprochenen allgemeinen Anforderungen an die Preisgestaltung am ehesten entspr kann, und daß im Land- und Wasserstraßenverkehr die u lässigkeit und Durchführung des freien Wettbewerbs b weichungen zur Folge hat.

(Schluß folgt.)

Alpenbahnen-Elektrizitäts-A.-G.

Unter dieser Überschrift bespricht der frühere Sektionschef Dr. Robert Grienberger im „Neuen Wiener Tagblatt" vom 7. März die Frage, wie die innere Anleihe, die Österreich zur Gesundung seiner Finanzen aufnehmen will, am zweckmäßigsten verwendet werden kann, und führt dabei u. a. aus:

„Zu den volkswirtschaftlich und finanziell wichtigsten Verwendungsmöglichkeiten der inneren Anleihe gehört ohne Zweifel die Fortführung der Arbeiten für die Elektrisierung der Alpenbahnen und den Ausbau der hierzu notwendigen Wasserkraftanlagen. Dieser Verwendungszweck ist anscheinend im Programm der Regierung auch vorgesehen, und eine rasche Bereitstellung der auf diese Weise aufzubringenden Mittel ist um so notwendiger, als die erschreckende Steigerung der Preise der Materialien und der Löhne eine Knappheit in den jetzt zur Verfügung stehenden Mitteln hervorgerufen hat und eine Verzögerung der Vollendung der Bauten, zum Teil sogar eine zeitweilige Zurückstellung einzelner Bauten zu befürchten ist. Es handelt sich hierbei bekanntlich um die Ausrüstung von vier im ganzen 651 km langen Teilstrecken der Staatsbahnen für den elektrischen Betrieb — der Arlbergstrecke, der Tauernbahn, der Strecken Salzburg-Wörgl und Attnang-Steinach-Irdning sowie um die Erbauung der hierzu erforderlichen Wasserkraftwerke. Am vorgeschrittensten sind die Vorbereitungen für die Arlbergbahn; das hierfür dienende Wasserkraftwerk am Spullersee ist mitten im Bau, die maschinellen Arbeiten sind vergeben, 47 elektrische Lokomotiven bereits bestellt. Die Kosten der Umgestaltung sämtlicher vier Linien samt Kraftanlagen und Fahrzeugen sind vor zwei Jahren, als die Kreditermächtigung erbeten wurde, mit 5,4 Milliarden geschätzt worden; man legte der Berechnung ungefähr den vierzigfachen Friedenspreis zugrunde. Wie weit wir heute von dem entfernt sind, weiß jedermann. Was der Ausbau tatsächlich kosten wird, kann heute niemand auch nur annähernd angeben; bleiben die Valutaverhältnisse so wie jetzt, so wird man mit dem tausendfachen Friedenspreise, mit etwa 120 bis 130 Milliarden Kronen, rechnen müssen. Daß dieser Betrag nicht — wie dies bezüglich der bisher in Anspruch genommenen 2,4 Milliarden geschehen ist — aus den laufenden Staatsgeldern, das heißt durch die Notenpresse, aufgebracht werden kann, ist wohl selbstverständlich. Die Aufnahme eines großen Anlehens für diese Zwecke ist daher unter allen Umständen ein Gebot der finanziellen und ökonomischen Notwendigkeit.

Unterdessen haben drei Bundesländer, Wien, Oberösterreich und Steiermark, zum Bau von Wasserkraftwerken gemeinsam mit großen Bankinstituten Wasserkraft- und Elektrizitäts-Aktiengesellschaften gegründet und mit großem Erfolg das Privatkapital zur Zeichnung von besonders günstig ausgestatteten Obligationen und Aktien aufgefordert. Sollte dieser Vorgang nicht auch für den Staat beispielgebend sein, und sollte er nicht zum Zweck der weiteren Geldbeschaffung für die Elektrisierung der Alpenbahnen und der dazu nötigen Wasseranlagen zusammen mit Bankinstituten eine große Elektrizitäts-Aktiengesellschaft gründen, die für eine auf den Wasserkraft- und Elektrizitätsanlagen hypothezierte innere Anleihe werben und das erforderliche Kapital leichter und rascher aufbringen könnte, als dies der Staat für sich vermag? Für den einen Zweck der inneren Anleihe, der Abschöpfung des angehäuften Papiergeldes, ist es gleichgültig, ob die Gelder direkt in den Säckel des Staates fließen, oder ob die Abschöpfung durch ein Unternehmen mit privatwirtschaftlichem Charakter erfolgt, wenn nur der Verwendungszweck ein staatswirtschaftlich richtiger und der Erfolg des Aufrufes des Geldes ein möglic großer ist. Der Erfolg der Anleihe scheint aber nach heutigen Verhältnissen gesicherter, wenn der Aufruf vom vatkapital ausgeht.

Befreundet man sich mit der Ausführung dieses Gedank dann würde ohne Unterbrechung oder Beeinträchtigung gegenwärtig im Zug befindlichen technischen Arbeiten ganze persönliche und sachliche Apparat, dem jetzt die Du führung der Arbeiten obliegt, von der Gesellschaft übernomm werden. Die Gesellschaft hätte sodann die weitere technisc und finanzielle Durchführung einschließlich der Geldbesch fung auf ihre Kosten zu besorgen, alle bisher gemachten b lichen Anlagen würden in ihr auf Konzessionsdauer beschrä tes Eigentum übergehen, hingegen würde alles, was der St bisher ausgegeben hat — vermehrt um einen der Wertsteigeru entsprechenden Betrag —, dem Staat als Apport gegen Sta aktien der neuen Gesellschaft vergütet werden. Die Wass kraftanlagen und alle zugehörigen baulichen und technisc Ausrüstungen würden grundbuchlich als Eigentum der Ges schaft eingetragen und mit den aufzunehmenden Anleihen lastet werden; hingegen würde die elektrische Ausrüstung Bahn, die elektrischen Lokomotiven usw. der Bahn ge Jahresvergütung für den Kapitalaufwand übergeben werd Die neue Gesellschaft würde sohin künftig einerseits e Gesellschaft für elektrische Kraftverwertung sein, die für Bahnbetrieb nicht benötigten elektrischen Strom auch für derweitige Zwecke abgeben wird, anderseits wird sie eine sellschaft für Beschaffung elektrischer Bahnausrüstungen s

Die Rentabilität des Unternehmens wird durch den von Bahn und den privaten Unternehmungen gezahlten Strompr sowie durch die Vergütung für die der Bahn überlassenen el trischen Einrichtungsgegenstände, Lokomotiven usw. sicher stellt. Strompreis und Vergütung werden so hoch sein, sie eine angemessene Verzinsung des gesamten Anlagekapit sowie die relativ geringen Kosten des Betriebes der Wass kraftanlagen decken. Die Vergütung der Stromkosten ka bis zur Höhe des Erfordernisses für die durch die Elektrisier der Bahnen ersparten Kohlen gehen; die Bahn berechnet die in Frage kommenden Bahnstrecken ein Kohlenerforder von 440 000 t Normalkohle; legt man den heutigen sogenann Regiepreis der Normalkohle von 30 000 K. für die Tonne Berechnung zu grunde, so ergibt sich allein eine Kohlenerspar von 13,2 Milliarden Kronen, die als Strompreis bezahlt wer könnten, wozu noch die Vergütung für die beschafften A rüstungsgegenstände kommt, so daß für die Verzinsung Anlagekapitals von 120 bis 130 Milliarden Kronen und für Betriebskosten der Kraftanlage mindestens ein Jahresbet von 15 Milliarden Kronen zur Verfügung stünde. Da Kohlenpreis aber veränderlich ist und bei einer Steigeru der ausländischen für den Kohlenpreis maßgebenden Val die Ersparnis größer wird, so könnte für diesen Fall eine höhung des Strompreises vereinbart werden. Damit wäre a die Möglichkeit geboten, dem Besitzer der Obligationen au der festen Verzinsung der Anleihe noch einen Anteil am Re erträgnis des Unternehmens zu sichern, wodurch er gegen allfällige weitere Verschlechterung der Krone oder sonst valutarische Ereignisse gesichert und der Anleihe ein va tarischer Charakter gegeben würde. Auf diese Weise wü die Anleihe ein wohlfundiertes Substanzpapier mit vollkomm gesicherter, einer Währungsverschlechterung standhalten Verzinsung werden."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Frachtbriefmuster.** Nach dem Pariser Durchgangsabkommen vom 21. April 1921 ist im Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland der Frachtbrief des Versandlandes zu verwenden; der Frachtbrief muß aber unter dem Aufdruck „Frachtbrief" einen Hinweis auf das Abkommen enthalten. Nach einer Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 25. Febr d. J. hat dieser Hinweis zu lauten: „(Für den Frachtvert gilt die EVO. — im Verkehr zwischen Ostpreußen und d übrigen Deutschland das mit Polen und der freien Stadt Dan abgeschlossene Abkommen über den Durchgangsverkehr — u die in Betracht kommenden Tarife)." Frachtbriefe mit dies Vermerk dürfen schon vor Inkrafttreten des Abkommens gemein verwendet werden; in diesem Falle sind jedoch im V kehr von und nach Ostpreußen die Worte zwischen den Bin strichen zu streichen. Die Streichung ist vom Absender zuerkennen.

Gleichzeitig ist die am 31. März 1922 ablaufende Frist

[ze]n Aufbrauch der jetzt gültigen (großen und kleinen) Fracht[br]iefe bis zum 30. Juni d. J. verlängert worden. Zum 1. Juli [tr]eten voraussichtlich größere, noch nicht endgültig feststehende [Ä]nderungen des Frachtbriefmusters ein. Im Verkehr von und [na]ch Ostpreußen dürfen die bisherigen Frachtbriefe (ohne den [Zu]satz) nach Inkrafttreten des Durchgangsabkommens nicht [me]hr verwendet werden.

— Aufhebung der Reichseisenbahn-Zweigstelle Karlsruhe. [Al]s die Franzosen kurz nach Abschluß des Waffenstillstands [El]saß-Lothringen besetzten und damit die Verwaltung der dor[ti]gen Reichseisenbahnen übernahmen, mußte auf deutschem Ge[bi]et eine Stelle geschaffen werden, die die Sorge für die Unter[br]ingung des aus Elsaß-Lothringen abwandernden Personals [üb]ernahm. Zu diesem Zweck wurde zu Anfang 1919 die Reichs[ei]senbahn-Zweigstelle Karlsruhe ins Leben gerufen. Sie über[na]hm später auch noch die sonstigen Abwicklungsgeschäfte der [Re]ichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Nachdem der größte [Te]il dieser Geschäfte nunmehr erledigt ist, hat der Reichsver[ke]hrsminister verfügt, daß mit dem 1. April 1922 die bisher [no]ch zur Zuständigkeit der Reichseisenbahn-Zweigstelle ge[hö]renden Angelegenheit auf die Eisenbahn-Generaldirektion [Ka]rlsruhe übergehen. Er hat bei diesem Anlaß an den Leiter [de]r Zweigstelle folgenden Erlaß gerichtet:

„Am 1. April wird, wie mit besonderem Erlaß verfügt, die [Re]ichseisenbahn-Zweigstelle aufgelöst, und ihre Geschäfte gehen [au]f die Eisenbahn-Generaldirektion über. Damit erreicht die [Ge]schichte einer Verwaltung ihren Abschluß, die, in der Ge[bu]rtsstunde des neu geeinten Deutschen Reiches ins Leben ge[ru]fen, als erste dazu berufen war, den Reichseisenbahngedanken [in] die Tat umzusetzen. Sie hat unter Leitung hervorragender [Fü]hrer und unter hingebender Mitarbeit von Männern aus allen [de]utschen Stämmen in beinahe 50jähriger, mustergültiger Arbeit [in] Frieden und Krieg ihre Aufgabe zum Segen des Vaterlandes [un]d ihres engeren Wirkungskreises Elsaß-Lothringen erfüllt. [In] allen Zweigen des Eisenbahnwesens hat sie Vorbildliches [ge]leistet, auf wichtigen Gebieten bahnbrechend gewirkt. Der [Au]sgang des Krieges hat ihrer Tätigkeit ein jähes Ziel gesetzt, [un]d die Zeitenwende, die dem Reichseisenbahngedanken nun[me]hr zum vollen Durchbruch verhalf, wies der Verwaltung der [er]sten Reichseisenbahnen die schmerzliche Verpflichtung zu, [da]s einst so stolze Unternehmen fremden Händen zu übergeben. Eine hervorragend geschulte, pflichttreue Beamten- und Ar[be]iterschaft ist nach Verlust ihrer Heimat in den Dienst der [ne]uen Reichsbahn getreten. Der schwierigen Aufgabe, sie in [de]n neuen Verwaltungskörper einzufügen, ist die Reichseisen[ba]hn-Zweigstelle Karlsruhe in aufopferungsvoller ersprießlicher [Ar]beit gerecht geworden. Es ist mir ein Bedürfnis, allen, die [da]bei mitgewirkt haben, jetzt, wo das letzte äußere Zeichen [zu]r Erinnerung an die ehemaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-[Lo]thringen verschwindet, meinen Dank und meine Anerkennung [au]szusprechen."

— Neue Erhöhung der Gütertarife. Amtlich wird am 17. d. M. [ge]meldet: Der Reichsverkehrsminister hat gestern den Regie[ru]ngen der Länder und den Mitgliedern des vorläufigen Reichs[ei]senbahnrats mitgeteilt, daß mit Rücksicht auf die starken [Er]höhungen der Ausgaben der Reichsbahn am 1. April 1922 [ei]ne Tariferhöhung nötig sei; die sächlichen Mehrkosten, [di]e der Reichsbahn durch die starke Steigerung der Kohlen[pr]eise und damit aller Materialpreise erwachsen, sind für das [Re]chnungsjahr 1922 auf mindestens 14,5 Milliarden zu beziffern. Die zwischen dem Reichsfinanzministerium und den Spitzen[or]ganisationen der Beamten und Arbeiter vereinbarten Gehalts-[un]d Lohnerhöhungen werden eine weitere Belastung der per[sö]nlichen Kosten der Reichsbahn um 8,5 Milliarden brin[ge]n, so daß eine Gesamtmehrbelastung der Reichsbahn für den [ko]mmenden Haushalt von 23 Milliarden eintritt. Damit stei[ge]n die Ausgaben des ordentlichen Haushalts für 1922 von [7]8 Milliarden auf rund 97 Milliarden Mark oder um rund 31%. [Be]i der Ausgleichung dieses Fehlbetrages sollen die Perso[ne]n- und Gepäcktarife geschont werden. Deshalb [ist] es erforderlich, die Güter- und Tiertarife entspre[che]nd stärker heranzuziehen. Die seit dem 1. März [ge]ltenden Güter- und Tiertarife sollen vom 1. April 1922 ab [um] rund 40 % erhöht werden. Da wegen der Kürze der [zu]r Verfügung stehenden Zeit die Form des allgemeinen Zu[sch]lags gewählt werden muß, wird die neue Frachtberechnung [in] der Weise vorgenommen, daß die Gütertarife vom 1. Februar [19]22 entsprechend erhöht werden. Die Erhöhung der Frachten [fü]r Eilgut hat auch eine entsprechende Steigerung der Ex[pr]eßgutfrachten zur Folge; jedoch wird von einer Er[hö]hung der Mindestfrachten für Expreßgut abgesehen. Die [or]ganische Einarbeitung der Zuschläge in das Tarifsystem der [Re]ichsbahn ist zum 1. Juli 1922 angeordnet. Den Beiräten der [Re]ichseisenbahn, die zu der Tariferhöhung vom 1. April wegen [de]r Kürze der Zeit nicht gehört werden können, wird die Vorlage über die Eingliederung der Erhöhungen in das Reichsbahn-Tarifsystem Mitte Mai vorgelegt werden.

Eine Erhöhung der Personentarife ist nicht in Aussicht genommen. Jedoch ist es mit Rücksicht auf die Finanzlage der Reichsbahn nicht möglich, an den für Berlin und Hamburg geltenden besonders niedrigen Stadt- und Vororttarifen festzuhalten. Es ist daher eine Erhöhung der Zeitkarten für den Stadt- und Vorortverkehr geplant, deren Tarife weit hinter den Zeitkartenpreisen für den sonstigen Reichsbahnverkehr zurückbleiben.

— Vergütungen an Privateisenbahnen für Leistungen im Postbeförderungsdienst. Die Reichsregierung hat unterm 6. März 1922 mit Zustimmung des Reichsrats auf Grund der Artikel 9 und 10 des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 bestimmt, daß den Privateisenbahnen, die gegenüber der Postverwaltung den Verpflichtungen des Eisenbahnpostgesetzes oder den Bestimmungen betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes vom 28. Mai 1879 unterliegen, mit Rückwirkung vom 1. April 1920 Zuschläge zu gewähren sind. Danach sind die als Lauf- und Zeitmiete für Postabteile zu zahlenden festen Sätze von 0,01 ℳ, 1 ℳ, 0,02 ℳ und 2 ℳ in dem Verhältnis zu erhöhen, das der Steigerung des vor dem 1. August 1914 gültigen Stückguttarifsatzes im Vergleiche zu dem jeweils geltenden Stückguttarifsatze der Privatbahnen entspricht. Den Privatbahnen, die den obengenannten Bestimmungen vom 28. Mai 1879 unterliegen, sind gleichfalls vom 1. April 1920 ab die Entschädigungen von 25 ₰ für die Beförderung von Briefbeuteln, Brief- und Zeitungspaketen durch das Zugpersonal in dem gleichen Verhältnis zu erhöhen.

— Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk. Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk hatte auch in der Woche vom 5. bis 11. März einen starken Güterverkehr zu bewältigen. Diese Aufgabe wurde sehr durch Rückstände erschwert, die wegen des stockenden Verkehrs nach Hamburg nicht ablaufen konnten und daher erheblichen Gleisraum in Anspruch nahmen. Auch die Wagengestellung ließ, obschon sie sich gegen die Vorwoche günstiger gestaltete, noch zu wünschen übrig. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 5. bis 11. März im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 26 761 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 22 369 Wagen bei einer Höchstgestellung von 23 243 Wagen am 9. März. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 24 793 Wagen. Der Rheinwasserstand ist in der Berichtswoche langsam zurückgegangen, für die Schiffahrt jedoch immer noch als sehr günstig zu bezeichnen. Der Cauber Pegel wies am 13. März einen Stand von 2,51 m auf. Die Kippleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen stieg von 18 917 auf 23 366 t und der Brennstoffumschlag in den Kanalhäfen der Zechen von 30 529 auf 33 214 t. Die Lagerbestände in Kohlen, Koks und Briketts betrugen am 11. März 1 601 049 (1 689 731) t. Seit dem 25. Februar haben sich die Bestände um rund 139 000 t verringert.

— Die Schülerferienkarten. Nach einer soeben erschienenen Bekanntmachung der Eisenbahnverwaltung werden mit Wirkung vom 1. April d. J. neue Bestimmungen über die Ausgabe von Ferienkarten in Kraft treten. Danach werden Ferienkarten nicht nur für die ordentlichen Studierenden der Universitäten, technischen Hochschulen, Bergakademien, landwirtschaftlichen und tierärztlichen Hochschulen, Musik-, Handels- und Beamtenhochschulen ausgegeben, vielmehr ist der Benutzerkreis auch auf die Schüler folgender Schulen ausgedehnt worden; der Gymnasien, Prorealgymnasien, Oberrealschulen, Realschulen, Mittelschulen, Bürger- und Volksschulen, höheren Mädchenschulen, Seminare, Präparandenanstalten, Fortbildungsschulen, Blindenanstalten, Taubstummenanstalten sowie auch die Schüler der staatlich genehmigten Privatschulen mit dem Ziele vorgenannter Schulen. Endlich sind auch noch die Besucher der öffentlichen und privaten (staatlich genehmigten) kunstgewerblichen und gewerblichen Schulen, Landwirtschaftsschulen, Handelsschulen und sonstigen Fachschulen in den Benutzerkreis der Ferienkarten für Schüler einbezogen. Die Ausgabe der Karte erfolgt für die 3. und 4. Klasse, wobei der Übergang in eine höhere Wagenklasse ausgeschlossen ist. Die Fahrkarten sind im Preise um 50 % ermäßigt.

— Feriensonderzüge. Der Verkehrsausschuß des Reichswirtschaftsrats beschäftigte sich in seiner Sitzung am 20. März mit dem Antrag des Gewerkschaftsbundes der Angestellten, Berlin, auf vermehrte Einstellung von Feriensonderzügen bzw. auf Einräumung einer besonderen Fahrpreisvergünstigung für Urlaubsreisen von Angestellten und Arbeitern. In der Erörterung wurde anerkannt, daß der Antrag einem sozialen Bedürfnis Ausdruck gibt. Der Ausschuß beschloß daraufhin einstimmig,

den Antrag, soweit er die vermehrte Einstellung von Feriensonderzügen verlangt, der Regierung zur Berücksichtigung zu überweisen.

— Verkehr mit Saatkartoffeln. Der Vorstand des Märkischen Saatbauvereins zu Berlin hat beim Reichsverkehrsminister beantragt, daß zur Hebung der Kartoffelerzeugung als Saatware vorzugsweise nur noch von der Landwirtschaftskammer als hochwertiges Pflanzgut anerkannte Saatkartoffeln auf der Eisenbahn befördert werden. Aus Beobachtungen in den letzten Jahren habe sich ergeben, daß große Mengen nicht anerkannte Saatkartoffeln als Saatkartoffeln befördert worden sind, die in keiner Weise den notwendigen Ansprüchen auf Gesundheit und Sortenreinheit entsprochen haben. Durch Verwendung minderen Saatgutes werde aber die Förderung der Produktion erheblich beeinträchtigt. Ein wesentlicher Punkt im Handel mit Saatkartoffeln sei der, daß das Eingreifen wegen Preistreiberei und Wucher vermieden werde. Hochwertiges Saatgut soll der Förderung der nächsten Ernteerzeugung dienen, nicht dem Speiseverbrauch.

— Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts. In der Zeit vom 16. bis 28. Februar gestaltete sich die Wagenstellung in (I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken wie folgt:

	Es wurden gestellt		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. für den Werktag
I. 1922	423 781	406 524	36 956
1921	419 017	400 910	34 449
1914	586 410	579 206	48 337
II. 1922	179 418	179 358	16 303
1921	177 818	177 666	16 152
1914	110 891	110 891	10 191

— Die Oberweißbacher Bergbahn, über die wir in Nr. 15, S. 165 des Jahrgangs 1920 d. Ztg. ausführlich berichtet haben, ist am 15. Januar 1922 für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden. An ihr liegen die Stationen Lichtenhain (Schw.-Rud.), Oberweißbach-Deesbach und Cursdorf. Von der Beförderung auf der Bergbahn sind ausgeschlossen: Eisenbahnfahrzeuge mit einem Radstand mit mehr als 7 m und Fahrzeuge mit einem Ladungsgewicht von mehr als 20 t.

— Eisenbahnbeamte aus Oberschlesien. Aus dem abzutretenden Teile von Oberschlesien werden demnächst 4068 Eisenbahnbeamte in das deutsche Gebiet zurückfluten. Es ist notwendig, für sie Plätze freizumachen. Dies kann natürlich nicht bloß in den beiden schlesischen Eisenbahndirektionsbezirken geschehen, vielmehr muß eine gleichmäßige Verteilung auf sämtliche Direktionsbezirke Platz greifen. Da die Beamten den verschiedensten Gruppen angehören, wird die Umstellung, wenn sie sich auf das Gebiet der ganzen Reichsbahn verteilt, für die einheimischen Beamten kaum fühlbar werden. Es wird aber notwendig sein, eine entsprechende Anzahl von Beamtenstellen beim Freiwerden eingehen zu lassen, da sonst statt der anzustrebenden Personalverminderung eine immer stärker werdende Zunahme des Beamtenkörpers sich ergibt.

— Die Krisis im Eisenbahnerverbande. Seit dem Streik der Reichsgewerkschaft besteht im Deutschen Eisenbahnerverband, der größten deutschen Eisenbahnarbeiterorganisation, eine Krisis, die durch das Vorgehen der radikalen Elemente in Berlin, Königsberg, Magdeburg und anderen Städten hervorgerufen wurde. Gegen den Willen des Hauptvorstandes, der den Streik der Reichsgewerkschaft als ungewerkschaftlich bezeichnete, beschlossen die Ortsgruppen in den oben genannten Städten trotzdem in einen Sympathiestreik für die Beamten einzutreten und führten diese Aktion auch bis zuletzt durch. Der Hauptvorstand des D. E. V. schloß einige der Streikführer aus. Die Kommunisten und ein Teil der Unabhängigen setzten nun die Einberufung einer Hauptversammlung durch, die an Stelle der vom Hauptvorstand eingesetzten Geschäftsführer der Ortsverwaltung neue Leute wählen sollte. In der am 15. März erfolgten Generalversammlung erhielt die kommunistische Liste Schmiedke eine wenn auch nicht sehr starke Mehrheit. Gegen diese Wahl erhob der Vorsitzende des Deutschen Eisenbahnerverbandes, Scheffel, sofort Einspruch und erklärte namens des Hauptvorstandes, daß der Verband infolge der trüben Erfahrungen, die man gemacht habe, kommunistische Angestellte nicht anerkenne. Der Hauptvorstand werde der Ortsverwaltung Berlin eine ihm passend erscheinende Leitung geben. Diese Erklärung wurde von den Kommunisten mit ungeheurem Lärm aufgenommen, der sich so steigerte, daß man Handgreiflichkeiten erwar[ten] mußte. Die Versammlung wurde infolgedessen geschlossen.

Die Vorfälle dürften eine Klärung der Krise im Deutsche[n] Eisenbahnerverband bringen. Es ist damit zu rechnen, daß de[r] Hauptvorstand des Verbandes die Ortsgruppen in Berlin un[d] Magdeburg, wo die kommunistische Zellenbildung besonder[s] stark ist, aufgelöst und diese Unterorganisation auf neue[r] Grundlage wieder aufbaut.

— Beamtentum und Streik. In einer Versammlung de[r] deutschnationalen Beamtenschaft in den Kammersälen sprac[h] am 15. d. M. Reichstagsabgeordneter Bürgermeister Bernd über das Thema „Beamtentum und Streik". „Unser Urte[il] über den Eisenbahnerstreik," so erklärte er, „ist seine b[e]dingungslose Verurteilung. Für uns ist immer die Fortsetzun[g] der alten preußisch-deutschen Beamtentradition und die Au[f]fassung vom Wesen des Berufsbeamtentums maßgebend ge[]wesen, die dahin geht, daß es für den Beamten kein Streikrech[t] gibt und geben kann. Im juristischen Sinne gibt es überhau[pt] kein Streikrecht, auch nicht für Arbeiter und Angestellte. Ma[n] sollte nur häufiger daraus die Folgerungen ziehen und di[e] Streikenden schadenersatzpflichtig machen. Die in Artikel 13[0] der Reichsverfassung gewährleistete Koalitionsfreiheit de[r] Beamten ist nicht übereinstimmend mit einem Streikrecht. Si[e] sind keine Arbeitnehmer, sondern ein Teil des Staates selbs[t] und ihren Sonderrechten stehen auch Sonderpflichten gegen[]über. Der gewerkschaftliche Gedanke muß aus dem ganze[n] Berufsbeamtentum entfernt werden."

— Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft. In diese[r] Gesellschaft hielt Stadtbaurat Dr.-Ing. Adler am 21. Februa[r] dieses Jahres einen Vortrag über technische Fortschritte un[d] Aussichten im Straßenbahnwesen. Der Vortrag, der unter de[m] Titel „Gegenwart und Zukunft der Berliner Straßenbahn" ge[]halten wurde, zeigte vor allem auch, welche großen Schwierig[]keiten in technischer Beziehung beim Zusammenschluß der ve[r]schiedenen vormals getrennt verwalteten Straßenbahnunterneh[]mungen Berlins gelegentlich der Bildung der Einheitsgemeind[e] zu überwinden waren.

Die Berliner Straßenbahn hat ungefähr die Hälfte ihrer Wa[]gen mit Luftdruckbremse und die Hälfte mit elektrischer Brems[e] ausgerüstet. Der Vortragende wies an Hand eingehender Unte[r]suchungen, die im Betriebe der Berliner Straßenbahn durch[]geführt worden waren, nach, daß in Zukunft bei Straßenbahne[n] für innenstädtischen Betrieb nur die elektrische Bremse infolg[e] ihrer weit überlegenen Wirtschaftlichkeit in Frage komme[n] kann. Die Luftdruckbremse ist lediglich bei Vorort- und Übe[r]landstrecken am Platze. Auch bezüglich der Wagenbauart mu[ß] bei Bahnen mit vielen Haltestellen, häufigem Anfahren u[nd] großen Zuggewichten die zweiachsige Wagentype au[s] wirtschaftlichen Gründen der vierachsigen vorgezogen werde[n]. In der Frage, ob die Stromabnehmer für die Wagen mit Rol[le] oder mit Schleifbügel zu verwenden sind, gehen auch die A[n]sichten in technischen Kreisen weit auseinander. Für Ne[u]bauten von Bahnen ist der Schleifbügel unter allen Um[]ständen vorzuziehen. Aus wirtschaftlichen Gründen muß j[e]doch jetzt bei der Berliner Straßenbahn die Rolle noch be[i]behalten werden. Es ist aber vorgesorgt, daß die Fahrdrah[t]leitungen bei Umbau auch für Befahren mit Schleifbügeln ei[n]gerichtet werden, so daß in Zukunft es auch für Berlin no[ch] möglich sein wird, den Schleifbügel allgemein einzuführen.

Wesentlich für die Verringerung der Unterhaltungskosten u[nd] Herabsetzung der Anzahl Unfälle und Zusammenstöße ist d[ie] gründliche Ausbildung des Personals, wie sie jetzt bei d[er] Straßenbahn sowohl bei den Fahrern wie bei den Handwerke[rn] in besonders hierzu eingerichteten Schulen durchgeführt wi[rd]. Hierdurch war es — neben den sonstigen an den Wagen u[nd] Motoren angebrachten technischen Verbesserungen — möglic[h], beispielsweise die Anzahl der Beschädigungen der Motorank[er] im Laufe eines Jahres von früher rund 560 Beschädigungen i[m] Monat auf jetzt 70—90 herunterzubringen.

Schließlich erörterte der Vortragende die wirtschaftliche La[ge] der Straßenbahn und die Aussichten für die Zukunft. Er wi[es] darauf hin, daß für den Wiederaufbau des Unternehme[ns] größere Kapitalien unbedingt erforderlich seien, deren B[e]schaffung voraussichtlich eine Umwandlung der jetzige[n] Betriebsform der Straßenbahn erforderlich machen dürfte. Da[nn] werde es erst möglich sein, die Straßenbahn in technischer B[e]ziehung weiter auszubauen und zu vervollkommnen.

— Von der Oderschiffahrt. Der Deutsche schreibt: Entgeg[en] verschiedenen durch die Zeitung gegangenen Nachrichten i[st] die Schiffahrt voll im Gange. Es sind an keiner Stelle B[e]hinderungen an den Schleusen. Überreichlicher Talraum lie[gt] in Cosel-Hafen und wartet ungeduldig auf Ladung. Der Kohle[n]umschlag in den oberen Häfen ist noch immer gering; er b[e]trug in der Berichtswoche über 29 000 t gegenüber 16 000

er Vorwoche. Der Wasserstand der Oder ist stark zu-
rückgegangen, jedoch immer noch mit voller Ladung befahren.

Präsident Käppel. Der Präsident der Eisenbahndirektion [N]ürnberg, Diplomingenieur Ferdinand Käppel, vollendete am [..] März das 25. Jahr seiner Tätigkeit als etatsmäßiger Beamter [..] ienste der Staats- und der Reichsbahn. Er kann an diesem [..] auf eine glänzende Laufbahn und auf ein überaus erfolg-[reich]es Wirken zurückblicken. Nach seiner ersten Anstellung [al]s Abteilungsingenieur war er im Bezirk des Oberbahnamtes [..]en im Neubaudienst, dann als Vorstand der Bauinspektion [..] tätig, wurde im Juni 1910 in das Staatsministerium für [Ve]rkehrsangelegenheiten berufen und durcheilte in rascher [..] die Beförderungsstufen bis zu seiner Ernennung zum [Prä]sidenten der Eisenbahndirektion Nürnberg, deren Leitung [..]s Kommissar des Verkehrsministeriums am 10. Juni 1919 [üb]ernommen hatte. Für dieses Amt war er besonders vorbe-[re]it durch seine vielseitige Verwendung auf den Gebieten [de]r Technik und der Verwaltung, insbesondere durch die reiche [or]ganisatorische Tätigkeit, die er in seinen verschiedenen bis-[he]rigen Dienststellungen entfaltet hatte. Hervorgehoben seien: [..]on Käppel durchgeführte Neuregelung des Gemeinschafts-[..]es in Eger, seine Mitarbeit an der Neuordnung der bayeri-[sc]hen Staatseisenbahnen, die Umgestaltung des Bahnunterhal-[tu]ngsdienstes, die Ausarbeitung des Stellenbesetzungsplanes und [..] Tätigkeit als Dozent an der Technischen Hochschule in [Mü]nchen.
[..]nder für das ganze wirtschaftliche Leben eines großen Be-[zi]rks so einflußreichen Stellung eines Eisenbahnpräsidenten [..] Nürnberg hatte Käppel seither überreichliche Gelegenheit, [se]ine hervorragenden Eigenschaften, häufig unter kritischen [..]en Verhältnissen, im Dienste der Gesamtheit zur voll-[..] segensreichen Auswirkung zu bringen. Immer in engster [Fü]hlung mit allen Schichten des ihm unterstellten Per-[son]als, dessen unerschütterliches Vertrauen er sich durch [..]este, aber stets mit dem größten Wohlwollen ver-[..]ne Objektivität rasch zu gewinnen und ständig zu [er]halten wußte, verstand es Käppel, mit klarem Blick [..] die schwierigsten Situationen zu meistern. In viel [..]em Maße, als weiten Kreisen zum Bewußtsein gekommen [..] verdankt es das nördliche Bayern der Umsicht und den [..]agenden Fähigkeiten des Nürnberger Eisenbahnpräsidenten, [da]ß an seine Gestade nur schwache Wellen schlugen von so [..]em Sturm, der andere Teile des Reiches schwer er-[sch]ütterte.

Österreich.

— **Die burgenländischen Verkehrsfragen** (vgl. Nr. 10 S. 203 [..]). Der Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Walter [Ro]dler hat in den letzten Tagen in Begleitung des Sektions-[che]fs für Eisenbahnbauwesen Ing. Fischer und des Sektionschefs [fü]r den Eisenbahnbetriebsdienst Ing. Enderes eine Bereisung [de]s Burgenlandes vorgenommen. Die Wünsche der Bevölke-[ru]ng beziehen sich hauptsächlich darauf, daß mit aller Be-[sch]leunigung Anschlüsse des südlichen Burgenlandes an die [ös]terreichischen Nachbargebiete hergestellt werden und daß [..]hst, solange dies nicht möglich ist, durch Einschaltung [vo]n Kraftwagenlinien auf entsprechend umzubauenden Straßen [vo]rläufige Verkehrsmöglichkeiten geschaffen werden. Minister [R]odler war in der Lage, über diese Wünsche an Ort und [Ste]lle seinen ersten Mitarbeitern die Weisung zu erteilen, die [er]forderlichen Arbeiten sofort einzuleiten. Die Reise schloß [m]it einer Begehung der Baustrecke von P i n k a f e l d nach [..]i n g a u zum Anschluß an die Wechselbahn. Für die in [..]nächster Zeit bevorstehende Inangriffnahme des Baues [di]eser Verbindungslinie sind alle Vorbereitungen bereits ge-[tr]offen.

— **Zur Frage der Elektrisierung der Strecke Innsbruck-Wörgl.** [Da]s Elektrisierungsgesetz vom Juli 1920 umfaßt bekanntlich [di]e Hauptlinien der westlichen Bundesbahnen, läßt aber die [Lin]ie Innsbruck-Wörgl als eine der Südbahn gehörige Mit-[be]triebsstrecke offen. Es müßte daher nach der Einführung [de]r elektrischen Zugförderung auf der Strecke Salzburg-Wörgl [un]d Innsbruck-Bregenz auf der rund 60 km langen Mitbetriebs-[st]recke Wörgl-Innsbruck der Dampfbetrieb aufrechterhalten [wer]den. Die Abg. Dr. Straffner, Ing. Lackner und Genossen [ha]ben nun im Nationalrat einen Antrag eingebracht, in dem [da]rauf hingewiesen wird, daß die Aufrechterhaltung des Dampf-[be]triebes auf dieser Strecke die Erbauung einer eigenen Zug-[för]derungsanlage für Dampfbetrieb in der Station Innsbruck-[Hau]ptbahnhof erfordert, da die Zugförderungsanlage am Inns-[bruck]er Hauptbahnhof schon heute unzulänglich ist und die [Einste]llung von Dampflokomotiven in der Südbahnzugförde-[rungs]anlage am Innsbrucker Hauptbahnhofe der Bundesbahn-[ve]rwaltung auch namhafte Kosten verursachen würde. Um den Betriebswechsel zu vermeiden und um die Kosten zu ersparen, die für eine vorübergehende bauliche Herstellung aufgewendet werden müßten — die Elektrisierung der Mitbetriebsstrecke Wörgl-Innsbruck läßt sich auf die Dauer doch nicht aufschieben —, ist die sofortige Inangriffnahme der nötigen Vorarbeiten für die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Mitbetriebsstrecke Wörgl-Innsbruck um so notwendiger, da die Baufortschritte laut des letzten Vierteljahrsberichtes des Direktors des Elektrisierungsamts der österreichischen Bundesbahnen derartige sind, daß mit Ende 1923 die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Arlbergstrecke sicher zu erwarten ist. Für die Elektrisierung der Strecke Innsbruck-Wörgl spricht auch der Umstand, daß gerade für diese Strecke die elektrische Kraft für die Einführung der elektrischen Zugförderung in kürzester Zeit aus dem Achenseekraftwerk der Stadt Innsbruck zur Verfügung gestellt werden kann, und zwar zu einem Preis, der weit unter jenem steht, mit dem die österreichische Bundesbahn auf anderen Strecken selbst aus eigenen Kraftwerken zu rechnen hat. Die Antragsteller fordern, daß die Regierung wegen Einführung des elektrischen Betriebes auf der Mitbetriebsstrecke Wörgl-Innsbruck sofort mit der Südbahnverwaltung und der Stadtgemeinde Innsbruck in Verhandlung treten und dem Nationalrat einen Gesetzentwurf darüber vorlegen soll.

— **Verkehrsnachrichten.** Seit 13. März sind nachfolgend angeführte Schnellzüge, deren Verkehr wegen Kohlenmangels vorübergehend eingestellt oder eingeschränkt war, wieder mit den in den Aushangfahrplänen und Kursbüchern bekanntgegebenen durchlaufenden Personenwagen, Schlaf- und Speisewagen in Verkehr gesetzt worden, und zwar: W i e n = Ostbahnhof-P a s s a u - O s t e n d e (Holland) die Schnellzüge D 401 und D 402 täglich; W i e n = Ostbahnhof - H e g y e s h a l o m - B u d a p e s t die an die vorgenannten Ostendezüge unmittelbar anschließenden Schnellzüge D 109 (jeden Montag, Dienstag, Donnerstag, Sonnabend) und D 110 jeden Montag, Mittwoch, Freitag, Sonntag); W i e n = Westbahnhof - S a l z b u r g - M ü n c h e n die Nachtschnellzüge 209 und 210 täglich; W i e n = Franz-Josef-Bahnhof - G m ü n d - P r a g die Tagesschnellzüge 205 und 202 täglich.

— **Wiederinstandsetzung von Personenwagen der Bundesbahnen.** Seit dem Kriege haben sowohl österreichische als auch ausländische Reisende und fremde Bahnverwaltungen häufig darüber geklagt, daß die von den österreichischen Bundesbahnen in die internationalen Züge eingestellten Wagen den berechtigten Ansprüchen an Ausstattung und Reinlichkeit nicht entsprechen. Um diese Beschwerden aus der Welt zu schaffen, ist für den internationalen Schnellzugsdienst eine Anzahl der besten Personenwagen einer gründlichen Erneuerung unterzogen worden. Der erste dieser Wagen ist fertig und wird in den nächsten Tagen in den Wien-Schweiz-Pariser Schnellzug eingestellt.

— **Einführung der Sommerzeit in Wien.** Bereits im Vorjahre hat der Wiener Stadtsenat sich mehrmals an die Bundesregierung wegen Einführung der Sommerzeit in Wien gewendet. Die Bundesregierung hat hauptsächlich mit Berufung auf Verkehrsrücksichten diesen Wünschen des Wiener Stadtsenats nicht entsprochen. Kürzlich hat nun Bürgermeister Reumann im Stadtsenat mitgeteilt, daß er mit dem Bundeskanzler und dem Bundesminister für Verkehrswesen wegen Einführung der Sommerzeit in Wien Rücksprache genommen hat. Beide haben dem Bürgermeister zugesagt, daß sie die Einführung der Sommerzeit in Wien unterstützen werden. Gleichzeitig hat der Stadtsenat beschlossen, an die Bundesregierung mit einer Eingabe wegen der Einführung der Sommerzeit in Wien heranzutreten und an die Handelskammer sowie an die Arbeiterkammer in dieser Sache Zuschriften zu richten, damit auch diese beiden Interessenvertretungen die Einführung der Sommerzeit in ihrem Wirkungskreis fördern.

—**Zugverkehr Oedenburg-Wiener-Neustadt.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß seit 13. März auch jene Personenzüge, die bisher nur bis bzw. von Loipersbach-Schattendorf verkehrten, bis bzw. von Oedenburg durchfahren werden. Die Paß- und Zollrevision findet nach wie vor in Loipersbach-Schattendorf statt; die über diese Station hinaus Reisenden müssen sich daher im Besitze der vorgeschriebenen Reisepapiere befinden.

Niederlande.

— **Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals.** Die mit königl. Erlaß vom 28. Februar d. J. festgestellten neuen Bestimmungen betreffend die Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals treten am 28. März in Kraft. Sie gelten nicht

für das Personal der Hauptwerkstätten, wo die Arbeit durch das Arbeitsgesetz geregelt ist.

Die Dienstzeit umfaßt den gesamten Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten nach Abzug der in die Dienstschicht fallenden Ruhepausen. Ein Abzug wird aber nicht zugelassen für:

a) Ruhepausen, die kürzer als eine halbe Stunde sind,

b) Ruhepausen zwischen 9 Uhr nachm. und 9 Uhr vorm.,

c) nicht im voraus festgelegte Ruhepausen,

d) Ruhepausen außerhalb des Heimatorts (diese Ausnahme findet auf Bahnunterhaltungspersonal keine Anwendung).

Die Ruhezeit beträgt mindestens 12 Stunden. In je zwei aufeinander folgenden Wochen dürfen aber zwei Ruhezeiten von 10 Stunden vorkommen. Zwischen zwei Ruhezeiten darf kein größerer Zeitraum liegen als 14 Stunden. Zur Einnahme der Mahlzeiten werden die nötigen kurzen Ruhepausen gewährt. In jeder Woche soll am Heimatsort ein Ruhetag von mindestens 30 Stunden gewährt werden. Die Hälfte oder ein Drittel dieser Ruhetage ist auf Sonntage zu legen. Im letzteren Fall soll alle drei Monate noch ein besonderer Ruhetag von mindestens 30 Stunden gewährt werden. Für die Bahnbewachung dürfen Frauen zwischen 10 Uhr abends und 5 Uhr morgens nicht verwendet werden. Die hierunter für die einzelnen Beamtengruppen angegebenen Zahlen stellen das Höchstmaß der dienstlichen Beanspruchung dar. Der Minister van Waterstaat ist aber befugt, bei einfachen Verhältnissen und für Personal, das während der Dienstschicht nicht ununterbrochen tätig ist, Ausnahmen zu genehmigen. Er kann auch in besonderen Fällen eine achtstündige Dienstzeit festsetzen.

	Dauer		
	der einzelnen Dienstschicht		der gesamten Dienstschichten in je 2 Wochen
	höchstens	durchschnittlich in 2 Wochen	
Verwaltungsbüropersonal	10	$7\frac{1}{2}$	90
Bahnhofsbüropersonal	10	8	96
Personal mit ununterbrochener oder anstrengender Arbeit	10	$8\frac{1}{2}$	102
Lokomotivpersonal	12 [1]	9	108
Zugbegleitungspersonal	12 [2]	$9\frac{1}{2}$	114
Bahnbewachungspersonal	12	11 [3]	132 [3]
Bahnunterhaltungspersonal	10	$8\frac{1}{2}$ [5]	102 [4]
Kohlenträger	10	$8\frac{1}{2}$ [5]	102 [4]
Lokomotivschuppenpersonal	10	$8\frac{1}{3}$	100
Übriges Personal	10 [2]	$9\frac{1}{2}$	114

— **Sommerzeit.** Wie in Frankreich hat auch in Holland eine Kammergruppe sich im Interesse der Landwirtschaft gegen die Wiedereinführung der Sommerzeit ausgesprochen und zwei Gesetzentwürfe für ihre endgültige Abschaffung eingebracht. Diese Entwürfe sind aber nicht in Behandlung genommen worden, weil vorher ein Antrag gestellt und angenommen wurde, wonach die Regierung ersucht wird, einen Gesetzentwurf betreffend die nähere Regelung der gesetzlichen Zeit mit Rücksicht auf den internationalen Verkehr einzureichen. Hierbei sei bemerkt, daß seit 1908 die Amsterdamer Zeit in Holland die gesetzliche Zeit ist, daß aber der Minister van Waterstaat durch Gesetz vom 23. März 1918 ermächtigt worden ist, jährlich zwischen dem 1. April und 1. Oktober die Sommerzeit einzuführen. Weil aber in den Nachbarländern (Belgien, England) die Sommerzeit schon im März anfängt und bis zum Oktober dauert, gab es jedes Jahr einige Wochen hindurch sehr lästige Verhältnisse im internationalen Verkehr.

Die Regierung hat jetzt in großer Eile einen Gesetzentwurf eingebracht, durch den sie ermächtigt werden soll, die Sommerzeit schon im März einzuführen und bis zum Oktober fortdauern zu lassen. Wird dieser Entwurf angenommen, so ist das Fortbestehen der Sommerzeit vorläufig wieder gesichert.

[1]) Die einzelne Dienstschicht darf viermal in je zwei Wochen bis 14 Stunden ausgedehnt werden.

[2]) Die einzelne Dienstschicht darf zweimal in je zwei Wochen bis 14 Stunden ausgedehnt werden.

[3]) Wenn die Beamten in der Nähe ihrer Dienststelle wohnen 12 bzw. 14 Stunden.

[4]) Während der Sommermonate darf die Dauer der gesamten Dienstschichten in je zwei Wochen 114 Stunden betragen, wenn während der Wintermonate die gesamte Dienstdauer in zwei aufeinander folgenden Wochen unter 100 Stunden betragen hat.

[5]) Im Jahresdurchschnitt.

Uebrige europäische Länder.

— **Jahresbericht der finnischen Staatsbahnen für 1918.** den Jahresberichten der finnischen Staatsbahnen ist jetz für 1918 erschienen und dürfte auch in Beziehung zu den nicht besprochenen Jahresberichten 1917 und 1916 kurz z örtern sein. Es handelt sich um eine für Finnland bekan sehr bewegte Zeit. Die Gesamteinnahmen in den Jahren 1917 und 1918 betragen 111 730 322, 146 856 698 und 127 8 Fmk. (finnische Mark), die Gesamtausgaben 76 88 159 500 019 und 150 331 675 Fmk., so daß Reinerträgnisse + 34 849 976, — 12 643 321 und — 22 515 195 Fmk. verbl Das Jahr 1916 hatte hiernach noch sehr vorteilhaft schnitten, wiewohl die Mehrung im Reinertrage weit schw war als die ausnahmsweise starke Mehrung im zunächst ausgehenden Jahre. Das Jahr 1917 weist bereits einen heuren Rückgang auf als Folge des Umstandes, daß die gaben durch Lohnerhöhungen, Steigerung der Brennstoff- sonstigen Materialpreise weit stärker als die Einnahmen wachsen waren. Der Abschluß 1918 war noch viel ungün als der des vorhergehenden Jahres. Aufruhr und infolged im Lande herrschende Ausnahmeverhältnisse, gedrückte schaftliche Lage infolge des Weltkrieges, die in diesem ihren Höhepunkt erreichte, wirkten in hohem Grade stören den Eisenbahnbetrieb ein und verschlechterten die Ergel ungeachtet angeordneter Tariferhöhungen derart, daß der lust beinahe auf das Doppelte des vorjährigen stieg. Das zielle Ergebnis der finnischen Staatsbahnen hatte sich b abgesehen von geringen Verlusten in den Anfangsjahren 1865 stets auf der positiven Seite gehalten, hatte 1865 bis zwischen 0 und 1,9 % geschwankt, war dann 1872 auf in die Höhe gestiegen und war von 1872 bis 1900 (mit Aus von 1878 mit 1,7 %) nie unter 2 % heruntergegangen, anderseits 4,2 % zu übersteigen, und hatte sich dann 19 1910 zwischen 1,0 und 1,9 % bewegt. Dann waren von 19 Jahre schnellen Aufblühens gefolgt von 3,3 % im Jahre bis 7,2 % im Jahre 1916. Im Jahre 1917 folgte ein sch Sturz auf — 2,5 % und das Jahr 1918 reihte sich noch u stiger mit — 4,1 % an.

Die Gesamtlänge der durchwegs breitspurigen finni Staatsbahnen betrug Ende 1918 3906.2 km. An wesent Mehrungen waren in letzten Jahren hinzugekommen 1916 Ankauf der Bahn Inkeroinen-Frederikshamn 26,29 km und Freigabe der Strecke Koivisto-Terijoki für den allgem Verkehr 73,68 km; 1917 durch Ankauf der Bahn Borgå-K 34,03 km und 1918 durch Eröffnung der Strecke Jyvä Pieksämäki 78,55 km, durch welche die Querbahn zwi Vasa und den karelischen Bahnen abgeschlossen v Doppelspur besitzt der finnische Staat auf den Hauptb zwischen Helsingfors und Riihimäki, zwischen Uusikylä Koria, Kaipiainen und Taavetti sowie zwischen Viborg Petersburg, und außerdem werden auf der Teilstrecke Sockenbacka der Bahn Helsingfors-Abo, im ganzen 270, oder 6,94 % des ganzen Bahnnetzes und 45,58 % des eigent Hauptbahnnetzes. Privatbahnen hat Finnland nur 96,1 breitspurige und 205,5 km der Spurweiten 0,75 und 0,6 m. 100 qkm des Landes gerechnet hat sich die Staatsbahn seit 1900 von 0,72 auf 1,05 km, auf 10 000 Einwohner gere von 9,65 auf 11,61 km vermehrt. Der Kapitalswert der S bahnen bezifferte sich Ende 1918 auf 568 961 201 Fmk., v 425 Millionen auf Grund und Boden und feste Einricht und 132 Millionen auf bewegliches Material treffen. An Stat und Ladestellen für den öffentlichen Verkehr waren au Staatsbahnen Ende 1918 vorhanden 652, an Lokomotive an Personenwagen 1197 und an Güterwagen 16 887. Di gaben über die geleisteten Zugkilometer sind unzulä da die ganze Zeit des Aufruhrs vom 27. Januar bis 15. 1918 außer Berechnung gelassen wurde. Unter diesem behalt ist die Anzahl der Zugkilometer von 18 673 000 k Jahre 1917 auf 9 586 000 im Jahre 1918, also etwa au Hälfte, zurückgegangen. Die Wagen- und Wagenachskilo zeigen etwa das gleiche Abnahmeverhältnis, und im gl Maßstabe sind etwa auch die von den einzelnen Wagen schnittlich zurückgelegten Strecken und die Personenkilo zurückgegangen. Im Güterverkehr sind die Tonnenkilo sogar um mehr als 75 % zurückgegangen.

Der Jahresbericht ist in gewohnt guter Ausstattung farbiger Übersichtskarte hergestellt. Auffallend an de ganzen in schwedischer Sprache (mit einer kurzen Übersi französischer Sprache am Schlusse) geschriebenen Beric daß diesmal die Tabellen (nicht einheitlich, die Ta „Bahnen und Bauten" ist noch rein schwedisch) zweispr und zwar finnisch voran, abgefaßt sind, worin sich bek politische Bewegungen in Finnland widerspiegeln. Dr S

— **Elsaß-lothringische Bahnen.** Der Voranschlag der s lothringischen Bahnen für 1922 sieht einen Betriebsfehl von rund 22 Millionen Franken vor, wozu noch rund 1

…en Franken als Teuerungszulage an das Personal im ersten …jahr kommen.

— **Die französischen Bahnen und die Teuerungszulagen.** Die …zahlung der Teuerungszulagen an das Personal der französischen Bahnen hätte am 31. Dezember 1921 aufhören sollen, und tatsächlich waren auch ursprünglich im Kostenvoranschlag für 1922 keine Mittel hierfür enthalten. Nun hat aber die Finanzkommission in Übereinstimmung mit der Kammer beschlossen, die Teuerungszulage weiterhin zu gewähren, aber nunmehr nur bis zum 1. Juli 1922, um damit den provisorischen Charakter dieser Ausgabe hervorzuheben. Infolge dieser Maßnahme ist auch beschlossen worden, von einer Herabsetzung der Tarife abzusehen, solange die Teuerungszulage ausbezahlt wird.

— **Von den italienischen Bahnen.** Der Fehlbetrag der italienischen Staatsbahnen für das Betriebsjahr 1920/21 stellt sich, wie die Schweiz. Verkehrskorresp. mitteilt, auf eine Milliarde Lire, obwohl die Einnahmen sich auf 2,5 Milliarden beliefen. Die Ausgaben für das Personal betrugen allein schon ein Milliarde und 800 Millionen Lire und diejenigen für die Brennstoffe 1 Milliarde und 300 Millionen Lire. In der Kammer verlangte der Berichterstatter über das Budget eine Verminderung des Personals, das infolge von verschiedenen Einflüssen politischer Art, wegen des Achtstundentags, der Verlängerung des Urlaubs und einer übertriebenen Spezialisierung im Dienste in zu großer Zahl eingestellt worden war.

— **Über das südslawische Eisenbahnwesen** schreibt, wie das …delsmuseum" mitteilt, das „Agramer Tagblatt" folgendes: Der derzeit überaus schlechte Stand des südslawischen Eisenbahnwesens ist auf den schlechten Zustand des Wagenparkes, die Schadhaftigkeit der Eisenbahnschwellen, den Mangel an Kohle und die Untüchtigkeit des Personals zurückzuführen. Die Züge können höchstens mit 30 km Geschwindigkeit in der Stunde fahren, weil etwa 80 % der Schwellen schadhaft sind. Seit sechs Jahren wurden keine neuen Schwellen gelegt. Da …nland nur wenig Lokomotiv- und Wagenwerkstätten besitzen und das nötige Material nicht vorhanden ist, müssen die Reparaturen ins Ausland vergeben werden, ein langwieriger und kostspieliger Vorgang. Südslawien verfügt zwar über ansehnliche Kohlengruben, doch werden die Kohlen nicht wirtschaftlich ausgebeutet, auch fehlt es an Wagen zur Beförderung, so daß Kohlenmangel und schlechter Eisenbahnverkehr sich gegenseitig ungünstig beeinflussen."

— **Das englische Verkehrsministerium.** Obgleich erst durch das Verkehrsgesetz von 1919 ins Leben gerufen, steht das englische Verkehrsministerium jetzt bereits vor der Frage, ob es aufgelöst werden oder weiter bestehen soll. Durch das neue Eisenbahngesetz von 1921 sind seine Befugnisse so eingeschränkt worden, daß es kaum verantwortet werden kann, … zur Ausübung dieser wenigen Befugnisse ein selbständiges Ministerium erhalten bleibt; man erachtet es vielmehr als genügend, daß seine Aufgaben vom Handelsministerium übernommen werden, das auch vor 1919 für Eisenbahnangelegenheiten zuständig war. Hier müßte allerdings die Stelle eines parlamentarischen Staatssekretärs für Eisenbahnangelegenheiten, für Angelegenheiten des Straßenverkehrs, der Binnen- und Seeschiffahrt geschaffen werden. Diese Lösung der Frage, wie die Staatsaufsicht über die Eisenbahnen ausgeübt werden soll, entspricht einerseits den Wünschen der Eisenbahngesellschaften, die von ihr wahrscheinlich eine Verminderung des staatlichen Einflusses auf ihre Gebarungen und infolgedessen größere Freiheit erwarten. Andererseits hat auch der Ausschuß zur Untersuchung der Möglichkeit staatlicher Ersparnisse sich in diesem Sinn ausgesprochen. Er ist merkwürdigerweise fast ganz aus Sachverständigen des Eisenbahnwesens zusammengesetzt. Sein Vorsitzender ist der ehemalige Verkehrsminister, Sir Eric Geddes, der erste Inhaber dieses Postens, der, ehe er Minister wurde, stellvertretender Generaldirektor der Nordostbahn war. An der Beratung der Frage, ob das Verkehrsministerium aufgelöst werden solle, habe er allerdings nicht teilgenommen. Von den weiteren vier Mitgliedern dieses Sparausschusses sind zwei Vorsitzende des Aufsichtsrats von Eisenbahngesellschaften und … von diesen wiederum ein ehemaliger Generaldirektor einer Eisenbahngesellschaft. Weiter ist ein Mitglied Vorsitzender des Aufsichtsrats der Peninsular and Oriental-Dampfschiffsgesellschaft, also auch ein Sachverständiger im Verkehrswesen. Unter den vier Sekretären des Ausschusses befindet sich der Direktor für Finanzwesen und Statistik im Verkehrsministerium, der, ehe er diese Stelle bekleidete, stellvertretender Leiter des Güterverkehrs der Nordbahn war. Die Beschäftigung mit dem Verkehrswesen scheint also nach englischen Begriffen die Befähigung zu verleihen, die zerrüttete Wirtschaft des Staates in Ordnung zu bringen.

— **Englische Eisenbahnstatistik.** Das neue englische Eisenbahngesetz vom August 1921 hat dem Eisenbahnministerium weitgehende Befugnisse in bezug auf die Einforderung statistischer Berichte von den Eisenbahngesellschaften und deren Veröffentlichung verliehen, und es macht von dieser Befugnis fleißigen Gebrauch, so daß die Eisenbahngesellschaften zuweilen über die ihnen dadurch aufgebürdete Arbeitslast und die damit verbundenen Kosten lebhaft klagen. Andererseits begrüßen sie auch die Veröffentlichung ihrer Statistik aus amtlicher Quelle mit Freuden, weil sie z. B. aus ihr den Nachweis erbringen können, daß ihre wirtschaftliche Lage zurzeit höchst ungünstig ist, und daß schuld daran die hohen Preise und Löhne und die niedrigen Tarife sind; sie haben so für ihre Forderungen, die Löhne abzubauen und die Tarife zu erhöhen, eine beachtenswerte Grundlage. Schon im Jahre 1911 hat ein besonderes Gesetz die Rechnungslegung und die Berichterstattung der Eisenbahngesellschaften über ihre Betriebsergebnisse geregelt, und auch das Verkehrsgesetz vom Jahre 1919 enthielt dahingehende Bestimmungen. Die beiden Gesetze von 1919 und 1921 sind unter dem Einfluß des ersten Eisenbahnministers, Sir Eric Geddes, entstanden, der eine große Vorliebe für Statistik hatte und dem Gesetze auch in dieser Beziehung den Stempel seiner Persönlichkeit aufgedrückt hat. Die statistischen Berichte, die die englischen Eisenbahngesellschaften zu erstatten haben, gliedern sich in solche über den Betrieb und solche wirtschaftlicher Art. Infolge der gesetzlichen Regelung sind sie von allen Gesellschaften gleichartig zu erstatten, so daß die Berichte der verschiedenen Gesellschaften im vollen Umfang miteinander vergleichbar sind.

In einem Vortrag über englische Eisenbahnstatistik, den einer der leitenden Beamten der London und Nordwestbahn vor der Statistischen Gesellschaft von Manchester gehalten hat, stellte der Vortragende die Forderung auf, daß der Zeit weitgehendere Bedeutung als bisher bei Aufstellung der Statistik beigelegt werden solle. Die ältere Statistik beziehe sich im wesentlichen auf die beförderte Gütermenge und die Zahl der gefahrenen Zugmeilen; dabei werde die Geschwindigkeit der Beförderung außer Acht gelassen. Um aber die Betriebsleistungen wirklich beurteilen zu können, müsse der Betriebsbeamte wissen, wie sich die Tonnenmeilen zur Zug- und Lokomotivstunde verhalten, es müssen also die statistischen Zahlen über Gewicht, Entfernung und Zeit im Zusammenhang miteinander gewürdigt werden. Das Ziel, nach dem der Betriebsbeamte strebt, muß sein, die Höchstzahl von Tonnenmeilen auf die Zug-, Lokomotiv- oder Verschiebestunde bei einem Mindestmaß von Kosten, bezogen auf die Zugmeile, zu erreichen, wobei natürlich die Bedürfnisse und Wünsche der Verfrachter nicht außer Acht gelassen werden dürfen. Das englische Eisenbahnministerium hat die Bedeutung dieser statistischen Angaben richtig erkannt und fordert daher Aufschreibungen über Tonnenmeilen, bezogen auf die Zug-, Verschiebe- und Lokomotivstunde sowie über Zugmeilen, bezogen auf die Zug- und Lokomotivstunde, letztere nach Personen- und Güterverkehr getrennt, ein. Der Vortrag betonte noch, daß die Statistik mit Vorsicht gebraucht werden müsse, daß man sich dabei nicht auf die Aufzeichnungen über eine Einheit verlassen dürfe, sondern die verschiedenen Angaben einander gegenüberstellen müsse, daß andererseits — das galt namentlich für ihre Benutzung durch die Aktionäre — die Statistik über die englischen Eisenbahnen nicht ohne weiteres mit denen ausländischer, namentlich amerikanischer, vergleichbar sei.

— **Zunahme des Verkehrs in England.** Die englischen Eisenbahnen haben die ungünstige wirtschaftliche Lage, in der sie sich zurzeit befinden, neben der Teuerung, die sich in ihren Ausgaben bemerklich macht, auch auf das Darniederliegen des Handels zurückgeführt, das ihre Einnahmen herunterdrückt. Sie begrüßen mit Freuden einen Umschwung in letzterer Beziehung, den die Statistik des Monat November erkennen läßt. Im Personenverkehr hält der Rückgang zwar an, aber die beförderte Gütermenge war größer als in irgend einem vorangegangenen Monat des Jahres 1921 außer Januar. Gegen den November 1920 waren allerdings 1¼ Millionen Tonnen oder 4,9 % weniger an Frachtgütern zu befördern, und es sind 6,3 % weniger Tonnenkilometer gefahren worden. Der Koks- und Kohlenverkehr hat etwas zugenommen, dagegen liegt der Erz- und der Stückgutverkehr noch stark darnieder. Die Zahl der Güterzugkilometer ist zwar um etwa 500 000 oder 3,2 % zurückgegangen, eine Verbesserung bedeutet aber der Umstand, daß auf eine Lokomotivstunde 690 reine Tonnenkilometer gegen 650 im gleichen Monat des Vorjahres entfielen. Am meisten zurückgegangen ist der Verkehr in Eisenerz, Eisen, Stahl und Kalk; hier macht die Verminderung 1,2 Millionen Tonnen aus.

Fremde Erdteile.

— **Von der Bagdadbahn.** Das erste Teilstück der Bagdadbahn ist nun wieder dem Betrieb übergeben worden. Auf Grund eines Übereinkommens der beiden Regierungen in Konstantinopel und in Angora geht täglich ein Zug von Haidar Pascha nach Ismidt ab und bringt so Skutari, die alte Vorstadt Konstantinopels auf dem asiatischen Ufer des Bosporus, mit Ismidt am Ende des gleichnamigen Meerbusens und 91 km von Skutari entfernt, in Verbindung.

— **Verwaltung der chinesischen Ostbahn.** Einer Brüsseler Meldung zufolge ist zum Generaldirektor der chinesischen Ostbahn als Nachfolger des zurückgetretenen Generals Sung Hsiao-lien durch Präsidialerlaß aus Peking Wang Nai-ping ernannt worden, der in dem am 28. Dezember v. J. zurückgetretenen Kabinett Chin Yung-peng Minister für Landwirtschaft und Handel und als solcher persönlicher Vertreter General Chang Tso-lins in Peking war. Im übrigen steht die Bahn weiterhin unter internationaler Kontrolle Amerikas, Englands, Frankreichs, Italiens und Japans, während die technische Leitung in Händen des amerikanischen Ingenieurs Stevens verbleibt.

Rechtspflege.

— **Diebstahl an Frachtstücken vor Abschluß des Frachtvertrages. Nichthaftung der Eisenbahn.** Der Bevollmächtigte des Klägers hat zwei Frachtstücke mit Alfastangen im Werte von 1530 *M* zum Bahnhof Altenburg gerollt, selbst auf den Güterboden eingestellt und über Nacht stehen lassen, obwohl die Wage nicht besetzt war und das Abfertigungspersonal es ablehnte, das Gut anzunehmen. Am anderen Morgen waren die Frachtstücke verschwunden. Die gegen die Eisenbahnverwaltung gerichtete Schadensersatzklage wurde vom Landgericht Dresden mit der Begründung abgewiesen, daß ein Frachtvertrag nicht zustandegekommen sei. Die Berufung gegen diese Entscheidung wurde vom Oberlandesgericht Dresden mit Urteil vom 11. April 1921 2. O. 299/20 (rechtskräftig geworden) zurückgewiesen aus folgenden Entscheidungsgründen:

Der Kläger bescheidet sich, daß ein Frachtvertrag nicht zustandegekommen sei. Er nimmt aber den Beklagten gleichwohl in Anspruch, indem er die Haftung der Bahn für das Abhandenkommen der Versandgüter daraus herleitet, daß die Güterverwaltung auch die von ihm gewählte Art der Einstellung allgemein zugelassen habe, so daß sich ein förmlicher Brauch eingebürgert habe. Es kann indes dahin stehen, ob sich ein solcher Brauch eingebürgert habe. Denn eine Verpflichtung der Bahn, für Güter zu haften, die ohne förmliche Übergabe bei ihr eingestellt werden, läßt sich damit noch nicht begründen. Offenbar schwebt dem Kläger der Rechtssatz vor, daß unter Kaufleuten in Ansehung der Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht zu nehmen ist (HGB. § 346). Das ist richtig. Allein eine Haftung für Schadensersatz begründet auch dieser Rechtssatz nur, soweit entweder innerhalb eines bestehenden oder zu begründenden Schuldverhältnisses, also namentlich bei der Erfüllung von Verträgen, oder außerhalb eines solchen, sei es wegen Verletzung von Pflichten innerhalb eines anderweiten Rechtsverhältnisses oder aus unerlaubten Handlungen oder aus sonstigen Gründen das Recht auf Schadensersatz zugelassen ist. Keine dieser Voraussetzungen liegt hier vor.

Soviel den Schadensersatz innerhalb eines bestehenden oder zu begründenden Schuldverhältnisses anlangt, so liegt ein Schuldverhältnis, insbesondere ein Vertrag, überhaupt nicht vor. Ein solches ist auch nicht einmal stillschweigend zustande gekommen. Denn bei der Duldung des von dem Kläger behaupteten Brauches seitens der Bahn handelt sich es immerhin nur um die bloß tatsächliche Gestattung einer Maßregel aus Entgegenkommen. Die Bahn hat mit der Zulassung der Einstellung von Versandgütern auf ihren Güterboden nichts weiter getan, als der Handelswelt eine Gefälligkeit erwiesen, die diese auf ihre Gefahr ausgenutzt hat; irgendein Verpflichtungswille liegt bei der Bahn so wenig vor wie ihr Wille, dem Kläger irgendein Recht einzuräumen. Deshalb ist es gerechtfertigt, im vorliegenden Falle festzustellen, daß nicht nur kein Frachtvertrag, sondern auch kein sonstiges Schuldverhältnis begründet worden ist.

Soviel aber die Haftung für Schaden außerhalb eines Schuldverhältnisses anlangt, so kommt hier weder eine Verletzung von Pflichten innerhalb eines anderweitigen Rechtsverhältnisses noch aus unerlaubten Handlungen oder aus sonstigen Gründen in Frage. Was der Kläger in dieser Beziehung ausführt, vermag den von ihm geltend gemachten Anspruch in keiner Weise zu begründen.

Soweit er der Bahn zum Vorwurf macht, sie habe selb der Einhaltung der Bestimmung bei Übernahme der Gü gesehen, so läuft dies immer wieder auf den Einwand daß durch den Mißbrauch einer bloßen Gefälligkeit Rech Pflichten begründet werden könnten.

Wenn aber der Kläger geltend macht, dem Beklagten fal Pflichtverletzung innerhalb eines Rechtsverhältnisses i zur Last, als sie gegen § 95 und § 64 E. V. O. verstoßen h genügt es, hier darauf zu verweisen, daß § 95 den Ab eines Frachtvertrages, § 64 aber eine förmliche Übergabe setzt, woran es hier aber gerade fehlt.

Aber auch auf unerlaubte Handlung kann der Kläger Anspruch nicht stützen, denn es ist nicht zu ersehen, inw die Bahn etwas getan oder unterlassen habe, was sich al griff in fremde Rechte und noch dazu als einen widerrech schuldhaften Engriff in solche Rechte bezeichnen lassen k

Was nun schließlich die Frage betrifft, ob nicht weni ein Schadensersatzanspruch daraus herzuleiten sei, daß die Bahn der Vorwurf zu erheben sei, daß ihre Angestellte dienstlichen Pflichten insofern verletzt hätten, als diese d drückliche Bitte des Angestellten des Klägers, die Kisten z wiegen und abzunehmen, mit der Begründung, dazu hätt keine Zeit, zurückgewiesen hätten, so mag es zwar sei dieses Verhalten eine Verletzung der Dienstpflichten d treffenden Beamten enthält, einen Schadensersatzanspruc mag der Kläger hierauf aber schon deshalb nicht zu gr weil sich der Kläger den durch das Verhalten der Bahnb entstandenen Schaden selbst zuzuschreiben hat; sein Ang ter hätte eben der Ablehnung der Annahme der Kisten über die Güter ohne förmliche Übergabe nicht dort lasse fen, sondern dafür sorgen müssen, daß, wenn sie nicht noch abgenommen wurden, sie anderweit untergebracht w Nach alledem ist der Klageanspruch auch nach dem Stan Rechtsmittels unbegründet. Dies führt dazu, die Berufu rückzuweisen.

— **Das Halten mit feurigen Pferden vor Eisenbahnüberg** In der nachstehend wiedergegebenen Reichsgerichtsentsch wird zum Ausdruck gebracht, daß bei geschlossenen Eise schranken der Wagenführer mit feurigen Pferden eventu größerem Abstande als 50 m vor dem Bahnübergange halte wenn er sich darauf berufen will, die im § 838 Satz 2 BG geschriebene erforderliche Sorgfalt bei Beaufsichtigun Tieres angewendet zu haben. Vorliegendenfalls hielt der M gutspächter W. aus Klein-Sehren bei Deutsch-Eylau am 17. 1917 mit seinem mit zwei Pferden bespannten Wagen Bahnhofstraße von Deutsch-Eylau vor der geschlossenen bahnschranke. Nach der Aussage des W. stand der Wag den drei- und vierjährigen Tieren in einer Entfernung vo 50 m vor den Schranken. Als letztere wieder gezogen w kamen die Tiere, die durch den gestauten Verkehr unru worden waren, ins Traben und scheuten plötzlich nac Überfahren der Gleise. Sie sprangen seitwärts, das Han geriet auf den Bürgersteig und verletzte die damals fünf alte Klägerin F., die dort mit anderen Kindern spielte. Kl verlangt Schadensersatz nach doppelter Richtung hin. F fordert sie 10 000 M. aus § 847 BGB., sodann Ersatz de mögensschadens.

Das Landgericht Elbing wies die Klage ab. Dageg das Oberlandesgericht Marienwerder den Anspru Klägerin aus § 847 BGB. dem Grunde nach für gerechtfert klärt, den Beklagten auch verurteilt, der Klägerin allen we Schaden zu ersetzen. Die Revision des Beklagten ist Erfolg geblieben und vom Reichsgericht zurückgew worden; in tatsächlicher Beziehung besonders aus folg Entscheidungsgründen: „Die Revision konnte li Erfolg haben. Das Oberlandesgericht ist zwar der Ansic unmittelbare Ursache des Unfalls habe der Umstand gebilde die Pferde des Beklagten entweder vor dem ihnen entgege menden Postwagen, oder wegen des Klirrens der wieder gedrehten Schranken gescheut hätten, und daß der Beklag folgedessen die Gewalt über sie verloren habe. Es nimm an, daß der Beklagte die Pferde, schon bevor sie scheuten, mehr ganz in der Gewalt gehabt habe. Zur Erklärung de sache, daß er im Trabe über die Bahngleise gefahren ist, nämlich der Beklagte angegeben, das sei nicht freiwilli schehen, die Pferde, drei und vier Jahre alt, hätten zwar nie etwas angerichtet, seien aber feurig gewesen und hätte daher, aufgeregt durch das Warten vor den Schranken und den wegen der Schließung der Schranken aufgestauten Ve nicht im Schritt halten lassen, sondern sie hätten getrabt, o er alle Anstrengungen gemacht habe, sie zu zügeln. Je eigenen Angabe des Beklagten entnimmt das Oberlandesg daß das Überfahren der Bahngleise im Trabe lediglich d erfolgt sei, weil der Beklagte die Gewalt über die Tiere v gehabt habe. Hierzu habe es, so führt nun das Oberl

ei t aus, der Beklagte, der die Natur seiner Pferde habe m ı müssen, nicht kommen lassen dürfen; er habe dann eben d weiter von den Schranken entfernt halten müssen. In s ı Falle würde er, so wird gefolgert, bei der Überfahrt nicht t walt über die Pferde verloren, sondern sie fest in der Hand n haben; dann aber hätte sich der Unfall nicht ereignet, ntweder wären die Pferde dann ruhig gewesen und hätten upt nicht gescheut oder, wenn sie gescheut hätten, so hätte Beklagte doch noch so weit in der Gewalt gehabt, daß der f vermieden worden wäre."

A s das liegt auf tatsächlichem Gebiete und ist in der Re- sinstanz nicht anfechtbar. Zweifelhaft kann nur sein, ob n t im Sinne des § 833 Satz 2 BGB. eine Überspannung des g fs der bei der Beaufsichtigung eines Tieres — zu der auch t seiner Verwendung gehört — im Verkehr erforderlichen rg lt bedeutet, wenn das Oberlandesgericht von dem Be- n verlangt, daß er noch weiter von den Schranken entfernt t halten müssen. Dabei ist zu bemerken, daß der Beklagte l ler vom Oberlandesgericht anscheinend geteilten Annahme s ndgerichts etwa 50 m vor den Schranken gehalten haben ll. Die hiernach entscheidende Frage würde unter gewöhn- h Umständen zu bejahen sein. Bedenkt man aber, um wie r e junge Pferde es sich nach der Sachdarstellung des Ober- d gerichts gehandelt haben muß, und beachtet man, daß sich r nfall nicht auf freier Landstraße, sondern auf einer städti- he Straße abspielte, die zum Bahnhof führt, so kann in dem r gen des Oberlandesgerichts ein Rechtsirrtum nicht gefun- n erden. (Aktenzeichen: IV. 134/21. — 20. 10. 21.)

— Ablehnung der Haftung und „Pflicht zur Ablieferung" beim er st von Kostbarkeiten. Bekanntlich haftet die Bahn nicht r n Verlust von Kostbarkeiten, wenn bei der Versendung le r die in der Eisenbahnverkehrsordnung festgelegten Vor- h ten nicht beachtet worden sind. Nach § 467 HGB. ist dann e aftpflicht der Bahn auf Grund des Frachtvertrages ausge- l sen. Und zwar auch bei Vorsatz und grober Fahrlässig- it Und doch ist die Bahn dadurch nicht in allen Fällen voll- g entlastet. Die Pflicht zur Ablieferung der e besteht fort und kann in Wirkung treten, wenn ein von n ursprünglichen Frachtvertrage abweichendes Verschulden r ahn für den Verlust der Ware ursächlich wird. Das kann, ie gegenwärtige neue Reichsgerichtsentscheidung lehrt, der l sein, wenn die Bahn die Ablieferung der Ware versäumt d igenmächtig einen neuen Frachtvertrag eingeht.

D Firma R. in T. hatte im November 1917 der Lübeck- chener Eisenbahn einen Ballen Seide zum Transport von T. c Hamburg übergeben. Der für die Firma V. & R. in Ham- r bestimmte Seidenballen gelangte ohne Frachtbrief an die t abfertigungsstelle in Hamburg. Auch soll der Name der m ingerin auf dem Ballen nicht angegeben gewesen sein. Er r ur mit der Marke G. R. 725 bezeichnet. Innerhalb der Um- l g der Sendung befand sich der Name der Absenderin u low, wie auch der Name Carl Rein in Köln. Die Bahn g bei beiden Firmen an, was mit der Sendung geschehen oll Die Absenderin sandte die Anfrage der Bahn an die ängerin V. & R. in Hamburg. Diese schickte einen ihrer n stellten mit einem schriftlichen Auslieferungsersuchen zur l Die Auslieferung erfolgte jedoch nicht. Als aber die öl r Firma antwortete, der Ballen möge ihr zugesandt werden, r laßte die Lübeck-Büchener Eisenbahn von neuem den sport von Hamburg nach Köln. In Köln ist der Ballen vor blieferung verloren gegangen. Die Absenderin nimmt da- r ie Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft wegen des Ver- s der Ware in Anspruch.

D s Landgericht Lübeck gab der Klage statt. Das O rlandesgericht Hamburg hat die Klägerin mit der g indung abgewiesen, daß eine Haftung aus dem Frachtver- r nicht in Frage komme, weil die Sendung eine Kostbarkeit w en sei und die Klägerin die für die Versendung von Kost- r iten gegebenen Vorschriften nicht beobachtet habe. Die ei Reichsgericht eingelegte Revision der Klägerin war r Erfolg begleitet. Der höchste Gerichtshof hat das Urteil it olgenden Entscheidungsgründen von grundlegen- r edeutung aufgehoben:

„ e Annahme, daß es sich um eine Kostbarkeit im fracht- e lichen Sinne handelte, ist nicht zu beanstanden. Für solchen l bestimmt § 467 HGB., daß die Haftpflicht der Eisenbahn f Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen ist. Diese Vor- h ft will aber nicht sagen, daß der Frachtvertrag nichtig sei. De Vertrag ist vielmehr vollgültig und wirksam, so daß z. B. lie blieferungspflicht der Eisenbahn bestehen bleibt; u lie Haftpflicht ist mit wenigen Ausnahmen ausgeschlossen. Na dem Kommentar von Staub tritt die Haftung dennoch ein, w die Bahn eine unrichtige Bezeichnung selbst verschuldet at Aus gleichem Grunde wird angenommen, daß die Befreiung c eintritt, wenn die Eisenbahn die unrichtigen Angaben gekannt hat. Vorliegendenfalls handelt es sich darum, wie die Befreiung von der Haftung mit der Verpflichtung zur Abliefe- rung in Einklang zu bringen ist. Die Bahn hat trotz des Aus- lieferungsbegehrens der Hamburger Firma den Ballen nach Köln an eine Firma weiter versandt, die zu ihrer Legitimation nichts beigebracht hatte. Der von der Klägerin aufgetragene Trans- port war also beendigt. Das Transportgut war vorhanden. Die Bahn hatte sich sogar dem Verfügungsberechtigten gegenüber erboten, mit dem Gut nach seiner Verfügung zu verfahren. Sie hat das trotzdem nicht getan, sondern eigenmächtig an- derweit verfügt. Nach dem Sinne der gesetzlichen Be- stimmungen muß daher für solchen Fall der Ausschluß der Haf- tung verneint werden. Das Gesetz will verhindern, daß die Bahn bei nicht zu vermeidenden Zufälligkeiten für Schadens- ersatzforderungen in ungemessener Höhe aufzukommen hat. Aber es muß doch verlangt werden, daß das Vorkommnis mit dem aufgetragenen Transport und dessen Risiken in Verbindung steht. An einer solchen Verbindung fehlt es hier in zureichender Weise. Statt zur Ablieferung zu schreiten, hat die Eisenbahn das Frachtgut ohne Grund eine neue Transportreise mit neuen Ge- fahren unternehmen lassen. Das war eine neue selbständige Handlung, die mit dem aufgetragenen Transport nichts mehr zu tun hatte. Es erscheint nicht angängig, die gesetzliche Be- freiung von der Haftpflicht, obwohl der Empfänger die Ware abforderte, auch auf solche Maßnahmen der Eisenbahn auszu- dehnen, die derart willkürlicher Art sind, daß sie mit den Ge- fahren, die der aufgetragene Transport mit sich bringt, nicht mehr im Zusammenhange stehen. Die Sache ist noch einmal zur Prüfung über die Frage an das Oberlandesgericht zurück- verwiesen worden, ob etwa ein Mitverschulden der Klä- gerin darin liegt, daß sie die Ware nicht in der für Kostbar- keiten vorgeschriebenen Weise behandelt hat. Die Beklagte behauptet in dieser Beziehung, daß die Sendung nach Köln dann unterblieben wäre. Hierüber bedarf es neuer Feststellungen." (Aktenzeichen: I. 157/21. — 15. 10. 21.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Die Selbstanfertigung galvanischer Elemente.** Mit 29 Ab- bildungen. **Die Selbstanfertigung von Kleintransformatoren und Gleichrichtern.** Mit 23 Abbildungen. Beide Hefte von Hanns Günther (W. de Haas). Franckh'sche Verlagshandlung in Stuttgart, 1921. Preis jedes Heftes 5,20 *M*.

Durch diese beiden Bändchen ist die von dem Verlage geschaf- fene „Basteln- und Bauen-Bücherei" in willkommener Weise ergänzt worden. Beide entstammen der bewährten Feder des Verfassers der weitverbreiteten „Elektrotechnik für Alle", des „Elektrotechnischen Bastelbuches" und des „Flugmaschinen- buches für Jungen".

Um dem Bastler, der sich dem Studium der Elektrizität und dem Bau entsprechender Vorrichtungen zu widmen gedenkt, bei Beschaffung einer leistungsfähigen und zugleich billigen Stromquelle behilflich zu sein, beschreibt der Verfasser auf Grund eigener Versuche mit den verschiedensten Element- typen in dem ersten der beiden vorgenannten Hefte die Selbstanfertigung mehrerer empfehlenswer- ter galvanischer Elemente und gibt Anweisungen für deren Gebrauch und Wartung. Einzeln sind behandelt das Salmiakelement und seine Abkömmlinge, das Chromsäureelement und die Tauchbatterie, das Daniellelement, das Bunsenelement und seine Geschwister, das Krügerelement und die Trocken- elemente. Besondere Abschnitte berichten über die gebräuch- lichsten Schaltarten von Batterien und über die galvanische Verkupferung von Kohleelektroden.

Galvanische Elemente und Sammler waren bis vor einigen Jahren wohl zumeist die einzigen Stromquellen, deren sich die experimentierenden Bastler bedienten, während die Benutzung von elektrischem Starkstrom wegen der damit verbundenen Ge- fahren seltener in Frage kam. Inzwischen ist die Elektro- industrie zum Bau von Kleintransformatoren ge- schritten, um z. B. Klingelanlagen an Wechselstrom führende Starkstromleitungen anzuschließen. Derartige Klingeltransfor- matoren, die die Spannung des Starkstroms auf ein ungefähr- liches Maß herabsetzen, sind bald über ihren ursprünglichen Zweck hinaus zur Erzeugung niedrig gespannter Experimentier- ströme verwendet worden, und wenn diese Anwendung sich heute noch nicht allgemein eingebürgert hat, so ist daran vor allem der verhältnismäßig hohe Preis der käuflichen Klein- transformatoren schuld. Für den geschickten Bastler ist aber die Selbstanfertigung eines solchen Transformators nach den Anweisungen des Verfassers durchaus kein Kunststück.

In dem zweiten Heftchen „Die Selbstanfertigung von Kleintransformatoren und Gleichrich- tern" werden leichtverständliche Anleitungen zum Bau von Kleinumformern in den verschiedensten Formen und Größen

gegeben. Nach grundlegenden Ausführungen über die Form und das Wesen der Transformatoren wird ihr Aufbau erörtert; der Leser lernt die Unterschiede zwischen Kern- und Manteltransformatoren kennen. Für den erfahrenen Bastler sind auch die Fingerzeige zur Herstellung behelfsmäßiger Transformatoren wichtig; auch die Verwendungsmöglichkeiten der Kleintransformatoren sind aufgeführt. Die in dem Buche behandelten Umformer liefern allerdings nur Wechselstrom, wie denn auch das Vorhandensein von Wechsel- oder Drehstrom (Dreiphasen-Wechselstrom) Vorbedingung für ihre Verwendung ist. Da sich aber der dem Transformator entnommene niedrig gespannte Wechselstrom mit den im letzten Abschnitt beschriebenen einfachen Mitteln „gleichrichten", d. h. in Gleichstrom verwandeln läßt, besteht ohne weiteres die Möglichkeit, den Transformator auch nutzbar zu machen, wo Wechselstrom nicht anwendbar ist. Auf diese Gleichrichtung kann aber sehr häufig verzichtet werden, da sich auch mit Wechselstrom sehr gut experimentieren läßt, und zwar viel häufiger als man gemeinhin annimmt. Auch darüber gibt das Günthersche Büchlein erwünschten Aufschluß.

Den preiswerten, sauber ausgestatteten Heftchen, die ausgezeichnet klar geschrieben und mit guten Abbildungen versehen sind, ist weiteste Verbreitung zu wünschen. Die zahlreichen praktischen Winke werden fraglos den Bastlern große Dienste leisten und dazu beitragen, daß in unserer Jugend Sinn und Liebe zur Technik geweckt und erhalten bleibt. Aber auch viele Nichttechniker, die sich mit den hier behandelten Dingen befassen und erste Belehrung holen möchten, werden an den Darlegungen ihre Freude haben.

— **Verkehrsfragen bei Stadterweiterungen,** erläutert an Beispielen von Zürich und Danzig (nach dem in der I. Hauptversammlung der „Deutschen Gesellschaft" für Bauingenieurwesen in Berlin am 21. September 1920 gehaltenen Vortrag). Von Richard Petersen, Prof. a. d. Techn. Hochschule in Danzig.

Die Bebauungspläne für Stadterweiterungen sind früher ohne den weit ausschauenden Blick in die Zukunft aufgestellt worden. Sie entstanden vielmehr lediglich aus den augenblicklich vorliegenden örtlichen Bedürfnissen, und das Bestreben der Grundbesitzer, aus ihrem Eigentum möglichst großen geldlichen Nutzen zu erzielen, spielte dabei die hervorragendste Rolle. Aus diesem Streben entwickelte sich auch die hohe Bauweise; es entstanden die Mietkasernen, wodurch die Verbindung der Menschen mit dem Grund und Boden verloren ging. Diese Verbindung muß dadurch wiederhergestellt werden, daß bei den Erweiterungen dem Kleinhausbau mit ausreichend großen Gärten der Vorzug vor der Mietkaserne gegeben wird. Für neue Siedlungen ist billiges Gelände außerhalb der alten Stadtanlage zu wählen, und es sind dann schnelle und billige Verkehrsanlagen nach dem Stadtkern zu schaffen. Dafür fehlt es aber infolge der früher außer Acht gelassenen großzügigen Überlegung sehr vielfach an geeigneten Straßen, um diese Verkehrsbahnen in das Innere der Altstadt hineinzuführen. Dieser Mangel legt nun der Gegenwart große und kostspielige Schwierigkeiten auf. Der vor 10 Jahren ausgeschriebene Wettbewerb für einen Groß-Berliner Bebauungsplan brachte zum Ausdruck, daß vor der Aufstellung eines Bebauungsplanes die Fragen der Erweiterung der Wasserstraßen, der Eisenbahnanlagen für den Güterverkehr, der Fernbahnen für den Personenverkehr und des Ausbaus des Vorortbahnnetzes bedacht werden müssen. Daraus entsteht ein Gerippe, welches für die einzelnen Bebauungspläne maßgebend ist. Daß in Berlin bei der Erweiterung so große Fehler gemacht worden sind, ist entschuldbar; denn man konnte vor einem halben Jahrhundert nicht ahnen, daß Berlin in so kurzer Zeit zu so hoher Einwohnerzahl anwachsen Man sollte aber solche Fehler heutzutage vermeiden.

Die Stadt Zürich hat in einer mustergültigen Weise wie man diese großen Verkehrsfragen als Grundlage f künftige Stadterweiterung behandeln muß. Im Jahre schrieb die Stadt einen Ideenwettbewerb für einen Beba plan aus. Hierbei wurde zuerst die Wasserverkehrsfra löst, und sodann ergab der Wettbewerb in Verbindun weiteren nachträglich ausgearbeiteten Vorschlägen bez des Fernverkehrs, des Vorortverkehrs und des Straße verkehrs eine Lösung, die eine einwandfreie Grundla die künftige Stadterweiterung darstellt. Es kann nu Sicherung des zukünftigen Bahngeländes vorzeitig er und es können die rechtlichen Grundlagen hierfür gesc werden. Für manche deutsche Stadt ist dieses tatkräftig gehen der Stadt Zürich nachahmenswert.

Der Stadt Danzig, welche bisher noch keine weit schauenden Vorkehrungen für ihre zukünftige Erweiteru troffen hat, hält Prof. Petersen ihre jetzigen städtebau Verhältnisse, die Lage ihrer Vororte, die Gestalt ihrer Umgebung und die bestehenden Bahnverbindungen und anlagen vor Augen, regt überall Verbesserungen, Erweite und Anwendungen an und faßt insbesondere die künfti zusehenden Erweiterungen für den Güterverkehr, den Per fernverkehr und den Personenvorortverkehr in einem zusammen. Auf Grund eines solchen Planes ist für die die Möglichkeit gegeben, das Gelände, welches von de bauung freibleiben muß, festzulegen und die Bebauung a übrigen Gelände nach den noch aufzustellenden Beba plänen stückweise in die Wege zu leiten.

Baurat Voß, Elber

— **Dr. Georg Strutz,** Senatspräsident am Reichsfina Handausgabe des Einkommensteuergese vom 29. März 1920 in Fassung vom 24. März 192 11. Juli 1921 nebst den Ausführungsbestimmungen un Vorschriften über die Rücklagen nach § 59 a sowie di kommensteuer vom Arbeitslohn. Dritte, gänzlich neub tete und vermehrte Auflage. Berlin 1921, Verlag von Liebmann. Preis geb. 58 *M*.

Diese Handausgabe ist ein stattlicher Band von üb Seiten. Die ungemein schwierige und wenig geklärte M hat der bekannte Verfasser, dessen Kommentar zum mögenszuwachs- und Kriegsabgabengesetz vom 10. Sept 1919 bereits früher erschienen ist, mit bewunderns Gründlichkeit und Sachkunde erläutert. Wie schwer sich durch eine immer wieder abgeänderte und ergänzte S gesetzgebung durchzufinden, hat wohl jeder Steuerpflicht sich selbst erfahren. Am meisten hat aber der Komme unter dieser Unstetigkeit und tastenden Steuerpolitik des Deutschland zu leiden gehabt, und die höchst interessant leitung, die er seinem Werk vorausschickt, spricht eine b Sprache von mühevoller Arbeit, die durch diese fortw den Änderungen nutzlos geworden ist. Um so dankbarer man dem Verfasser sein, daß er es sich nicht hat verd lassen, durch seinen vorzüglichen Kommentar zur Kl des jetzigen Steuerrechts beizutragen.

* * *

Diesem Kommentar hat der Verfasser soeben einen Na (Preis 14 *M*) folgen lassen, der das Gesetz vom 20. zember 1921 zur Änderung des Einkommensteuerge nebst den Durchführungsbestimmungen 3./22. Dezember 1921 zum Gesetz über die Einkom steuer vom Arbeitslohne vom 11. Juli 1921 beha

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Die in der Nr. 7 der Vereinszeitung bekanntgegebene Störung der Fährenverbindung Warnemünde-Gjedser ist behoben. Überführung der Wagen erfolgt vom 22. März ab wieder regelmäßig.

Schwerin, den 21. März 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion. (380)

2. Güterverkehr.

Württemb. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 wird bei der Station Inzigkofen bei Sigmaringen die abgekürzte Bezeichnung OK in OR geändert. (375)

Stuttgart, den 16. März 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 wird der Frachtzuschlag für Sand von Wiesloch Stadt von 3,3 *ℌ* erhöht auf 10 *ℌ* für 100 kg.

Näheres enthält die am 16. März 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (363)

Berlin, den 13. März 1922.

Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahm heft Tfv. 200 C II.

Mit Gültigkeit vom 15. März 192 der Nachtrag I in Kraft. Außer b bekanntgegebenen Änderungen un gänzungen des Heftes C II enthäl Nachtrag den Ausnahmetarif 1 frische Kartoffeln zur Verwendu Inlande, dessen Geltungsdauer zu vom 15. 3. bis 30. 9. 1922 bemesse Er gilt für Frachtgut in Ladunge 10 t oder bei Zahlung für diese wicht. Die Frachtberechnung e nach einem Frachtsatzzeiger, de den seit dem 1. 3. 1922 ab gü Frachtsätzen der Klasse E zuzi 10 % aufgebaut ist.

Ferner werden Lauter (Sa)

…eberg = Neustädtel als Versand… men in den Ausnahmetarif 5 a auf…nmen und außerdem tritt die …lenburgische Friedrich - Wilhelm-…bahn mit ihrem Binnenverkehr dem …ahmetarif 5 c bei.

…skunft geben die beteiligten Güter…tigungen sowie das Auskunfts… hier, Bahnhof Alexanderplatz.

…lin, den 13. März 1922. (362)

Eisenbahndirektion.

…tsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

… Gültigkeit vom 1. April 1922 wer… sämtliche Frachten im Güter- und …erkehr, einschließlich der Aus…etarife, um rund 40 v. H. erhöht; …o treten zum gleichen Zeitpunkte …len tarifmäßigen Mindest- und Son…achtbeträgen, den Neben- und ört…n Gebühren fast durchweg Er…ungen um rund 40 v. H. ein. Die Er…ungen werden in der Weise durchge…, daß auf die am 1. Februar d. J. …g gewesenen Sätze im allgemeinen … H. aufgeschlagen werden. Die …hführung erfolgt teils durch Aus… von Tarifnachträgen, teils durch … neue Umrechnungstafel. Die ver…e Veröffentlichungsfrist ist auf …d der vorübergehenden Änderung … § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung …-Bl. 1914, S. 455) genehmigt wor… Die neuen Tarifdrucksachen können …ssichtlich vom 28. d. M. an von … deutschen Eisenbahnverwaltungen, …rlin von dem Auskunftsbüro (Bahn…f Alexanderplatz), käuflich bezogen …en.

…lin, den 17. März 1922. (373)

Eisenbahndirektion,
…ens der beteiligten Verwaltungen.

…yerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. …ie erleichternde Bestimmung für …ie Frachtberechnung (vgl. § 9 (1) c) …TV. alt) „im Verkehr mit oder …ber Strecken, auf denen wegen des …ulässigen Raddruckes ein Gewicht …on 15 000 kg in einen Wagen nicht …erladen werden kann“, ist ab … Februar 1922 weggefallen.

Auf Seite 22 Absatz b) ist daher …ie 3. und 4. Zeile („entweder . . . … t“) zu streichen und dafür zu …etzen:

„entweder nach den Frachtsätzen …es Ausnahmetarifs unter Berück…ichtigung der Anwendungsbedin…ungen der einzelnen Ausnahme…arife oder nach den Frachtsätzen …er Nebenklassen unter Berücksich…igung der Bestimmungen für …agenladungsgüter im § 7—9 …TV.“.

II. …uf Seite 22 ist ferner folgendes zu …ndern:

Die letzte Zeile im Absatz a) „Wegen der Ausnahmetarife . . . …bsatz c“) und der ganze Absatz c) …ind zu streichen; der Absatz d) …rhält den Buchstaben c).

Im Absatz a) ist in der 4. Zeile …ach „zu entnehmen“ zu ergänzen: „ausgenommen sind die Ausnahme…arife 5 d für Talkschiefer usw. und …d für Eisenerz und Manganerz …sw., bei welchen nur die in diese …usnahmetarife namentlich aufge…ommenen Stationen in Betracht …ommen. (379)

M…nchen, den 18. März 1922.

Tarifamt beim Reichsverkehrs-
ministerium,
Zweigstelle Bayern.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200.

Es treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Aufgenommen wird ein in tschechischer Kronenwährung erstellter Stationsfrachtsatzzeiger mit Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Franzensbad und Voitersreuth einerseits und Asch in Böhmen, Eger und Haslau anderseits.

2. Die Gebühr für die beim Übergang nach oder von den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen in Altena (Westf.), Lüdenscheid, Schalksmühle oder Werdohl erforderliche Umladung von Wagenladungsgütern wird erhöht.

3. Im Verkehr mit den Bahnhöfen der Bentheimer Kreisbahn werden für die bisher vom Frachtzuschlage befreiten Sendungen, die in Emlichheim am Kanalhafen mit Schiff ankommen oder mit Schiff weitergehen, die im Abschnitt Zu 8 a angegebenen Frachtzuschläge erhoben. Näheres enthält der Tarifanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (370)

Berlin, den 15. März 1922.

Eisenbahndirektion.

---

a) Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) Tfv. 200.

b) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1922 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Crefelder Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthalten die am 13. und 16. März 1922 erscheinenden Nummern des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (357)

Berlin, den 9. März 1922.

Eisenbahndirektion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Der angekündigte neue badisch-württembergische Gütertarif ist erschienen und zum Preise von 17 ℳ durch die Dienststellen zu beziehen.

Der bisherige badisch - württembergische Gütertarif bleibt für gewisse Stationsverbindungen vorläufig noch bestehen. Das Nähere hierwegen ist aus unserm Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, 15. März 1922. (369)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 erhält der Bahnhof Meyenburg K. W. E. der Ruppiner Eisenbahn nach einer großen Anzahl von Stationen des nordöstlichen Reichsbahnnetzes direkte Tarifentfernungen. Die hierdurch in den Teilheften B I 10 und B II 18 eintretenden Änderungen werden in Nr. 23 des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr bekanntgegeben.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 13. März 1922. (356)

Eisenbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden, Tarifheft 9 B.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird in der Entfernungstafel I die Entfernung für die Station Säckingen bis zum Anstoßpunkt 2 von 01 km in 401 km berichtigt. — 2. Mit sofortiger Gültigkeit ist in Berichtigung eines Druckfehlers die in Spalte 1 der Entfernungstafel I für die Station Nußdorf (Baden) vorgesehene Entfernung zu streichen und in Spalte 2 (Anstoßpunkt 2) nachzutragen.

Dresden, am 14. März 1922. (358)

Eisenb.-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Tarifhefte 1, 2 und 3.

Mit sofortiger Gültigkeit werden folgende Stationsnamen geändert:

Kessel (Kr. Grünberg) in Polnisch Kessel.

Rädnitz (Mark) in Rädnitz.

Mundenheim in Ludwigshafen-Mundenheim.

Im Tarifheft 3 werden mit Gültigkeit vom 20. März 1922 bei den Stationen Ergenzingen, Gärtringen, Hochdorf b. Horb, Loßburg-Rodt, Schopfloch b. Freudenstadt und Talhausen b. Rottweil die Anstoßentfernungen ermäßigt. Ferner ist im gleichen Tarifheft bei der Station Trossingen Ort der Zusatz „Zu“ zu streichen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Breslau, den 9. März 1922. (355)

Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Statt „Polnische Staatsbahndirektion Danzig“ muß es nunmehr heißen: „Polnische Staatsbahndirektion Danzig für die im Gebiet der freien Stadt Danzig gelegenen Stationen“.

II. Kessel (Kr. Grünberg) heißt wieder „Polnisch Kessel“. Von Seite 10 des Tarifs ist diese Station nebst Angaben auf Seite 15 vor Polnisch Neukirch zu übertragen.

München, 10. März 1922. (359)

Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Bei der Station Groß Bosch-pol. Landesgrenze (Seite 9 des Tarifs) sind die Anstoßkilometer von 273 auf 274 abzuändern.

München, 18. März 1922. (371)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet — Österreich.

Vom 1. April 1922 gelangt ein Eisenbahn-Gütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen einerseits und Stationen der österreichischen Eisenbahnen anderseits im unmittelbaren Übergang und im Durchgang durch die Tschechoslowakei zur Ausgabe.

Sämtliche bisher für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Österreich erlassenen Verfügungen treten hierdurch außer Kraft.

Der Tarif wird zum Preise von 1 ℳ käuflich abgegeben. (372)

München, den 15. März 1922.

Tarifamt beim Reichsverkehrs-
ministerium,
Zweigstelle Bayern in München.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200 C II.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1922 tritt noch eine Anzahl von deutschen Privatbahnen dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln bei. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. März 1922. (366)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr. — Tfv. 795.

Am 1. April 1922 wird ein Eisenbahn-Gütertarif eingeführt, der im wesentlichen der bisherigen Kundmachung entspricht und nur reglementarische und besondere Bestimmungen sowie als Anlage das Verzeichnis der Grenzübergangsstationen enthält. Die Kundmachung vom 1. September 1920 wird hierdurch aufgehoben. Der Tarif ist bei unserer Wirtschaftshauptverwaltung Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße, käuflich zu haben. (376)

Dresden, am 18. März 1922.
Eisenb.-Generaldirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Abänderung einer Kundmachung.

Der in der Kundmachung (287) in der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 8 vom 2. März 1922 angegebene Einführungstermin für den Nachtrag V zum Tarif Teil I, Abt. B, den Nachtrag II zum Tarif Teil II und die Nachträge I zu den Tarifen Teil III und Teil IV wird vom 15. März 1922 auf den 1. April 1922 verschoben.

Die laut der erwähnten Kundmachung zur Aufhebung gelangenden Bestimmungen und Kundmachungen treten daher erst Ende März 1922 außer Kraft.

Wien, am 11. März 1922. (361)
Nr. 21 679/Ia.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Güterannahme.

Wir geben hiermit bekannt, daß am 13. März 1922 die Güterannahme in den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien und Budapest für den Verkehr nach Belgrad eröffnet wird.

Die bereits eröffnete Güterannahme für Budapest loco wird mit gleicher Wirksamkeit auf die Station Budapest-Donauuferbahnhof ausgedehnt unter der Bedingung, daß im Verkehr mit dieser Station vorläufig nur Sendungen von mindestens 10 000 kg auf einen Schiffsfrachtbrief zur Beförderung angenommen werden.

Regensburg, 11. März 1922. (360)

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Zuschlagsfrachten nach Heft C I b um 100 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Butzbach. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf eine vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (374)

Berlin, den 15. März 1922.
Der Vorstand.

3. Personen- und Güterverkehr.

Binnen-Tarife der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend werden die Beförderungspreise und Gebühren für Gepäck und Expreßgut sowie im Güter- und Tierverkehr ab 1. April 1922 erhöht. Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage die unterzeichnete Direktion.

Sommerfeld, 20. März 1922. (378)
Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-, Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin erhöht. Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin, den 14. März 1922. (364)
Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Am 1. April d. J. treten neue Bestimmungen über Ausgabe von Schülerfahrkarten in Kraft, auch werden von diesem Tage ab Schülermonatskarten an Handwerkerlehrlinge ausgegeben. (377)

Erfurt, im März 1922.
Eisenbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Eröffnung des Personenschiffverkehres Budapest-Mohács.

Die Personenschiffahrten zwischen Budapest-Mohács werden diesjährig wie folgt eröffnet, und zwar mit erster Fahrt:

von Budapest nach Mohács am 25. März 1922,
von Mohács nach Budapest am 26. März 1922.

Laut Frühjahrsfahrplan findet in beiden Richtungen täglich eine Fahrt statt, und zwar:

Abfahrt von Budapest	12.00
Ankunft in Mohács	21.20
Abfahrt von Mohács	12.00
Ankunft in Budapest	6.00

Demgemäß wird von obigen Terminen beginnend der Personenschiffverkehr auf der Strecke

Wien-Bratislava-Budapest-Mohács

eröffnet sein.

Mit dem Tage der Eröffnung dieser Fahrten tritt ein neuer Personen- und Gepäcktarif in Kraft. Die neuen Gebühren sind aus den an den Stationen zum Aushang gebrachten Tabellen zu ersehen.

Auskünfte über Fahrpläne, Fahrpreise, Kabin- und Bettpreise, sowie Gepäcktaxen erteilen die Direktion in Wien (Reisebüro, III., Hintere Zollamtsstraße 1, Telephon 8714—8719), die Verkehrsdirektion in Budapest (V. Rudolf rakpart 3, Telephon 3453), sowie die einzelnen Stationen und Reisebüros.

Wien, am 15. März 1922. (367)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung des Personenschiffverkehres Wien-Bratislava-Budapest.

Die Postschiffahrten zwischen Wien-Bratislava-Budapest werden diesjährig wie folgt eröffnet, und zwar mit e[rster] Fahrt:

von Wien nach Bratislava und Bud[apest] am 24. März 1922
von Budapest nach Bratislava und [Wien] am 21. März 1922.

Laut Frühjahrsfahrplan finden in b[eiden] Richtungen wöchentlich vier Fa[hrten] statt, und zwar:

Abfahrt von Wien jeden Sonntag, Montag, Mittwoch, Freitag
Ankunft in Budapest am gleichen Tage
Abfahrt von Budapest jeden Sonntag, Dienstag, Mittwoch, Freitag
Ankunft in Wien jeden Montag, Mittwoch, Donnerstag, Samstag

Mit dem Tage der Eröffnung d[ieser] Fahrten tritt für die Personens[chiff]strecke Wien-Budapest-Bratislava [ein] neuer Personen- und Gepäcktari[f in] Kraft. Die neuen Gebühren sind [aus] den an den Stationen zum Aushan[g ge]brachten Tabellen zu ersehen.

Es wird speziell auf die ermäßt[en] Rückfahrkarten in den Relationen W[ien]-Budapest, Wien-Györ, Bratislava-B[uda]pest. und Györ-Budapest und umgek[ehrt] aufmerksam gemacht. Die Preise [und] Bestimmungen für diese Rückfahrk[arten] sind in die vorerwähnten Tariftab[ellen] aufgenommen.

Auskünfte über Fahrpläne, Fahrp[reise], Kabin- und Bettpreise sowie Gep[äck]taxen erteilen die Direktion in [Wien] (Reisebüro, III., Hintere Zollamtss[traße 1,] Telephon 8714—8719), die Verkehrsd[irek]tion in Budapest, sowie die einz[elnen] Stationen und Reisebüros, woselbst [auch] die Fahrkarten erhältlich sind.

Wien, am 14. März 1922. (6…

5. Verdingungen.

Die Erd-, Beton- und Nebenarb[eiten] zum Bau:

Los 1) eines Teiles der Chausseeu[nter]führung in km 12.3 + 31,
Los 2) der Waldwegunterführung in k[m] 14.0 + 19 der Strecke Tegel-Hen[nigs]dorf

sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, [den] 4. April 1922, vormittags 9½ Uhr, p[osto]frei versiegelt und mit entsprech[ender] Aufschrift versehen an uns, B[erlin] W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zim[mer] 258, einzureichen.

Für den Verding sind die für die B[e]werbung um Arbeiten und Lieferu[ngen] geltenden Vorschriften, die zuletz[t in] Nummer 76 des Deutschen Reichs- [und] Preußischen Staatsanzeigers [vom] 31. März 1913 veröffentlicht worden [sind,] maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet u[m] 10½ Uhr im Dienstgebäude der Ei[sen]bahndirektion, Berlin SW. 11, K[önig]grätzer Straße 105, Speisesaal, statt.

Angebotshefte sind, soweit der V[or]reicht, in unserem Personalbüro, B[erlin] W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zim[mer] 258, einzusehen, beziehungsweise [von] dort gegen portofreie Einsendung [von] 13,20 ℳ in bar (nicht in Briefmar[ken]) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen [sind] im technischen Büro, Königgr[ätzer] Straße 105, Zimmer 26, von 10 bis 2 [Uhr] einzusehen. (3…

Zuschlagsfrist 30. April 1922.
Berlin, den 16. März 1922.
Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9. Köthener Str. 28/29.

Nr. 12 | Berlin, den 30. März 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die neue Eisenbahn von Rheinbach über Ringen nach Sinzig und ihre Bedeutung für den durchgehenden Verkehr.

Von Regierungsbaurat **Wilhelm Weber** in Coblenz.

Die Teilstrecke Rheinbach—Ringen ist ein Glied der im Bau befindlichen Bahn von Holzheim bei Neuß über Rommerskirchen-Horrem-Liblar-Rheinbach-Ringen nach Mayschoß an der Ahrtalbahn. Diese Bahn wird hauptsächlich gebaut zur Ablenkung des Ruhr-Moselverkehrs von den überlasteten Bahnanlagen bei Köln. Die neuerdings in Aussicht genommene Verbindung Ringen-Sinzig soll den erwähnten Durchgangsgüterverkehr, statt auf die betrieblich ungünstigeren Eifelstrecken, auf die linke Rheinlinie von Sinzig bis Coblenz und von dort auf die Moselbahn überleiten. Daneben soll die Bahn eine neue Abfuhrlinie für den immer stärker werdenden Braunkohlenversand nach dem Mittelrhein und Süddeutschland herstellen. Außer dieser Bedeutung für den großen Güterverkehr besitzt die Neubaulinie hervorragenden Wert für den Durchgangspersonenverkehr, da sie eine Abkürzung des Schienenweges von Belgien über Aachen-Düren-Euskirchen-Rheinbach-Sinzig nach dem Mittelrhein und Süddeutschland gegenüber dem heutigen Umwege über Köln herstellen wird. Diese Abkürzungslinie wollte bereits die ehemalige Rheinische Eisenbahngesellschaft vor mehr als 50 Jahren ausführen, doch ist der Plan damals an mancherlei Schwierigkeiten gescheitert. Diese Gesellschaft baute zuerst die Strecke Düren-Euskirchen, die am 6. Oktober 1864 eröffnet wurde. Obwohl damals die Bahn Düren-Euskirchen als Anfangsstrecke der Eifelbahn galt, die von Euskirchen über Call nach Trier geführt werden sollte, beweist die Einführung in den Bahnhof Euskirchen, daß die wirkliche Fortsetzung der Bahn damals schon nach Sinzig gedacht war. Die Konzession dieser Strecke erfolgte jedoch erst im Jahre 1873, zugleich mit der Verbindung nach Bonn und der Ahrtalbahn bis Ahrweiler. Nach langen, unendlich schwierigen Verhandlungen wurden nur die Strecken Euskirchen-Bonn und Remagen-Ahrweiler ausgeführt, der Bau der Zwischenstrecke von der erstgenannten Bahn zur Ahr und nach Sinzig wurde der Rheinischen Eisenbahngesellschaft erlassen, weil es nicht möglich war, eine den berechtigten Wünschen besonders der Städte Neuenahr und Ahrweiler gerecht werdende Linie zu finden. Der Anschluß der Ahrtalbahn an die linke Rheinlinie wurde infolge dieses Verzichts auf die Durchgangsstrecke noch im letzten Augenblicke geändert, indem die Einführung in den Bahnhof Remagen erfolgte, nachdem die Pläne für die Einführung in den Bahnhof Sinzig schon landespolizeilich geprüft und festgestellt waren und der Bau unmittelbar bevorstand. Während des Baues erfolgte am 14. Februar 1880 die Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, und die Strecken Bonn-Euskirchen und Remagen-Ahrweiler wurden als Staatsbahnen noch im Jahre 1880 eröffnet. Schon vorher war die Eifelbahn eröffnet worden, und zwar die Strecke Euskirchen-Mechernich am 1. Juli 1865, Mechernich-Call am 1. November 1867, die Reststrecke Call-Trier während des Krieges 1870—1871, schließlich die Verbindung Euskirchen-Kalscheuren als tatsächliche Fortsetzung der Eifelbahn Trier-Euskirchen nach Köln im Jahre 1875.

Wenn heute die alten Pläne ihrer Verwirklichung entgegengehen, so wird dies in den weitesten Kreisen West- und Süddeutschlands freudig begrüßt werden im Hinblick darauf, daß der Wert der Bahn Rheinbach-Ringen-Sinzig für den Durchgangsverkehr heute noch viel größer ist als es vor 50 Jahren der Fall war. Außer dem eingangs erwähnten Durchgangsgüterverkehr kann man 4 besondere Beziehungen hinsichtlich

des Personenverkehrs unterscheiden, welchen die Bahn zu dienen haben wird:

1. Der Auslandsverkehr von Übersee (Amerika und England) durch Belgien, West- und Süddeutschland nach der Schweiz, Italien, Österreich, Ungarn und den Balkanstaaten.

2. Die Verbesserung des inländischen Verkehrs zwischen Aachen, Düren, Euskirchen nebst Zwischenorten und Coblenz, Bingen, Mainz, Wiesbaden, Frankfurt und anderen mittelrheinischen und süddeutschen Städten.

3. Die Schaffung eines neuen holländisch-deutschen Verkehrs von Holland über Dalheim-Jülich-Düren nach dem Mittelrhein und Süddeutschland.

4. Der Ortsverkehr des engeren Verkehrsgebiets der Neubaulinie.

Der letzte Punkt kann hier nicht erschöpfend behandelt werden. Es wird nicht leicht sein, die berechtigten örtlichen Verkehrswünsche, besonders der Städte Rheinbach, Neuenahr und Ahrweiler und der Ortschaften der sog. Grafschaft mit dem weit wichtigeren Durchgangsverkehr in Einklang zu bringen, und die äußerst lebhaften Auseinandersetzungen der Jahre 1873 bis 1880 dürften wohl bald eine neue Auflage erfahren.

Der Durchgangsverkehr von Übersee durch Belgien und Süddeutschland.

Am 15. Oktober 1843 wurde die Schlußstrecke Aachen-Herbesthal der Stammlinie der Rheinischen Eisenbahngesellschaft von Köln nach Herbesthal dem Verkehr übergeben. Dadurch war im Zusammenhange mit der belgischen Fortsetzung der Bahn über Lüttich und Brüssel nach Ostende und den bereits bestehenden Anschlüssen nach Frankreich die erste Schienenverbindung zwischen Deutschland und diesen beiden Nachbarstaaten hergestellt. Durch die in den nachfolgenden Jahren in Köln nach Osten und Süden sich anschließenden Bahnen und die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in Belgien und Frankreich gewann die Bahn Köln-Aachen für den Auslandsverkehr eine ständig wachsende Bedeutung. Aus der Fülle der einzelnen Verkehrsbeziehungen zwischen den wirtschaftlich so reich gegliederten Nachbarländern heben sich im In- und Auslande je 2 Hauptverkehrsrichtungen deutlich hervor, die zwischen Lüttich und Aachen und in der Hauptsache auch zwischen Aachen und Köln zusammenfallen. Es sind dies in Frankreich/Belgien die Hauptrichtung Paris-Lüttich über Charleroi-Namur, und die Hauptrichtung von den Seehäfen, besonders Ostende, daneben auch Calais, Boulogne und Dünkirchen, über Brüssel nach Lüttich. In Deutschland kommen in Betracht die Hauptrichtung durch das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet nach Mittel-, Nord- und Ostdeutschland, Polen, Rußland und den nordischen Staaten einerseits und die Hauptrichtung rheinaufwärts nach Süddeutschland, der Schweiz, Italien, Österreich, Ungarn und den Balkanstaaten andererseits. Entsprechend diesen 4 Hauptverkehrsrichtungen fuhren vor dem Kriege außer den nötigen Personenzügen zahlreiche Eil- und Schnellzüge, darunter die Luxuszüge Ostende-Konstantinopel, Ostende-Petersburg. Der Verkehr wurde beeinträchtigt durch die Überlastung der Strecke Aachen-Lüttich, auf der sich fast der ganze Güter- und Personenverkehr zwischen Deutschland und Belgien zusammendrängte. Es war deshalb notwendig, die Züge der Richtungen Paris-Lüttich und Ostende-Lüttich in Lüttich zusammenzusetzen, um sie erst in Aachen oder Köln wieder nach den von dort ausgehenden Hauptrichtungen zu trennen, und in der Gegenrichtung entsprechend zu verfahren, denn der Fahrplan der dicht belegten Strecke Aachen-Lüttich wies für die getrennte Durchführung der Züge keine Lücken mehr auf. Hierdurch war der Verkehr der einzelnen Hauptrichtungen fahrplantechnisch in eine ungünstige Abhängigkeit gebracht worden, die um so schlimmer war, als die Züge von den Seehäfen, welche die Überseeanschlüsse abwarten mußten, oft Verspätung hatten, wenn die Schiffe wegen ungünstigen Wetters im Kanal den Fahrplan nicht innehalten konnten. Diese Verspätungen übertrugen sich dann auf die Züge der Richtung Paris. Andererseits waren die Züge der Hauptrichtungen in der verkehrsreichen Jahreszeit oft so belastet, daß ihre Zusammensetzung nicht mehr möglich war, und sie deshalb zwischen Lüttich und Aachen notgedrungen getrennt gefahren werden mußten. Hierdurch aber kam der Fahrplan aller Personen- und Güterzüge in Unordnung, und die schlimmsten Betriebsunregelmäßigkeiten waren an der Tagesordnung. Um diesen Übelständen abzuhelfen, wurde nach langen Verhandlungen am 15. August 1903 zwischen Deutschland und Belgien ein Staatsvertrag abgeschlossen, nach welchem eine Entlastungsbahn von Aachen nach Löwen gebaut werden sollte, doch ist die Ausführung des Planes an allzu großen technischen und sonstigen Schwierigkeiten gescheitert. Während des Krieges wurde dann von der deutschen Heeresverwaltung die Teilstrecke Aachen-Visé-Tongern gebaut, durch die eine wesentliche, aber noch keineswegs genügende Verbesserung des Betriebs erzielt worden ist. (Über diese Bahn vgl. den Aufsatz in Nr. 32 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 11. August 1921.)

Trotz der angeführten Mängel war der Durchgangsverkehr von Übersee durch Belgien und Deutschland nach den Staaten südlich, östlich und nördlich von Deutschland sehr bedeutend dank der großen Zahl der Verbindungen und der bekannten Vorzüge des deutschen Eisenbahnwesens. Dies gilt auch für den Verkehr von Köln rheinaufwärts nach der Schweiz und Italien, obwohl die durch Deutschland führenden Eisenbahnlinien von den Seehäfen nach diesen Ländern länger sind als andere Bahnen, die Deutschland umgehen. Die Folgen des Krieges haben hierin eine für Deutschland höchst nachteilige Änderung hervorgebracht. Zwar hat sich der Verkehr wieder entwickelt, wenn er auch noch lange nicht den Umfang der Vorkriegszeit erreicht hat. Aber es ist in der Hauptsache der von Frankreich und Belgien über Aachen und Köln nach Osten gehende Verkehr (Berlin-Warschau-Riga), der am meisten gewonnen hat, und der auch am besten gepflegt wird. Dies ist erklärlich, weil für diese Verkehrsbeziehungen die durch Deutschland führenden Strecken die kürzesten und besten sind, so daß eine Umgehung Deutschlands nicht möglich ist. Schlimm aber ist es jetzt um den von Köln nach Süden gehenden Verkehr von Übersee und Belgien bestellt, der für Deutschland zum Teil bereits verloren ist, zum Teil so gefährdet, daß weitere Verluste drohen, wenn nicht durchgreifende Mittel zu seiner Erhaltung und Wiedergewinnung ergriffen werden. Zu dieser ungünstigen Wendung trägt außerordentlich viel der Verlust von Elsaß-Lothringen bei. Der Durchgangsverkehr von Ostende nach diesem Lande bewegt sich heute fast ausschließlich über Brüssel-Namur-Luxemburg-Metz nach Straßburg und weiter über Colmar und Mülhausen bis Basel, während früher dieser Verkehr wenigstens zum großen Teil dank der günstigen Schnellzugverbindungen von Köln linksrheinisch nach Straßburg und weiter nach Basel geleitet wurde. Früher war die kürzere Strecke Brüssel-Straßburg über Luxemburg für den Durchgangsverkehr ziemlich nebensächlich, zudem gehörte sie fast zur Hälfte zum deutschen Bahnnetz. Heute gehört sie ganz zum Auslande und ist eine wichtige Schnellzuglinie geworden. Es bestehen täglich zwei durchgehende Verbindungen von London nach Straßburg und weiter nach Basel mit einer Fahrtzeit zwischen London und Straßburg von 18 Stunden 42 Minuten (an Sonn- und Feiertagen 3 Stunden mehr) und 21 Stunden 15 Minuten, und in der Gegenrichtung von 20 Stunden 38 Minuten (an Sonn- und Feiertagen 2 Stunden 40 Minuten mehr) und 18 Stunden 52 Minuten, dazu noch 2 Schnellzugverbindungen zwischen Brüssel und Straßburg-Basel mit Anschlüssen von Ostende. Die über Aachen-Köln führenden Verbindungen zwischen Belgien und Elsaß-Lothringen sind für diesen Durchgangsverkehr jetzt so bedeutungslos, daß nicht einmal passende Anschlüsse in Köln hergestellt sind.

Die kürzeste Reisezeit von London nach Straßburg beträgt dementsprechend jetzt über Köln-Mainz-Ludwigshafen 31 Stunden 30 Minuten, über Köln-Trier-Saarbrücken-Saargemünd 29 Stunden

30 Stunden, also 11—13 Stunden mehr als über Luxemburg. Die Streckenlänge Brüssel-Straßburg über Luxemburg beträgt 458 km, über Köln-Mainz-Ludwigshafen 621 km, über Trier-Saarbrücken 608 km. Dabei ist die längste Strecke, weil sie zum größten Teile im Flachlande verläuft, betrieblich die weitaus günstigste, da die beiden anderen Strecken als Gebirgsbahnen starke Steigungen aufweisen. Ob es möglich ist, durch weitere Verbesserungen der deutschen Strecken und durch entsprechende Fahrpläne diesen zurzeit ganz verloren gegangenen Verkehr wenigstens zum Teil wiederzugewinnen, muß die Zukunft lehren.

Ist ebenso schlimm steht es zurzeit mit dem Durchgangsverkehr von Übersee nach der Schweiz. Hier hat Frankreich die Führung an sich gerissen, denn die schnellsten Verbindungen zwischen London und Basel bestehen jetzt über Calais-Paris-Belfort-Mülhausen mit 18 Stunden 5 Minuten, und über Boulogne-Paris-Belfort-Mülhausen mit 20 Stunden 33 Minuten. Die Fahrt London-Basel über Ostende-Brüssel-Luxemburg-Straßburg dauert schon länger, nämlich 21 Stunden 20 Minuten (an Sonn- und Feiertagen 24 Stunden 20 Minuten) und 23 Stunden 55 Minuten. Ganz ins Hintertreffen geraten ist der Verkehr von London über Brüssel-Köln-Karlsruhe nach Basel, denn die kürzesten Fahrzeiten betragen 30 Stunden 2 Minuten und 30 Stunden 12 Minuten. Die Streckenlängen der Eisenbahnwege auf dem Festlande betragen: Calais-Basel über Paris 824 km, Ostende-Basel über Brüssel-Luxemburg-Straßburg 714 km, Ostende-Basel über Köln-Mainz-Ludwigshafen (kürzeste Strecke) 861,5 km. Die lange Dauer der Fahrt über die deutschen Strecken erklärt sich hauptsächlich aus der geringen Geschwindigkeit der Züge, während diese auf der französischen Strecke erheblich größer ist. Durch Verbesserung der deutschen und belgischen Strecke, wozu u. a. auch die Abkürzungsbahn Rheinbach-Ringen-Sinzig gehört, durch Erhöhung der Geschwindigkeit und Schaffung eines selbständigen Zugverkehrs zwischen Ostende und Basel, der nicht in verzögernde Abhängigkeit mit den Zügen aus Holland oder aus anderen Richtungen gebracht wird, und der die kürzeste Strecke innehält, wäre es technisch wohl möglich, die Reisezeit so abzukürzen, daß der Vorsprung der Franzosen wieder wettgemacht wird. Dazu ist allerdings die Mitwirkung Belgiens nötig. Ob sie geleistet wird, hängt davon ab, ob Belgien sich dauernd die wirtschaftliche Schädigung, die ihm der französische Wettbewerb bereitet, wird gefallen lassen. Man kann wohl annehmen, daß dies nicht der Fall sein wird, zumal auch die Zukunft des Hafens Ostende auf dem Spiele steht. Wenn der Kanaltunnel zwischen Dover und Calais gebaut wird, dürfte Belgien alle Anstrengungen machen, um die Bedeutung von Ostende als Seehafen zu erhalten. Dazu aber gehören vollwertige Eisenbahnverbindungen nach dem deutschen Hinterland.

Schlecht bestellt für Deutschland ist es zurzeit um den Durchgangsverkehr von Übersee nach Italien. Hier hat Frankreich ebenfalls die Führung zum Nachteil Belgiens, Deutschlands und der Schweiz. Die schnellste Reisegelegenheit zwischen London und Mailand vermittelt der Simplon-Orientexpreß, welcher von Paris über Dijon, durch den Juratunnel, über Lausanne und durch den Simplontunnel nach Mailand und weiter nach dem Orient fährt. Die Reisezeit von London über Calais-Paris bis Mailand beträgt 27 Stunden 20 Minuten. Demgegenüber erfordern die schnellsten Verbindungen von London über Ostende-Brüssel-Luxemburg-Straßburg-Basel nach Mailand 32 Stunden 40 Minuten (an Sonn- und Feiertagen 35 Stunden 40 Minuten) und 33 Stunden 10 Minuten, über Köln nicht weniger als 39 Stunden 42 Minuten (an Sonn- und Feiertagen 42 Stunden 42 Minuten). Wie sehr man sich mit dem Verluste dieses Verkehrs bereits abgefunden hat, beweist die Tatsache, daß an den D 108 Amsterdam-Genua nicht einmal ein Anschluß von Ostende hergestellt ist, obwohl D 54 von Ostende nur 15 Minuten später in Köln ankommt als D 108 abfährt, so daß ein Anschluß sich wohl ermöglichen ließe. Die Fahrtzeit zwischen London und Mailand würde dann allerdings immer noch 38 Stunden 10 Minuten betragen.

Derselbe Simplon-Orientexpreß vermittelt auch die schnellste Reisegelegenheit zwischen London und Genua, ab Mailand mit Anschlußzug, zusammen 32 Stunden 15 Minuten. Die schnellste Verbindung London-Genua über Paris und durch den Mont-Cenis-Tunnel erfordert 35 Stunden 5 Minuten, mit dem Rom-Expreß dagegen 37 Stunden 10 Minuten; die längere Reisedauer bei diesem sonst schnell fahrenden Zuge erklärt sich aus dem schlechteren Anschlusse von London. Der französische Vorsprung wird gegenüber der Strecke London-Genua über Ostende-Brüssel-Luxemburg-Straßburg-Basel-Mailand schon etwas kleiner, denn die kürzeste Fahrtzeit beträgt auf dieser 36 Stunden 30 Minuten. Über Köln-Basel dagegen dauert die Reise 43 Stunden 50 Minuten (an Sonn- und Feiertagen 46 Stunden 50 Minuten). Noch mehr vermindert sich der Vorsprung bei der Reise London-Rom. Sie geschieht am schnellsten mit dem erwähnten Rom-Expreß Paris-Rom in 47 Stunden 30 Minuten. Eine zweite Verbindung über denselben Reiseweg erfordert 48 Stunden. Die schnellste Fahrt von London über Ostende-Brüssel-Luxemburg-Basel-Mailand-Genua nach Rom erfordert 49 Stunden 50 Minuten, und die Reise von London über Ostende-Köln-Basel-Mailand-Florenz nach Rom beansprucht 52 Stunden 50 Minuten. Der französische Vorsprung erstreckt sich über ganz Italien, vermittels des Simplon-Orient-Expreß nämlich auch über Verona nach Venedig und Triest.

Durch die erwähnten Verbesserungen auf den belgischen und deutschen Strecken könnte der französische Vorsprung aber beseitigt werden, und eine solche Maßnahme würde außer Belgien und Deutschland auch der Schweiz zu gute kommen, da der Durchgangsverkehr zwischen Übersee und Italien zurzeit die Schweiz teilweise ganz umgeht, teilweise sie nur im Westen auf der Strecke Vallorbe-Brie durchläuft, die wesentlich kürzer ist als die Strecke Basel-Chiasso.

Wie weit der süddeutsche Verkehr zurzeit Not leidet, beweist nichts deutlicher als die Tatsache, daß man von London nach dem größten Teile Süddeutschlands am schnellsten über Calais-Paris-Straßburg reisen kann, wobei die in Frankreich zurückzulegenden Eisenbahnstrecken bedeutend länger als die deutschen Strecken sind. Dabei ist der Gesamteisenbahnweg über Ostende-Köln, der zum größten Teil in Deutschland liegt, viel kürzer. Diese für Frankreich so günstige Reisegelegenheit vermittelt der Orient-Expreß, der mit günstigem Anschlusse von London über Calais nach Paris, von dort über Nancy-Straßburg-Karlsruhe-Stuttgart einen Teil als Pragexpreß über Nürnberg nach Prag abzweigt. Vermittels dieser Verbindung kann man zum Beispiel von London nach Karlsruhe in 21 Stunden 24 Minuten reisen, während die kürzeste Reise über Ostende-Köln 25 Stunden 1 Minute (an Sonn- und Feiertagen 3 Stunden mehr) und eine zweite Möglichkeit 25 Stunden 19 Minuten erfordert. Dabei ist der Bahnweg Calais-Paris-Karlsruhe 885,9 km lang, gegen 670,5 km der Strecke Ostende-Köln-Karlsruhe. Der französische Vorsprung von etwa 4 Stunden bewirkt, daß man sogar von London nach Heidelberg über Paris noch 18 Minuten schneller fahren kann als über Ostende-Köln, bei einem Verhältnis der Bahnwege von 1040,1 km zu 661,4 km. Bis Stuttgart beträgt der französische Vorsprung 3 Stunden 28 Minuten, 23 Stunden 40 Minuten gegen 27 Stunden 8 Minuten, bei Bahnwegen von 976,0 km gegen 773,6 km. Vermittels des Prag-Expreß wird Nürnberg noch 52 Minuten eher über Paris erreicht als über Ostende-Köln, bei Eisenbahnentfernungen von 1166,9 km und 810,9 km. Der französische Vorsprung wächst sogar bis München, wo er fast 5 Stunden beträgt, 28 Stunden 8 Minuten gegen 33 Stunden, bei Bahnlängen von 1216,5 km gegen 1009,6 km. Erst in Wien ist der Ausgleich bis auf wenige Minuten hergestellt, dank der verhältnismäßig günstigen Verbindung, die der D-Zug Ostende-Wien-Bukarest vermittelt.

Die schnellste Reise London-Wien über Paris-München erfordert 38 Stunden 26 Minuten, die über Ostende-Köln-Passau

38 Stunden 33 Minuten, bei nahezu gleichzeitiger Abfahrt- und Ankunftszeit. Dabei ist aber die Eisenbahnentfernung durch Frankreich mit 1683,7 km nicht weniger als 358,7 km länger als der Weg durch Belgien und Deutschland mit 1325,0 km. Die Weiterreise nach Bukarest geschieht für beide Anfahrtsstrecken mit der gleichen Reisegelegenheit. Dagegen ist das ganze Gebiet südlich der Linie München-Wien-Budapest unter der unbestrittenen Verkehrshoheit Frankreichs. Sie erstreckt sich vermittels des Simplon-Orient-Expreß über Belgrad auf die Balkanhalbinsel. Er ist an die Stelle des früheren Luxuszuges Ostende-Konstantinopel getreten, der über Köln-Frankfurt-Wien-Budapest-Belgrad fuhr. Dabei wäre es möglich, selbst bei der heutigen mangelhaften Verbindung London-Budapest über Ostende-Köln-Wien die Fahrzeit des Simplon-Orientexpreß zu unterbieten, wenn nur zwischen Budapest und Belgrad ein günstiger Anschluß hergestellt würde. Ohne ihn beträgt die kürzeste Fahrtzeit London-Belgrad über diese Strecke 62 Stunden 10 Minuten, bei 1955,0 km Festlandbahnweg, gegen 59 Stunden 50 Minuten vermittels des Simplon-Orientexpreß, bei 2173,4 km Festlandbahnweg. Dieser Zug kann nämlich wegen der ungemein gebirgigen Strecken in Neuitalien und Südslawien glücklicherweise nur langsam fahren.

Was müßte nun geschehen, um dem französischen Wettbewerb entgegenzuwirken und den Durchgangsverkehr, soweit wie möglich, wieder durch Deutschland zu lenken?

Zunächst wären alle Verkehrsverwaltungen und sonstigen Kreise des In- und Auslandes, für die diese Frage bedeutungsvoll ist, zu gemeinsamer Arbeit nach klarem Plan zwecks Erreichung des Ziels zusammenzufassen. Nicht zuletzt kommen hier die Schiffahrtsgesellschaften in Betracht, die den Überseedienst des Hafens Ostende versehen, in Belgien vor allem die Städte Ostende, Brügge, Gent, Brüssel, Löwen und Antwerpen, sodann zahlreiche Städte und wirtschaftliche Verbände Süd- und Westdeutschlands, der größte Teil der Schweiz, in Italien namentlich Mailand und Genua, mehr oder weniger aber fast das ganze Land und endlich Österreich, Ungarn und die Balkanstaaten.

Sodann ist die technische Verbesserung der Hauptschnellzugsstrecke erforderlich als Vorbedingung für die Beschleunigung und Steigerung des Durchgangsverkehrs. In Belgien, wo man diese Notwendigkeit schon früher erkannt hat, ist vor dem Kriege der großzügige Neubau des Hauptbahnhofs in Gent fertiggestellt und der Bau einer fast gradlinigen neuen Bahn von dort bis zum Bahnhof Brüssel-Süd sowie der mitten durch Brüssel führenden Verbindungsbahn der Bahnhöfe Brüssel Süd und Brüssel Nord mit einem neuen Bahnhofe in der Nähe des Rathauses schon weit gefördert worden. Die Wiederaufnahme der Bauarbeiten war bis vor kurzem beabsichtigt, ist aber jetzt mit Rücksicht auf die Finanzlage bis auf weiteres zurückgestellt worden. Hierzu kommt in Belgien als wichtigste Verbesserung die baulich einfache Reststrecke Löwen-Tongern der nach dem Staatsvertrage vom 15. August 1903 geplanten Bahn, deren sehr schwierige Anfangsstrecke Aachen-Tongern die Deutschen während des Krieges gebaut haben. Die Gesamtabkürzung zwischen Ostende und Aachen wird etwa 24 km betragen bei 253,8 km Länge des neuen Weges gegenüber 277,8 km des alten Weges über Lüttich-Herbesthal. Wichtiger noch als die Abkürzung ist die bedeutende betriebliche Überlegenheit der neuen Strecke, besonders der Bahn Löwen-Tongern-Aachen, so daß eine beträchtliche Vermehrung der Geschwindigkeit möglich ist.

Gegen die Umlenkung des Durchgangsverkehrs haben allerdings seit jeher die Städte Lüttich und Verviers Einspruch erhoben, und ihr Widerstand hat das Scheitern der nach dem Staatsvertrage vom 15. August 1903 zu bauenden Umgehungsbahn mit verschuldet, wenngleich er keineswegs die ausschlaggebende Schwierigkeit war. Die belgische Eisenbahnverwaltung beabsichtigte früher, den gesamten Durchgangsverkehr zwischen Ostende und Deutschland über die neue Bahn umzulegen, dagegen zwischen Brüssel und Aachen einen besonderen Sch[illegible] zugdienst über Lüttich und Verviers einzurichten, um di[illegible] beiden Städten günstige Anschlüsse an die internationalen [illegible] in beiden Richtungen zu verschaffen. Durch diese Maßna[illegible] würde nicht nur eine Schädigung der Städte vermieden, [illegible] dern sie würden noch dazu an der allgemeinen Verbesse[illegible] und Beschleunigung teilnehmen, die überhaupt nur durch [illegible] neue Bahn erreicht werden kann. Diese Verkehrspolitik [illegible] auch in Zukunft stets richtig sein.

Weitere technische Verbesserungen sind in Deutschland [illegible] forderlich bei Aachen, wo die belgischen und deutschen Bah[illegible] nur durch zwei betrieblich ungünstige Strecken in Verbin[illegible] stehen, ferner im Zusammenhange hiermit Erweiterungen [illegible] Bahnanlagen zu Aachen und der bereits begonnene, aber [illegible] läufig zurückgestellte viergleisige Ausbau von Aachen [illegible] Düren. Diese Strecke ist heute besonders stark überlastet [illegible] kann eine Verkehrsvermehrung nicht mehr aufnehmen.

Bei der gleichfalls nötigen Umgestaltung der Bahnanl[illegible] in Düren müßte auf die Abzweigung des süddeutschen Du[illegible] gangsverkehr und auch auf den neu zu schaffenden holländi[illegible] deutschen Verkehr Rücksicht genommen werden.

Die Strecke Düren-Euskirchen ist von der Rheinischen Ei[illegible] bahngesellschaft mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr [illegible] Hauptbahn mit zweigleisigem Planum gebaut worden und [illegible] folgedessen hinsichtlich der Steigungen und Krümmungen [illegible] allgemeinen sehr günstig. An einigen Stellen sind die [illegible] gungen etwas steiler, als die Geländegestaltung erfordert h[illegible] bis 1 : 96. Ihre Abflachung etwa bis 1 : 200 wäre leicht mög[illegible] und dürfte sich bei der hervorragenden Wichtigkeit der [illegible] für den künftigen Durchgangsverkehr wohl empfehlen. Au[illegible] dem wird stärkerer Oberbau einzubauen sein.

Ähnliches gilt für die Strecke Euskirchen-Rheinbach. [illegible] Neubaulinie Rheinbach-Ringen-Sinzig wird von vornherein [illegible] schwersten Güterverkehr gebaut und ist infolgedessen [illegible] Schnellzugverkehr ohne weiteres geeignet. Die Strecke Rh[illegible] bach-Ringen erhält als Höchststeigung 1 : 200, die Strecke Rin[illegible] Sinzig 1 : 100. Weitere Verbesserungen der Schnellzugsstrec[illegible] rheinaufwärts sowie in Süddeutschland und den südlichen N[illegible] barländern können hier nicht behandelt werden.

Durch die Neubaulinie Rheinbach-Ringen-Sinzig wird [illegible] heutige Umweg über Köln um etwa 24 km abgekürzt. Wi[illegible] tiger noch als die Abkürzung ist, daß durch die neue Bahn [illegible] Verein mit den übrigen technischen Verbesserungen der [illegible] deutsche Durchgangsverkehr betrieblich völlig selbständig [illegible] staltet werden kann. Dies ist die entscheidende Maßnah[illegible] um den französischen Wettbewerb zu brechen. Ob der Verk[illegible] der Ostrichtung mit demjenigen der Südrichtung zwischen [illegible] ende und Aachen noch vereinigt gefahren werden kann, [illegible] ob bereits ab Ostende besondere Züge für jede Richtung [illegible] bilden und in der Gegenrichtung bis dorthin durchzuführen [illegible] werden, wird von der Entwicklung des Verkehrs abhängen. [illegible] letzten Falle müßten die Züge der Südrichtung den Vorra[illegible] haben, weil es bei diesem Verkehr weit mehr auf Beschleu[illegible] gung ankommt als beim Verkehr der Ostrichtung, den [illegible] Deutschland ohnehin nicht streitig machen kann. In Aac[illegible] wird der Verkehr der Hauptrichtung Paris anschließen [illegible] abzweigen, was bisher in Lüttich geschieht. Er geht in [illegible] Hauptsache nach Osten oder kommt daher, weniger nach [illegible] von Süden. In dieser Richtung wird es sich nur um Nach[illegible] verkehr zwischen Belgien und Deutschland handeln, denn [illegible] Durchgangsverkehr zwischen Frankreich, insbesondere Pa[illegible] und Süddeutschland, der Schweiz usw. wird selbstverständ[illegible] den hierfür kürzeren Strecken Paris-Straßburg, Paris-Basel [illegible] verbleiben. Anschlüsse in Aachen dürfen wiederum dem [illegible] kehr der Südrichtung keine schädliche Verzögerung brin[illegible] Der Lauf der Züge wird dann über Düren-Euskirchen-Rh[illegible] bach-Ringen-Sinzig nach Coblenz zu erfolgen haben, wo [illegible] licherweise Zusammenschluß mit dem Verkehr Holland-Schw[illegible] über Kleve oder Emmerich und Köln erfolgen wird, falls [illegible]

die getrennte Durchführung der Züge beider Richtungen nach Basel und umgekehrt erforderlich wird. Ferner wird in Coblenz vielleicht die Trennung des Verkehrs der Richtung Ostende-Basel von demjenigen der Richtung Ostende-Wien erfolgen, indem die Zugteile dieser Richtung über Niederlahnstein-Wiesbaden-Frankfurt (Main), die Zugteile der Richtung Basel dagegen über Bingen-Mainz weiterzuleiten sein werden, es sei denn, daß sogar für diese beiden Richtungen bereits ab Aachen und Ostende besondere Züge nötig werden. Vielleicht erfolgt die Trennung dieser beiden Verkehre auch erst in Mainz. Immer aber müßte bei allen Anschlüssen darauf geachtet werden, den Verkehr Ostende-Basel **am meisten** zu beschleunigen, da er mehr gefährdet ist als der Verkehr der Richtungen Holland-Basel und Ostende-Wien. Deshalb müßte jener Verkehr ab Mainz die **kürzeste Strecke** über Ludwigshafen-Mannheim-Karlsruhe innehalten, da er Umwege, wie sie heute gefahren werden, nicht vertragen kann. Für die Städte Wiesbaden, Frankfurt a. M., Darmstadt, Heidelberg usw. müßten günstige Anschlüsse, erforderlichenfalls mit Kurswagen, hergestellt werden. Die Züge wären mindestens bis Basel durchzuführen, besser aber wäre es, wenigstens diejenigen mit Überseeanschlüssen durch die Schweiz hindurch nach Mailand zu leiten, mit Übergangswagen für Rom über Genua oder Florenz. Auch ein Luxuszug Ostende-Rom über diesen Weg wäre angebracht als Gegenstück zum Romexpreß Paris-Genua-Rom. Entsprechend wäre in der Richtung Ostende-Wien die Wiedereinführung des früheren Luxuszuges Ostende-Konstantinopel zu erstreben, der den Durchgangsverkehr besser bedienen kann als der zum Ersatz eingelegte Simplon-Orientexpreß.

Weiterhin kommt es sehr auf die Geschwindigkeit an, die man dem Fahrplan der Züge zugrunde legen will. Die Reisegeschwindigkeit der Schnellzüge ist nach dem Kriege in Deutschland aus bekannten Gründen erheblich geringer als vor dem Kriege, und z. T. auch geringer als im Auslande. Auf der Strecke Calais-Paris wird beispielsweise zurzeit eine Reisegeschwindigkeit von 80 km in der Stunde erzielt, und ihr verdanken die Franzosen zum großen Teil ihren Vorsprung im internationalen Verkehr. Auf der Strecke Paris-Straßburg beträgt die größte Reisegeschwindigkeit etwa 59 km, auf der Strecke Paris-Basel etwa 62 km in der Stunde, obwohl die Strecken betrieblich ziemlich ungünstig sind. In Deutschland dürfte die größte Reisegeschwindigkeit zurzeit auf der Strecke Berlin-Hamburg mit etwa 64 km in der Stunde vorkommen, etwas geringer ist sie auf der Strecke Berlin-Hannover mit 60 km/Stunde. Der Westen und Süden Deutschlands fällt hiergegen stark ab. Der D 54 (Ostende-Wien) erreicht zwischen Köln und Frankfurt a. M. nur 53 km, auf der Strecke Würzburg-Passau etwa 50 km in der Stunde. Auf der Strecke Heidelberg-Basel werden 52 km/Stunde erzielt, auf der ganzen Strecke Ostende-Basel über Köln nach Abzug der Zollaufenthalte etwa 42 km/Stunde. Der Orient-Expreß wird zwischen Kehl und München mit 50 km/Stunde durchgeführt, beträchtlich viel für einen ausländischen Wettbewerbzug auf deutschen Strecken im Vergleich mit anderen Zügen und angesichts der starken Steigungen dieser Bahn.

Durch die Neubaulinien in Belgien und Deutschland wird der durch diese Länder führende Schienenweg Ostende-Basel von 865 km auf 813,5 km, also um 48 km abgekürzt, und wird somit nur etwas kürzer als die Strecke Calais-Paris-Basel (824 km). Da Frankreich noch einen Vorsprung darin hat, daß die Überfahrt von Dover nach Calais nur 1¼ bis 1½ Stunden dauert, von Dover nach Ostende aber 4 Stunden, und daß bei der Fahrt durch Belgien-Deutschland nach Basel S. B. ein Zollaufenthalt mehr vorkommt, so müßte die Reise Ostende-Basel in etwa 3 Stunden weniger Zeit zurückgelegt werden als die annähernd gleichweite Reise Calais-Paris-Basel, damit etwa gleich lange Reisedauer zwischen London und Basel über beide Strecken sich ergeben. Dies würde einer Reisegeschwindigkeit von ungefähr 80 km/Stunde auf der Strecke Ostende-Basel entsprechen, d. i. so wie sie heute zwischen Calais und Paris besteht. An sich wäre dies möglich, wenigstens später nach Besserung der allgemeinen Verhältnisse in Deutschland, denn die Strecke Ostende-Basel ist betrieblich sehr günstig, da sie fast ganz im Flachlande liegt. Es kommen als stärkste Steigungen nur zwei Rampen 1 : 100 zwischen Visé und Remersdael (12 km) und zwischen Ringen und Sinzig (15 km) vor, dazu die kurze Steilrampe Aachen Hbf.-Ronheide. Ähnliche und größere Reisegeschwindigkeiten haben früher in Deutschland bestanden. Zu beachten ist, daß es sich hierbei nur um die Züge des internationalen Durchgangsverkehrs handelt, die nur in den wichtigsten Bahnhöfen anhalten. Frankreich leistet heute wohl schon auf der Wettbewerbsstrecke das Menschenmögliche mit 80 km/Stunde zwischen Calais und Paris (betrieblich günstig) und 62 km/Stunde auf der betrieblich recht ungünstigen Linie Paris-Basel, so daß, wenn Deutschland sich entschließt, endlich Frankreich wieder gleich oder nahe zu kommen, weitere französische Beschleunigungsversuche kaum Erfolg haben dürften. Es müßte denn sein, daß Frankreich sich entschließen sollte, den Durchgangsverkehr auf der denkbar kürzesten, an der Nordostgrenze vorbeiführenden Linie Calais-Basel über Lille-Mézières (Charleville) **mit Umgehung von Paris** zu fahren, was man doch nicht gut annehmen kann. Andererseits wird der Kanaltunnel Dover-Calais-Frankreich wieder einen gewissen Vorsprung verschaffen. Aber auch wenn man keine so bedeutende Reisegeschwindigkeit zwischen Ostende und Basel erreichen kann, sondern sich mit einer solchen begnügt, wie sie heute etwa auf den Strecken Berlin-Hamburg oder Paris-Basel besteht, wird immer noch viel gewonnen trotz des dann Frankreich noch verbleibenden Vorsprungs von etwa 3 Stunden bei der Reise London-Basel. Es bedeutet dies gegen den heutigen schnellsten Verkehr eine Beschleunigung um etwa 9 Stunden. Die 3 Stunden Mehrzeit dürften wettgemacht werden durch folgende Vorteile der deutschen Linien: Ununterbrochene Fahrt von Ostende bis Basel, während in Paris ein lästiger Übergang vom Nord- zum Ostbahnhof nötig ist; die größere landschaftliche Schönheit der durchfahrenen deutschen Gegenden; nicht zuletzt die weltberühmten Vorzüge des deutschen Eisenbahnwesens, Pünktlichkeit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit. Für den ganzen süddeutschen und Orientverkehr über Wien-Budapest wird ohnehin selbst bei dieser mäßigeren Beschleunigung der französische Zeitvorsprung in einen deutschen verwandelt. Die bis Basel erzielte Beschleunigung kann bei Durchführung der Züge oder günstigen Anschlüssen durch die Schweiz nach Italien dieselbe für Deutschland günstige Wirkung in bezug auf den Verkehr zwischen diesen Ländern ausüben.

Alles in allem ergibt sich, daß es wohl möglich ist, dem französischen Wettbewerb mit Erfolg zu begegnen, daß die Aufgabe aber schwierig ist und wirklich alles mögliche geschehen muß, um das Ziel zu erreichen. Im Hinblick hierauf gewinnt die Neubaulinie Rheinbach-Ringen-Sinzig eine erhöhte Bedeutung.

Noch ein Wort über die Wettbewerbslinie Brüssel-Luxemburg-Straßburg-Basel.

Die Verbindung Ostende-Basel über diese kürzeste Linie wird selbst nach Herstellung der abkürzenden Neubaulinien noch immer 106,5 km kürzer sein als über die deutschen Strecken, 707 km gegen 813,5 km. Die Strecke Brüssel-Luxemburg-Straßburg ist aber, weil vorwiegend Gebirgsbahn mit starken Steigungen, betrieblich sehr ungünstig, so daß heute auf der Strecke Brüssel-Luxemburg trotz Verwendung besonders starker Lokomotiven nur eine Reisegeschwindigkeit von 41 km/Stunde erzielt wird. Es ist daher nicht schwer, die Fahrtzeit über die deutsche Linie trotz der Mehrlänge bedeutend kürzer zu gestalten. Die Strecke Brüssel-Luxemburg-Straßburg-Basel wird seit dem Kriegsende von Belgien und Frankreich zur gemeinsamen Schädigung Deutschlands benutzt. Auf die Dauer wird diese Maßnahme nicht durchführbar sein, denn sie ist eine Halbheit, die weder Belgien noch Frankreich befriedigen kann. Letzten Endes wird es auf einen scharfen Wettkampf zwischen den Seehäfen Calais und Ostende hinauslaufen, und in diesem Kampfe kann nur

Frankreich auf der einen Seite, Belgien mit Deutschland auf der anderen Seite stehen.

Der innerdeutsche Verkehr zwischen den Städten West- und Süddeutschlands.

Die Neubaulinie Rheinbach-Ringen-Sinzig wird im Verein mit den übrigen technischen Maßnahmen die Möglichkeit schaffen, den Verkehr zwischen den deutschen Städten, die durch diese Bahn in kürzeste Verbindung gebracht werden, bedeutend zu verbessern. Die im vorstehenden Abschnitte behandelten Züge des großen internationalen Durchgangsverkehrs kommen hierfür weniger in Betracht, da ihr Fahrplan fast ausschließlich auf die Bedürfnisse dieses Verkehrs Rücksicht nehmen muß. Es handelt sich hierbei um Luxuszüge und zuschlagspflichtige Schnellzüge, mit Reisebeschränkungen in bezug auf den Ortsverkehr, Anhalten nur in den wichtigsten Bahnhöfen, zwischen Aachen und Coblenz beispielsweise nur in Düren, die z. T. wohl nur in der Nacht verkehren. Der innerdeutsche Verkehr erfordert Eilzüge, wie sie jetzt z. B. vom rechtsrheinischen und linksrheinischen Industriegebiet rheinaufwärts nach Süddeutschland bestehen, und deren starke Benutzung das Bedürfnis beweist. Ähnliche Züge, von Aachen über Düren-Euskirchen-Rheinbach-Ringen-Sinzig-Coblenz nach Mainz, Frankfurt a. M. und weiter nach Süddeutschland und umgekehrt, werden zweifellos bei guten Fahrplänen nicht schlechter besetzt sein. Zurzeit ist dieser Verkehr auf den Umweg über Köln angewiesen und äußerst schlecht bedient. Abgesehen von dem D-Zugpaar 54/55 (Ostende-Wien), das in der Nacht fährt und für den Ortsverkehr kaum in Frage kommt, besteht keine einzige durchgehende Verbindung, und die vorhandenen haben in Köln meist ungünstige Anschlüsse. Es ist heute kaum möglich, eine Geschäftsreise zwischen Aachen und Coblenz in einem Tage zu erledigen. Bei Einrichtung durchgehender Eilzüge über die Neubaulinie Rheinbach-Ringen-Sinzig dürfte die gegen 138 km lange Strecke Aachen-Coblenz wohl in 3 Stunden zurückzulegen sein. Diese Verbesserung des Verkehrs wird für die Städte und Kreise, die an ihr teilnehmen, wirtschaftlich von großer Bedeutung sein, besonders auch für die Industrie der Bezirke von Aachen, Düren und Euskirchen, welche starke Beziehungen nach Süddeutschland unterhält.

Schaffung eines neuen Verkehrs zwischen Holland und Deutschland.

Der Verkehr zwischen den Großstädten Hollands (Amsterdam, Rotterdam, Haag, Utrecht) und Westdeutschlands bewegt sich in der Hauptsache auf den über Cleve und Emmerich nach Köln führenden Linien. Auf ihnen liegen zurzeit 6 gute Schnell- und Eilzugverbindungen, die ab Köln nach Süddeutschland in fünf D-Zügen ihre Fortsetzung haben, zum Teil mit Übergang oder Anschlüssen nach der Schweiz, Italien und dem Orient. D Verbindungen müssen natürlich stets bleiben und erforderlich falls verbessert werden, da sie die wichtigsten Städte in land sowie links und rechts des Niederrheins, darunter K berühren. Aber ein Teil Hollands und der westlichen Rh provinz hat von diesen Reisegelegenheiten keinen Vorteil, die Gegenden zu sehr abseits dieser Hauptverkehrslinien lie Es sind dies in Holland das ganze Gebiet südlich und west der Maas, in der Rheinprovinz die im Bereich der Bahn Dü Jülich-Dalheim gelegenen Landesteile. Durch diese Bahn Verein mit ihren Fortsetzungen in Holland und von Düren Euskirchen-Rheinbach-Ringen-Sinzig nach Coblenz entsteht neue Schienenverbindung zwischen Holland und Westdeut land, welche geignet ist, den genannten Gegenden bedeute Verkehrsverbesserungen zu bringen, ja einen ganz neuen V kehr zu schaffen. Die wichtigste Strecke in Holland für di Verkehr ist die Linie von Dalheim über Roermond-Weert-E hoven-Boxtel-Herzogenbusch-Geldermalsen-Utrecht nach Ams dam. Durch die von den genannten Bahnhöfen nach We führenden Linien findet der Westen des Landes Anschluß, w außer dem Verkehr der holländischen Großstädte besonders in Boxtel anschließende Verkehr von Vlissingen von Bedeut sein dürfte. Zurzeit fahren außer Personenzügen einige züge auf der Hauptlinie, welche hauptsächlich Verbindun zwischen den Großstädten und Maastricht vermitteln. müßten günstige Anschlüsse in Roermond über Dalheim Düren und erforderlichenfalls weiter über die Neubaul Rheinbach-Ringen-Sinzig nach dem Mittel- und Oberrhein halten, falls nicht sogleich durchgehende Züge gebildet wer Sicherlich würde der Durchgangsverkehr nach Deutschland Verkehr der Richtung Maastricht bedeutend übertreffen. Deutschland würde die Stadt Jülich in diesen Verkehr ei zogen. Die neuen Verbindungen sind zum Teil kürzer als die alten Strecken; z. B. Rotterdam-Coblenz über Dalheim-Dü 346,9 km und gegen 358,3 km über Nymwegen-Köln, Box Coblenz, über Dalheim-Düren 243,4 km gegen 265,3 km Goch-Köln usw. Nur die Entfernung Amsterdam-Coblenz w 3,6 km größer über Dalheim-Düren als über Nymwegen-K 343,7 km gegen 340,1 km. Außer Eil- und Personenzügen Bedienung des Nachbarverkehrs zwischen den genannten bieten Hollands und Westdeutschlands kämen besondere Sch züge oder Kurswagen in Betracht, um die Anschlüsse aus H land an die Züge des internationalen Verkehrs Ostende-Schw Italien und Ostende-Wien-Orient in Düren herzustellen. Zwei los würden durch solche Verkehrsverbesserungen die wirtsch lichen Beziehungen zwischen Deutschland und Holland weitere Kräftigung erfahren, die beiden Ländern zum Vo gereichen würde.

Möge die neue Eisenbahn Rheinbach-Ringen-Sinzig alle in gesetzten Hoffnungen erfüllen!

Eisenbahntarifbildung unter besonderer Berücksichtigung der ungarischen Verkehrsverhältnis

Von **Josef Popper**, Budapest.

(Fortsetzung aus Nr. 11.)

3. Die maßgebenden Umstände bei der Tarifbemessung.

Von erheblicher Bedeutung ist die Frage, welche Umstände bei der Bemessung der Frachtsätze vorzugsweise zu berücksichtigen sind, um eine zweckmäßige Gestaltung der Verkehrspreise zu erreichen. Die Frage nach der zweckmäßigen Gestaltung der Verkehrspreise kann von verschiedenen Gesichtspunkten aus angefaßt werden. Vom rein erwerbswirtschaftlichen Standpunkte aus wird es sich für die Beteiligten dabei nur darum handeln, welche Preisgestaltung dem Erwerbsstreben am günstigsten ist. Je mehr die Gesamtbedürfnisse im Verkehrswesen zur Anerkennung gelangen, desto mehr wird sich die Frage darauf zuspitzen, welche Preisgestaltung den Gesamtbedürfnissen am förderlichsten ist. Der Volkswirt muß in jedem Falle die Wirkung und Bedeutung der Preisgestaltung auf Gesamtbedürfnisse ins Auge fassen. Von welchem Gesi punkt aus man aber auch an die Frage herantreten mag, jedem Falle bleibt zu prüfen, an welchen Umstand im einzel man sich bei der Preisgestaltung halten soll, welche Rücks auf die Selbstkosten, die Entfernung, die Schnelligkeit, Wert der Beförderungsgegenstände usw. zu nehmen ist.

Nicht selten wird die Ansicht vertreten, daß die Selbstko der Verkehrsleistungen die beste Grundlage für die Pr berechnung seien. Es ist indes leicht einzusehen, daß da allein keine ausreichende Richtschnur gegeben sein kann. geschäftlichen Leben werden überhaupt nur ausnahmsw lediglich die Selbstkosten der Preisforderung zugrunde gel Vielmehr wirken alle möglichen Gesichtspunkte bei der

nung mit, die mit den Selbstkosten nichts zu tun haben. Nur da, wo der Druck des Wettbewerbs daran hindert, noch andere Gesichtspunkte zur Geltung zu bringen, wird die Preisforderung sich den Selbstkosten sehr nähern, bisweilen und ausnahmsweise auch darunter bleiben. Gleichwohl sind die Selbstkosten sehr wichtig, denn sie ziehen die Grenze, unter die dauernd die Preisforderung nicht heruntergehen kann. Diese Bedeutung haben — allgemein und lehrmäßig gesprochen — die Selbstkosten auch im Verkehrswesen, und für eine öffentliche Verkehrsverwaltung, die durch die Umstände genötigt ist, in erster Linie die Gesamtbedürfnisse zu berücksichtigen und unter Verzicht auf Reinertrag die Leistungen so billig wie möglich anzubieten, kann es geboten sein, mit ihrer Preishöhe dauernd auf dieser Grenze zu beharren.

Damit ist aber die Frage nicht gelöst. Soweit hiernach die Selbstkosten der Beförderung zu berücksichtigen sind, erhebt sich sofort die Frage: Welche Selbstkosten? Die der einzelnen Verkehrsleistung, oder der Durchschnitt der Kosten der Verkehrsarbeit einzelner Arten der Verkehrsleistungen, oder der gesamten Verkehrsarbeit der betreffenden Verkehrsanstalt? Nur bei rein lehrmäßiger Betrachtung könnte man zu der Meinung kommen, daß die Selbstkosten der einzelnen Verkehrsleistungen in Betracht zu ziehen seien, und daß dies der Gerechtigkeit entspreche. Aber in Wirklichkeit würde sich damit die Preisgestaltung ins Unendliche zersplittern. Auf Eisenbahnen z. B. müßte zu jedem Personen- oder Tonnenkilometer der wirkliche Betrag der Selbstkosten ermittelt und danach der Preis festgestellt werden.

Die Durchführung dieses Verfahrens ist schon in jedem halbwegs umfangreichen kaufmännischen Betriebe ganz unmöglich aus dem einfachen Grunde, weil der Betrag der auf jede Verkaufseinheit entfallenden Selbstkosten von dem Umfange des Absatzes abhängig und deshalb nicht im voraus, sondern erst nachträglich genau zu ermitteln ist. Bei den Verkehrsleistungen ist die Abhängigkeit der Selbstkosten für die einzelne Leistung von der Gesamtmenge der Leistungen noch größer, wie eine kurze Betrachtung sogleich zeigen wird.

Die Selbstkosten einer Verkehrsleistung setzen sich zusammen aus einem Anteile an den Kosten der Verzinsung und Tilgung des — heutzutage in der Regel sehr bedeutenden — Anlagekapitals, so lange ein solches noch verzinst und getilgt werden muß, und aus einem Anteil an den Kosten der Verwaltung und des Betriebes sowie aus den Kosten der Arbeitsleistungen, welche unmittelbar zur Verwirklichung der einzelnen Verkehrsleistung erforderlich sind.

Die Kosten für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals haben ihrem Gesamtbetrage nach gewissermaßen einen selbständigen Bestand. Sie erwachsen unter allen Umständen, mag die Verkehrsanstalt viel oder wenig oder gar nicht benutzt werden. Der Verkehrsumfang hat auf diesen Teil der Kosten nur dann Einfluß, wenn er eine Erhöhung des Anlagekapitals (bei Eisenbahnen z. B. die Anlage eines zweiten Gleises, eine Erweiterung der Bahnhöfe usw.) nötig macht. Muß das Anlagekapital vergrößert werden, so erhöht sich zwar der Betrag der Zinsen und Tilgungskosten im ganzen, bleibt aber in dieser Höhe solange bestehen, bis eine weitere Erhöhung des Anlagekapitals nötig wird.

Die Verwaltungs- und Betriebskosten umfassen alle Ausgaben der laufenden Verwaltung, sowohl der allgemeinen Verwaltung, als auch der Verwaltung der Fahrbahn und der Betriebsmittel als solcher, wie auch des eigentlichen Betriebsdienstes. Mancherlei gehört hierher: Gehälter, Unterhaltung der Anlagen und Betriebsmittel, Steuern, Ausgaben für die beim Betriebe nötigen Hilfsstoffe, für Zugkraft usf. Ein wesentlicher Teil auch dieser Kosten ist seinem Gesamtbetrage nach unabhängig von dem Umfange des Verkehrs, vermindert sich also mit der Zunahme des Umfanges des Verkehrs für die einzelne Leistung. Hierher gehört z. B. ein Teil der Steuern, die das Unternehmen zahlen muß, ferner ein wichtiger Teil der allgemeinen Verwaltungskosten, da ein bestimmter Verwaltungsaufwand nötig ist, um das Unternehmen überhaupt in Gang zu setzen und zu halten. Das gleiche gilt von den Kosten der Aufsicht über die Fahrbahn, soweit sie überhaupt nötig sind, und der Unterhaltung der Anlagen und des Betriebsmaterials, soweit sie nicht gesteigert werden durch eine Abnutzung, die über das in den natürlichen Verhältnissen begründete Maß hinausgeht. Nur im letzteren Falle werden die Unterhaltungskosten der Anlagen und Betriebsmittel vom Verkehrsumfange beeinflußt, ohne indessen in demselben Maße wie dieser zu wachsen. Die Kosten für das zum eigentlichen Betriebsdienste erforderliche Personal, für Brenn-, Schmier-, Heizungs- und Beleuchtungsmittel usw. sind zwar nicht völlig unabhängig vom Verkehrsumfang, aber sie wachsen ebenfalls in ihrem Gesamtbetrage viel langsamer als dieser, so lange der Verkehrsumfang innerhalb der Grenzen der Leistungsfähigkeit bleibt, wie sie durch die vorhandenen Anlagen, Betriebsmittel, Personalbestände usw. gegeben sind. Wird diese Grenze überschritten, so steigt der Gesamtbetrag dieser Kosten auf einen höheren Stand, wächst aber von hier aus wiederum langsamer als der Verkehrsumfang.

Die sämtlichen vom Verkehrsumfange nicht unmittelbar beeinflußten Kostenteile sind die Grundkosten, die den festen und im wesentlichen auch bei Verschiebungen des Verkehrsumfangs unveränderlichen Teil der Selbstkosten bilden. Er umfaßt also die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und den besprochenen Teil der Verwaltungs- und Betriebsausgaben. Zur Deckung dieser Grundkosten hat jede Verkehrsleistung beizutragen, und der auf jede Verkehrsleistung entfallende Anteil wird um so kleiner, je größer die Zahl der Verkehrsleistungen innerhalb der durch die vorhandenen Anlagen, Betriebsmittel usw. gezogenen Grenze der Leistungsfähigkeit ist. Wird die Grenze überschritten, so steigen nach dem Gesagten die Grundkosten auf einen höheren Gesamtbetrag, für dessen Verteilung auf die einzelnen Verkehrsleistungen das Gesagte so lange gilt, bis auch die erhöhte Grenze der Leistungsfähigkeit wieder überschritten wird.

Unmittelbar vom Verkehrsumfang abhängig sind dagegen die eigentlichen Arbeitskosten, d. h. die Kosten derjenigen Arbeitsleistungen (von Menschen, Maschinen usw.), die zur Verwirklichung der einzelnen Verkehrsleistung erforderlich sind. Diese Kosten bilden den veränderlichen Teil der Selbstkosten. Je mehr die Arbeitskosten hinter den Grundkosten zurücktreten, desto mehr muß eine Steigerung des Verkehrsumfanges innerhalb der Grenzen der vorhandenen Leistungsfähigkeit die gesamten Selbstkosten der einzelnen Verkehrsleistung vermindern. Eine Vorausberechnung der Selbstkosten der einzelnen Verkehrsleistung ist deshalb unmöglich. Nur nachträglich können sie ermittelt werden.

Die Arbeitskosten und die Grundkosten sind nicht für alle Strecken die gleichen. Sie zeigen große Abweichungen, je nachdem die einzelne Strecke besondere Betriebs- oder Anlageschwierigkeiten zu überwinden hat, je nach den Zeiten der Herstellung usw. Im Grunde hat jeder Kilometer einer Bahn seine besondere Gestaltung der Anlage und der Betriebskosten, also auch der Grund- und Arbeitskosten. Auch aus diesem Grunde ist es unmöglich, die Selbstkosten jeder einzelnen Verkehrsleistung wirklich genau zu ermitteln. Darauf kann sich mithin die Preisbemessung nicht aufbauen. Man begnügt sich deshalb, soweit man überhaupt auf die Selbstkosten zurückgreift, auf Grund der Erfahrungen einen allgemeinen Durchschnittssatz zu berechnen.

Den Durchschnittssatz der einzelnen Verkehrsleistung einheitlich für alle Arten der Verkehrsarbeit zu berechnen und bei der Preisbemessung als Mindestgrenze zu benutzen, wäre verkehrt. Man muß vielmehr solche Berechnungen für die einzelnen Arten der Verkehrsleistungen anstellen, um gewisse Anhaltspunkte für die Preisbildung zu gewinnen. Findet man z. B., daß auf den Eisenbahnen die Beförderung des Reisegepäcks im Verhältnis höhere Selbstkosten verursacht, als die Beförderung des Frachtguts, so wird man im allgemeinen nicht in beiden Fällen den gleichen Preis fordern. Das gleiche gilt, wenn sich ergibt, daß die Personenbeförderung in der I. Wagenklasse für die Eisenbahn verhältnismäßig teurer ist, als in der III. Klasse usf. Es können aber auch in solchen Fällen unter Umständen Gründe vorliegen, die Unterschiede der Selbstkosten bei der Bemessung der Frachtpreise nicht zum Ausdruck zu bringen. Wenn die Bahnverwaltung z. B. Anlaß zu der Erwartung hat, daß eine billigere Preisbemessung zur Steigerung des Verkehrs und damit zur Ermäßigung der Selbstkosten für die einzelne Verkehrsleistung führen wird, so kann ein entsprechendes Vorgehen angezeigt erscheinen.

Die Selbstkosten der gesamten Verkehrsarbeit der Verkehrsanstalt umfassen, richtig gerechnet, den gesamten Verzinsungs-, Tilgungs- und Betriebsaufwand einschließlich der Rücklagen für Ausbesserungen, Wiederherstellungen und Neubeschaffungen, soweit sie im regelmäßigen Betrieb eintreten. Das deckt sich mit den gesamten Selbstkosten, und daß diese aus den Verkehrspreisen mindestens herausgewirtschaftet werden müssen, ist, wie schon gesagt, selbstverständlich. Insofern sind diese gesamten Selbstkosten für die Preisbemessung von Bedeutung. In der Regel müssen sich aber die großen Verkehrsanstalten bemühen, die Preise so festzusetzen, daß nach den bisherigen Erfahrungen nicht nur die volle Deckung dieser gesamten Selbstkosten, sondern auch ein Überschuß gesichert ist, der freilich bei den öffentlichen Verwaltungen in mäßigen Grenzen gehalten werden muß.

Bei der Bemessung der Verkehrspreise spielt nicht selten eine Rolle das Streben, den Umfang des Verkehrs nach bestimmten Richtungen hin oder für bestimmte Güter durch niedrige Beförderungspreise zu steigern. Dieses Streben wird namentlich da zutage treten, wo eine erhebliche Ausdehnungsfähigkeit der betreffenden Verkehrsart vorliegt oder vorausgesetzt wird. Dabei sprechen oft Wettbewerbsrücksichten mit; man ist bemüht, von der Ausdehnungsfähigkeit des Verkehrs einen mög-

lichst großen Teil seinem Wettbewerbsunternehmer abwendig zu machen und dem eigenen Unternehmen zuzuführen. Aber auch ohne derartige Rücksichten kann das öffentliche oder nichtöffentliche Verkehrsunternehmen Anlaß haben, die vorhandene Ausdehnungsfähigkeit bestimmter Verkehrsarten zu verwerten. In vielen Fällen geschieht das, um durch den gesteigerten Verkehr mehr Einnahmen im ganzen zu erzielen, und in solchen Fällen wird die Ausdehnungsfähigkeit nur insoweit zur Herabsetzung der Preise führen, als die Verkehrsteigerung nicht durch die Notwendigkeit neuer Anlagen und Betriebsmittel, vermehrten Personals und erhöhter sonstiger Ausgaben eine Minderung der gesamten Reineinnahmen zur Folge hat. In anderen Fällen liegt ein allgemeines volkswirtschaftliches Bedürfnis vor, bestimmte Verkehrsarten lebhafter zu gestalten, und hier wird unter Umständen die Preisermäßigung noch weitergehen als in den vorgenannten Fällen. Vorausgesetzt muß aber werden, daß eine solche Ausdehnungsfähigkeit auch wirklich in erheblichem Grade vorhanden ist. Eines der wichtigsten hierher gehörenden Beispiele ist der billigere Preis für Drucksachenbeförderung mittels der Post. Die Drucksachen machen nicht weniger Arbeit und Kosten als die Briefe. Aber es ist leichter, die Versendung von mechanisch zu vervielfältigenden Dingen auszudehnen, und diese Ausdehnung sollte durch die billigere Beförderungsgebühr herbeigeführt werden, was tatsächlich geschehen ist.

Im Personen- und Güterverkehr wird die Verwertung der Ausdehnungsfähigkeit bestimmter Verkehrsarten sehr häufig durch das Streben nahegelegt, eine unmittelbare Verbesserung des Verhältnisses der toten Last zur Nutzlast im Verkehrsbetriebe herbeizuführen. Hier handelt es sich um eine wichtige Frage. Bei jeder Beförderung von Personen und Gütern ist nicht nur der zu befördernde Gegenstand fortzubewegen, sondern auch das dazu nötige Beförderungsgefäß (Trag- oder Fahrzeug) und gegebenenfalls der Wagen, der die bewegende Kraft erzeugt oder mit einer Einrichtung zu ihrer Auslösung versehen ist (Lokomotiven, Triebwagen, Kraftwagen usw.). Das Gewicht des Beförderungsgegenstandes, also der Personen oder Güter, deren räumliche Fortbewegung der eigentliche Zweck der Verkehrsleistung ist, heißt nützliche Last oder Nutzlast oder „Nettolast". Dagegen wird das Gewicht der zu diesem Zwecke nötigen Fahrzeuge und der Kraft erzeugenden oder Kraft auslösenden Wagen einschließlich des Gewichts des nötigen Wassers, Brennstoffs, Personals usw. als tote Last oder „Tara" bezeichnet. Nutzlast und tote Last zusammen ergeben die Gesamtlast oder „Bruttolast". Es liegt nun auf der Hand, daß es am wirtschaftlichsten ist, wenn die tote Last im Vergleich zu der beförderten Nutzlast möglichst gering ist. In dieser Beziehung bestehen bei den einzelnen Verkehrsgruppen von vornherein wichtige Unterschiede. Die Eisenbahnen müssen, wie später noch im einzelnen gezeigt werden wird, mehr totes Gewicht mitschleppen, als die Nutzlast beträgt, ein Verhältnis, das namentlich im Personen- und Gepäckverkehr scharf zutage tritt.

Die tote Last setzt sich aus verschiedenen Bestandteilen zusammen. Der eine Teil wird durch die Gestaltung der Frachtpreise nicht berührt. Diesen Teil findet man, wenn man voraussetzt, daß der Fassungsraum der Fahrzeuge vollkommen ausgenutzt ist. Es zeigt sich dann zunächst, daß im Güterverkehr die Tragfähigkeit nicht bei allen Gütern in gleichem Maße ausgenutzt wird. Denn es hängt von dem Umfang und dem Gewichte der Güter ab, ob wirklich das voll beladene Fahrzeug dasjenige Gewicht zu tragen hat, das es zu tragen vermag. Wenn ein Eisenbahnwagen von 10 t Tragfähigkeit vollständig mit Möbeln beladen wird, ein anderer von gleicher Tragfähigkeit dagegen vollständig mit landwirtschaftlichen Maschinen, so hat jener in Wahrheit ein viel geringeres Gewicht zu tragen, als dieser und bleibt sicherlich noch erheblich unter 10 t.

Beim Personenverkehre bedingt die Gliederung in verschiedene Klassen, insbesondere bei den Eisenbahnen, ebenfalls bei voller Besetzung der vorhandenen Plätze entsprechende Unterschiede, weil die bessere Ausstattung und größere Bequemlichkeit für alle Fahrzeuge der höheren Klassen im Verhältnis weniger Plätze gestattet, als bei den niedrigeren Klassen.

Das tote Gewicht, das bei voller Ausnutzung des Fassungsraums der Fahrzeuge durch den verschiedenen Umfang und durch das verschiedene Gewicht der Güter sowie durch die verschiedenen Klassen der Personenbeförderung und ähnliche Umstände herbeigeführt wird, kann man als unbedingt notwendige oder schlechthin als **unbedingt tote Last** bezeichnen. Das Verkehrsunternehmen kann diesen Teil nicht dadurch vermindern, daß es durch ermäßigte Beförderungspreise einen gesteigerten Verkehr hervorruft.

Anders ist es bei dem anderen Teile, der als **bedingt tote Last** bezeichnet werden kann. Diese bedingte tote Last entsteht dadurch, daß der Fassungsraum und die Tragfähigkeit der Fahrzeuge nicht vollkommen ausgenutzt werden. Der Grund dafür kann darin liegen, daß überhaupt weniger Beförderu[ngs]gegenstände der Verkehrsanstalt übergeben werden, als si[e in] ihren Fahrzeugen unterzubringen vermag, oder darin, daß [der] Verkehrsumfang zeitlich verschieden ist, also bald mehr [bald] weniger hinter der vollen Leistungsfähigkeit der Verk[ehrs]anstalt zurückbleibt, oder darin, daß der Verkehr sich meh[r in] einer Richtung bewegt, also die Fahrzeuge leer zurückg[ehen] müssen, oder darin, daß die Fahrzeuge überhaupt nur [zum] Teil beladen werden dürfen (z. B. in Ungarn, wo auf [man]chen alten Lokalbahnlinien ein 10- oder 15-t-Güterwagen [nur] mit 6 oder 10 t beladen werden darf und nur kurze Züge verke[hren] dürfen), oder darin, daß die zur Beförderung mitgenomm[enen] Güter und Personen nicht die ganze Strecke durchlaufen, [die] von den Fahrzeugen zurückgelegt werden muß. Der letz[ter]wähnte Umstand ist im Personenverkehr der Eisenbahnen [und] Straßenbahnen für jedermann augenfällig. Das Verhältnis [der] toten Last zur Nutzlast wechselt hier von Haltestelle zu Ha[lte]stelle. Im Güterverkehr treten entsprechende Verschiebu[ngen] auf jeder Stelle ein, an der ein- oder ausgeladen wird.

Der Teil der bedingten toten Last, der durch Mangel [an] Rückladung herbeigeführt wird, spielt ebenfalls bei [den] Straßenbahnen und Eisenbahnen eine sehr große Rolle. [Auf] vielen Eisenbahnhaltestellen deckt sich der Waren- und [Per]soneneingang, nach der wirklichen Verkehrsmasse berech[net], nicht vollständig mit dem Ausgange. Sehr oft sind des[halb] die Fahrzeuge darauf angewiesen, die Rückladung unterw[egs] noch zu ergänzen. Oft gelingt das freilich nicht, und die F[ahr]zeuge gehen ganz oder teilweise leer zurück, so daß die bedin[gte] tote Last vergrößert wird. (Z. B. bei Straßen- und Vor[ort]bahnen an Feiertagen, des Morgens und Abends, im Ausflüg[s]verkehr, so auch im Verkehr von und zu den Pferdere[nnen] usw.) Eine ungenügende Leitung des Verkehrs kann die[sen] Mißstand noch sehr steigern. Aus dem Bestreben, diesen [Teil] der bedingten toten Last zu vermeiden, läßt sich z. B. [die] Preisermäßigung für Rückfahrkarten erklären, weil damit [die] Rückfahrt gesichert wird.

Die zeitliche Verschiedenheit des Verkehrsandranges beru[ht] — wie schon früher gezeigt — zum nicht geringen Teil [auf] natürlichen Verhältnissen oder Schwankungen der Marktl[age] und läßt sich in diesem Falle nur wenig ändern, zum [Teil] auch auf den Gewohnheiten der Bevölkerung (Reisezeit, Fer[ien], Festtags- und Sonntagsverkehr usw.), die aber ihrerseits [ein]oft wieder in allgemeinen und natürlichen Verhältnissen [be]gründet sind und deshalb auch wenig umgestaltet wer[den] können. Den Gewohnheiten dadurch entgegenzuarbeiten, [daß] die Beförderungspreise z. B. an Sonn- und Festtagen (M[ün]chen) oder in der Hauptreisezeit oder bei einigen städtisc[hen] Straßenbahnen (z. B. Wien, Budapest, Prag) für den Ab[end]verkehr erhöht werden, ist in den meisten Fällen m. E. [un]klug, denn dadurch wird nicht etwa der Verkehr auf die [ein]zelnen Tage und Jahreszeiten gleichmäßiger verteilt, son[dern] es wird ein Teil des Verkehrs einfach zurückgedrängt, [der] bis auf einen winzigen Bruchteil nun überhaupt unterbl[eibt].

Am meisten kann mit der Gestaltung der Preise auf [den] Teil der bedingten toten Last eingewirkt werden, der dad[urch] entsteht, daß die zur vollen Ausnutzung der Fahrzeuge nö[tige] Menge von Beförderungsgegenständen dauernd der Verke[hrs]anstalt nicht zugeführt wird. Hier kann eine Ermäßigung [der] Fahrpreise unter Umständen sehr nützlich wirken, wenn a[uch] hierdurch die volle Ausnutzung der Ladefähigkeit schwer[lich] jemals erreicht werden wird. Besonders wichtig ist ein [der]artiges Vorgehen für den Eisenbahnverkehr; denn hier spi[elt] die tote Last wegen ungenügender Ausnutzung der Fahrze[uge] eine sehr große Rolle, sowohl im Güter-, als auch ganz [be]sonders im Personen- und Gepäckverkehr.

Daß sich in dieser Beziehung durch Umgestaltung und [Er]mäßigung der Fahrpreise eine Besserung erzielen läßt, ha[ben] die Erfahrungen bewiesen. Allerdings gehört dazu eine fü[hl]bare Herabsetzung der Preise und ein starkes Verkehrsbedü[rf]nis, das durch diese Ermäßigung noch entfesselt werden ka[nn]. Wo die Zahl der Reisen oder Versendungen bei mäßi[gen] Sätzen schon sehr groß ist, ohne daß eine höhere Ausnutz[ung] der Wagen erzielt wurde, läßt sich auch von weiterer [Er]mäßigung, die unter solchen Umständen doch nur gering s[ein] kann, nicht mehr viel erhoffen.

Art und Beschaffenheit der Güter müssen bei der Pre[is]bemessung ebenfalls in Rücksicht gezogen werden. Hier[her] gehört zuerst die Sperrigkeit der Güter, die eine genügen[de] Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge nicht gestat[tet]. Wollte man für solche Güter die Fracht wesentlich herabsetz[en], so würde zwar vielleicht ein stärkerer Andrang stattfind[en], aber die Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge wü[rde] dadurch nicht besser. Im Gegenteil, sie kann im ganzen [da]durch noch verschlechtert werden, weil der stärkere Andra[ng] sperriger Güter die Verwendung des Raumes für andere, [die] Tragfähigkeit besser ausnutzende Güter zu beeinträchtigen [ge]eignet ist. Es ist klar, daß derartige Unterschiede nicht v[…]

ko nen bei der Preisbemessung außer Acht gelassen werden
söllen, weshalb denn auch sperrige Güter meist mit einem
höhren Frachtsatze belegt werden.

Auch andere Eigentümlichkeiten der Güter können auf die
Gestaltung des Frachtsatzes einwirken. Güter, die leicht Feuer
fan n oder explodieren, bedingen eine viel größere Gefahr
als andere, gefährden die übrigen Güter, das Fahrzeug selbst,
bei Eisenbahnen unter Umständen den ganzen Zug. Soweit
sie überhaupt befördert werden, wird man hier berechtigt sein,
ein höheren Frachtpreis zu fordern, auch für den Fall, daß
die damit verbundene Gefahr nicht verwirklicht worden ist.
Di höheren Preise umschließen bei solchen Gegenständen eine
Vergütung für die Verlustgefahr, die von der Verkehrsanstalt
zu tragen war. Auch bei Beförderungsgegenständen, die be-
sondere Arbeiten und Ausgaben verursachen, z. B. wegen der
Notwendigkeit nachträglicher Reinigung und Entseuchung der
Wagen oder wegen der Fernhaltung anderer Gegenstände von
de betreffenden Fahrzeuge, wird der Beförderungspreis nicht
in gleicher Höhe mit den übrigen belassen bleiben können,
wenn nicht ganz besondere Rücksichten dem entgegenstehen.
Für Leichen sind die Frachten schon deshalb sehr hoch, weil
die Beiladung anderer Güter in das betreffende Fahrzeug aus
vi fachen Rücksichten unmöglich ist; sie sperren andere
Güter vollständig aus und sind deshalb gewissermaßen das
„sperrigste" Gut, das es gibt.

Auf die Preisbemessung wirkt außer den schon genannten
Umständen auch die Art und Beschaffenheit der Leistung in
verschiedenen Richtungen ein. Man geht hierbei zum Teil von
dem Gedanken aus, daß eine Verkehrsleistung von bestimmter
Beschaffenheit für den Empfänger der Leistung einen höheren
Wert habe, als eine andere. Allerdings hängt der Wert der
Verkehrsleistungen für ihren Empfänger so sehr von den je-
weiligen Umständen ab, daß eine genaue Abstufung nach die-
se Gesichtspunkte nicht möglich ist.

In vielen Fällen wird die Wertschätzung der Verkehrs-
leistung durch ihren Empfänger im Zusammenhange stehen mit
der Länge der Strecke, für welche die Beförderung erfolgt. Es
liegt deshalb schon von diesem Gesichtspunkte aus nahe, die
Gesamtpreise mit der Entfernung anwachsen zu lassen. Das
ist noch in einigen Ländern bei der Eisenbahn heute allgemein
üblich, wenn auch die Gestaltung im einzelnen mancherlei
Abweichungen zeigt. Allerdings kann nicht etwa der Preis von
Kilometer zu Kilometer höher werden, wenn die Beförderung
auf eine längere Strecke erfolgt. Vielmehr könnte höchstens
die höhere Zahl von Längeneinheiten mit dem Einheitssatze
vervielfältigt werden, so also, daß, wenn 1 km x kostet,
10 km 100 x und 1000 km 1000 x kosten. Das wäre eine
rein mechanische Berücksichtigung der Entfernung. Dagegen
bestehen Bedenken, die sich darauf stützen, daß der Preis
für die erste Längeneinheit bei jeder folgenden Einheit eigent-
lich zu hoch sei, da die Selbstkosten der Beförderung, auf die
Längeneinheit umgerechnet, mit der zunehmenden Entfernung
geringer werden. Die Kosten, die aus Anlaß der Beförderung
eines Gutes zu verrechnen sind, verhalten sich in ihren ein-
zelnen Bestandteilen zu der Entfernung ganz verschieden. Ein
Teil der Kosten ist unabhängig von der Entfernung. Hierher
gehört der Anteil an den Kosten der Zentralverwaltung, ferner
an den Kosten für Verzinsung und Tilgung des am Ausgangs-
und Bestimmungsort angelegten Kapitals, an den Kosten der
Unterhaltung der Anlagen und an den Kosten des Personals
am Ausgangs- und Bestimmungsort und die Vergütung für
die Arbeit der Annahme und Verladung am Ausgangsort und
die Ausladung und Auslieferung am Bestimmungsort. Man
kann diese Kosten als örtliche (bei den Eisenbahnen als
„Stations"-)Kosten bezeichnen. Da alle diese Kosten er-
wachsen, um überhaupt den Beförderungsgegenstand zur Be-
förderung abzufertigen, so nennt man sie auch — namentlich
im Eisenbahnverkehr — Abfertigungskosten (Expeditions-,
Speditions- oder Manipulationskosten). Solche Abfertigungs-
kosten erwachsen bei jeder Verkehrsleistung, in der Güter-
und Personenbeförderung, wenn sie auch nicht überall die
gleiche Bedeutung gegenüber den gesamten Beförderungskosten
haben und nicht überall gleich deutlich in die Erscheinung
treten. Im Personenverkehr werden die örtlichen Kosten durch
die kostspieligen Bahnhofsanlagen, die in Wirklichkeit zum
großen Teile dem Personenverkehre dienen, beträchtlich ge-
steigert, was aber deshalb nicht besonders beachtet zu wer-
den pflegt, weil diese Anlagen ohnehin zur regelmäßigen Er-
ledigung des Betriebsdienstes erforderlich sind und vielfach
zugleich allgemeinen Verwaltungszwecken dienen. Dagegen
verursacht die Annahme einer Person zur Beförderung un-
mittelbar nur wenig Arbeitsleistungen; denn die Person ladet
sich im allgemeinen selbst ein und aus. Insofern sind die
Abfertigungskosten im Personenverkehr verhältnismäßig ge-
ringer als im Güterverkehre. Deshalb werden sie im Per-
sonenverkehr sowohl der Eisenbahnen als auch der örtlichen
Verkehrsanstalten in der Regel nicht besonders ausgeschieden;
sie sind aber in Wahrheit stets vorhanden, selbst bei der ge-
wöhnlichen Mietsdroschke. Abfertigungskosten erwachsen am
Anfangs- und Endpunkte der Beförderungsstrecke, unter Um-
ständen auch an einer dazwischenliegenden Verschiebe- oder
Umladestelle. Wie lang die zwischen diesen Punkten liegende
Strecke ist, macht keinen Unterschied; die Abfertigungskosten
werden nicht höher bei langen und nicht geringer bei kurzen
Strecken, soweit es sich um Strecken handelt, die nicht durch
Verschiebung der Wagen oder durch Umladung der Güter usw.
unterbrochen sind.

Anders ist es mit den Kosten, die durch die Fortbewegung
auf der Fahrbahn selbst veranlaßt werden, wie Betriebsstoff-
verbrauch, Verzinsung und Abnutzung der Fahrzeuge, Kraft-
verbrauch, Überwachung und Instandhaltung des Weges, Be-
soldung des bei der Fortbewegung selbst beteiligten Personals
usw. Dieser Teil der Kosten, den man Streckenkosten, auch
Zug- oder Traktionskosten nennt, wächst im allgemeinen mit
der Länge der Strecke. Die Bedeutung der Streckenkosten
gegenüber den Abfertigungskosten ist sehr verschieden. Wenn
man annimmt, daß die Streckenkosten für je 1 km gleich
hoch sind, mag die zurückgelegte Strecke lang oder kurz sein,
so würde sich doch schon ergeben, daß die Gesamtbeförderungs-
kosten für die Längeneinheit mit zunehmender Entfernung ge-
ringer werden. Es seien z. B. die Abfertigungskosten für
1 t = 1 K., die Streckenkosten für 1 tkm = 2 Heller; alsdann
verursachen 10 t bei einer Strecke von 100 km: 10 K. Ab-
fertigungskosten + 10 × 100 × 2 Heller oder 20 K. Strecken-
kosten, zusammen 30 K. oder für 1 tkm 3 Heller, bei einer
Strecke von 1000 km, 10 K. + 200 K. = 210 K. oder 2,1 Heller
für 1 tkm.

In Wahrheit ist die Abminderung aber stärker, weil auch die
eigentlichen Streckenkosten mit der Entfernung für die Längen-
einheit in gewissem Umfang abnehmen. Zwar steigen die
Kosten der Beförderung auf der Strecke mit wachsender Ent-
fernung, aber sie steigen ihrem Gesamtbetrage nach nicht in
demselben Verhältnisse. Es ist längst allgemein anerkannt,
daß ein Eisenbahnzug, der 200 km ohne Maschinenwechsel und
ohne Personalerneuerung fährt, nicht 20 mal so viel Strecken-
kosten verursacht, als ein anderer, der nur 10 km zurücklegt.
Gewisse Teile der Streckenkosten, und zwar wichtige Teile,
sind bei längerer Entfernung — auf die ganze Strecke gerech-
net — im Verhältnis geringer, weil sie sich nicht von Kilometer
zu Kilometer um den gleichen Betrag erhöhen. Die Kosten des
Zugpersonals, das nicht nach den einzelnen durchfahrenen
Kilometern bezahlt wird, sondern feste Vergütungen für be-
stimmte Zeiträume erhält, sind bei einem Zuge, der eine
längere Strecke mit demselben Personal durchfährt, nicht in
demselben Verhältnis höher, als die Strecke länger ist. Die
Kosten der Brennstoffe sind schon deshalb bei längerer Ent-
fernung im Verhältnis geringer, weil die Kosten der An-
heizung sich nicht wiederholen und jedes einmal in Gang ge-
setzte Feuer zu seiner Unterhaltung weniger Brennstoff nötig
hat, als ein neu anzufachendes. Auch die Kosten der Schmier-
mittel sind bei längerer Entfernung für die Längeneinheit im
Verhältnis geringer. Wird die Fahrt durch Maschinenwechsel
unterbrochen, so setzt sich die Kostenermäßigung in bezug
auf Brenn- und Schmierstoffe u. dgl. nicht über den Maschinen-
wechsel hinaus fort. Vielmehr wiederholt sich dann der Vor-
gang von einem neuen Ausgangspunkt aus. Ähnliches gilt für
andere Personen- und Güterbeförderungsmittel, wenn auch im
einzelnen viele Ungleichheiten vorkommen.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Minister Groener über die Lage der Reichsbahn.** Im
Hauptausschuß des Reichstags hat sich der Reichsverkehrs-
minister Groener über die gegenwärtige Lage der Reichsbahn
in einer längeren Rede ausgesprochen, der wir folgende Aus-
führungen entnehmen:

Der ordentliche Haushalt schließe für 1922 einschließlich
eines noch zu erwartenden Nachtragsetats mit 97 Milliarden
Mark ab, der außerordentliche Haushalt mit 17 Milliarden. Die
Einnahmen aus dem Personenverkehr betrügen 11,6 Milliarden,
aus dem Güterverkehr 83,3 Milliarden Mark. Die sonstigen Ein-
nahmen beliefen sich auf 2,1 Milliarden Mark. Die Ausgaben
für Gehälter und Löhne stellten sich auf 42 Milliarden, für

sachliche Ausgaben wären 50,4 Milliarden Mark notwendig. Der Schuldendienst beanspruche 4,4 Milliarden. Der Betriebsüberschuß betrage 4,5 Milliarden Mark. Damit sei der Fehlbetrag, der noch im vorigen Jahre vorhanden war, beseitigt. Aufgabe der Eisenbahnverwaltung müsse es sein, im kommenden Wirtschaftsjahr mit aller Energie und Rücksichtslosigkeit weiterhin dafür zu sorgen, daß der Haushalt im Gleichgewicht bleibt. — Der Minister zog dann einen Vergleich zwischen den drei ersten Haushaltsplänen der Reichseisenbahnen für die Jahre 1920, 1921 und 1922. Der Haushaltsplan 1920 sei nichts anderes als eine Feststellung des Standes der Länderunternehmungen. Damals sei ein Fehlbetrag in Höhe von 15 Milliarden Mark vorhanden gewesen. Der Minister habe nun seinerzeit einen Operationsplan aufgestellt zur Sanierung der Eisenbahnwirtschaft, worin vorgesehen war, daß der Fehlbetrag innerhalb von drei Jahren beseitigt werden müsse. Dieser ursprüngliche Sanierungsplan rechnete naturgemäß mit einer bewußten Schonung der Tarife. Jedoch der plötzlich eintretende riesige Sturz der deutschen Valuta zwang den Minister zu einer Änderung dieses Sanierungsplanes. Auch aus außenpolitischen Gründen mußte eine Balanzierung des Etats geschehen. So gelang eine Sanierung der Reichseisenbahnen, allerdings mit straffer Hinaufführung der Tarife, schon ein Jahr früher, als ursprünglich beabsichtigt war. Dem Etat 1922 mußten folgende Preiserhöhungen der Eisenbahnmaterialien zugrunde gelegt werden: für Kohle das 75fache des Friedenspreises, für Schienen das 64fache, für Eisenschwellen das 70fache, für Holzschwellen das 50fache, für Petroleum das 60fache, für Kiefernholz das 43fache, für Stabeisen das 77fache, für Kupferblech das 50fache, also durchschnittlich das 68fache des Friedenspreises.

Der Minister machte dann darauf aufmerksam, daß vom April ab angesichts der riesigen Steigerung der Materialpreise und der Gehälter die Gütertarife eine 40prozentige Erhöhung erfahren müssen. Was die Personalpolitik der Reichseisenbahnen betreffe, so handle es sich im Augenblick darin weniger um Arbeiterfragen als um Probleme des Beamtenrechts, die sicherlich sehr viel schwieriger seien. Der Minister betonte, er wolle vermeiden, auf den nun glücklich in der Vergangenheit liegenden Streik der Reichsgewerkschaft zurückzukommen. Unzweifelhaft sei eine gewisse Beruhigung unter der Beamtenschaft jetzt eingetreten. Die Masse der Beamtenschaft stände auf einem durchaus vernünftigen und auch vom Minister zu billigenden Boden. Der Minister verschlösse sich nicht der Ansicht, daß, wenn der Staat mit Recht fordere, daß der Beamte keinesfalls streiken dürfe, der Staat dann aber auch die unbedingte Verpflichtung habe, ausgiebig für seine Beamtenschaft zu sorgen, und zwar in einer Weise, daß die Beamtenschaft aus jeder wirtschaftlichen Not herauskäme. Eines ohne das andere ließe sich nicht verteidigen. Der Minister teilte dann noch mit, daß an Disziplinarverfahren rund 350 anhängig seien, eingestellt seien bisher rund 120, von Kündigungen bei kündbaren Beamten seien insgesamt 233 aufrechterhalten worden.

Was die Aussichten der Reichseisenbahnen anbelangt, so habe der Minister die felsenfeste Überzeugung, daß das Unternehmen der deutschen Reichseisenbahnen in seinem inneren Kern absolut gesund, auch finanziell gesund sei. Natürlich bedürfe es einer gewissen Zeit, um die Schäden wieder gutzumachen, die der Krieg im Eisenbahnwesen verursacht habe. Auch was der Achtstundentag ausgebracht habe, müsse wieder hereingeholt werden. Aber der Minister sei überzeugt, daß die Reichseisenbahnen für das deutsche Volk den wertvollsten Besitz darstellen, sofern es nur Geduld habe. Im neuen Jahre werden, nachdem nun der Etat balanziere, die Leistungen von Monat zu Monat weitersteigen. Allerdings wolle der Minister darüber keinen Zweifel lassen, daß der technische Apparat der Reichseisenbahnen nicht in der Lage sei, ganz plötzlichen mit Valutaverhältnissen zusammenhängenden Verkehrsstößen gerecht zu werden. Solche plötzlich einsetzenden Verkehrsstöße könnten aber von den Reichseisenbahnen leichter aufgefangen werden, wenn im engen Benehmen mit den beteiligten Wirtschaftskreisen gearbeitet würde. Der Minister wies darauf hin, daß es den Verkehrsangelegenheiten nicht förderlich sei, wenn sich einerseits die Verkehrsverwaltung, anderseits die beteiligten Wirtschaftskreise wie Gegner gegenüberständen. Ein verständnisvolles Zusammenarbeiten erreiche viel mehr. Der Minister schloß mit der Hoffnung, daß in wenigen Jahren dem Deutschen Reiche ein Eisenbahnnetz zur Verfügung stehen würde, das allen Verkehrsansprüchen gewachsen wäre.

Zu den im Laufe der Debatte gegebenen Anregungen, äußerte sich der Reichsverkehrsminister noch wie folgt: Im Personenverkehr habe die Tariferhöhung im Monat Juni 1921 eine Mehreinnahme von 33⅓ % gebracht, im November 1921 gleich 65 %, im Dezember 1921 gleich 88,8 % und im Januar 1922 gleich 83,8. Im Güterverkehr haben sich eine Mehreinnahme im April 1921 von 80,4 %, im November 1921 gl[eich] 183,3 %, im Dezember 1921 gleich 240 %, im Januar 1922 gl[eich] 245,1 % ergeben. Die Tatsachen beweisen, daß eine Abna[hme] des Güterverkehrs nicht zu erwarten ist. Auch die Beset[zung] der Personen- und Schnellzüge sei mit 66 bis 72 % im Ges[amt]durchschnitt als recht gut zu bezeichnen, obwohl wir doch [n]icht in der eigentlichen Reisezeit uns befänden. Schlafwa[gen] dritter Klasse seien auf den Strecken nach Mün[chen], Königsberg und Köln eingeführt. Die Besetzung sei eine g[ute]; nach München und Königsberg seien regelmäßig drei Viertel [der] Schlafwagenplätze durchschnittlich besetzt, nach Köln w[erde] die dritte Klasse der Schlafwagen etwas weniger benutz[t].

Der Minister hielt die Wagengestellung im verga[nge]nen Jahr für nicht zufriedenstellend. Aber man möge beden[ken], daß der Verkehrsumfang bereits wieder eine respektable [Hö]he erreicht habe. Im ganzen betrage im Oktober 1921 die [Zahl] der Wagenachskilometer schon wieder 91,9 % der Vorkriegs[zeit]. Auf zahlreichen Strecken sei der Verkehr der Vorkriegszeit [so]gar schon wesentlich überschritten. Sehr ungünstig habe [auf] die Wagengestellung der Fortfall der Saarkohle gewirkt, da [als] Ersatz hierfür zur Bevorratung von Süddeutschland die K[ohle] aus dem entfernten Oberschlesien herangefahren werden mü[sse]. Dies schaffe in erster Linie eine starke Überlastung der Rh[ein]linie. Dagegen sei die Wagengestellung für Braunkohle in [den] mitteldeutschen Bezirken bedeutend gestiegen. Der Minister [ga]b dann noch bekannt, daß ab 1. Juni beschleunigte P[er]sonenzüge 4. Klasse fahren werden, so von Berlin [na]ch Eydtkuhnen, Altona, Stralsund, München usw.

Im Verlauf der Aussprache, die sich an diese Ausführun[gen] des Reichsverkehrsministers Groener anschloß, gab im Ha[upt]ausschuß des Reichstags Staatssekretär Stieler in gro[ßem] Zusammenhang ein Bild der allgemeinen Tariferhöhu[n]gen. Bis 1. Dezember 1920 wurden die Tarife um insge[samt] 490 % erhöht. Bei den späteren Tariferhöhungen wurden d[ie] die Streckensätze in ganz erheblicher Weise gestaffelt, der[art], daß längere Strecken günstiger berücksichtigt wurden als k[ürze]re Strecken. Sollte beispielsweise der Frachtsatz für 100 [km] 160 ℳ betragen, so wurde er für 1000 km nicht auf das Z[ehn]fache festgesetzt, sondern nur auf 820 ℳ. Das tat man in [be]sonderer Berücksichtigung von Ostpreußen, Süddeutschland [und] Bayern. Was die gewünschten Ausgleichstarife für die [Um]schlagplätze betreffe, so erklärte der Staatssekretär, die [Bin]nenschiffahrt sei vollauf belastet. Durch die Erhöhung [der] Tarife habe der Frachtverkehr nicht gelitten. Es werde [a]ber trotzdem die angeregte Frage erwogen werden.

Der Staatssekretär hielt es nicht für möglich, daß im Au[gen]blick eine Ausdehnung der Vororttarife, wie sie von ein[em] Vorrednern gewünscht wurde, ins Auge gefaßt werden köo[nne]. Jetzt gäbe es Vororttarife nur um Berlin und Hamburg. [Die] Ausstattung weiterer Ortschaften mit Vororttarifen würde [für] die Eisenbahnverwaltung einen so namhaften Ausfall an [Ein]nahmen bedeuten, daß dies ganz außer Diskussion stände. [Im] übrigen verwies der Staatssekretär darauf, daß demnächst [im] Berliner Verkehr ohnehin mit den billigen Monatskarten a[uf]geräumt werden müsse. Dadurch werde auch in den Vor[ort]tarifen eine gewisse Angleichung an die Ferntarife erfolgen.

— **Neue D-Züge zwischen Berlin und Köln** hat die Reic[hs]bahn im Sommerfahrplan vom 1. Juni vorgesehen. Wie [aus] Essen verlautet, fährt der Zug von Berlin nach Köln im [In]dustriebezirk auf der Nordlinie über Dortmund, zurück [von] Köln nach Berlin aber auf der Südstrecke über Bochum [und] Essen. Für die Züge ist folgender Fahrplan vorgesehen, [der] sich natürlich in der endgültigen Fassung noch etwas ände[rn] kann: ab Berlin Friedrichstraße 7.10 vorm., Hannover an 11[.], Dortmund an 2.41, Duisburg an 4.02, Düsseldorf ab 4.40, Köln etwa 5.40 nachm. Von Köln zurück geht der Gegenz[ug] etwa 1.00 nachm., von Düsseldorf etwa 2.00, von Duisburg 2[.], von Hannover 7.15 nachm., so daß er 11.15 nachts auf Bahn[hof] Friedrichstraße in Berlin eintrifft.

— **Verkehrsmaßnahmen anläßlich der Frühjahrsmesse [in] Frankfurt (Main).** I. Personen. Zu der vom 2. bis 8. April 19[22] stattfindenden Frankfurter Frühjahrsmesse sollen bei genüg[en]der Besetzung auch Gesellschaftssonderzüge [mit] Preisermäßigung nach und von Frankfurt (Main) H[bf.] gefahren werden. Es gelten Sonderzugkarten nur für einfa[che] Fahrt zum ermäßigten Satze von 51 ₰ in 2. Klasse und 30 [₰] in 3. Klasse für das Tarifkilometer. Abgestempelt werden [die] Sonderzugkarten nicht, es sind aber Verkehrstag und Abfa[hrt] des Sonderzuges, zu dem sie nur gelten, aufgedruckt. Vorgeseh[en] sind solche Karten zur Fahrt von Berlin, Halle, Erfurt, Leipz[ig], Eisenach, Hamburg, Hannover, Cassel, Düsseldorf, Köln H[bf.], Coblenz Hbf., Nürnberg Hbf., Würzburg Hbf., Stuttgart, Kar[ls]ruhe und Mannheim; ebenso zur Rückfahrt von Frankf[urt] (Main) Hbf. nach den vorgenannten Stationen. Fahrtunt[er-]

[illegible]nung ist nicht gestattet. Die Gesellschaftssonderzüge sind [illegible]den beteiligten Bahnhöfen durch den besonderen Aushang für die Frankfurter Messe veröffentlicht und als Meßzug bezeichnet. Das Verkehren eines jeden dieser Züge bei genügender Besetzung wird durch die vorgesetzte Eisenbahndirektion [illegible]nders bekanntgegeben.

[illegible] Reisegepäck. Reisegepäck im Sinne des Tarifs kann auf Sonderzugkarten ebenso wie auf gewöhnliche Fahrkarten abgefertigt werden. Das Gepäck der Reisenden eines Gesellschaftssonderzuges ist ebenfalls mit diesem Zuge zu befördern [illegible] auch von Stationen der Anschlußstrecken durchgehend bis Frankfurt (Main) Hbf. abzufertigen. Da die von anderen Stationen kommenden Reisenden eine Fahrkarte vom Wohnorte bis zur Sonderzugstation und außerdem die Sonderzugkarte [illegible] und auf letzterer die Tarifkilometer angegeben sind, ist [illegible] Zusammenstoß der für beide Karten maßgebenden Entfernungen durchgehende Abfertigung immer möglich. Gepäck [illegible]ler Anschlußreisenden, z. B. von Messebesuchern aus Ülzen, die Sonderzugkarten ab Hannover für den Gesellschaftssonderzug Hamburg-Frankfurt (Main) vorweisen, ist zur Sicherung [illegible] rechtzeitigen Überladung nötigenfalls der Sonderzugstation [illegible]zumelden. In den Gepäckschein ist an der für Zugnummer [illegible]gesehenen Stelle außerdem, und zwar deutlich lesbar, einzutragen „Meßzug". Bei der Rückfahrt wird Gepäckabfertigung Frankfurt (Main) Hbf. auf die ermäßigte Sonderzugkarte das Reisegepäck auf Verlangen auch über die Sonderzugstation [illegible]us bis zu der vom Reisenden angegebenen Station des Wohnortes durchgehend abfertigen, wenn die Tarifentfernung für die Gesamtstrecke bekannt ist.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage bei den Eisenbahnen des Ruhrgebiets wurde auch in der Woche vom 12. bis 18. d. M. durch einen starken Güterverkehr und einen [illegible]en Bestand an beladenen Wagen erschwert. Um den Betrieb beweglicher zu gestalten, wurde für Sonntag, den 19. März, Werktagsarbeit im Zug- und Rangierverkehr angeordnet. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 12. bis 18. d. M. im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich gestellten Wagen 26 623 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 22 075 Wagen (Höchstgestellung am 15. März 22 686). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die durchschnittliche Gestellung 22 298 Wagen. Die Brennstoffbestände auf den Zechen bezifferten sich am 18. März auf 1 513 113 t (1 601 049 t). Im einzelnen betrug der Umschlag in Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen 30 711 t (23 366 t), in Zechenhäfen der Kanäle 35 042 t (33 214 t) werktäglich.

— **Einspruch gegen die Erhöhung der Gütertarife.** Im nachstehenden Telegramm an den Reichsverkehrsminister hat der Reichsverband der deutschen Industrie gegen die um 1. April in Aussicht genommene Erhöhung der Gütertarife (vgl. Nr. 11, S. 223 d. Ztg.) Einspruch erhoben:

„Der Einspruch der Industrie gegen die März-Tariferhöhung richtet sich in verstärktem Maße gegen die beabsichtigte weitere Erhöhung zum 1. April. Ohne jede Garantie wirtschaftlicher Ausgabenbeschränkungen werden alle Mehrlasten der Reichseisenbahn auf die Wirtschaft abgewälzt. Hierdurch entstehende Konkurrenzunfähigkeit vieler Industrien wird nicht berücksichtigt und beteiligte Kreise bleiben ungehört. Die einheitliche Auffassung der Industrie wendet sich wiederholt scharf gegen die bisherige Tarifpolitik und stellt das dringende Ersuchen, Fehlbeträge der Reichsbahn durch geeignetere Maßnahmen zu beseitigen."

— **Neue Streikabsichten der Eisenbahner?** Unter dieser Stichmarke schreibt die „D. A. Ztg.": Der Hauptvorstand des (freigewerkschaftlichen) Deutschen Eisenbahnerverbandes hat ein Rundschreiben an seine Bezirksleiter der Ortsgruppenverwaltungen ausgegeben, in welchem es heißt: „Neue Streikgerüchte anläßlich einer erweiterten Vorstandssitzung der Reichsgewerkschaft schwirren im Lande [illegible]m. Sollte es wiederum jetzt zu einem ohne und über unseren Kopf hinweg inszenierten neuen Streik kommen, so existiert hier überhaupt nicht für uns. Wir kennen auch keine Streikarbeit. Wir verlangen, wenn es dazu kommen sollte, daß unsere Verbandsmitglieder vollzählig im Betriebe bleiben. Dem unverantwortlichen, wahnsinnigen Streiken der Reichsgewerkschaft muß ein Ende bereitet werden."

Man kann sich über diese vernünftige Einstellung des freigewerkschaftlichen Verbandes, die sich unseres Wissens vollkommen deckt mit der in der christlich-nationalen Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteten herrschenden Auffassung, nur von Herzen freuen.

Von Interesse ist übrigens noch, daß die beiden genannten Verbände die Zahlung von Streikunterstützungen an solche Mitglieder, welche entgegen der Gewerkschaftsparole sich am letzten Streik der Reichsgewerkschaft beteiligten, strikte abgelehnt haben. Beim Deutschen Eisenbahnerverband scheint es sich dabei um eine größere Anzahl von Mitgliedern zu handeln, denn die an ihn gestellten Anträge auf Zahlung der Streikunterstützung hätten eine Summe von rund 15 Millionen Mark erfordert.

Aus fast allen Teilen Deutschlands kommen gegenwärtig Nachrichten über die Bemühungen kommunistischer Agitatoren, die Eisenbahnbeamten zu einer neuen Aktion aufzustacheln. Die Bestrebungen der Kommunisten werden durch die zurzeit stattfindenden Propagandareisen des gemaßregelten Aktionsausschusses der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten sehr wesentlich gefördert. Im Augenblick bereisen die Führer der Reichsgewerkschaft, Menne, Thieme u. a., sämtliche Eisenbahndirektionen, um für die Anfang April stattfindende Generalversammlung der Reichsgewerkschaft, bei der die gemäßigte Richtung „ausgeschifft" werden soll, die nötige Stimmung zu machen.

Eine der Brandreden Mennes ist von der Kommunistischen Partei aufgenommen und in einer Versammlung der kommunistischen Funktionäre, die vor wenigen Tagen in Berlin tagte, bekanntgegeben worden. Der Referent teilte mit, daß die Reichsgewerkschaft der Kommunistischen Partei erfreulicherweise den Boden für die große Aktion vorbereite. Man müsse diesmal jedoch nicht nach den Eisenbahnern, sondern mit den Eisenbahnern zusammen losschlagen. Nach Möglichkeit wolle man bis nach Genua mit der Aktion warten, doch würden die jetzt aus Rußland zurückgekehrten Delegierten der K. P. D., Klara Zetkin, Münzenberg usw., genauere Richtlinien aus Moskau erst bekanntgeben.

— **Gegen die Tarifverteuerung.** Wie aus München gemeldet wird, hat der bayerische Industriellenverband zur Erhöhung der Eisenbahntarife dahin Stellung genommen, daß diese Erhöhung bei einzelnen Gütern das 130fache der Friedenssätze überschreiten werde, während die derzeitige Geldentwertung nur etwa die Hälfte dieser Sätze rechtfertige. Der bayerische Industriellenverband verlangt von der Reichseisenbahnverwaltung, daß die wiederholt angekündigte Reform zur Besserung des Verkehrs und zur Verminderung des überhohen Personalbestandes baldigst durchgeführt werde.

— **Die Fertigstellung der Nordsüdbahn in Berlin.** Die Stadtverordnetenversammlung hat am 23. März in nichtöffentlicher Sitzung der Fertigstellung des Nordsüdbahnbaues auf Grund der vom Magistrat unterbreiteten Verträge mit zwei Finanzgruppen zugestimmt und den Magistrat ermächtigt, die Nordsüdbahn-Aktiengesellschaft entsprechend dem Entwurf zu gründen, den Vertrag zwischen der Stadt und der Aktiengesellschaft gemäß der Vorlage zu schließen und die in den Darlehnsverträgen vorgesehenen Verpflichtungen für die Stadt einzugehen sowie die Genehmigung der Stadt zu diesen Darlehnsverträgen zu erteilen. Der Betriebsvertrag, in den die Hochbahngesellschaft eintreten soll, bedarf noch der Zustimmung des zur Vorberatung der Vorlage eingesetzten Stadtverordnetenausschusses.

— **Die Verteuerung des Vorortverkehrs.** Die im Hauptausschuß des Reichstags kürzlich gemachte Mitteilung, daß die Eisenbahntarife im Vorortverkehr erneut erhöht werden müßten und man auch daran gehen werde, die Preise für Monatskarten „den Zeitverhältnissen entsprechend" festzusetzen, hat, wie die „D. A. Ztg." berichtet, angeblich in den Kreisen der Bewohner der Vororte große Beunruhigung hervorgerufen.

In einer überaus zahlreich besuchten im Berliner Rathause tagenden Versammlung nahm vor einigen Tagen der „Märkische Verband" zu dieser Angelegenheit Stellung. Es wurde der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß der Reichstag die Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung nicht länger dulden werde. Es sei geradezu unverständlich, daß auf der einen Seite von der Regierung die Siedlungsbestrebungen gefördert und auf der anderen Seite gestattet werde, daß die Eisenbahnverwaltung durch dauernde Verteuerungen der Vorforttarife diese Bestrebungen sabotiere.

Die Versammlung nahm schließlich einmütig folgende Erklärung an: „Die Hauptversammlung des „Märkischen Verbandes", dem über 40 000 Mitglieder angehören, erhebt entschieden Einspruch gegen die im Hauptausschuß des Reichstags kürzlich angekündigte weitere Verteuerung des Vorortverkehrs, insbesondere der Monatskarten. Die Tarifpolitik der Eisenbahn läuft auf eine Erdrosselung der Siedlungsbestrebungen der anderen Reichsstellen hinaus. Diese Tarifpolitik beeinträchtigt auch die Bekämpfung der Wohnungsnot in Berlin, weil sie die private Bautätigkeit, besonders in den entlegeneren Vororten, behindert, durch die eine Abwanderung von der Reichshauptstadt nach der weiteren Umgebung möglich werden würde."

— Die Eisenbahnen Deutschlands in englischer Beleuchtung. Ein in Deutschland reisender Sonderberichterstatter der Railway Gazette schildert in dieser bekannten Fachzeitschrift seine Eindrücke von den deutschen Eisenbahnen. Sein Bericht beginnt mit der Anerkennung, daß vor dem Kriege die Preußischen Staatseisenbahnen und die deutschen Eisenbahnen überhaupt glänzend geleitet gewesen seien, wenn auch die Vorschriften etwas nach Militarismus schmeckten. Durch den Krieg seien die deutschen Eisenbahnen heruntergewirtschaftet worden, und 1919 sei ihr Zustand nur durch den der russischen und österreichischen Bahnen übertroffen worden. Jetzt sei das aber alles überwunden: Die Züge verkehrten pünktlicher und die meisten von ihnen seien sauber und in gutem Unterhaltungszustande. Die Lokomotiven sähen nicht gerade neu aus, aber es träten keine plötzlichen Maschinenschäden auf.

Die Reisekosten seien ungeheuer gestiegen. Wer früher gewohnt war, 1. und 2. Klasse zu reisen, benutze jetzt die 3. Klasse; in den langsamen Zügen sei im wesentlichen nur die 3. und die 4. Klasse besetzt. Die 1. Klasse gebe es nur noch in Schnellzügen und die 4. nur in ganz langsamen Zügen. Für Engländer und Amerikaner sei es bei dem Stande ihrer Währung kein besserer Luxus, 1. oder 2. Klasse zu reisen, aber den Deutschen verböten das ihre Mittel. Nach einer kurzen Bemerkung über die Höhe der Güterfrachtsätze spricht sich der englische Bericht anerkennend über die Bemühungen aus, die die deutschen Eisenbahnbehörden, namentlich seit ihrer Zusammenfassung in der Hand des Reichs, gemacht haben, um das deutsche Verkehrswesen wieder in die Höhe zu bringen. — Eine ganze Anzahl Besonderheiten der deutschen Eisenbahnen werden von dem Engländer für bewundernswert erklärt, so die Personentunnel selbst auf kleinen Bahnhöfen, die aus auswechselbaren Emailleschildchen bestehenden Zugzeitentafeln im Gegensatz zu den dürftigen Zetteln, die ihm anscheinend aus seiner Heimat geläufig sind und auf denen man, wie er hervorhebt, vor lauter Einbesserungen den richtigen Zug oft nicht finden kann, ferner die hohen Bahnsteige, die Trennung des Personen- und des Güterverkehrs auf den Bahnhöfen, das Fehlen von Gleiskreuzungen in gleicher Höhe, die Durchführung der Bahnsteigsperre selbst auf kleinen Bahnhöfen. Bemerkenswert scheint ihm auch die Lautlosigkeit, mit der sich die Züge in Bewegung setzen, und das Abfahrtsignal des Fahrdienstleiters. Betreffs der Züge hebt er besonders das Vorhandensein der Dienstabteile und die Begleitung der Züge durch die Dienstfrau und den Wagenwärter hervor. Alles dies scheinen also Einrichtungen zu sein, die in England nicht oder wenigstens nicht in dem Umfang wie in Deutschland vorhanden sind. Schließlich geht der englische Bericht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen Eisenbahnen und die Frage der Entstaatlichung ein. Der letztere Gedanke, sagt er, sei in Deutschland nicht volkstümlich, und seine Durchführung würde schwere Störungen im deutschen Wirtschaftsleben mit sich bringen. — Man muß anerkennen, daß der hier berichtende Engländer im Gegensatz zu vielen seiner Landsleute Deutschland mit offenen Augen bereist und Licht und Schatten, die er beide richtig erkennt, angemessen zu verteilen versteht.

— Über die Aussichten der Lokomotivbauanstalten und Wagenfabriken schreibt der Maschinenmarkt: Ob die im ganzen zurzeit noch gute Beschäftigungslage der L o k o m o t i v f a b r i k e n, die allerdings noch für einige Monate gesichert erscheint, auch weiter anhalten wird, hängt — abgesehen von Auslandsbestellungen — davon ab, wann und in welchem Umfange die Eisenbahnverwaltung ihre Bestellungen für 1922 herausgibt. Ein Bericht hebt hervor, daß Auslandsaufträge nur mit wachsenden Schwierigkeiten zu erhalten seien, da die deutschen Ausfuhrpreise — wie in vielen Fällen, z. B. bei Geschäften nach England, festgestellt worden sei — bereits teilweise über den Weltmarktpreisen lägen. Ein anderer Bericht erwähnt, daß einige Abschlüsse in leichten Lokomotiven zustande gekommen seien, das Geschäft in größeren Lokomotiven sei dagegen beinahe völlig zum Stillstande gekommen, und zwar sowohl nach dem europäischen Ausland wie nach Übersee. Zum Teil sind die Fabriken durch die unzureichende Brennstoffbelieferung und die Schwierigkeiten der Materialbeschaffung in ihrem Betriebe stark beeinträchtigt worden. Die E i s e n b a h n w a g e n f a b r i k e n befürchten größtenteils eine Lückenbildung in ihrem bisher noch guten Auftragsbestand durch das Ausbleiben der Bestellungen der Reichsbahnverwaltung. Auslands- und private Inlandsverträge sind im Februar nur in verschwindendem Umfange eingegangen. Mangel an Brenn- und Baustoffen hat weiterhin vielfach den Betrieb erschwert, insbesondere konnten die Hüttenwerke, die ja selbst stark unter Kohlenmangel leiden, den Materialbedarf der Wagenfabriken nur sehr unvollkommen decken. Zum Teil waren zeitweise Betriebsstörungen und -einschränkungen die Folge; teilweise gelang es, durch Aufnahme von Notstandsarbeiten ein Kürzung der Arbeitszeit zu verhüten. Mehrere Werke hatten unter Streiks zu leiden.

— Personalnachrichten. Der frühere Präsident des Re eisenbahnamts Exzellenz W a c k e r z a p p ist im 74. Lel jahre gestorben.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweig Preußen-Hessen, sind folgende Veränderungen eingetr V e r s e t z t sind: die Regierungsbauräte B r i e s k o r n, bi in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts Cüstrin, F a h r n e r, bisher in Göppingen, als Vorstand Eisenbahn-Bauabteilung nach Brügge (Westf.), und F n a c h t, bisher in Aalen, als Vorstand der Eisenbahn- abteilung nach Rheine. — Der Gerichtsassessor a. D. v o n H a g e n in Elberfeld ist unter Beilegung der Di bezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Reichsb dienst ü b e r n o m m e n worden. — Dem Regierungsba Dr.-Ing. A l b e r t y, bisher in Köln, ist die nachgesuchte E l a s s u n g aus dem Reichsdienste erteilt worden.

Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums, Zweigst Bayern, sind folgende Veränderungen eingetreten: Der regierungsbaurat Ministerialrat Valentin K o c h in Müne ist zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Würzburg der mit dem Titel und Rang eines Ministerialrates bekle Oberregierungsrat Dr. Eduard F r i e d e l zum Ministerialra Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, ernannt wo — In den dauernden Ruhestand sind versetzt worden: der regierungsbaurat der Eisenbahndirektion Würzburg Mi S c h i l l e r, der Oberregierungsrat und Vorstand der Betr inspektion I Nürnberg Moritz G l u t h, die Regierungsräte Eisenbahndirektion Nürnberg Wilhelm B o l l m a n n und mann A p p e l sowie der Regierungsrat des Verkehrsamts Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, Ko P ä ß l e r.

Österreich.

— Reform der Bundesbetriebe und der Bundesverwalt Der Bundesminister für Finanzen äußerte sich im Nationa am 21. März hierüber wie folgt:

Es geht nicht an, daß die Betriebe, die vielfach Einna quellen des Staates sein sollen, dem Staate nicht nur ke Ertrag zuführen, sondern im Gegenteil den Staatshaushalt belasten. Sowohl die Eisenbahnen als auch Post und Te graph sind gegenwärtig passiv. Bei den E i s e n b a h hat allerdings die vom 1. Februar 1922 ab wirksame Erhöh der Tarife mit Jahresmehreinnahmen von 72 600 Milli Kronen den Abgang wesentlich herabgemindert. Immerhin noch ein Teil ungedeckt geblieben. Sollte dieser restliche nicht etwa dadurch beseitigt werden, daß sich durch eine Be rung der Kursverhältnisse und eine zweckmäßige Gestal des Betriebes auch der Rechnungsabschluß der Eisenba günstiger gestaltet, so wird durch die in Ausarbeitung begrif Einführung des R e f o r m t a r i f e s die Möglichkeit geb für die Deckung des verbleibenden Betriebsabganges S in der Weise zu tragen, daß durch eine dem Wechsel der K verhältnisse tunlichst folgende Veranlagung des Tarifs jeweilige Deckung geschaffen würde. Soll das Übel, die der Verwaltungsausgaben, mit der Wurzel ausgerottet wer dann bedarf es planmäßiger Arbeit, die den Apparat in sei Umfange, in seinem inneren Getriebe und in seinen Aufg umfaßt. Das Problem setzt sich aus drei eng zusam hängenden Teilaufgaben zusammen: organisatorische Re der Verwaltung, Arbeitsvereinfachung und Personalabbau. sichtlich der organisatorischen Reform muß zwischen Hoheitsverwaltung des Bundes und seiner Betriebsverwal unterschieden werden. Bezüglich der Hoheitsverwaltung is Erkenntnis fast schon zum Gemeinplatz geworden, daß Verwaltungsapparat, wie er jetzt besteht, viel zu groß ist. ist vielfach immer noch derselbe, wie in der Monarchie. Änderung in dem staatsrechtlichen Gefüge und die Tats daß Österreich um vieles kleiner geworden ist, sind viel ohne Einfluß geblieben. An Versuchen, insbesondere Apparat der Zentralverwaltung mit den neuen Verhältni in Einklang zu bringen, hat es nicht gefehlt. Der angest Erfolg blieb aber dort aus, wo die innere Voraussetzung wirksamen Vereinigung, eine gewisse Gleichartigkeit der einigten Amtsgeschäfte, fehlte oder der äußere, der ört Zusammenschluß nicht vorgenommen wurde. Diese Erfah muß man sich bei der organisatorischen Reform der Zentra waltung zunutze machen. Durch die Reform der Zentra waltung wird sich von selbst eine gewisse Reform der U behörden ergeben. Der Verwaltungsapparat ist nicht nu groß, sondern auch zu weit verzweigt. In der Organis der Hoheitsverwaltung herrscht seit dem Umsturz die Neig immer neue Ämter zu schaffen, Teile der bestehenden Behö zu selbständigen Betrieben auszubauen. Dieser Neigung man mit allen Mitteln entgegentreten, denn wir haben schon zu viel Ämter. Der Ämterabbau ist nicht nur im sta

ziellen Interesse, sondern auch im Interesse der Bevölkerung notwendig, denn der Ämterüberfluß führt zu einer unübersichtlichen Gestaltung, zu einer Erschwerung und Verschleppung der Verwaltungstätigkeit und damit zur überflüssigen Mehrarbeit. Man muß daran gehen, diesen Überfluß zu beseitigen und die Anzahl der Ämter auf das unbedingt erforderliche Maß, teils im Wege der Auflassung, teils durch Zusammenlegung von Ämtern, herabzusetzen. Nur solche Ämter und Behörden dürfen bestehen bleiben, deren Bestand sachlich begründet und im allgemeinen Interesse notwendig ist.

Die Finanzverwaltung hat in ihrem eigenen Bericht bereits Schritte unternommen und auch schon praktische Erfolge erzielt. Die Durchführung des Ämterabbaues bei den anderen Dienstzweigen muß in erster Linie diesen selbst vorbehalten werden, doch hat die Finanzverwaltung nie ermangelt, die Aktion durch zweckmäßige Anregungen in Fluß zu erhalten oder zu bringen. Mit dem Abbau der Ämter Hand in Hand gehen eine Reform der Arbeitsweise und ein Arbeitsabbau. Die Arbeitsweisen sind vielfach veraltet und belasten in ihrer Umständlichkeit und Schwerfälligkeit die Verwaltungstätigkeit. Viele veraltete Verwaltungsvorschriften sind einer Reform bedürftig. Vorschriften, welche derzeit noch gehandhabt werden müssen, sind bereits überholt und besitzen keine praktische Bedeutung mehr. Das bewirkt eine Belastung der Verwaltung mit Arbeiten, die unnötig sind, aber eine Summe von Arbeitskräften benötigen. Eine grundlegende Besserung kann allerdings nur nach einer in alle Einzelheiten eindringenden planmäßigen Überprüfung erzielt werden.

Einer durchgreifenden Reform bedarf die organisatorische Stellung und die innere Führung der Bundesbetriebe. Das Ziel muß sein: Steigerung der Ertragsfähigkeit auf das möglichste Höchstmaß. Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß die Ursache der verlustreichen Wirtschaft der Betriebe nicht nur in der Ungunst der allgemeinen Verhältnisse, sondern vielfach in der gesamten Organisation der Betriebsführung liegt. Zur Gesundung der Betriebe ist es unbedingt notwendig, daß sie, unbeschadet der gebotenen Rücksichtnahme auf öffentliche Belange, kaufmännisch geführt und geleitet werden. Soweit es die kaufmännische Führung erheischt, soll den Betrieben auch eine gewisse Selbständigkeit gegenüber der Hoheitsverwaltung eingeräumt werden; denn in der Verquickung mit der Hoheitsverwaltung ist einer der Gründe für die unbefriedigenden Ergebnisse der Betriebsführung zu suchen. Die den Betrieben einzuräumende Bewegungsfreiheit wird insbesondere auch hinsichtlich der finanziellen Gebarung Platz zu greifen haben; allerdings nicht im Sinne einer schrankenlosen finanziellen Unabhängigkeit, denn dies wäre schon im Hinblick auf den Zusammenhang mit den Staatsfinanzen unmöglich. Dieser Zusammenhang macht es im allgemeinen Interesse notwendig, daß auch künftighin der Finanzverwaltung ein Einfluß auf die Gebarung der Betriebe gewahrt bleibt. Förmlich sind bereits bei einem Großteil der Betriebe die Voraussetzungen für die kaufmännische Führung und ihre Selbständigkeit schon seit 1922 dadurch getroffen, daß die kaufmännische Berechnung nach den Grundsätzen der Doppik geführt wird, bei dem restlichen Teile geschieht dies von 1923 ab. Dadurch ist die erste Bedingung für die Gesundung der Betriebe erfüllt, denn erst jetzt vermag die Rechnung das richtige Bild über die wirkliche Gebarungslage des Betriebes zu liefern und Anhaltspunkte zu bieten, um die Ursachen des Gebarungsausfalles zu ergründen. Dadurch ist aber auch die erste Voraussetzung geschaffen, um den Grundsatz der Selbstkostendeckung der Betriebe, unbeirrt von politischen Einflüssen, praktisch durchzuführen. Die Selbständigkeit der Betriebe wird übrigens auch künftighin voranschlagsmäßig dermaßen zum Ausdruck kommen, daß die Betriebe nicht mehr vermengt mit den Ausgaben der Hoheitsverwaltung im Voranschlag dargestellt werden, sondern abgesondert, und zwar nicht wie bisher mit weitgehender Gliederung der Ausgaben und Einnahmen, sondern im Wesen nur mit wenigen Nettoposten.

Die organisatorische Reform der Verwaltung sowohl in den Dienstzweigen als auch in den Betrieben und der planmäßige Arbeitsabbau werden zwangläufig zur Lösung der dritten Aufgabe, der Durchführung des Personalabbaues, führen. Ich glaube, mich nicht darüber verbreiten zu sollen, daß der Bund einen Überfluß an Personal hat, und daß der Personalabbau eine unerläßliche Voraussetzung für die Herstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalte ist. Die Regierung hat bereits eine Gesetzesvorlage, betreffend den Personalabbau, eingebracht und erwägt weitere, auf diesen Zweck eingestellte Maßnahmen. Die Durchführung des Abbaues wird selbstverständlich mit größter Schonung vorgenommen werden müssen. Zunächst wird auf Grund der Bestimmungen der Dienstpragmatik mit der Pensionierung entbehrlicher ausgedienter Beamten vorzugehen sein, so daß die hierdurch erledigten Dienstposten neuerlich besetzt werden. Weiter wird in Erwägung gezogen, den freiwilligen Austritt durch Gewährung vorteilhafter Bedingungen möglichst zu fördern. Unter anderen Fürsorgemaßnahmen wird auch eine entsprechende Organisation des Überganges der freiwillig ausscheidenden oder auf Grund des Arbeitsabbaues als überzählig erachteten Beamten in private Anstellungen erwogen. Die Überleitung von Bundesangestellten in andere Zweige des Bundesdienstes wird vereinzelt wohl auch vorgenommen werden können, doch darf diese Maßnahme in ihrer Bedeutung für das Abbauproblem nicht überschätzt werden, da es sich doch nur um eine bloße Angestelltenverschiebung im Bundesdienste handelt und daher nicht die angestrebte Entlastung des Budgets erreicht wird. Was den Personalabbau in den Bundesbetrieben betrifft, so werden für ihn im einzelnen jene Gesichtspunkte leitend sein, die sich vom Standpunkte der kaufmännischen und zweckmäßigen Führung der Betriebe ergeben.

— **Ruhegenüsse der Bundesbahnangestellten.** Durch eine Verordnung der Bundesregierung wurden die Ruhe- (Versorgungs-) Genüsse der Bundesbahnangestellten sowie deren Hinterbliebenen neu geregelt.

— **Die Vertretung der Industrie im Verkehrsbeirat.** Der Verkehrsausschuß des Hauptverbandes der österreichischen Industrie hat über die Aufteilung der dem Hauptverbande zugewiesenen 12 Mitglieder- und 12 Ersatzmannstellen für den neu zu gründenden Verkehrsbeirat eine Einigung dahin erzielt, daß jedes Bundesland (Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Vorarlberg, Wien) durch je ein Mandat, das Präsidium des Hauptverbandes durch vier Mandate vertreten sein soll; in fachlicher Beziehung soll durch je ein Mandat vertreten sein: Automobil- und Maschinenindustrie, metallverarbeitende Industrie, Textil-, Leder-, Glas- und keramische Industrie, Bau- und Stein-, Holz-, Papier- und chemische Industrie, Nahrungsmittel, Brauereien.

— **Die Wagenforderungen an die Nachfolgestaaten.** Als das Ergebnis der Konferenz in Portorose sind die Nachfolgestaaten verpflichtet worden, jenen Teil des Fahrparks, der ihnen nicht als Beute gehört, zurückzustellen. Es befinden sich noch immer ganz erhebliche Mengen von Wagen, die nicht den österreichischen Staatsbahnen, sondern Privaten gehört haben, in Polen, Südslawien, Rumänien und auch in Ungarn. Die Tschechoslowakei hat die Privaten gehörenden Wagen, die sich auf ihrem Gebiete befinden, entweder zurückgegeben oder einen Mietvertrag abgeschlossen. Die Rückgabe in den anderen Staaten vollzieht sich in einem langsameren Zeitmaße, als man anfänglich gehofft hatte, und die Verzögerung scheint auch dadurch mitbestimmt zu werden, daß ein Endzeitpunkt für die Rückgabe nicht festgesetzt worden ist.

— **Die Wiener Handelskammer über die geplante Tarifreform.** Wie berichtet, hat das Bundesministerium für Verkehrswesen den Handels- und Arbeiterkammern Vorschläge für die künftige Regelung der Eisenbahntarife zur Begutachtung vorgelegt, welchen die Einführung des Goldtarifs, eines Indexzifferntarifs und eines Kohlenindextarifs zugrunde liegen. Über diese drei Vorschläge hat nun die Wiener Handelskammer ihr Gutachten abgegeben und zunächst erklärt, daß, solange als der Standardtarif nicht bekannt ist, die Einführung des Goldtarifs den Vorzug vor den beiden anderen Vorschlägen zu verdienen scheine, wobei dieser Tarif allenfalls nur für den Güterverkehr in Anwendung zu bringen wäre. Das Gutachten der Wiener Kammer fügt bei, daß für den Fall, daß trotz der fortgesetzten außerordentlichen Belastung des Verkehrs es nicht gelingen sollte, durch Einschränkung der Ausgaben das Gleichgewicht im Haushalte der Bundesbahnen herzustellen, der Frage der Verpachtung der Bundesbahnen nähergetreten werden müßte. Die Handelskammer erklärt zur Begründung ihrer Stellungnahme, sie könne nicht mehr Maßnahmen zustimmen, die den Verkehr belasten, ohne daß die Bundesbahnverwaltung Verfügungen trifft, die den von allen industriellen und kommerziellen Kreisen seit Jahr und Tag geäußerten Wünschen auf Abbau der Ausgaben Rechnung tragen. Nur unter diesem Vorbehalte habe sich die Kammer mit den Vorschlägen des Bundesministeriums befassen können. Sie werde in Zukunft keinerlei Tariferhöhungen ihre Zustimmung erteilen, wenn nicht gleichzeitig eine durchgreifende Reform der Verwaltung erfolgt.

Da der Standardtarif nicht bekannt ist, wäre es auch dann unmöglich, sich über die ziffernmäßige Auswirkung eines der drei Vorschläge ein Bild zu machen, wenn die Indexziffern halbwegs geschätzt werden könnten. Die Kammer nehme an, daß gerade der Standardtarif den Gegenstand der vom Verkehrsministerium in Aussicht gestellten eingehenden Verhandlungen mit den Beteiligten bilden werde, so daß in einem späteren Zeitpunkt ein näheres Eingehen in den Standardtarif möglich sein wird. Bis dahin können alle Erörterungen lediglich theoretische Bedeutung für sich in Anspruch nehmen. Dies vorausgeschickt, vermöge sich die Kammer für den Vorschlag eines Indexzifferntarifs deshalb nicht auszusprechen, weil in einer Tarifbildung auf

dieser Grundlage keinerlei Anreiz für die Verwaltung liege, Ersparnisse auf der Ausgabenseite zu erzielen; denn es ist diesem Vorschlage wesentlich, daß die Ausgaben selbsttätig im Tarife ihre Deckung finden. Angesichts des syndikalistischen Einschlages, den die Verwaltung nach wie vor aufweist, könne einem solchen System von der Kammer unmöglich das Wort geredet werden.

Dem Kohlenindextarif hafte vor allem der Mangel an, daß die Ausgaben für Kohlen nur einen Teil der gesamten Ausgaben bilden und sich insbesondere unter den gegenwärtigen Verhältnissen vielfach nicht ausschließlich nach markttechnischen Erwägungen bestimmen, sondern oft nach anderen Momenten, wie Arbeiterbewegung, Ausstände und dergleichen, so daß derartige im Ausland vor sich gehende Ereignisse tarifbildend wirken müßten. Auch wäre die Voraussetzung für ein näheres Eingehen der Kammer auf diesen Punkt, daß von dem Bundesministerium der Kammer restloser Einblick in die Grundsätze eröffnet würde, nach welchen die Deckung des Kohlenbedarfes erfolgt, um ihr ein Bild über dieses Gebiet zu ermöglichen.

Beim Goldtarif werde nicht zu verkennen sein, daß nur ein Teil der Ausgaben in Goldkronen geleistet wird. Es erscheine darum angebracht, auch nur hinsichtlich bestimmter, und zwar der aus dem Güterverkehr fließenden Einnahmen, sich von der Papierkrone zu entfernen, denn, da die Tarife im Güterverkehr die Weltparität erreichten und vielfach überschritten haben, würde der Goldtarif auf diesem Gebiet nicht jene bedrohlichen Erscheinungen hervorrufen, die im Personenverkehr mit Sicherheit zu erwarten wären.

Schließlich lenkt die Kammer die Aufmerksamkeit des Bundesministeriums insbesondere darauf, daß die ursprünglich gewiß auch im Kreise der Kammer vorhandenen Hemmungen gegen ein Abrücken vom Staatsbetriebe angesichts der Ergebnisse der Gebarung und der durch diese bewirkten Entwicklung der Tarife im Schwinden begriffen sind.

— **Die Einführung der Sommerzeit.** Der Wiener Stadtsenat hat sich am 14. März mit der Einführung der Sommerzeit im Jahre 1922 beschäftigt und den Bürgermeister ermächtigt, hierzu die notwendigen Schritte bei der Bundesregierung einzuleiten. Bürgermeister Reumann hat nun in einer Eingabe an das Bundesministerium für Inneres und Unterricht die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Einführung der Sommerzeit dargelegt und darauf verwiesen, daß bereits im Jahre 1921 von der Gemeinde Wien dieses Verlangen gestellt worden ist. Im vergangenen Jahre scheiterten diese Bemühungen an verkehrstechnischen Schwierigkeiten, die vor allem auf dem Mangel an Heizmaterial beruhten. Da in diesem Jahre die Kohlenlieferung weitaus günstiger ist, erscheine der Einwand, daß bei Einführung der Sommerzeit ein bei der Knappheit der Kohlenversorgung nicht zu rechtfertigender Mehrverbrauch an Brennmaterial entstünde, nicht mehr stichhaltig. Der Bürgermeister verweist darauf, daß es zur Einführung der Sommerzeit keiner Änderung der Zeitberechnung bedürfe, sondern genügen würde, wenn die Stunde des Arbeitsbeginnes in allen Betrieben, der Eröffnung der Läden und Kanzleien aller Art und des Schulbeginnes, desgleichen die des Arbeits-, Laden- und Schulschlusses um eine Stunde vorgelegt würde. Sollte die Bevölkerung des flachen Landes gegen eine solche Anordnung Widerspruch erheben, so sollte doch wenigstens die Bevölkerung Wiens hierdurch nicht betroffen werden. Allerdings müßten auch für die Wien unmittelbar benachbarten Gebiete, deren Bevölkerung hier ihre Arbeitsstätten hat, gleiche Anordnungen getroffen werden. Als Beginn der Sommerzeit käme spätestens der 1. Mai in Betracht, doch müßte getrachtet werden, den Beginn noch früher festzusetzen. Der Bürgermeister stellt schließlich das Ersuchen, in Anbetracht der außerordentlichen Dringlichkeit und Wichtigkeit der Angelegenheit ohne Verzug die nötigen Vorkehrungen zu treffen und hiervon den in Betracht kommenden Stellen ehemöglichst eine Verständigung zukommen zu lassen.

Auch an das Bundesministerium für Verkehrswesen ist der Bürgermeister wegen der Einführung der Sommerzeit herangetreten und hat vor allem darauf hingewiesen, daß die im Vorjahre von diesem Ministerium geltend gemachten Schwierigkeiten hinsichtlich der Kohlenversorgung gegenwärtig nicht mehr bestehen. Gleichzeitig hat der Bürgermeister an die Handelskammer sowie an die Kammer für Arbeiter und Angestellte, die bereits im vergangenen Jahre anläßlich einer Besprechung sich für die Einführung der Sommerzeit ausgesprochen hatten, das Ersuchen gerichtet, in Aufrechterhaltung ihres früheren Standpunktes auch diesmal die Bestrebungen der Gemeinde Wien in dieser Richtung zu unterstützen.

— **Verkehrsnachricht.** Die Betriebsdirektion der Südbahn teilt mit, daß seit 21. März der Plattensee-Schnellzug Wien-Budapest und zurück (Zug 302) und seit 22. März der Zu[g] ... nicht mehr als D-Zug (mit D-Zug-Zuschlaggebühren), so[ndern] als Schnellzug mit gewöhnlichen Fahrpreisen unter Zu[...] der Paß- und Zollrevisionsgebühren fahren und auch [...] dritter Klasse führen. Die Paß- und Zollrevision erfol[gt in] beiden Zügen in der bisher üblichen Weise; beide Züge [...] auch in Sauerbrunn zum Ein- und Aussteigen von Fahrg[ästen ...]

— **Todesfall.** Vor kurzem ist der Präsident der V[...] Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie Heinrich V[...] gestorben. Als langjähriges Mitglied des ehemaligen S[taats]eisenbahnrates nahm er insbesondere an den kommer[ziellen] Beratungen dieser Körperschaft regen Anteil und erfreut[e sich] infolge seiner Fachkenntnisse auf allen Gebieten des [Wirt]schaftslebens großen Ansehens.

Ungarn.

— **Eisenbahnverkehr mit den Nachbarstaaten.** Handelsm[inister] v. Hegyeshalmy hat in Beantwortung einer an ihn geric[hteten] Interpellation wegen der Erleichterung des Personen- und [Güter]verkehrs mit den abgetretenen Gebieten dem Interpellant[en ge]antwortet, daß nach dem Abzug der Rumänen unverzügli[ch] Verhandlungen über eine einstweilige Regelung des Per[sonen-] und Güterverkehrs aufgenommen worden sind. Die m[it der] Tschechoslowakei und Österreich geführten Verhandlungen [...] mit einem ziemlich günstigen Ergebnis geendet. Die Ve[rhand]lungen mit Südslawien gingen hingegen nicht so glat[t von]statten, doch waren auch diese schließlich von Erfolg be[gleitet]. Mit Rumänien ist es erst in letzter Zeit gelungen, V[erein]barungen zu treffen, die es ermöglichen, namentlich de[n Per]sonenverkehr zu erleichtern.

— **Direkter Güterverkehr mit der Tschechoslowakei, Ru[mänien] und Italien über Österreich.** Nach längeren Verhandlung[en ist] es endlich gelungen, mit sämtlichen Nachbarstaaten V[erein]barungen zu treffen, die einen direkten Eisenbahnverke[hr er]möglichen. Die Vereinbarungen, über die zum Teil sch[on be]richtet worden ist, sind kurz zusammengefaßt fol[gende]: 1. Ungarisch-tschechoslowakischer Vere[hr]. Die Beförderung der Sendungen erfolgt im allgemein[en auf] Grund des Berner internationalen Übereinkommens üb[er den] Eisenbahnfrachtverkehr von 1890. Gegenüber dem österr[eichi]schen Verkehr enthält die Regelung nur zwei Abweich[ungen]: erstens ist die Beförderung von Stückgütern gänzlich [ausge]schlossen, zweitens dürfen die Sendungen mit Barvorsc[hüssen] und Nachnahmen nicht belastet werden. Ungarisch-tsc[hecho]slowakische Grenzübergangsstationen sind: Petrzalka, S[...] Drégelypalánk, Ipolytarnócz, Salgótarján, Banréve, u[nd] Hidasnémeti, Slovenské nove Mesto. Über jede diese [Sta]tionen können Wagenladungsgüter auf Grund direkter [inter]nationaler Frachtbriefe in beiden Richtungen befördert w[erden]. Überweisung der Frachtgebühren kann nunmehr statt[finden]. 2. Ungarisch-rumänischer Verkehr. Die Sen[dungen] unterliegen in beiden Richtungen bis zur Grenze dem Fra[nkatur]zwang, jedoch können unterwegs erwachsende Barauslag[en und] Zollgebühren, falls sie den Höchstbetrag von 50 Lei [...] 250 ungar. Kronen nicht überschreiten, auf den Empfänge[r über]wiesen werden. Die von der Grenze ab erwachsenden Fr[achten,] Nebengebühren und sonstigen Auslagen werden vom Emp[fänger] erhoben. Die Beförderung von Stückgütern ist ausgesch[lossen]. Ungarisch-rumänische Grenzübergangsstationen sind: N[agyv]ábrány, Biharkeresztes, Kötegyán und Lökösháza. Üb[er jede] dieser Stationen können Wagenladungsgüter in beiden R[ichtun]gen mit direkten internationalen Frachtbriefen befördert w[erden]. 3. Ungarisch-italienischer Verkehr. Der [...] Verkehr wird auf allen in Betracht kommenden Lini[en der] österreichischen Bahnen aufgenommen. Die Sendungen [unter]liegen in beiden Richtungen bis zur italienischen Gren[ze dem] Frankaturzwang. Die von der italienischen Grenze [ab er]wachsenden Frachten, Gebühren und sonstigen Spesen [werden] vom Empfänger eingezogen. Die Beförderung von Stück[gütern] ist ausgeschlossen. Grenzübergangsstationen sind an de[r unga]rischen Grenze: Hegyeshalom, Sopron (Gy. S. E. V.), [...]falva-Somfalva (Südbahn) und Szentgotthárd; an der i[talieni]schen Grenze: Tarvis, Brenner, San Candido (Innichen) [...] Postumia (Postojna). Alle die in Betracht kommenden [Grenz]übergangsstationen sind im Frachtbriefe vom Versend[er vor]zuschreiben.

— **Ungarns eisenbahnbauliche Aufgaben.** Der Oberin[spektor] des Eisenbahn- und Schiffahrt-Generalinspektorats, [...] Ney, hielt im Ungarischen Ingenieur- und Architekten[verein] einen beachtenswerten Vortrag über die eisenbahnba[ulichen] Aufgaben Ungarns. Der Vortragende führte unter andere[m aus,] daß bei den Eisenbahnbauten in Ungarn strategische G[esichts]punkte nicht berücksichtigt worden seien. Es müßte vo[...]

ollständiges, neues Arbeitsprogramm hinsichtlich der Eisenbauten durchgeführt werden; doch könnte dies infolge der herigen finanziellen Lage, der ungünstigen Arbeitsverhältnisse und des Materialmangels nur stufenweise erfolgen. Es daher eine Reihe von Plänen aufgestellt und auf ihre lichkeit geprüft werden, so daß zunächst nur wichtige, iebbare Teilprogramme erledigt werden sollten. Die nfolge der durchzuführenden Arbeiten könnte folgender zusammengefaßt werden: 1. Wiederherstellung der beigten Linien; 2. Erhöhung der Leistungsfähigkeit von n, Ausbau von zweiten Gleisen, Bahnhofserweiterungen; u neuer Linien.

sichtlich der Wiederherstellung der beschädigten Linien die Arbeiten zumeist bereits in Angriff genommen. Insdere müßten jene Linien hergestellt werden, wo der Ver an vielen Stellen stocke. Mit Rücksicht auf den durchden internationalen Verkehr sei die Frage der Eisenbahnllen besonders in Erwägung zu ziehen. Die minderwertichwellen müßten daher auf den betreffenden Linien mit llen bester, widerstandsfähigster Art ausgetauscht wer Die Leistungsfähigkeit der Linien sei nach Ansicht des agenden derzeit nur vom Bestand an Lokomotiven und aterial abhängig. In dieser Hinsicht sei die Leistungskeit der ungarischen Eisenbahnen ausreichend. Eine Erg der Leistungsfähigkeit könne nur so erzielt werden, ußer den Rangierbahnhöfen gleichzeitig auch die sog. „disrenden Bahnhöfe“ erweitert würden. Leider sei in dieser hung an den bei Ungarn verbliebenen wenigen Bahnhöfen uszusetzen.

s den Ausbau zweiter Gleise beträfe, müßte zunächst mit Ausbau dort begonnen werden, wo dies der engere Zuenschluß eines Dispositionsbahnhofes, eines Rangierbahn oder einer Grenzstation mit ihren Nachbarstationen erre, wobei letztere als Ergänzungen ihrer Hauptbahnhöfe ehen werden könnten. Es wäre angezeigt, das zweite Gleis hen Györ und Hegyeshálom unverzüglich auszubauen. — Vortragende ging sodann auf die Frage der Elektrisierung Strecken über, die er als eine der dringlichsten Arbeiten hnete.

Bahnhofsfrage glaubt der Vortragende durch Errichtung Puffer- und Vorbahnhöfen lösen zu können. Eine schwierige sei die des Ausbaues der neuen Grenzstationen, deren nicht weniger als 50 betrage. Vorderhand könne nur von einstweiligen Erweiterung dieser Grenzstationen und den sten Bauarbeiten die Rede sein. Auch die Regelung der pester Bahnhöfe könne derzeit nur durch einstweilige n erfolgen. Viel wichtiger wäre es nach Ansicht des Vornden, den Bau neuer Strecken und den Umbau einzelner ken in erstklassige vorzunehmen. Er erörterte sodann aushich die Frage der Sicherstellung des internationalen Ver, die der Entlastung der vorhandenen Hauptstrecken und Ausbaues von Hilfslinien bei eingetretenen Verkehrsstörun Zur Entlastung der Budapester Bahnhöfe wäre der Ausbau Ringlinien am zweckmäßigsten, ferner streifte der Vornde die Frage der Schmalspurlinien, die in erster Reihe nschluß an Gewerbeanlagen, Zuckerfabriken, Mühlen usw., ubauen wären.

n Schluß betonte der Vortragende die ausschlaggebende tigkeit für den Wiederaufbau des zertrümmerten Wirttslebens, die der Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes me. Es müßte daher alles aufgeboten werden, um die bahnlinien in den Dienst des Wirtschaftslebens zum Wohle Staatsbürger zu stellen. Dem bis zum Ende fesselnden, essanten Vortrage folgte eine Aussprache der anwesenden männer, die die erörterten, wichtigen Fragen eingehend beteten.

— **Firmenänderung der Maschinenfabrik der ungarischen sbahnen.** Auf Grund der Vereinbarungen in Portorose hat Firmengericht davon Kenntnis genommen, daß die Fabrik ehr folgenden Firmentitel führt: „Budapester Königl. rische staatliche Maschinenfabrik“.

— **Tariferhöhung der Vereinigten Städtischen Elektrischen en Budapests.** Da die Steigerung der persönlichen und ichen Ausgaben im Betriebe dieser Bahnen von Tag zu zunimmt, sah sich die Regierung veranlaßt, einen Vorg über Tariferhöhung zu genehmigen. Infolgedessen wurden ahrpreise dieser Bahn mit Wirksamkeit vom 12. März d. J. t, und zwar von 5 auf 8 K. Kinder zahlen 3 K bzw. 5 K. n Nachtstunden beträgt der Fahrpreis 15 K. Die Wochenn für Schüler kosten 15, die der öffentlichen Angestellten zweimaliger Fahrt täglich) 30 K.

— **Die Lage der Ungarischen Erdgas-Aktien-Gesellschaft.** Gesellschaft hat ihren Sitz vor kurzem von Budapest nach es (Siebenbürgen) verlegt. Die Lage wurde hierdurch jedoch bei weitem nicht geregelt. Die Hauptschwierigkeiten bestehen darin, daß die Aktionsmajorität sich in Händen der Deutschen Bank in Berlin bzw. ihres Konzernes befindet und an dieser Finanzgruppe auch Wiener und Budapester Geldinstitute beteiligt sind. Der Konzern hat bekanntlich im Jahre 1915 die Rechte zur Nutzbarmachung der Sármáser Erdgasquellen auf fünf Jahre erhalten, diese sind jedoch infolge politischer Umwälzung erloschen. Das Schicksal der Ungarischen Erdgas-A.-G. sollte nach verschiedenen Entwürfen geregelt werden, jedoch ist dies bisher noch nicht entschieden, obwohl die rumänische Regierung die Nationalisierung aller auf rumänischem Gebiet befindlichen ungarischen Unternehmungen binnen bestimmter Frist durchzuführen bestrebt ist.

Uebrige europäische Länder.

— **Auflösung der polnischen Staatsschiffahrt.** Am 1. April wird die Auflösung der polnischen Staatsschiffahrt erfolgen. Man hofft, aus dem von da ab kaufmännisch betriebenen Schifffahrtsunternehmen Gewinne zu ziehen.

— **Abschied des Präsidenten Dinkelmann aus der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.** Anläßlich seines Übertritts zum Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport richtete Präsident Dinkelmann folgende Abschiedsworte an das Personal der S. B. B.: „Nachdem der h. Bundesrat mir die Leitung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport übertragen hat, trete ich vom Amte eines Mitgliedes der Generaldirektion zurück, das ich nahezu 16½ Jahre, davon 10 Jahre als Präsident, bekleidet habe. Es ist mir bei diesem Anlaß ein Bedürfnis, meinen herzlichen Dank auszusprechen dem gesamten Personal, das mich durch seine Mitarbeit und durch sein Vertrauen in meinen unausgesetzten Bestrebungen unterstützte, ein gutes Zusammenwirken aller im Dienste des Unternehmens stehenden Kräfte herbeizuführen. Durch den Weltkrieg und seine unheilvollen Folgen für das Wirtschaftsleben sind die Schweizer Bundesbahnen in eine schwierige finanzielle Lage geraten, aus der heraus sie nur gelangen, wenn der Verkehr sich wieder in normaler Weise einstellt, und wenn auch weitere Faktoren dazu beitragen. Unter diesen ist die richtige Mitwirkung des Personals einer der wichtigsten. Neben treuer Pflichterfüllung bedarf es allseitig des lebendigen Interesses des Einzelnen und des Gefühls der Mitverantwortlichkeit an der guten Entwicklung des für die Wohlfahrt des Landes so wichtigen Verkehrsunternehmens. Möchten diese Eigenschaften gefördert werden bei der bevorstehenden Vereinfachung der Organisation und der Erweiterung der Kompetenzen aller Stellen mit der Folge, daß der Dienst überall willig und mit Freuden besorgt wird. In der Zuversicht auf kommende bessere Zeiten möchte ich Sie bitten, mich in freundlichem Andenken zu behalten.“

— **Englische Anleihe der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn.** Als eine Folge der Neuregelung der gesetzlichen Grundlage der französischen Eisenbahnen wird die Aufnahme einer Anleihe durch die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn in England angesehen. Wenn man allerdings die Bedingungen, unter denen sie begeben worden ist, als einen Maßstab für das wiedererwachte Vertrauen zu französischen Eisenbahnwerten ansieht, wie es eine englische Fachzeitschrift tut, so kann dieses nicht groß sein. Die günstigen Bedingungen haben aber den Erfolg gehabt, daß die Anleihe gleich am ersten Tage zehnfach überzeichnet worden ist. Es handelt sich um 5 000 000 £ mit 6 % Zinsen, die in Stücken zu 1000, 500 und 100 £ zum Kurs von 86 % ausgegeben und vom 1. Juli 1932 an mit 103 % zurückgezahlt werden sollen. Die Tilgung soll am 31. Dezember 1958 beendet sein, dem Zeitpunkt, zu dem auch die staatliche Genehmigung der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn abläuft. — Die französische Südbahn und die Orléans-Bahn wollen dem Beispiel der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn folgen und haben Verhandlungen in London betreffs Aufnahme einer Anleihe eingeleitet.

— **Können die Eisenbahnen wieder gewinnbringende Unternehmen werden?** Diese Frage wird von der englischen Fachzeitschrift „Railway Gazette“ aufgeworfen und von ihr merkwürdigerweise unter Berufung auf die bekannte Autorität in wirtschaftlichen Fragen des Eisenbahnwesens, Sir W. Acworth, verneint. Diese Stellungnahme ist um so verwunderlicher, als man in England allgemein und der genannte Sachverständige insbesondere Anhänger des Privatbahngedankens ist, und Privatbahnen doch noch viel mehr als Staatsbahnen darauf angewiesen sind, sich nicht nur selbst zu erhalten, sondern auch Gewinn einzubringen. Sir W. Acworth stellt die Forderung auf, wenn die Tarife keinen angemessenen Überschuß einbringen, müsse der Fehlbetrag durch Steuern gedeckt werden. Er redet also staatlicher Unterstützung durch Barzuschüsse das Wort,

indem er darauf hinweist, daß die Eisenbahnen in den meisten Ländern nicht so hohe Frachtsätze und Fahrpreise erheben könnten, daß sie sich selbst zu erhalten vermöchten. So gehe es fast allen Eisenbahnen auf dem europäischen Festlande; in England und Amerika seien die Verhältnisse zwar etwas günstiger, aber die Lage der Eisenbahnen sei auch dort noch bedenklich genug. Die Erfahrung habe gezeigt, daß der Allgemeinheit dienende Unternehmungen ihre Gebühren in wirtschaftlich schwierigen Zeiten nicht ihren Ausgaben anpassen können, und daher müsse der Staat einspringen, der das bisher auch bereitwillig getan habe. Die Schlußfolgerung seiner Darlegungen faßt Sir W. Acworth dahin zusammen, daß die Zeit, in der es für selbstverständlich galt, daß Eisenbahnunternehmen auf ihre Kosten kämen, für immer vorbei sei, eine Folgerung, die in der englischen und amerikanischen Eisenbahnfachliteratur auf Widerstand stößt. „Railway Gazette", die englische Fachzeitschrift, weist darauf hin, daß in Europa und Amerika sich die fähigsten Köpfe mit der Frage der Eisenbahntarife beschäftigen und sicher einen Ausweg aus der augenblicklichen schwierigen Lage finden werden, ohne auf Staatszuschüsse zurückzukommen, und „Railway Age", die entsprechende amerikanische Zeitschrift, hält es für nachweisbar, daß die amerikanischen Eisenbahnen sehr wohl ohne Fehlbeträge betrieben werden können, so daß ein Zuschuß aus der Tasche des Steuerzahlers nicht nötig wäre.

Fremde Erdteile.

— **Die Unruhen in Südafrika und die Eisenbahnen.** Von den Störungen, die das Wirtschaftsleben von Südafrika in den letzten Wochen betroffen haben, sind auch die Eisenbahnen in Mitleidenschaft gezogen worden, wenn sie auch dabei anscheinend noch verhältnismäßig glimpflich davongekommen sind. Die Eisenbahnarbeiter hatten zwar beschlossen, sich dem Ausstand anzuschließen, scheinen es aber schließlich doch unterlassen zu haben. An einigen Stellen wurden sie allerdings von den Ausständigen gezwungen, die Arbeit niederzulegen, aber es gelang der Polizei, ihnen, ihren Arbeitsstätten und ihren Wohnungen den nötigen Schutz angedeihen zu lassen, und so konnten sie denn die Arbeit bald wieder aufnehmen. Einige gewalttätige Angriffe auf die Eisenbahnanlagen sind zu verzeichnen, indem ein Zug zum Entgleisen gebracht wurde und an mehreren Stellen Dynamitangriffe auf die Gleise gemacht wurden. Dabei ist schwerer Sachschaden, namentlich an den Betriebsmitteln, angerichtet worden, aber glücklicherweise sind Verluste an Menschenleben nicht zu beklagen. Der Zugverkehr ist vielfach unterbrochen worden; einzelne Strecken w zeitweise infolge Zerstörung der Gleise gesperrt. Beso geklagt wird auch über den Mangel an Arbeitswilligkeit in Eisenbahnwerkstätten.

— **Bahnbauten in Bolivien.** Das Eisenbahnnetz Boliviens eine bedeutende Erweiterung erfahren, durch die der Süd des Landes aufgeschlossen wird, wenn ein zwischen der bo nischen und argentinischen Regierung am 10. Januar d. La Paz unterzeichnetes Bahnabkommen zur Ausführung ge Nach diesem Abkommen soll, wie die „D. A. Ztg." berichte von Perico in der Provinz Jujui ausgehende und bis Em cación (300 km) in Betrieb befindliche Strecke der a tinischen Staatsbahn nach Yacuiba als argentini Grenzstation (150 km) ausgebaut und von da nördlich Santa Cruz weitergeführt werden. Bisher war der osten Boliviens durch die nur auf sehr schwierigen Ge pässen überschreitbare Königskordillere und durch das un same bolivianische Hochland von den nach dem Stillen führenden bolivianischen Hauptbahnen abgeschnitten, und völlige Mangel an Verkehrsmitteln hatte die Ausbeutung fruchtbaren und an Petroleum und sonstigen Bodenschä reichen südöstlichen Landesteils verhindert.

Der geplante Bau einer Bahn nach Santa Cruz wird no Bedeutung gewinnen, wenn die argentinische Bahnstrecke Embarcación nach Formosa am Paraguay (704 km) vollendet sein wird. Fertiggestellt sind von Strecke, von Formosa ausgehend, bereits 300 km. Es würd einen lebhaften Güter- und Warenaustausch zwischen den b Nachbarrepubliken zur Folge haben und Bolivien den V bringen, daß es eine verhältnismäßig kurze und gute V dung nach dem Paraguayflusse erhält und dadurch einen Flußhafen mit günstigen Verschiffungsmöglichkeiten a dem La Plata und dem Atlantischen Ozean gewinnt. Amtl Pressenachrichten zufolge übernimmt die argentinische R rung den Bau der neuen Bahn bis Santa Cruz, erhält dab Vorzugsrecht für den Bau von Zweigstrecken zwischen Ya und Santa Cruz, nämlich nach Tarija, Cochabamba, P Suarez und dem bolivianischen Chaco und räumt dagege bolivianischen Regierung das Recht ein, die Bahn jed gegen Zahlung der Kosten zuzüglich 6% Zinsen des ve deten Kapitals zu erwerben oder sich am Bau und Betri beteiligen. Für die Einfuhr von Baumaterialien, Werkze Lebensmitteln usw. soll Zollfreiheit gewährt werden. Ablauf von zwei Jahren nach Genehmigung der Pläne sol Bau beginnen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. April 1922 wird die 10,04 km lange Reststrecke Schottwitz-Wüstendorf der Nebenbahn Schottwitz-Meleschwitz mit den unbesetzten Haltepunkten Cawallen und Drachenbrunn eröffnet.

Erweiterung bzw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Dresden. Am 1. April 1922 wird der an der Schmalspurlinie Heidenau-Altenberg zwischen den Bahnhöfen Dohna und Weesenstein gelegene Bahnhof Köttewitz auch für den beschränkten Güterverkehr — nur Stückgut — eröffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle. Am 15. April 1922 wird der an der Bahnstrecke Cottbus-Görlitz gelegene Bahnhof IV. Klasse Kiekebusch auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Stuttgart. Die an den Strecken Tübingen-Sigmaringen und Ulm-Tuttlingen gelegene Station Inzigkofen bei Sigmar wird vom 15. April 1922 an für Kleinvieh in Wagenladunge für Großvieh sowie den Verkehr mit Gegenständen, zu Verladung oder Entladung eine Seitenrampe erforderlic geschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle. Der a Bahnlinie Großenhain-Cottbus zwischen den Stationen Dr und Cottbus gelegene Bahnhof 4. Klasse Leuthen erhält 1. Mai 1922 ab die Bezeichnung Leuthen b. Cottbu

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sin lassen worden:

Nr. IV 67 vom 21. März 1922 an die Mitglieder des Satz ausschusses, betreffend das neue Dienstvertragsmuster fü Vereinsbeamten (abgesandt am 25. März d. J.);

Nr. III 70 vom 24. März 1922 an sämtliche Vereinsv tungen, betreffend die Anlage zu der Niederschrift übe Vereinsversammlung in Berlin am 7. bis 9. September (abgesandt am 28. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Reststrecke Schottwitz-Wüstendorf der Nebenbahn Schottwitz-Meleschwitz.

Am 1. April 1922 wird die 10,04 km lange Reststrecke Schottwitz-Wüstendorf der Nebenbahn Schottwitz-Meleschwitz mit den unbesetzten Haltepunkten Cawallen (links) und Drachenbrunn (rechts der Strecke von Schottwitz aus) eröffnet. Fahrkartenverkauf erfolgt durch die Zugführer. Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen.

Der ebenfalls links gelegene, für den Gesamtverkehr eingerichtete Bahnhof 4. Kl. Schwoitsch wird vorläufig dem Betriebe noch nicht übergeben.

Für die genannte Reststrecke, die dem Betriebsamt 2, Verkehrsamt 1, Masch amt 1 und dem Werkstättenamt geteilt wird, haben Gültigkeit: Die E bahnbau- und Betriebsordnung 4. November 1904 und die Eisen Verkehrsordnung vom 23. Dezember Über die Höhe der Tarifsätze die Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 18. März 1922.

Eisenbahndirektion.

2. Nachruf.

Am 17. März d. J. verstarb nach schwerem Leiden

Herr Regierungsbaurat **Kurt Wagenknecht.**

Der Verstorbene stand erst im 37. Lebensjahre. Nur 14 Jahre war es ...m vergönnt, der Staatseisenbahnverwaltung seine Dienste zu widmen. In ...len seinen Stellungen hat er sich durch große Pflichttreue, unermüdlichen ...leiß und praktischen Blick ausgezeichnet. Wir werden das Andenken des ...eubewährten Beamten und liebenswürdigen Amtsgenossen stets in hohen ...hren halten.

Breslau, den 24. März 1922. (414)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Direktionsbezirks Breslau.

Eröffnung von Strecken
(Fortsetzung.)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

...eilweise Eröffnung des ...oalschiffverkehres Grein-Melk-Spitz-Krems.
...röffnung des Lokalschiff-...erkehres Linz-Engelhartszell.

...it bereits verlautbartem Frühjahrs-...lan werden die Lokalfahrten auf ...er Teilstrecke Melk-Krems:
...n erster Fahrt in beiden Richtungen am 25. März,
...rstrecke Linz-Engelhartszell
...n erster Fahrt Linz-Engelhartszell am 24. März,
...n erster Fahrt Engelhartszell-Linz am 25. März
...zwar wie folgt aufgenommen:

Ad I:
...ägliche Fahrten außer Freitag

...fahrt von Melk	9.25
...kunft in Krems	11.15
...fahrt von Krems	14.10
...kunft in Melk	17.45

...e Eröffnung des Verkehrs auf der ...ntstrecke Grein-Melk-Spitz-...rms wird separat verlautbart werden.

Ad II:
...llen Montag, Mittwoch und Freitag

...fahrt von Linz	9.00
...kunft in Engelhartszell	15.45

...en Dienstag, Donnerstag und Sonnabend

...fahrt von Engelhartszell	9.00
...kunft in Linz	12.00

Ad I und II:

...it dem Tage der Eröffnung dieser ...ten tritt ein neuer Personen- und ...cktarif in Kraft. Die neuen Ge-...n sind aus den an den Stationen ...n Aushang gebrachten Tabellen zu er-...n.

...skünfte über Fahrpläne, Fahrpreise ...w. Gepäcktaxen erteilen die Direktion ...ien (Reisebüro, III., Hintere Zoll-...straße 1, Telephon 8714—8719), so-...die einzelnen Stationen und Reise-...s, woselbst auch die Fahrkarten er-...ich sind.

...en, am 19. März 1922. (390)

3. Aenderung von Stationsnamen.

...r an der Bahnlinie Großenhain-...ous zwischen den Stationen Drebkau ...Cottbus gelegene Bahnhof 4. Klasse ...hen erhält vom 1. Mai 1922 ab die ...ichnung Leuthen b. Cottbus.

...lle (Saale), im März 1922.

Eisenbahndirektion. (389)

4. Gebühren.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt ab 1. April d. J. eine Erhöhung der Umlade- und Rollbockgebühren ein.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (427)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Kiekebusch für den Stückgutverkehr.

Am 15. April 1922 wird der zwischen den Stationen Cottbus und Neuhausen b. Cottbus rechts der Bahnstrecke Cottbus-Görlitz gelegene Bahnhof IV. Kl. Kiekebusch, der bisher dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im März 1922. (399)

Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II — Tierfrachtzeiger — (Nr. 1504 a des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 wird eine Umrechnungstafel zum Tierfrachtzeiger herausgegeben, nach der die zum gleichen Zeitpunkt in Kraft tretenden erhöhten Tierfrachten zu ermitteln sind. Die Umrechnungstafel vom 1. März 1922 für die Frachterhöhung um 20 % wird am 1. April 1922 aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. März 1922. (406)

Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw., gültig vom 1. Februar 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erscheint Ende dieses Monats ein Nachtrag 2 zum Kohlenausnahmetarif. Durch den Nachtrag werden außer kleineren Änderungen und Ergänzungen die schon angekündigten Tariferhöhungen um rund 40 % durchgeführt.

Essen, den 23. März 1922. (425)

Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1922 treten Erhöhungen im direkten und Binnen-Güterverkehr ein.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft. (407)

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil II.

Am 1. April d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahnen die Frachtsätze um rund 40 v. H. erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455). Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 23. März 1922. (424)

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Ab 1. April d. J. erhalten die Tarifstellen 244. Milch usw., 225 a. Lupinen usw. und 361. Steine usw. eine andere Fassung.

Ab 15. April d. J. werden die für die deutschen Strecken geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren entsprechend der innerdeutschen Erhöhung erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 25. März 1922. (410)

Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Im badisch-württembergischen Gütertarif vom 1. April 1922 sind auf Seite 43 die Entfernungen der Stationen Oberndorf b. Rudersberg und Oberndorf (Neckar) mit den badischen Knotenstationen 48-54 (Riegel usw. -Müllheim [Baden]) miteinander vertauscht und daher umzustellen.

Karlsruhe, den 25. März 1922. (418)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnen-Gütertarif der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 wird unser Binnen-Gütertarif in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif — Nr. 5 und 200 des Tarifverzeichnisses — übernommen. Die besondere Ausgabe vom 1. November 1913 — Nr. 196 des Tarifverzeichnisses — wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt auf Wunsch die unterzeichnete Direktion.

Lippstadt, den 24. März 1922. (420)

Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Auf 1. Mai 1922 erscheint ein neuer badisch-pfälzischer Gütertarif (Kilometerzeiger), durch den der Tarif vom 1. Juni 1906 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird. Infolge der Neuberechnung einiger umgebauter Strecken sowie der Anwendung des zweiseitigen Anstoßes zur Bildung der Tarifentfernungen treten in gewissen Stationsbeziehungen Entfernungserhöhungen bis zu 2 km ein. Nähere Auskunft über diese erteilt bis zur Ausgabe des Tarifs unser Gütertarifbureau.

Karlsruhe, den 25. März 1922. (417)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab werden die Beförderungspreise für den Tier- und Güterverkehr wie bei den Reichsbahnen um 40 % erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Breslau, den 25. März 1922. (426)

Der erste Betriebsleiter.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1922 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau-Reutin und Lindau Stadt gehoben und durch folgende ersetzt:

Frachtsätze in Pf für 100 kg (oder in ℳ für 10 t)

Kilometer	Konstanz nach oder von	Stückgut: Allgemeine Eilgutklasse	Stückgut: Allgemeine Stückgutklasse	Stückgut: Ermäßigte Stückgutklasse	Wagenladungen: Klassen														Ausnahmetarife für: Wegebaustoffe	Steingrus	Kartoffel	Brennstoffe			
																			Tarifklassen						
		Ie	I	II	An 5	An 10	A	Bn 5	Bn 10	B	Cn 5	Cn 10	C	Dn 5	Dn 10	D	E	5	5 c	10	Dn 5	Dn 10	D	E
105	Lindau-Reutin F Bes	—	4440	3860	3110	2920	2740	2770	2550	2330	2480	2240	2020	2090	1870	1500	1110	700	580	1220	2090	1750	1390	104
104	Lindau Stadt E Bes	7990	4440	—	3110	2920	2740	2770	2550	2330	2480	2240	2020	2090	1850	1480	1110	—	—	—	—	—	—	—

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

München, den 25. März 1922.

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern.

---

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft A, Anhang 6 — Tfv. 200.
b) Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.). Tfv. 200.

Die am 1. April 1922 in Kraft tretende Frachterhöhung wird durchgeführt

a) für das Heft A (Tfv. 200) durch den Nachtrag 6,
b) für den Anhang 6 zu Heft A (Tfv. 200) durch Nachtrag 4,
c) für das Heft C I b (Tfv. 200) durch die Nachträge 7 und 8.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (386)

Berlin, den 18. März 1922.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 wird für die Beförderung von lebenden Tieren, soweit sie seewärts ein- oder ausgeführt werden, zwischen der Tarifstation Bremen Hbf. und den Lade- oder Übergabestellen im Gebiete der Tarifstation Bremen Inlandshafen eine besondere Anstoßfracht erhoben. Gleichzeitig werden für seewärts ein- oder ausgehende lebende Tiere Kontrollvorschriften eingeführt. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Hannover, den 22. März 1922. (391)
Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif, Gütertarif Baden — bad. Privatnebenbahnen.

Auf 1. April 1922 gehen gewisse Entfernungen für frühere bad.-württb. Gemeinschaftsstationen vom badischen Gütertarif und vom Gütertarif Baden — bad. Privatnebenbahnen in den württembergischen Gütertarif und umgekehrt über. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 22. März 1922. (396)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch.

Mit Wirkung vom 1. April 1922 tritt ein Nachtrag II in Kraft. Er enthält Änderungen der Frachtsätze im Abschnitt IV a) und b) des Ausnahmetarifs. Die dadurch eintretenden Erhöhungen entsprechen den allgemeinen Frachterhöhungen im Güterverkehr. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. März 1922. (392)
Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. April 1922 ab werden die z. Zt. geltenden Frachtsätze um 40 v. H. erhöht. Für die Frachtberechnung gilt die zu dem Frachtsatzzeiger, Heft C I a zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses vom 1. Februar 1922 erscheinende Umrechnungstafel, gültig vom 1. April 1922. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Finsterwalde, den 22. März 1922.
Die Direktion (393)
der Zschipkau—Finsterwalder Eisenbahn.

Binnen- und direkter Güter- und Tierverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Vom 1. April 1922 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn.

Blankenburg/Harz, den 22. März 1922.
Direktion (400)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Badischer Binnen-Gütertarif.

Auf 1. April 1922 werden die Zuschlagstafeln zur Berechnung des Auslandszuschlags im Verkehr mit unseren Stationen auf Schweizergebiet und mit Waldshut Übergang neu ausgegeben. Es ergeben sich zum Teil geringe Ermäßigungen. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (388)

Karlsruhe, den 21. März 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Dem Vorgehen der Deutschen R
bahn entsprechend werden am 1.
d. J. die zurzeit geltenden Frach
im Güter- und Tierverkehr u
40 v. H. erhöht. Nähere Auskun
teilen unsere Dienststellen. Abkü
der Veröffentlichungsfrist ist auf
der vorübergehenden Änderung de
der Eisenbahn-Verkehrsordnung (
1914, S. 455) genehmigt.

Dahme (Mark), den 22. März 19
Die Direktion.

Braunschweigische Landes-Eisenb

Ab 1. April 1922 werden die
sätze im Güter- und Tierverkeh
wie bei den Reichseisenbahnen
40 v. H. erhöht. Mit dem gleichen
erscheint der Gütertarif für den B
verkehr in neuer Ausgabe. Die
führungsbestimmungen zur Eise
Verkehrsordnung sind gemäß EV
genehmigt. Für die Bahnhöfe F
leben BLE, Seesen BLE. und W
büttel BLE. werden ab 1. April 192
schlagsfrachten für den Güter-V
und -Empfang nicht mehr berechne
Der Tarif kann zum Preise von
bezogen werden.

Deutscher Seehafenverkehr m
Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1
werden die Tarifentfernungen für
poldhütte geändert. Soweit hie
Frachterhöhungen eintreten, gelt
erst vom 1. Mai 1922 ab.

Die verkürzte Veröffentlichung
ist auf Grund der vorübergeh
Änderung des § 6 der Eisenbah
kehrsordnung (RGBl. 1914, S. 45
nehmigt.

Mit sofortiger Gültigkeit erhä
Station Ludwigshafen (Rhein)-M
heim die Bezeichnung: „Ludwigsh
Mundenheim".

Bei der württembergischen S
Inzigkofen bei Sigmaringen ist mi
tigkeit vom 15. April 1922 das
beschränkungszeichen „O K" in
zu ändern.

Näheres im Gemeinsamen Tarif
Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 22. März 1922.
Eisenbahndirektion.

e scher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B
. 1 b) und deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

I. in den vorgenannten Tarifen
. bschnitt VII[3] und VIII[2] des Neben-
.renentarifs — vorübergehend
. öhten Wagenstandgelder
. 100 M für die ersten 24 Stunden
. 150 „ „ „ zweiten 24 Stunden
. 250 „ „ jede weiteren 24 Stunden
. die vorübergehend er-
. te Gebühr für die Abbestellung von
. n (Abschnitt VIII des Neben-
. renentarifs im deutschen Eisenbahn-
. rtarif, Teil I B und Abschnitt
. [4] des Nebengebührentarifs im deut-
. Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) von
. M treten mit dem 31. März 1922
. r Kraft.

. m 1. April 1922 ab werden die nach-
. nden Gebühren im Nachtragswege
. führt:

a) Wagenstandgeld
. ie ersten 24 Stunden . . . 85 M,
. ie zweiten 24 Stunden . . . 135 M,
. ede weiteren 24 Stunden . 220 M.
b) Gebühr für die Abbestellung von Wagen
. eden Wagen . . . . . . 85 M.

. va für einzelne Bezirke und Orte
. führte höhere Sätze bleiben jedoch
. aft.

. rlin, den 25. März 1922. (419)
. sbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

. ats- und Privatbahn-Güterverkehr.

. Gültigkeit vom 1. Mai 1922 treten
. erkehr mit den Stationen der Köln-
. ten-Benzelrater Eisenbahn Ent-
. ngserhöhungen um 1 km ein, die
. den nächsten Tarif- und Verkehrs-
. iger bekanntgegeben werden.
. skunft geben die beteiligten Güter-
. tigungen sowie das Auskunftsbüro,
. Bahnhof Alexanderplatz.

. rlin, den 25. März 1922. (422)
Eisenbahndirektion.

. einsames deutsches Ausnahmetarifheft 7/2 200 C. II.

. Gültigkeit vom 1. April 1922 tritt
. Anzahl von deutschen Privatbahnen
. Ausnahmetarif 10 für frische Kar-
. n bei.
. here Auskunft geben die beteiligten
. rabfertigungen sowie das Auskunfts-
. hier, Bahnhof Alexanderplatz.

. rlin, den 25. März 1922. (423)
Eisenbahndirektion.

. randenburg-Friedländer Eisenbahn.

. Gültigkeit vom 1. April 1922 ab
. en sämtliche Frachten im Güter-
. Tierverkehr, dem Vorgehen der
. eisenbahn entsprechend, um rund
. H. erhöht. Die verkürzte Veröffent-
. ngsfrist ist vom Reichsverkehrs-
. terium genehmigt.

. lin, den 25. März 1922. (416)
. ralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

. 1. April d. J. wird vorbehaltlich
. Genehmigung der Aufsichtsbehörde
. Nachtrag X eingeführt, durch den
. erhöhungen eintreten. Die Abkür-
. der Veröffentlichungsfrist gründet
. auf die vorübergehende Änderung
. 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).
. skunft erteilt die unterzeichnete
. tion.

. gen, den 23. März 1922. (409)
. rn-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. tritt vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde eine Erhöhung der Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Frankfurt a. M., den 25. März 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft. (413)
Die Direktion.

Mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde werden zum 1. April 1922 sämtliche Frachtsätze unseres Binnen-Gütertarifs in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Neuruppin, den 21. März 1922. (381)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 14 zu unserem Binnentarif in Kraft. Derselbe enthält Änderungen der Frachtsätze und Nebengebühren im Güterverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (401)

Gera-R., den 23. März 1922.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde treten am 1. April 1922 im Binnen-Gütertarif Erhöhungen der Frachtsätze in demselben Umfange wie bei der Reichseisenbahn ein. Gleichzeitig kommt der Kleinbahn-Übergangstarif zur Aufhebung. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Neuhaldensleben, den 24. März 1922.
Die Direktion. (404)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

Mit sofortiger Wirksamkeit ist bei den nachfolgenden Stationen der größte zulässige Raddruck von 5000 kg auf 6250 Kilogramm zu ändern:

Adelsdorf (Ofr), Alfershausen, Altenplos — Richtung Bayreuth Hbf. —, Bayreuth Altstadt, Drossenfeld — Richtung Bayreuth Hbf. —, Ebermannstadt, Eckersmühlen, Eysölden, Frankenhaag, Frauenaurach, Friedrichsthal b. Bayreuth, Gasseldorf, Gosberg, Greding, Gremsdorf, Hausen b. Forchheim, Heideck, Heiligenstadt (Ofr.), Heinersreuth — Richtung Bayreuth Hbf. —, Hemhofen, Heroldsbach, Herzogenaurach, Herzoghöhe — Richtung Bayreuth Hbf. —, Hilpoltstein, Höbing, Höchstadt (Aisch), Hollfeld, Kasendorf — Richtung Bayreuth Hbf. —, Katschenreuth — Richtung Bayreuth Hbf. —, Kirchehrenbach, Kreuzstein — Richtung Bayreuth Hbf. und Kulmbach —, Kriegenbrunn, Krumme Fohre — Richtung Bayreuth Hbf. —, Limmersdorf — Richtung Bayreuth Hbf. —, Melkendorf — Richtung Bayreuth Hbf. —, Mistelbach (Ofr.), Mistelgau, Neuenreuth b. Thurnau — Richtung Bayreuth Hbf. —, Neuhaus b. Höchstadt (Aisch), Niederndorf, Obernsees, Pinzberg, Pittersdorf, Plankenfels, Pretzfeld, Sophienthal, Stechendorf-Welkendorf, Thalmässing, Thurnau — Richtung Bayreuth Hbf. —, Unterleinleiter, Untersteinach b. Bayreuth, Veilbronn, Warmensteinach, Weidenberg, Wiesenthau und Zainhammer.

München, den 23. März 1922. (408)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Tfv. 580. Deutsch-dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.
Tfv. 574. Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II.
Tfv. 1198. Deutsch-dänischer Verbands-Kohlentarif.
Tfv. 1840. Deutsch-dänischer Verbands-Tiertarif.

1. Die in den Schnittafeln A (im Tarif 574 auch Schnittafel A I) der Tarifnachträge vom 1. Februar 1922 (Tarif 580 Nachtr. I, 574 Nachtr. II, 1198 Nachtr. XV, 1840 Nachtr. IX) enthaltenen deutschen Schnittfrachtsätze werden vom 1. April 1922 an um 70 % erhöht. Die erhöhten Schnittfrachtsätze sind aus einer besonders herausgegebenen Einrechnungstafel zu entnehmen. Durch diese Einrechnungstafel wird die am 1. März 1922 in Kraft getretene Einrechnungstafel zur Erhöhung der deutschen Schnittfrachtsätze um 20 % aufgehoben. Die neue Einrechnungstafel kann durch jede Güterabfertigung oder durch das Auskunftsbüro Berlin, Alexanderplatz — nicht aber durch uns — käuflich bezogen werden.

2. Im deutsch-dänischen Verbands-Gütertarif sind die für den 1. Februar 1922 angekündigten neuen dänischen Schnittfrachtsätze der Eilgutklasse für Skagen erst am 1. März 1922 in Kraft getreten.

3. Im deutsch-dänischen Verbands-Kohlentarif, Nachtr. XV vom 1. Februar 1922, sind im Abschnitt II, 3 b (oberschlesisches Versandgebiet) sämtliche Sätze der Schnittafel A (deutsche Schnittsätze), die vom 1. März 1922 an bereits um 1 ₰ erhöht worden sind, vom 1. April 1922 an um weitere 5 ₰ zu erhöhen.

4. Im deutsch-dänischen Tiertarif sind mit Gültigkeit vom 1. April 1922 an folgende Änderungen vorzunehmen:

a) auf Seite 8 ist in Zusatzbestimmung 8, Ziffer 1 und 2 das Begleiterfahrgeld auf 30 ₰ zu erhöhen,
b) auf Seite 11 des Nachtrags V (vgl. Nachtr. VII, VIII, IX und Änderungsverfügung zu Nachtr. IX) ist am Fuß der Seite die Anmerkung folgendermaßen zu ändern:

*) Der hiernach abzuziehende Betrag ist für das Stück:

bei Klasse	
S 1	15,30 M
S 2	8,50 „
S 3	2,00 „
S 4	1,70 „
S 5	1,00 „

Altona, den 22. März 1922. (383)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Eisenbahntiertarife, Teile II.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 wird die Überfuhrgebühr für Tiersendungen für Mannheim Viehhof von 19,30 M auf 55 M, für Karlsruhe Viehhof im Verkehr mit dem Güterbahnhof von 12,90 M auf 37 M, im Verkehr mit dem Personenbahnhof von 24 M auf 82 M, für Heidelberg Viehhof von 32,10 M auf 94 M erhöht. (387)

Karlsruhe, den 20. März 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1909.

Auf die Stationsfrachtsätze Konstanz-Lindau ist die Umrechnungstafel vom 1. März 1922 anzuwenden.

München, den 20. März 1922. (382)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Württembergische Nebenbahnen A.-G.

Am 1. April d. J. werden auf den von uns betriebenen Linien die Güter- und Tiertarife erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion.

Stuttgart, den 20. März 1922. (384)

Direktion der Württembergischen Nebenbahnen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den Deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten- und Gebührensätze von etwa 40 % ein.

Für die Frachtberechnung gelten:

a) für Güter der ordentlichen Tarifklassen:
der Frachtsatzzeiger, Heft C I a, zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses), nebst Umrechnungstafel vom 1. April 1922.

b) für Brennstoffe (Kohlen, Briketts usw.):
der Frachtsatzzeiger 1 im Nachtrag 2 des Ausnahmetarifs 6 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses). Ein besonderer Nachtrag wird nicht ausgegeben.

Köln, den 23. März 1922. (402)

Die Direktion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

L o k a l s c h i f f v e r k e h r L i n z - E n g e l h a r t s z e l l.

Im Lokalschiffverkehr Linz-Engelhartszell wird die Station N e u h a u s vorläufig durch das Lokalschiff nicht berührt. Die Eröffnung dieser Station wird seinerzeit gesondert verlautbart.

Wien, am 22. März 1922. (421)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab werden die Beförderungspreise für den Tier- und Güterverkehr wie bei den Reichsbahnen um 40% erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Breslau, den 25. März 1922. (428)

Der oberste Betriebsleiter.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab werden, wie bei den Reichsbahnen, die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 40 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim Sandhofen.

Mannheim-Waldhof, den 24. März 1922.

Bahngesellschaft Waldhof. (405)

---

7. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b, 1500, 2000).

Am 1. April 1922 treten in Kraft:

1. Der Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A, vom 1. Februar 1922;
2. Der Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, vom 1. Februar 1922;
3. Der Nachtrag VIII zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. Dezember 1920;
4. Der Nachtrag VI zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. März 1921.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung sowie des Nebengebührentarifs, ferner der Überführungsgebühren im Personenverkehr. Im allgemeinen treten Erhöhungen um rund 40 v. H. ein (vgl. unsere Bekanntmachung vom 17. März 1922). Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 EVO. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können drei Tage vor obigem Zeitpunkte von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.

Berlin, den 22. März 1922. (398)

Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Am 1. April d. J. treten in den besonderen Ausführungsbestimmungen des vorgenannten Tarifs zur Eisenbahn-Verkehrsordnung die nachfolgenden Änderungen und Ergänzungen in Kraft:

Ausf.-Best. II 2 C zu § 12 (Seite 5/6):

a) In Ziffer 1 a ist zwischen „tierärztlichen Hochschulen“ und „Akademien der bildenden Künste“ einzufügen: „Beamtenhochschulen (Verwaltungsakademien)“.

b) Ziffer 1 wird unter dem neuen Buchstaben g) wie folgt ergänzt:
„g) Personen unter 18 Jahren, die auf Grund eines schriftlichen, den gesetzlichen Erfordernissen entsprechenden Lehrvertrages ein Handwerk erlernen“.

c) in Ziffer 2 unter b) ist am Schlusse zuzusetzen: „Wegen der Handwerkslehrlinge vgl. Ziffer 1 g)“.

d) in Ziffer 11 ist hinter „Unterricht erteilt“ einzuschieben: „oder dem Lehrmeister“.

e) in Ziffer 11 ist unter a) in Klammer zuzufügen: „(Bei Handwerkslehrlingen: auf welche Zeit der Lehrvertrag geschlossen ist.)“

f) in Ziffer 12 ist am Schluß zuzusetzen: „zu 1 g der Lehrmeister bescheinigen, welches Handwerk der Lehrling erlernt und daß ein schriftlicher, den gesetzlichen Erfordernissen entsprechender Lehrvertrag geschlossen ist. Die zuständige Handwerkskammer hat zu bescheinigen, daß die Angaben richtig sind und daß ihr der Lehrvertrag vorgelegen hat“.

g) in Ziffer 14 erste Zeile hinter „Bestehen Zweifel über das Lebensalter“ ist in die Klammer zu setzen: „(Ziffer 1 e, f und g)“.

Ausf.-Best. 5 zu § 16 (Seite 9):

Am Schluß ist zuzusetzen: „Für jeden Hund, der auf den Bahnsteig mitgenommen wird, ist eine Bahnsteigkarte zu lösen“.

Ausf.-Best. 1 zu § 27 (Seite 10):

Hinter dem 1. Satz ist nachzutragen: „Wegen Bahnsteigkarten für Hunde vergleiche Ausf.-Best. 5 zu § 16“.

Die vorstehenden Änderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist si[nd ge]mäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsor[dnung] bzw. auf Grund der vorübergeh[enden] Änderung des § 6 der Eisenbah[n-Ver]kehrsordnung (vgl. R.-G.-Bl. von [1914] S. 455) genehmigt.

Berlin, den 22. März 1922.

Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- u[nd] Gepäcktarif, Teil I.

Am 1. April d. J. treten in de[n all]gemeinen Ausführungsbestimmung[en] und 4 des vorgenannten Tarifs zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung folgende Änderungen in Kraft:

Die Allgemeine Ausführungsbe[stim]mung 2 erhält folgende Fassung:

„2 (1) Die Gepäckfracht wird fü[r je] 10 kg erhoben, wobei Zwis[chen]kilogramme auf volle 10 kg [und] überschießende Pfennigbe[träge] auf volle Mark aufgerundet [wer]den. Sie beträgt mindestens [...] und wird für eine Mindeste[ntfer]nung von 10 km berechnet.

(2) Bei Beförderung in Expreß- [und] Luxuszügen tritt zu der [nach] Ziffer (1) berechneten Ge[päck]fracht ein Zuschlag von 100 [...] und eine Abfertigungsgebühr [von] 10 M. für je 10 kg des der Fr[acht]berechnung zugrunde gele[gten] Gewichts.“

Die im letzten Absatz der [Aus]führungsbestimmung 4 Ziffer (1) [vor]gesehene Mindestfracht bei Auf[gabe] eines oder mehrerer Räder, die für [sich] allein oder zusammen mit anderem [Ge]päck auf Gepäckschein abgefertigt [wer]den, wird von 4,50 M. auf 5 M. erh[öht].

Die vorstehenden Änderungen und [die] verkürzte Veröffentlichungsfrist sin[d ge]mäß § 2 der EVO. bzw. auf Grund [der] vorübergehenden Änderungen des [...] EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmig[t].

Berlin, den 18. März 1922. (7...)

Eisenbahndirektion
für die Verwaltung der deutsche[n]
Reichsbahn.

---

9. Verdingungen.

Verdingung von:

1135 kg Schnürfaden,
1200 kg Bindfaden,
214 kg Sägeschnur,
21 kg Plombenschnur,
385 kg Hutnetzschnur,
1550 m Plattschnur,
1250 m Nahtschnur,
10 kg Rundschnur.

A n g e b o t e sind portofrei, versie[gelt] und mit entsprechender Aufschrift [bis] zum 30. März 1922, vormittags 11 U[hr], an das P r ä s i d i a l b ü r o , Z i m m[er] 258, i n B e r l i n W 35, S c h ö[ne]b e r g e r U f e r 1—4, Proben bis [spä]testens zum 27. März 1922 an [das] Werkstättenamt Berlin 1, O 17, M[ark]grafendamm 24, einzureichen.

Die E r ö f f n u n g d e r A n g e b[ote] findet am 30. März 1922, vormitt[ags] 12 Uhr, Tempelhofer Ufer 28, Zim[mer] Nr. 14, statt.

Angebotbogen und Bedingungen kön[nen] in unserem Präsidialbüro, Zimmer [...] eingesehen, auch von dort g e g[en] k o s t e n f r e i e E i n s e n d u n g [von] 6 ℳ in b a r (nicht in Briefmarken) [be]zogen werden. Z u s c h l a g s f r i s t [...] 10. April 1922. (3...)

Berlin, den 15. März 1922.

Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9. Köthener Str. 28/29.

Nr. 13. | Berlin, den 6. April 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Geschäftstechnik im Eisenbahn-Verwaltungsdienst*).

Von Ministerialrat **Dr. Haas** (Berlin).

Bei der Geschäftstechnik im Verwaltungsdienst handelt es sich nicht um den Inhalt der Verwaltungstätigkeit, sondern um die Formen, unter denen sie sich zu vollziehen hat. Das Wesen, der Inhalt jeder Verwaltung ist Handeln, im Gegensatz zur Justiz, deren Wesen im Urteilen, im Feststellen dessen, was Rechtens ist, besteht. Aber wie dem Richter in den Prozeßordnungen bestimmte Formen vorgeschrieben sind, nach denen er das Recht zu finden hat, so bedarf auch der Verwaltungsbeamte besonderer Regeln, nach denen sich seine Tätigkeit abzuspielen hat, damit der Verwaltungsapparat den Anforderungen der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit entspricht. Die Notwendigkeit solcher Regeln kann bei der Eisenbahnverwaltung weniger als bei allen andern Verwaltungen bestritten werden. Wohl wenige Verwaltungen stehen der Eisenbahnverwaltung gleich an Kompliziertheit des Apparats, an Vielseitigkeit der Geschäfte, an Vielköpfigkeit des Personals. Eine Verfügung pflegt eine ganze Reihe von Dienststellen in der Stufenleiter der Behördenorganisation der Eisenbahnen und eine große Anzahl von Personen in Bewegung zu setzen. Je verwickelter der Verwaltungsapparat, desto notwendiger ist die Anwendung bestimmter, fester Formen für die diesen Apparat in Bewegung setzenden Verfügungen, denn desto größer die Tragweite der Fragen: „Ist etwas zu verfügen?" „Wie ist zu verfügen?" „An wen ist die Verfügung zu richten?"

Ich möchte meinen Stoff in 3 Abschnitte gliedern:

Der 1. Abschnitt handelt über die Tätigkeit, die die Verfügungsentwürfe vorbereitet,

der 2. Abschnitt von der Abfassung der Verfügungsentwürfe,

der 3. Abschnitt von der Geschäftstätigkeit, die sich an den Erlaß der Verfügung anschließt.

Die Grundsätze, die ich mir zu entwickeln erlauben werde, haben in dem noch jungen Verwaltungsorganismus der Reichsbahn bisher keine einheitliche Regelung erfahren. Die Geschäftsanweisungen, Büroordnungen usw. sind in den Bezirken der ehemaligen Ländereisenbahnen zum Teil noch recht verschieden. Zu einer einheitlichen Regelung, die allerdings eine im wesentlichen einheitliche Organisation voraussetzt, wird es im Laufe der Zeit kommen müssen. Aber in vielem besteht schon jetzt Übereinstimmung, und gewisse aus der Erfahrung und dem Bedürfnis gewonnene, allgemeingültige Regeln lassen sich unabhängig von jeder positiven Regelung aufstellen.

Die äußere Verwaltungstechnik oder Geschäftstechnik hat — wie jede Technik — zum Ziel, mit dem geringsten Kräfteaufwand den höchsten Erfolg zu erreichen. Zwei Grundsätze beherrschen ihre Regeln:

1. der Grundsatz von der Wahrung der Zuständigkeiten, d. h. der Satz, daß bei einer Verwaltungsanordnung (Verfügung) alle Personen mitzuwirken haben, die zur Mitwirkung organisationsmäßig berufen sind, aber auch nur diese. Dieser Grundsatz gewährleistet im wesentlichen — soweit menschliche Unvollkommenheit es zuläßt — die materielle Richtigkeit der erlassenen Anordnungen; und

2. der Grundsatz der Arbeitsersparnis, der verlangt, daß mit den vorhandenen Mitteln das Möglichste geleistet wird zur Überwindung von Raum und Zeit. Dieser Grundsatz ge-

*) Vortrag, gehalten beim Kursus der Bildungsdezernenten der Reichsbahn im Oktober 1921.

währleistet die Schnelligkeit im Erlaß und in der Durchführung der Verwaltungsanordnungen. Diesen beiden Grundsätzen werden wir in allen 3 Abschnitten unserer Erörterung immer wieder begegnen.

1. Abschnitt.

Die Hauptmasse der Verfügungen wird veranlaßt durch Schriftstücke, die bei der Behörde eingehen, den sogenannten Einlauf. Diesen Einlauf auf schnellstem Wege an die richtige, zur Bearbeitung und Entscheidung berufene Stelle zu leiten, ist die erste Aufgabe. Sie liegt bei großen Behörden, deren Vorsteher mit der Verarbeitung des starken Einlaufs nicht belastet werden kann, einem besonderen Büro (Zentralbüro, Präsidialbüro) ob, das bei den Direktionen gewöhnlich mit mehreren Beamten besetzt ist.

A. Die ungegliederte Masse des Einlaufs bedarf der Sichtung. Sie geschieht durch die sogenannte Auszeichnung. Ihr kommt eine ganz hervorragende Bedeutung in dem verwickelten und vielverzweigten Geschäft der Eisenbahnbehörden zu. Die richtige Erledigung einer Angelegenheit hängt vielfach geradezu von der richtigen Auszeichnung ab. Eine falsche Auszeichnung kann nicht nur Verschleppungen und Verzögerungen, sondern auch Doppelbearbeitung an verschiedenen Stellen derselben Behörde, Ablenkung der Verwaltungstätigkeit in falsche Bahnen, Versäumnis gesetzlicher oder gerichtlicher Fristen und Termine und damit erhebliche Schädigung des Ansehens der Behörde und der finanziellen Interessen des Staats zur Folge haben. Die Tätigkeit der auszeichnenden Beamten darf nicht unterschätzt werden, wie dies vielfach geschieht. Sie erfordert außerordentlich viel Geschäftskenntnis, Gewandtheit, Überblick, Urteilsfähigkeit, Zuständigkeitsgefühl, ja sogar Takt und Voraussicht, daneben ein vorzügliches Gedächtnis. Nur ausgesuchte Kräfte können sie ausüben, und nichts ist verkehrter, die Arbeit dieser Beamten etwa deshalb gering zu schätzen, weil sie sehr wenig zu schreiben und nur Zeichen und Ziffern auf den Schriftstücken anzubringen haben. Hinter solch einem unscheinbaren Zeichen steckt oft eine Unsumme von Arbeit und Überlegung. Der Geschäftsplan gibt nur allgemeine Anhaltspunkte. Ob eine Sache administrativ oder technisch, ob sie bautechnisch, betriebs- oder maschinentechnisch anzufassen ist, ist oft schwer zu entscheiden. Ein vielfach gegebenes Rezept ist, daß, wenn Vorgänge vorhanden sind, die Sache nach dem Vorgang auszuzeichnen ist. Die Dezernenten erheben sehr oft Anspruch darauf. Meist wird ja diese Regel auch zutreffen, sie aber blindlings anzuwenden, würde sehr verkehrt sein. Es kann sein, daß der Neueingang eine ganz andere Seite der Sache behandelt, während die früher im Vordergrund stehende erledigt ist oder — wenigstens in einem vorübergehenden Stadium der Entwicklung — in den Hintergrund tritt. In einem solchen Fall ist es meist gerechtfertigt, das Stück auf einen andern Dezernenten (Referenten) auszuzeichnen, aber dem früheren Dezernenten von der Änderung der Auszeichnung Kenntnis zu geben, indem er als Kodezernent bezeichnet und das Schriftstück ihm vorgelegt wird, ehe es an den Dezernenten gelangt. Dieser Durchlauf des Eingangsschriftstücks beim Kodezernenten ist auch da angebracht, wo es sich empfiehlt, dem Kodezernenten zunächst Gelegenheit zur Stellungnahme, zur Abgabe eines Gutachtens zu geben. Allgemein alle Schriftstücke erst den Kodezernenten vorzulegen, wie es früher üblich war und wohl auch jetzt noch da und dort gehandhabt wird, verzögert und verschleppt den Geschäftsgang unnötig.

Damit dem Auszeichnungsbüro der volle Überblick gewahrt bleibt und die Grundsätze über die Auszeichnung einheitlich von ihm als der verantwortlichen Stelle gewahrt werden können, ist es notwendig, daß auch Verfügungen von Amts wegen, die also im Hause selbst entstehen, grundsätzlich als Neueingang behandelt werden, und ferner, daß jede Abänderung der Auszeichnung, die sich im Laufe der Bearbeitung als notwendig erweist, dem Auszeichnungsbüro zur Kenntnis gebracht wird.

B. Ein sehr wichtiges Erfordernis für die richtige Behandlung einer Geschäftssache ist, daß das Eingangsstück so bald wie möglich in Beziehung gebracht wird zu den bereits vorhanden[en] Schriftstücken, die mit ihm in Zusammenhang stehen. Es [ist] daher Sache des Registraturbeamten, dem Schriftstück alle V[or]gänge (Vorstücke) beizufügen, auf die in dem Eingangsstü[ck] erkennbar Bezug genommen ist, oder wenn sie sich nicht in d[er] Registratur befinden, zu ermitteln und auf dem Schriftstück [zu] vermerken, wo sie sich befinden. Erleichtert wird die Ermi[tt]lung der Vorgänge wesentlich, wenn das Eingangsstück sch[on] den richtigen Betreff und die Bezugnahme auf die Vorstüc[ke] trägt. Die Anbringung des Betreffs und die Anführung d[er] Vorstücke ist daher namentlich bei Berichten an vorgesetz[te] Stellen unbedingt zu fordern.

Die Heranziehung der Vorstücke ist ein selbstverständlich[es] Erfordernis richtiger Geschäftserledigung. Darüber hinaus ab[er] muß es in vielen Fällen als unerläßlich bezeichnet werden, v[er]wandte Angelegenheiten, Sachen, in denen die gleichen od[er] ähnliche Fragen schon einmal zu entscheiden waren und e[nt]schieden worden sind, bei der Bearbeitung zu verwerten. U[nd] zwar im wesentlichen aus zwei Gründen:

1. Die Stetigkeit der Verwaltungspraxis [ist] ein Erfordernis, dem sich eine Staatsbehörde nicht entzieh[en] kann. Die Verwaltung kann nicht verfahren wie ein un[ab]hängiger Privatmann, dessen Tun und Lassen mit ihm sel[bst] heimgehen, der niemandem als sich selbst verantwortlich i[st] und der sich daher heute so, morgen so entschließen kann. D[ie] Tätigkeit der Verwaltung unterliegt einer vielfachen Kontrol[le:] die vorgesetzten Instanzen, die Rechnungsprüfungsbehörden, d[ie] politischen und parlamentarischen Organe, die Öffentlichke[it,] die Presse, die Interessenvertretungen — kurz die manchm[al] schier unzähligen Kontrollorgane, die das moderne staatlic[he,] politische und wirtschaftliche Leben geschaffen hat, sie a[lle] haben ein scharfes Auge auf die Tätigkeit der Behörden u[nd] rechnen ihnen jeden Fehler, jede Unfolgerichtigkeit, jede u[n]gleiche Behandlung nach. Sie verlangen — und mit Recht — von einer Staatsverwaltung, daß sie bei aller Wahrung ih[res] Vorteils nach Recht und Billigkeit und vor allem, daß sie fol[ge]richtig und nicht mit Willkür verfahre. Daher die Folgeru[ng] auf geschäftstechnischem Gebiet, daß gleichgelagerte frühe[re] Fälle bei der Entscheidung jedes neuen Falles mitherangezog[en] werden, damit nicht ohne Not von der einmal für richtig [er]kannten Entscheidung abgewichen wird.

2. Der zweite Grund für die Heranziehung verwandter V[or]gänge ist der der Ökonomie, der Arbeitsersparnis. [Es] würde eine Verschwendung von Arbeit bedeuten, wenn man d[ie] Verwertung der schon einmal geleisteten Gedankenarbeit be[im] Neuauftauchen des gleichen Falls unterließe und alle Erw[ä]gungen aufs neue anstellen wollte. Also die berühmte „Hera[n]ziehung des Simile" hat ihr Gutes und ihre Berechtigung. Au[ch] hier wie bei aller Technik heißt die Forderung: Normalisieru[ng] und Typisierung. Sie muß freilich mit einem Körnchen Sa[lz] gehandhabt werden und darf nicht in Schematismus ausart[en] („Reiten des Amtsschimmels").

Die geschäftstechnischen Mittel zur Verwertung gleichartig[er] Vorgänge sind mannigfach. Ich erwähne die wichtigsten:

a) Unerläßlich ist die ständige Fühlung der Beamt[en,] die mit gleichartigen und ineinandergreifenden Arbeiten b[e]schäftigt sind. Es ist immer ein gutes Zeichen für den Ge[ist] einer Behörde, wenn ein reger persönlicher Verke[hr] zwischen ihren Beamten stattfindet und nicht jeder innerha[lb] seiner vier Wände sein Tagewerk für sich vollbringt, sei[ne] Amtserfahrung und -weisheit wie einen Schatz hütet u[nd] keinen in seine Geheimnisse blicken läßt. Also Mitteilsamke[it,] kollegiale Unterstützung, Bereitwilligkeit zur Auskunftsert[ei]lung, auf der andern Seite aber Antrieb und Bedürfnis, e[r]probten Rat aufzusuchen und zu befolgen.

b) Außerordentlich wichtig für den erstrebten Zweck ist d[as] Vorhandensein gut geführter Akten. Das Wort Akten [ist] beim Publikum vielfach in Mißkredit geraten. Man verbind[et] mit ihm den Begriff des Abgestorbenen, Verstaubten, V[er]

g.ten. In Wahrheit sind richtig angelegte und richtig ver-w.ndete Akten ein treffliches und unentbehrliches Rüstzeug f. den Verwaltungsbeamten. Im 3. Abschnitt wird darüber n.h zu handeln sein.

.) Kleinere, aber auch nicht unwichtige Mittel für die Ver-w.tung von Vorgängen sind Merkbücher und Formu-l.bücher. Es ist für den Bürobeamten sehr zu empfehlen, d. er wichtige, typische Fälle in einem Merkbuch aufzeichnet, sodaß er jederzeit leicht auf sie zurückgreifen kann, und daß e für häufig wiederkehrende kürzere Verfügungen und Be-scheide sich eine Sammlung anlegt, in der verschiedene Muster u. Beispiele vereinigt sind.

'. Die eingehenden Sachen bedürfen in der Regel der Ein-t.gung in ein Geschäftsbuch. Zu diesem Zweck gelangen sie in die Registratur. Nur einige wichtige Punkte der Re-g.raturtätigkeit seien hervorgehoben.

. Erst durch die registraturmäßige Behandlung wird es er-m.glicht, den Neueingang jederzeit aufzufinden und in seinem L.f zu verfolgen. Bis dahin bleibt er unkontrollierbar. Da-h. die Forderung, daß das eingehende Schriftstück möglichst b.l. und ohne lange Umwege zur Registratur gelangt, wo es d.ch die Nummer gleichsam sein Signalement erhält. Bei klei-n. Behörden mit nur einer Registratur wird dies dadurch er-r.cht, daß die Eingänge sofort ins Geschäftsbuch eingetragen u. dann erst zur Behandlung vorgelegt werden. Bei großen B.örden mit mehreren, oft sehr zahlreichen Registraturen ge-l.gt der Eingang in der Regel vom Auszeichnungsbüro, das k.ne Aufzeichnungen über die Neueingänge führt und führen k.n, zunächst zum Dezernenten — vielfach auf dem Umweg ü.r Präsidenten und Abteilungsvorsteher — und erst dann zur R.istratur. Auf diesem Weg bleibt das Schriftstück unkon-t.liert und kann, wenn es gesucht wird, schwer gefunden w.den. Deshalb muß aufs strengste darauf gehalten werden, d. das Stück vom Dezernenten unweigerlich direkt zur Re-g.ratur gelangt. Unzulässig, weil den ordnungsmäßigen Ge-s.äftsgang störend, ist es daher, wenn Schriftstücke — etwa w.l sie eiliger Natur sind — unter Umgehung der Registratur i.geschäftliche Behandlung genommen werden, womöglich also d. Haus wieder verlassen, ohne „durch das Geschäftsbuch ge-g.gen zu sein". Da die registraturmäßige Behandlung aber n.wendig mit einer Verzögerung der sachlichen Erledigung der G.chäftsstücke verknüpft ist, so muß dahin gestrebt werden, s. auf das notwendigste Maß zu beschränken. Die Eintragun-g. im Geschäftsbuch sind daher möglichst kurz zu halten, unter V.wendung von Stichworten und gebräuchlichen Abkürzungen.

Es gibt eine ganze Reihe von Geschäftssachen, bei denen d. Eintragung ins Geschäftsbuch in der Regel entbehrt werden k.n und daher grundsätzlich auszuschließen ist, namentlich S.en minder wichtiger Art, Sachen, die keiner besonderen g.chäftlichen Behandlung bedürfen, Sachen, die rasch und ste-r.typ erledigt zu werden pflegen.

Vielfach empfiehlt es sich, die registraturmäßige Behand-l.g nicht der allgemeinen Registratur zu überlassen, sondern s. dem Bürobeamten zu übertragen, der mit der Bearbeitung d. Geschäftssache betraut ist, sogen. Expedienten-r.gistraturen. Diese Maßnahme ist namentlich im Be-r.ch der Zweigstelle Preußen-Hessen des Reichsverkehrs-m.isteriums in weitem Umfang durchgeführt worden. Gegen-w.tig besteht in den Kreisen der Bürobeamten eine starke G.nerschaft gegen diese Einrichtung. Sie hat auch zweifel-l.s ihre Mängel, wenn man sie allzuweit ausdehnt oder gar, wie d. stellenweise geschehen ist, ihr zu Liebe die allgemeinen R.istraturen überhaupt aufgelöst hat. Das hat zur Folge ge-h., daß manche hochwertige Bürokraft allzusehr von den n.r mechanischen, aber sehr zeitraubenden Arbeiten des Re-g.straturdienstes in Anspruch genommen ist. Auch hat die Zer-s.terung in zahlreiche Zwergregistraturen die sehr üble Folge g.eitigt, daß Vorgänge nur sehr schwer und mit großem Zeit-a.fwand aufzufinden sind. Expedientenregistraturen können nur da mit Nutzen eingerichtet werden, wo abgeschlossene Ar-beitsgebiete vorliegen, deren Bearbeitung in der Hand eines Bürobeamten oder eines kleinen, räumlich vereinigten Büros mit wenigen Köpfen liegt. Hier werden die Akten nur von einem Beamten (oder nur innerhalb des kleinen Büros) regel-mäßig benutzt; der Beamte wird also nicht von andern Beamten mit dem Suchen von Vorgängen, Ausgeben von Akten und der-gleichen in Anspruch genommen. Andererseits ist es für ihn von Vorteil, daß er die Akten stets bei sich hat und sie nicht zwischen seinem Arbeitszimmer und der Registratur stets hin-und herwandern lassen muß. Derartige Arbeitsgebiete sind z. B. Personalien der einzelnen Beamten, Freifahrtangelegenheiten, Arbeiterversicherungssachen, Frachtstundungen, Reklamationen aus dem Verkehr, Haftpflichtsachen, Verkehrssperren.

Im

2. Abschnitt

behandeln wir die Abfassung der Verfügungsentwürfe. Dabei nehmen wir den Begriff „Verfügungen" im wei-testen Sinn, verstehen also darunter nicht nur Anordnungen an nachgeordnete Stellen und Beamte, sondern auch Bescheide an das Publikum, Mitteilungen an gleichstehende Behörden, Be-richte an vorgesetzte Behörden. Auch hier unterscheiden wir die Maßnahmen, die die Richtigkeit der Verfügungen ge-währleisten sollen, und solche, die die Arbeitsersparnis, die Einfachheit und Schnelligkeit des Geschäftsgangs be-zwecken.

A. Nach dem oben aufgestellten Satz von der Wahrung der Zuständigkeiten beantworten sich die drei Haupt-fragen:

Wer wirkt bei einer Verfügung mit?
An wen ist die Verfügung zu richten?
Welchen Inhalt muß die Verfügung haben?

1. Wer bei einer Verfügung mitzuwirken hat, wird im allge-meinen durch die Auszeichnung des Schriftstücks bestimmt. Allein die Auszeichnung ist nichts starr Unabänderliches, kein Evangelium. Sie bedarf in jedem Stadium der Bearbeitung der Nachprüfung, denn eine Sache kann im Lauf der Entwicklung ihr Gesicht verändern, neue, zuerst nicht bekannte Umstände können auftauchen.

Wer zum Erlaß einer Verfügung zuständig ist, bestimmen die Organisationsvorschriften, die Geschäftspläne, nach denen sich ja auch die Auszeichnung zu richten hat. Ihre genaue Einhal-tung ist unbedingtes Erfordernis einer geregelten Verwaltungs-tätigkeit. Bei einer Kollegialbehörde wie der Eisenbahndirek-tion oder Generaldirektion ist vor allem wichtig die Frage, welche Dezernenten (Referenten) bei der Verfügung mitzuwir-ken haben. Die Frage kann auch bei den von Einzelvorstehern geleiteten Dienststellen und Behörden (den Ämtern, Inspektionen) in der Form auftauchen, daß zu fragen ist, ob nicht eine gleich-geordnete Dienststelle zur Mitzeichnung hinzuzuziehen ist, wie z. B. bei Strafverfügungen gegen Personal, das im gemeinschaft-lichen Dienst einer Station beschäftigt ist, das Betriebsamt und das Verkehrsamt, oder bei Unfallsachen die Betriebsinspektion und die Maschineninspektion gemeinschaftlich zu verfügen haben. Dies zu erkennen ist, wo die Vorschriften nichts aus-drücklich anordnen, Sache des Zuständigkeitsgefühls. Dahin gehört beispielsweise der Fall, daß eine Anordnung im Verkehrsdienst eine Rückwirkung hat auf den Betriebsdienst (Mitwirkung des Betriebsdezernenten), oder eine Anordnung im bautechnischen Dezernat oder beim Grunderwerb von einer Frage der Mittelbewilligung abhängig ist, die die Mitzeichnung des Haushaltsdezernenten erfordert.

Wird die Heranziehung eines mitbeteiligten Dezernenten unter-lassen, so können unliebsame Folgen eintreten. Bei einer so vielseitigen Verwaltung wie es die der Eisenbahnen ist, ist es oft gar nicht zu vermeiden, daß ein und dieselbe Frage gleich-zeitig oder nacheinander in verschiedenen Dezernaten behandelt wird, denn die Grenzen der Zuständigkeit sind manchmal flüssig und schwer bestimmbar. Wird das verwandte Dezernat nicht

beteiligt, so kommt es vor, daß Doppelbearbeitungen stattfinden. Mir sind in meiner Praxis wiederholt Fälle bekanntgeworden, wo dieselbe Person von derselben Behörde verschieden lautende Bescheide in der gleichen Angelegenheit erhalten hat, weil die Sache in zwei Dezernaten behandelt wurde, ohne daß ein Dezernent von der Tätigkeit des andern wußte.

Zu warnen ist indessen andererseits vor allzu reichlicher Mitbeteiligung aller irgendwie in Betracht kommenden Dezernate. Sie verlangsamt und verschleppt den Geschäftsgang in unnötiger Weise. Die Vorschrift, die früher bei manchen Verwaltungen bestand, daß jede Kassenanweisung vom Etat- und Kassenrat mitzuzeichnen sei, ist mit Recht beseitigt worden, weil sie zu einer Überlastung dieses Dezernenten führte und ihr praktischer Wert als Kontrollmaßnahme daher gleich Null war. Sie besteht aber meines Wissens noch da und dort. Auch bei den an die Zentralbehörden erstatteten Berichten könnte die Zahl der Berichter und Mitberichter mitunter noch wesentlich eingeschränkt werden. Um diesen schleppenden Geschäftsgang zu vermeiden und doch die beteiligten Dezernenten auf dem Laufenden zu halten, genügt es vielfach, ihnen von der ergangenen Verfügung nach Abgang Kenntnis zu geben.

2. An wen ist die Verfügung zu richten? Jede Verfügung richtet sich zunächst an Stellen bei der Behörde selbst, nämlich ausnahmslos an die Registratur (denn jedes Schriftstück steht zu ihr in Beziehung), meist auch an die Kanzlei. Beide Stellen werden gewöhnlich nicht genannt. „Zu den Akten" heißt aber: „Registratur bringe das Schriftstück zu den Akten und vermerke dies im Geschäftsbuch". Der Auftrag an eine nachgeordnete Stelle, binnen sechs Wochen zu berichten, bedeutet gleichzeitig für die Registratur den Auftrag, die Frist im Terminkalender zu vermerken und ihre Einhaltung zu verfolgen. „An die Handelskammer in X" bedeutet: „Kanzlei schreibe in Reinschrift folgendes: An usw., lege die Reinschrift zur Vollziehung vor, sende sie ab und leite die Urschrift an die Registratur zurück." Man tut also gut, sich immer klar zu machen, daß in jeder Verfügung in erster Linie eine Anordnung an Stellen im Hause steckt, mit dem Schriftstück in bestimmter Weise zu verfahren. Vergißt man dies, so wird die Verfügung leicht unzweckmäßig und unvollständig. Die unscheinbare Verfügung „Z. d. A.", die mit einem Seufzer der Erleichterung hingeschrieben wird, wenn sie den Abschluß einer schwierigen Arbeit bedeutet, wird oft für den Registraturbeamten erst recht zu einer Quelle neuer Schwierigkeiten. Sie kann ihm z. B. viel Kopfzerbrechen machen, wenn nicht gleichzeitig verfügt wird, in welche von mehreren in Frage kommenden Akten das Schriftstück zu bringen ist. Sie kann zur Folge haben, daß das Stück in die falschen Akten gerät und später übersehen wird oder lange gesucht werden muß. Sie ist vielfach überflüssig und verursacht unnötige Arbeit, wenn das Schriftstück derart unwichtig ist, daß es ruhig zu den Weglegesachen hätte genommen werden können; jetzt belastet es Akten und Geschäftsbuch dauernd. Bei der Verfügung: „Mit allen Anlagen und Vorgängen zu den Akten" geht oft für die Registratur ein großes Rätselraten an, wenn sich ein Haufen ungeordneter, durch langes Umherwandern unansehnlich gewordener Schriftstücke oft ehrwürdigen Alters bei der Sache befindet. Hier dem Registraturbeamten durch klares Sondern und durch bestimmte Anordnungen seine Arbeit zu erleichtern und ihm zu ermöglichen, klare übersichtliche Akten anzulegen, ist Sache einer richtigen Verfügung.

Auch mit Wiedervorlageverfügungen wird vielfach unzweckmäßig verfahren. Hier ist die erste Frage immer die: muß die Wiedervorlage nach bestimmter Frist überhaupt angeordnet werden? Eine Wiedervorlageverfügung hat nur dann Sinn und Zweck, wenn ein Anlaß besteht, nach einiger Zeit den Stand der Sache erneut festzustellen; z. B. wenn ein Bericht eingefordert oder eine Antwort verlangt wird, festzustellen, ob der Bericht oder die Antwort eingegangen ist. Überflüssig ist sie z. B., wenn die Verwaltung an der Weiterverfolgung der Sache kein Interesse hat, auch in dem Falle, wo aller Voraussicht nach eine Antwort eingeht. Die Sache kann dann gewöhnlich oh teres zu den Akten geschrieben werden.

Wird eine Wiedervorlageverfügung nötig, so empfi sich, den Zweck der Wiedervorlage gleich zu ver z. B. „Erinnern", oder „Feststellung des Standes der und dergleichen mehr. Hierdurch erleichtert der bear Beamte sich selbst die Arbeit; kommt ihm nach langer seinem Gedächtnis vielleicht schon entschwundene Stü der auf den Schreibtisch, so weiß er gleich, in welcher R sich die Weiterbearbeitung zu bewegen hat. Die Wieder fristen richtig, also vor allem nicht zu kurz zu bemes Sache der Voraussicht und der Überlegung. Zu kurze die nicht hinreichen, um eine Weiterbearbeitung der Sa Anschluß an die Wiedervorlage zu ermöglichen, sind sch weil sie die Registratur- und Bürokräfte unnötig belaste sieht man auf den Schriftstücken eine ganze Kette von vorlageverfügungen, meist ein Zeichen, daß die Wie lage unüberlegt und überflüssigerweise angeordnet wor

Endlich bedarf es auch bei Anordnungen, die sich Kanzlei richten, stets der Überlegung, ob die Kanzlei und imstande ist, die dazu nötige Arbeit zu leisten. Die leien klagen häufig mit Recht, daß ihnen eine Arbeit packt wird, für die sie nicht da sind. Die Kanzlei hat d fügungen zu kopieren; ihre Arbeit ist eine mechanische. etwas zu den Verfügungen hinzuzutun, sie zu vervollstä oder sie gar erst zu entwerfen, ist sie nicht berufen u imstande. Daher muß es z. B. als unzulässig erachtet der Kanzlei zuzumuten, für die Akten Auszüge aus stücken herzustellen, die urschriftlich hinausgehen. I Sache des Bürobeamten.

Soviel über die Wirkung der Verfügungen auf die im Hause selbst. Die weit wichtigere Frage, wie ein fügung mit Rücksicht auf die Empfänger außerhalb der abzufassen ist, leitet uns über zu der dritten Frage, damit im Zusammenhang erörtern wollen:

3. Welchen Inhalt soll die Verfügung haben?

Diese Frage ist natürlich in ihrer Allgemeinheit nic zwei Worten zu beantworten. Es sollen nur die Wege ge werden, die geeignet sind, zu richtigen Verfügungen zu Und da möchte ich als wichtigsten Satz an die Spitze Wer eine Verfügung erläßt, soll sich imm vergegenwärtigen suchen, wie die Verfü auf den wirkt, an den sie sich richtet. Er s in die Rolle des Adressaten hineindenken. Mancher unw nach außen höchst schädliche Bescheid auf eine Besc manche unklare, unnötige, den Dienststellen viel Kopfver und vergebliche Arbeit verursachende Anordnung wird au Weise vermieden. Darum möge der Verwaltungsbeam ja in seiner Ausbildungszeit und während seiner Dienstla reichlich Gelegenheit hat, bei den Dienststellen die Verfü vorgesetzter Behörden in ihren Wirkungen kennen zu später, wenn er selbst zur Abfassung solcher Verfügung nachgeordnete Stellen berufen ist, sich dieser Zeit erinne seine Erfahrungen, die er draußen am eigenen Leibe g hat, nutzbringend verwerten. Und wenn er auf einer Erh reise einem groben Schaffner oder einem nachlässigen G träger oder Schalterbeamten begegnet, so möge er sich seine Erlebnisse ins Gedächtnis zurückrufen, wenn er in eine Beschwerde vor sich liegen hat, worin der Einsender Unmut über Lässigkeit im Verkehrsdienst in etwas derber Luft macht. Dann wird er die richtige Art und vor alle richtigen Ton, in dem eine solche Eingabe zu behande schon finden.

Also wir haben uns zu hüten vor dem, was man Büro mus im schlimmsten Sinne nennt. Wir sind uns gewiß dem Ziel einig, daß wir unsere Beamten nicht zu Bürokra ziehen wollen, sondern zu lebendigen, menschlich denk vernünftig urteilenden und fühlenden Persönlichkeiten

llen weder von der Maschine des Bürokratismus drückt werden, noch andere damit erdrücken. Sie llen nicht zu Verfassern von Verfügungen „vom grünen Tisch“ zogen werden. Diese Erziehungsaufgabe ist schwer und verantwortungsvoll. Es klingt ja nun wunderlich, daß die Geschäftstechnik, dieses Werkzeug der Bürotätigkeit, dazu helfen ll, diese Erziehungsaufgabe zu erleichtern. Und doch ist es : eine richtige, vernünftige Technik der Geschäftsführung, ei von Pedanterie und Formelkram, von Weltfremdheit und einlichkeit, kann gerade hervorragend dazu mithelfen, den rachen des Bürokratismus zu erwürgen. Wir beginnen:

a) mit dem Satz: „Eine Verfügung hat sich an den zu richn, der zu ihrer Ausführung berufen ist“ (Verfügung hier in m engeren Sinne einer Anordnung an eine nachgeordnete elle). So selbstverständlich dieser Satz scheint — in der axis wird häufig dagegen verstoßen. Und zwar nach zwei chtungen: entweder indem Stellen, die mit der Ausführung r Verfügung zu tun haben, übergangen werden, oder indem Verfügung an Stellen ergeht oder mitergeht, die mit ihrer isführung nichts zu tun haben. Gegen diese Fehler schützt s Zuständigkeitsgefühl, dessen Weckung und härfung ich immer wieder als ein Hauptererfordernis der Erhung zum Verwaltungsbeamten bezeichnen muß. Besonders r zweite Fehler wird sehr häufig gemacht. Aus Bequemlichit wird die Adresse so weit gefaßt, daß die Verfügung an ellen gelangt, die mit ihr nichts anzufangen wissen. Unnötige äftevergeudung ist die Folge. Denn die Stelle, die die Vergung erhält, sagt sich, daß sie doch irgend etwas veranlassen iß. Hat sie wieder Dienststellen unter sich, so gibt sie die rfügung an diese weiter, und das Übel wird vergrößert, weil nmehr bei all diesen Stellen ein neues Kopfzerbrechen entcht. Nun kommen freilich vielfach Fälle vor, wo eine Vergung auch Stellen angeht, die mit ihrer Ausführung nichts tun haben; sie sollen darüber unterrichtet werden, was an dern Stellen geschieht. Das muß aber in der Verfügung lbst zum Ausdruck gebracht werden. Es ist also ein Unterhied zu machen zwischen der Verfügung, etwas zu tun, und r Verfügung, von einer Anordnung „Kenntnis zu nehmen“.

b) Wir haben schon in dem ersten Abschnitt erörtert, welch oßen Wert gerade bei einer Staatsverwaltung mit ihren vielchen Verantwortlichkeiten und Abhängigkeiten darauf gelegt rden muß, daß eine Verfügung gehörig vorbereitet rd. Junge Anfänger sind leicht geneigt, mit fröhlicher Entlußkraft sogleich eine Anordnung zu treffen, die den ihnen terbreiteten Fall entscheidet. So eine Verfügung geht gehnlich fehl. In der preußischen Felddienstordnung stand iher ein Satz — ich weiß nicht, ob er sich heute noch darin det — der ungefähr so lautete: „Im Felde ist es oftmals chtiger, daß etwas geschieht, als was geschieht“. Ein sehr ter Grundsatz für den Soldaten vor dem Feind und namentlh den Führer, der aus Disziplingründen auch nicht einmal n Schein der Unsicherheit aufkommen lassen darf. Allein r die Tätigkeit des Verwaltungsbeamten muß im allgemeinen rade das Umgekehrte gelten: das richtige Handeln steht er dem schnellen Handeln. Wie der Richter, so muß sich ch der Verwaltungsbeamte vor der Entscheidung erst unterhten. Es ist gefährlich, dem ersten Eindruck, den ein Schriftsick beim Lesen erregt, nachzugeben. So entstehen die Verungen vom grünen Tische, oder gar Verfügungen ab irato. ich Verfügungen in hypothetischer Fassung, die also eine Entheidung treffen oder ein Urteil fällen für den Fall, daß vortragene Behauptungen sich als zutreffend erweisen sollten, d nur in seltenen Fällen angebracht und müssen mit größter rsicht angewandt werden. Sie können trotz aller damit verüpften „Wenn“ und „Aber“ schon dadurch verstimmend oder änkend wirken, daß die Möglichkeit eines begangenen hlers unterstellt wird.

Von den zahlreichen Mitteln zur Vorbereitung der Urteilsdung erwähne ich nur das wichtigste und am häufigsten anwandte: die Einforderung eines Berichts von den nachgeordneten Stellen. Nun kommt aber gleich wieder die Kehrseite der Sache. Die Verfügung: „Zum Bericht“ hat etwas sehr Verlockendes. Sie ist vielfach nur eine Verlegenheitsverfügung und dient zunächst nur dazu, die Sache „vom Tisch zu bekommen“, indem man einen Bericht einfordert, wo überhaupt nichts zu berichten ist. Eine solche überflüssige Berichtseinforderung liegt namentlich dann vor, wenn die nötigen Feststellungen ebenso gut bei der berichtseinfordernden Behörde selbst, aus ihren Akten und Unterlagen gemacht werden können. Unzulässig ist es auch, zur Befragung von Privaten unnötigerweise die Vermittlung einer nachgeordneten Stelle in Anspruch zu nehmen.

Viel Arbeit kann der mit dem Bericht beauftragten Dienststelle erspart werden, wenn ihr in dem Auftrag das Berichtthema klipp und klar angegeben wird, also die Punkte aufgezählt und mit Ziffern bezeichnet werden, worüber sie berichten soll. Beschwerdeschriften sind z. B. vielfach weitschweifig und unklar; es empfiehlt sich, hier gleich die nötige Vorarbeit zu leisten, indem bestimmte Fragen gestellt werden, Unwichtiges ausgeschieden wird usw. Nur so kann unnötiges Schreibwerk vermieden werden.

c) Beim Kapitel der überflüssigen Verfügungsfabrikation wäre noch ein Wort über die allgemeinen Verfügungen zu sagen. Die Männer der Praxis werden mir Recht geben, wenn ich den Satz aufstelle: „Der Verwaltungsbeamte muß mit allgemeinen Verfügungen äußerst sparsam sein.“ Die allgemeine Verfügung ist sehr häufig nichts weiter als die unzulässige Verallgemeinerung einer im Einzelfall vielleicht richtigen Entscheidung, ein Ausfluß weltfremder Theoretisiererei. Die Neigung, jeden Einzelfall zum Anlaß einer allgemeinen Verfügung zu machen, ist das Kennzeichen des jungen Verwaltungsbeamten, dessen durch Erfahrung noch nicht gedämpfte Tatkraft sich gern in solchem Übereifer kundgibt. Denn die Jugend lebt gern in der Idee und möchte alles nach ihr gestalten. Daher der kennzeichnende Ausdruck „Assessorismus“, den man für solches Verfahren geprägt hat. Darum sollte der junge Beamte erzogen werden im Sinne des tiefen Dichterwortes:

„Eng ist die Welt und das Gehirn ist weit;
Leicht beieinander wohnen die Gedanken,
Doch hart im Raume stoßen sich die Sachen.“

Die allgemeine Verfügung erhebt Anspruch darauf, absolute Geltung zu besitzen und in jedem künftigen Einzelfall zur Richtschnur zu dienen. Das kann sie nur, wenn sie der Fülle und Vielgestaltigkeit des praktischen Lebens gerecht wird. Im Einzelfalle das allgemeine Gesetz zu erkennen, den ruhenden Pol in der Erscheinungen Flucht zu finden ist eine schwere Kunst, und sie muß mit Vorsicht geübt werden. So kommt es, daß oft eine allgemein aufgestellte Regel, weil zu weit gefaßt, zu einer unnötigen und unzweckmäßigen Bindung der Verwaltungstätigkeit führt. Sie hemmt dann die Initiative, die freie Beweglichkeit gegenüber den mannigfaltigen, von vornherein nicht übersehbaren Anforderungen des Einzelfalls. Und eine weitere schlimme Folge: ergibt die Anwendung, daß sich die allgemeine Verfügung nicht aufrechterhalten läßt, so muß sie eingeschränkt, ergänzt, abgeändert oder gar widerrufen werden. Unstetigkeit, Schwanken, Zickzackkurs sind die Folgen, das Gegenteil vom Gewollten wird erreicht.

4. In dem Unterabschnitt über die „Richtigkeit“ der Verfügungen ist auch ein Wort zu sagen über ihre äußere Form, d. h. über den äußeren Ausdruck des Gedanken. Auf diese Form kommt bei den Willensäußerungen und Kundgebungen einer Verwaltungsbehörde ganz außerordentlich viel an, manchmal soviel, daß der Inhalt dahinter ganz zurücktritt. Eine Verfügung, ein Bescheid kann inhaltlich ganz einwandfrei und dabei doch in der Form so verfehlt sein, daß das Gesamturteil auf „falsch“ lauten muß.

Allgemein läßt sich zunächst sagen, daß eine Verfügung

desto besser ist, je kürzer sie ist. Das ist schon eine Forderung der Arbeitsökonomie. Sie ergibt sich aber weiter aus der Erfahrung, daß durch Knappheit im Ausdruck die Wirksamkeit des Gedankens gesteigert wird. Länge und Weitschweifigkeit der Darstellung schrecken ab. Wer hat im hastigen Getriebe des heutigen Lebens Zeit, langatmige Verfügungen zu lesen und in sich aufzunehmen? Zur Kürze und Knappheit des Ausdrucks gehört aber Nachdenken und somit Zeit. „Ich hätte mich gerne kürzer gefaßt, aber mir fehlte die Zeit dazu", so oder ähnlich sagt einmal Lessing. Daher sind die schnell hingeworfenen Entwürfe und namentlich die diktierten oft die längsten. Diktieren ist sehr bequem, aber es verführt leicht zur Weitschweifigkeit. Damit will ich selbstverständlich das Diktieren nicht verwerfen; es kann und wird, verständig und vom erfahrenen Verwaltungsbeamten angewandt, von großem Nutzen sein. Aber für den jungen Verwaltungsbeamten ist es im allgemeinen schädlich, wenn er zu früh das Diktieren anfängt. Die Mühe des Schreibens soll ihm nicht zu bald abgenommen werden, sie wirkt heilsam und hemmend auf den Redefluß. Er soll sichs sauer werden lassen und nicht wie ein kleiner Herrgott über gehorsame Schreibmaschinenkräfte herrschen. Mit dem Stift oder der Feder in der Hand ist man weit eher geneigt und imstande, am sprachlichen Ausdruck zu feilen und zu bessern.

Bei aller Knappheit sollen aber die Verfügungen klar sein. Hiergegen wird aus Bequemlichkeit viel gesündigt. Sehr beliebt ist z. B. der Auftrag an eine nachgeordnete Dienststelle, „das Weitere zu veranlassen". Fragt man den Verfasser, was er darunter verstehe, so bleibt er recht häufig die Antwort schuldig. Oder es wird verfügt: „Alle entgegenstehenden Verfügungen werden aufgehoben", statt daß im einzelnen angegeben wird, welches diese Verfügungen sind. Gegen ein solches Verfahren schützt nur der Grundsatz, den wir an die Spitze dieser Erörterungen gestellt haben: „Wer eine Verfügung erläßt, soll sich vergegenwärtigen, wie sie auf den wirkt, an den sie gerichtet ist." Er soll sich vorstellen, daß er selbst zu ihrer Ausführung berufen sei.

Eine Verfügung muß, um klar verständlich und damit wirksam zu sein, auf den abgestimmt sein, der darin angeredet wird. Ich muß einen Unterschied machen, ob ich zu einem Beamten mit höherer Vorbildung, ob ich zu Arbeitern rede; ob ich einem Kommerzienrat einen Bescheid erteile oder einem Bauern. Das klingt trivial und selbstverständlich, aber Tatsache ist, daß hierin gerade Leuten mit geringer Bildung gegenüber viel gesündigt wird. Unsere Bescheide bedienen sich vielfach einer Sprache, die der gemeine Mann nicht versteht. Nun darf und kann sich freilich der Verwaltungsbeamte nicht so ausdrücken wie etwa ein Zeitungsredakteur oder wie ein Kaufmann in seiner Korrespondenz. Seine Rede muß gemessener fließen; eine gewisse Dämpfung des Tons muß der Verwaltungssprache immer eigen sein. Die Sprache der Behörden hat ihr eigenes Wörterbuch. Die Wahl des Ausdrucks ist nicht immer der Willkür überlassen, und der Verwaltungsbeamte muß lernen, Ausdrücke wie „bitten, ersuchen, beauftragen" am richtigen Ort zu verwenden. Aber diese berechtigten Besonderheiten dürfen nicht dazu führen, daß der Beamte eine Geheimsprache redet, die nur Eingeweihte verstehen. Frische und Lebendigkeit des Ausdrucks, Anpassung an die besonderen Bedürfnisse und die Lage des Einzelfalls kann und soll er auch innerhalb der ihm gesteckten Grenzen erreichen.

Vermeiden wir also das, was als „Kanzleistil, Aktendeutsch, papierner Stil" schon seit langem mit Recht in Verruf geraten ist. Erziehen wir vor allem den jungen Verwaltungsbeamten dazu, ein lebendiges, klares Deutsch zu schreiben. Ich möchte hier kurz die hauptsächlichsten Mängel erwähnen, die der genannten Amtsdeutsch anhaften.

Dahin gehört vor allem der lange Periodenl die Schachtelsätze, die Satzungeheuer. Sie beeint tigen die Verständlichkeit und zwingen oft, Satz mehrmals zu lesen, bis man ihn versteht. Sie stehen meist durch die Sucht, zu viel in einen Sat packen und zu diesem Zweck die Sätze zu subordinieren, sie zu koordinieren. Sehr verbreitet ist namentlich noc Verwaltungsdeutsch die unnötige Breite des Ausdru der sogenannte Schwulst. Dahin rechne ist Ausdrücke wi Anrechnung bringen" statt des einfachen „anrechnen"; „zur führung gelangen" statt „ausgeführt werden"; „der Erledi zuführen" statt „erledigen"; „in Erwägungen eintreten" „erwägen" und dergleichen. Es wird hier oft viel Patho unrichtigen Platz angewandt, um eine einfache Sache ein scher Nimbus gewoben. Dieses behördliche „Von-oben-h reden" wirkt gespreizt und fordert zu berechtigtem Spott he Die „schwebenden Erwägungen" z. B. sind schon lange Fluch der Lächerlichkeit verfallen. Ganz bedenklich um gegriffen hat in der heutigen Verwaltungssprache eine nah verwandte Krankheit, die man treffend als Hauptw seuche bezeichnet hat. Um eine Tätigkeit, einen Vorga bezeichnen, greift man nicht mehr zum einfachen Zeitwort, dern verwendet das entsprechende Hauptwort in Verbi mit den farblosen Zeitwörtern „bewirken, geschehen, stattfi und namentlich „erfolgen". Beispiele: „Die Rechnungsl hat zum Schluß des Rechnungsjahres zu geschehen und is tens des Betriebsamts zu bewirken", statt: „Zum Schluß Rechnungsjahres hat das Betriebsamt Rechnung zu legen". erfolgter Feststellung des Tatbestandes seitens der Güter tigung" statt: „nachdem die Güterabfertigung den Tatbe festgestellt hatte". Dabei entstehen dann Wortungetüme Inrechnungstellung, Zurruhesetzung, Außerbetriebsetzung, ganghaltung und wie diese „ungs" alle heißen mögen, deren beliebig vermehrbar ist. Entstanden oder begünstigt wi ist diese Gewohnheit durch das vielfach hervortretende dürfnis, den Gegenstand, um den es sich handelt, hervorzul und in Form eines Stichworts an die Spitze des Satze stellen, z. B. wenn man die „Ausführung" der „Abrechn gegenüberstellen will. Man sagt z. B. „Die Bauausführun folgte durch die Bauinspektion, die Lieferung der Bau wurde von der Firma selbst bewirkt". Das kann ich aber e klar und viel besser ausdrücken wenn ich sage: „Ausg hat den Bau die Bauinspektion, geliefert wurden die Bau von der Firma selbst". Das ist die natürliche Redeweise sie beim Sprechen üblich ist, das andere ist der sogenannt pierne Stil. Man liest oft Verfügungen, in denen kaum ei deres Zeitwort vorkommt als „erfolgen". Wie farb- und los wird dadurch die Sprache! Der Papiermensch würde den Anfang der Bibel nicht übersetzen: „Am Anfang Gott Himmel und Erde", sondern etwa: „Am Anfang erfolgt Schaffung des Himmels bzw. der Erde seitens Gottes!"

Es gibt noch eine ganze Reihe unschöner, der Kanz sprache eigene Worte, die man besser vermeidet, wie ziehungsweise, zwecks, behufs, anläßlich, gelegentlich, lich, diesbezüglich, seitens". Ich will indes die Blütenlese vermehren. Nur das eine möchte ich sagen: wer für die heit und Schönheit unserer Muttersprache kämpft, sollte nicht Halt machen vor der Sprache im Verwaltungsleben. Amtsstil hat seine besondere Färbung und muß sie haben. schlechtes, schwer verständliches Deutsch braucht er doch nicht zu sein. Das Interesse und Verständnis für sp liche Reinheit zu wecken halte ich für eine der wichti Aufgaben bei der Erziehung der Verwaltungsbeamten.

(Schluß folgt.)

...bahntarifbildung unter besonderer Berücksichtigung der ungarischen Verkehrsverhältnisse.

Von **Josef Popper**, Budapest.

(Schluß aus Nr. 12.)

r diesen Umständen sind die Einwände gegen die rein ...ische Berücksichtigung der Entfernung bei der Be... ...ug der Fahrpreise innerlich als berechtigt anzuerkennen. ...eckmäßig aufgebauter Tarif würde an sich die Abferti... ...gebühren für die verschiedenen Entfernungen gleich, da... die Streckensätze absatzweise geringer ansetzen müssen, ...nicht andere Rücksichten ein abweichendes Verfahren ... machen. Dabei ist aber zu beachten, daß völlig ... Abfertigungsgebühren den Verkehr auf nahe Ent...gen zu sehr verteuern würden, so daß hier Erleich...en nötig sind. Auch kann eine genaue Anpassung ...reckensätze an die tatsächlichen Verschiebungen der ...nkosten nicht eintreten, weil man sonst bei jedem ...enwechsel zunächst wieder mit höheren Sätzen be... müßte. Das wird dadurch vermieden, daß nur in ...en Stufen die Streckensätze mäßig sinken. Da die ... Entfernung die Streckenkosten im ganzen erhöht, ...n Personen- und Güterverkehr nur bei ganz kurzen ...en außer acht bleiben kann, so muß naturgemäß ...z der stufenweisen Abminderung der Streckensätze der ...tpreis für die längere Strecke höher sein als für die ...e, wenn auch die Steigerung des Gesamtpreises in ge...em Verhältnis erfolgen muß, als die Entfernung wächst.

...den Wert der Beförderungsleistung für deren Empfänger ...uch die Zeitdauer der Inanspruchnahme des Verkehrs... Einfluß haben, freilich nicht immer in gleicher Rich... ...ie Zeitdauer der Inanspruchnahme als solche — also ...ücksicht auf die zurückgelegte Entfernung betrachtet — ...en Wert der Leistung erhöhen und vermindern. Sie er...n bei Vergnügungsfahrten, zugleich ist dabei zu beachten, ...rch die längere Benutzung durch dieselben Fahrgäste ...gen günstigeren Verwendungsgelegenheiten nicht ver... werden können, die sich in der Zwischenzeit bieten. ...itdauer der Verkehrsleistung vermindert dagegen in allen ...llen den Wert, in denen sie der Empfänger der Leistung ...selbst wünscht, sondern sie ihm gegen seinen Willen ...die langsamere Beförderung aufgenötigt wird. Das gilt ...lem, der es eilig hat, auch für kurze Strecken, ferner ...snahmslos bei Eisenbahnfahrten für längere Strecken, ... Eisenbahnfahrt an sich nicht gerade zu den besonders ...hmen Dingen gehört. Beim Güterverkehr ist im all...en eine längere Zeitdauer unerwünscht. Nach alledem ...iel häufiger als die längere, die kürzere Benutzungs... d. h. die Schnelligkeit der Beförderung, den Wert der ...rsleistung für deren Empfänger erhöhen.

...dings wird die erhöhte Schnelligkeit nur dann zu einer ...n Wertschätzung der Verkehrsleistung Anlaß geben ..., wenn die Schnelligkeit wirklich in nennenswertem ... über das Durchschnittsmaß hinausgeht. Wenn z. B. ...isenbahnzüge gleich schnell fahren, kann von einer ... Bewertung einzelner Leistungen, die nicht über den ...chnitt hinausgehen, keine Rede sein. Wird aber dem Be... der Verkehrsanstalt eine überdurchschnittliche Schnellig...r Beförderung zuteil, so wird er an sich auch bereit ...inen höheren Beförderungspreis zu zahlen. Tatsächlich ...nn auch im allgemeinen für solche Fälle von den Ver...stalten ein höherer Preis gefordert, z. B. in Gestalt ...hnellzugzuschläge und der höheren Eilgutfrachten. ...vise rechtfertigt sich der höhere Preis auch durch die ...n Kosten, die durch erhöhte Geschwindigkeit verursacht ... Bei Eilgütern spielt der Umstand eine große Rolle, ...h die bedingte tote Last leicht erhöht, weil hier nicht ...et werden kann, bis durch vermehrte Anstauung von ... eine bessere Ausnutzung der Wagen eintritt. Es ist ... sehr schwer, diesen Mehraufwand bei erhöhter Ge...ligkeit festzustellen, und bei den Eisenbahnen ist es ...upt fraglich, ob sich bei schnellerer Beförderung die ...osten wirklich für die Beförderungsanstalt im ganzen, ...n Schrittes erhöhen. Einzelne Ausgabeposten steigen ...gs bei größerer Schnelligkeit schon deshalb, weil diese ... Maschinen voraussetzt, die trotz aller Fortschritte im ...henbau im ganzen doch höhere Anforderungen stellen, ...eim Verbrauch von Brennstoffen und von Wasser; die ... der Unterhaltung und Erneuerung der Zugkraft, bei ...ahnen vielleicht auch die Abnutzung der Schienen, Loko... und Wagen steigen ebenfalls infolge erhöhter Schnel... Auch der Sicherheitsdienst dürfte bei gesteigerter ...igkeit Mehraufwendungen verursachen. Ob aber diese ... zusammen in demselben Verhältnisse wie die Schnellig... wachsen, läßt sich schon deshalb bezweifeln, weil ein Teil der erhöhten Schnelligkeit darauf beruht, daß der Aufenthalt an den Haltestellen der Eisenbahnen verkürzt oder ganz beseitigt wird. Andere Teile der Kosten sind unabhängig von der Schnelligkeit, z. B. die Abfertigungskosten, die allgemeinen Verwaltungskosten usf. Noch andere Teile erfahren ganz offensichtlich — auf die ganze durchfahrene Strecke gerechnet — bei erhöhter Schnelligkeit eine Minderung. Hierher gehört z. B. die Abnutzung der inneren Räume der Fahrzeuge, die Kosten für das mitzuführende Begleitungspersonal, für Beleuchtung und Heizung der Fahrzeuge usw., weil sie bei schnellerer Beförderung im Verhältnis nicht so lange in Anspruch genommen werden. Gleichzeitig bedeutet die größere Schnelligkeit auch eine Beschleunigung des Umlaufs der Fahrzeuge, da sich die Zeit, in der sie durch die eine Beförderung für andere Dienstleistungen unverwendbar sind, verkürzt, die Fahrzeuge also schneller für neue Dienste frei werden.

Aus alldem ergibt sich, daß die tatsächliche Forderung höherer Preise bei größerer Schnelligkeit nicht lediglich mit erhöhten Selbstkosten erklärt werden kann. Vielmehr spricht hier auch die Erwägung mit, daß die erhöhte Geschwindigkeit in den meisten Fällen der Verkehrsleistung in den Augen ihres Empfängers größeren Wert verleiht, ihn also williger macht, höhere Preise zu zahlen.

Ganz ähnlich verhält es sich mit der größeren Annehmlichkeit und Bequemlichkeit im Personenverkehr der Eisenbahnen. Diese kommt zunächst in der Klasseneinteilung zum Ausdruck: für die höheren Klassen sind höhere Preise zu zahlen, zunächst deshalb, weil die größere Annehmlichkeit und Bequemlichkeit mehr Ausstattungskosten erfordert und gleichzeitig eine ungünstigere Raumausnutzung bedingt, weiter aber auch deshalb, weil sie der Verkehrsleistung einen höheren Wert für den Reisenden verschafft. Darüber hinaus kommt noch dasjenige Maß von Annehmlichkeit und Bequemlichkeit in Betracht, das außerhalb der gewöhnlichen Klassenunterschiede steht. Hier wird der Reisende der ihm gebotenen Leistung nur dann einen höheren Wert zuerkennen, wenn sie erheblich über den allgemeinen Durchschnitt hinausgeht. Wenn alle Züge vornehm ausgestattete Durchgangs-, Speise- und Schlafwagen führen, wird niemand etwas besonderes darin erblicken. Solange diese Voraussetzung aber fehlt, wird der Reisende im allgemeinen bereit sein, einen höheren Preis zu zahlen, sofern ihm sonst nur weniger gut ausgestattete Züge, mit annähernd gleicher Fahrzeit und in annähernd ebenso bequemer Zeitlage zur Verfügung stehen. Ganz anders wäre es, wenn mit der Einführung besonders gut ausgestatteter Züge andere bisherige Beförderungsgelegenheiten in Wegfall kämen, die ihm die Erreichung seines Reiseziels in annähernd gleicher Zeit und zu annähernd gleichen Tagesstunden ermöglichen würden. In diesem Falle würde er zur Benutzung des besser ausgestatteten Zuges gezwungen werden. Die Willigkeit des Reisenden, für besser ausgestattete und bequemere Fahrgelegenheiten höhere Preise zu zahlen, ist sonach von dem Nebeneinander verschieden ausgestatteter, aber sonst annähernd gleich günstiger Fahrgelegenheiten abhängig. Nur unter dieser Voraussetzung wird der Reisende die Forderung von Zuschlägen für die besser ausgestatteten Fahrgelegenheiten als berechtigt anerkennen. Wenn auch nach dem Gesagten die Gestaltung der Selbstkosten höhere Preise für die besser ausgestatteten Fahrgelegenheiten zu erklären vermag, so beruhen doch die tatsächlichen Zuschläge zum allergrößten Teil auf der Erwägung, daß dem Reisenden hier etwas besonderes geboten wird, und daß er davon Gebrauch macht, ohne darauf angewiesen zu sein. Für kurze Strecken bedeuten solche Zuschläge eine beträchtliche Verteuerung, die um so mehr ins Gewicht fällt, als die Reisenden im Nahverkehr besonders gut ausgestattete Wagen meist nicht verlangen. Die Erhebung des Zuschlags für kurze Strecken erklärt sich aus der Erwägung, daß von den betreffenden Zügen der Orts- und Nahverkehr ferngehalten werden soll. (Schnell- oder D-Züge; Voraussetzung ist dagegen aber, daß der Lokal- und Vorortverkehr eine doch genügend billige, schnelle und verhältnismäßig bequeme Reise bieten soll.)

Im Güterverkehr entspricht dem eben besprochenen Umstande die größere Anpassung an die Empfindlichkeit der Güter gegen die Einflüsse der Witterung, der Wärme und Kälte usw. Wenn z. B. für bestimmte Güter erwärmte, für andere künstlich gekühlte Fahrzeuge verlangt werden, so steigert das die Selbstkosten, erhöht aber auch den Wert der Verkehrsleistung für deren Empfänger; ein höherer Preis ist hier also gerechtfertigt. Das gleiche gilt, wenn für Güter ein besonderer Schutz

gegen die Witterung, z. B. durch Decken, beansprucht wird. Allerdings kann damit ein erhöhter Preis dann nicht begründet werden, wenn die Verkehrsanstalt nach den allgemeinen Bestimmungen verpflichtet ist, die betreffenden Güter in bedeckten Wagen zu befördern, gleichwohl aber nur offene Wagen zur Verfügung stellt und so den Verfrachter zwingt, die Eindeckung besonders in Anspruch zu nehmen.

Eine große Rolle spielt weiterhin bei der Bemessung der Beförderungspreise der Wert der Beförderungsgegenstände selbst und die Leistungsfähigkeit des Empfängers der Verkehrsleistung. In beiden Fällen dreht es sich um die Frage, ob die betreffenden Güter und Personen einen höheren oder geringeren Beförderungspreis tragen können. Im Personenverkehr macht sich die Zahlungsfähigkeit auch in der Benutzung der verschiedenen Wagenklassen fühlbar. Die ungleichen Preise beruhen hier, wie schon gezeigt, in der Hauptsache auf der verschiedenen Ausstattung und Ausnutzungsfähigkeit der Wagen. In der verhältnismäßig niedrigen Preisbemessung für die 3. und in Deutschland für die 4. Wagenklasse tritt aber auch das Streben zutage, den wirtschaftlich schwächeren Kreisen eine ihrer Zahlungskraft entsprechende Verkehrsmöglichkeit zu bieten. Darüber hinaus hat man mit Rücksicht auf die Zahlungsfähigkeit bestimmter Kreise verschiedenen Personengruppen die gleichen oder gleichartigen Leistungen zu verschiedenen Preisen geboten. Dahin gehören vor allem die Abstufungen nach dem Stande, wie sie bei Arbeitern, Auswanderern, Heerespersonen (welche fast ausschließlich in Güterwagen [Grn] befördert werden) vorkommen. Zur Erklärung dieser Abstufungen kann eine Verschiedenheit der Selbstkosten der Verkehrsleistungen nicht herangezogen werden. Ob z. B. der Reisende der dritten Klasse ein Arbeiter oder ein Auswanderer oder ein Soldat oder irgend ein anderer Mensch ist, das macht für die Selbstkosten der Eisenbahn nicht den mindesten Unterschied. Man kann die in Rede stehenden Abstufungen auch nicht damit erklären, daß die Beförderung für den Arbeiter, den Auswanderer, den Soldaten weniger Wert habe als für andere Menschen. Hier bleibt also kein anderer Erklärungsgrund als der, daß man annimmt, die Arbeiter und sonstigen durch niedrigere Preise begünstigten Klassen seien nicht in der Lage, den regelmäßigen Preis zu tragen, müßten also möglicherweise ganz auf die Beförderung verzichten. Man setzt ihnen deshalb den Preis so weit herab, daß ihnen die Benutzung der Verkehrsmittel möglich wird. Der Anstoß zu solchem Entgegenkommen kann sehr verschieden sein. Man kann und muß oft bei öffentlicher Verwaltung des Verkehrswesens aus wirtschaftlichen und gesellschaftlichen, überhaupt aus allgemeinen Rücksichten den weniger leistungsfähigen Klassen den Zugang zur Benutzung der Fortschritte im Verkehrswesen eröffnen, um zu verhüten, daß gerade diese Kreise von den heutigen Verkehrsmitteln fern bleiben müssen. In anderen Fällen hofft man — und das wird bei Privatbetrieb die Regel sein —, durch die billigere Preisbemessung eine Verstärkung des Verkehrs und damit eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge und eine Verminderung der verhältnismäßigen Selbstkosten zu erzielen. Beide Gesichtspunkte können ihre Berechtigung haben. Unbegrenzt läßt sich diese Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Personen natürlich nicht durchführen, da die Verkehrsverwaltung nicht über Unterlagen zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit verfügt, und da bei solchem Vorgehen die Verwaltungsarbeit wesentlich vergrößert werden würde.

Eine viel umfassendere Berücksichtigung findet die Leistungsfähigkeit im Güterverkehr, die sich im Werte und Preise der Güter kund gibt. Auch hier werden Güter in gleichem Gewichte bei gleicher Entfernung mit verschiedenen Preisen belastet. Es sei nur an die im Postverkehr sonst übliche besondere Behandlung der „preziösen Sachen“, an die Wertklassen der Eisenbahnen, an die früher viel verbreitete, in England auf Kanälen allgemein übliche Wertunterscheidung im Land- und Wasserstraßenverkehr erinnert. Die Berücksichtigung des Wertes kommt auch heute noch, wenn auch in sehr verschiedenem Maße, überall im Verkehrswesen vor. Dabei geht man mit voller Überlegung von der Berücksichtigung der Selbstkostenunterschiede ab.

Ob eine bestimmte Gewichtsmenge aus Getreide oder Eisenwaren oder anderen Dingen besteht, hat auf die Selbstkosten der Bahn keinen Einfluß, sofern es sich nicht um sperrige Güter oder um solche handelt, die ungewöhnliche Vorkehrungen der Bahnverwaltung erfordern. Daß, von solchen Ausnahmen abgesehen, höherwertige Waren eine vorsichtigere Behandlung erfordern und dadurch die Selbstkosten steigern, läßt sich nicht allgemein behaupten und ist, falls es wirklich eintritt, nicht von der Bedeutung, daß Unterschiede in den Frachtsätzen für die Mengen und Längeneinheit berechtigt wären. Mit höheren Selbstkosten kann man also im allgemeinen eine höhere Fracht für wertvolle Güter nicht rechtfertigen. Der Rechtfertigungsgrund liegt vielmehr darin, daß bei geringwertigen Gütern der Beförderungspreis viel eher den Punkt erreicht, von dem an sie nicht mehr beförderungsfähig sind, als bei hochwertigen Gütern. Diese können in der Tat an sich einen höheren Beförderungspreis ertragen, weil der Beförderungspreis einen viel geringeren Bruchteil des Wertes ausmacht. Geringwertige Güter werden durch die Beförderungskosten im Verhältnis viel mehr verteuert, sind also auch viel weniger versandfähig. Der gleiche Beförderungspreis muß deshalb auf Güter verschiedenen Wertes ganz verschieden einwirken.

Dieser wichtige Unterschied in der Tragfähigkeit der Güter kann nicht übersehen werden, am allerwenigsten dann, wenn die Verwaltung auf Erzielung von Reinerträgen bedacht sein muß. Daß sie dazu die höherwertigen und deshalb tragfähigeren Güter mehr heranzieht, ist erklärlich. Wenn schon die höherwertigen Güter dem Unternehmen genügende Beschäftigung und genügenden Ertrag geben, kann ein nicht öffentliches Verkehrsunternehmen unter Umständen keinen Anlaß haben, die geringwertigen Güter durch Preisermäßigung zur Beförderung heranzuziehen. In den meisten Fällen wird aber auch die Erwerbsunternehmung bestrebt sein müssen, solche geringwertigen Güter zur Beförderung heranzuholen und sie durch Preisermäßigung versandfähiger zu machen, weil dadurch eine bessere Ausnutzung der Fahrzeuge und damit auch eine Verminderung der Selbstkosten eintritt. Denn die Masse der geringwertigen Güter ist viel größer als die der hochwertigen Güter, die Heranziehung jener führt also der Verkehrsanstalt massenhaftere Aufträge zu. Das gilt um so mehr, als für billige Güter an sich der Abnehmerkreis am leichtesten vergrößert werden kann, wenn das Hindernis der räumlichen Entfernung leichter und billiger überwunden werden kann. Andererseits sind billige Güter eben ihrer größeren Menge wegen und wegen des geringeren Verdienstes an der einzelnen Gewichtseinheit oder am einzelnen Stücke auch mehr auf massenhaften Absatz angewiesen. Bei öffentlichen Verkehrsunternehmungen kommen zwar entsprechende Erwägungen mit in Betracht, aber eine allgemeine Erwägung tritt hinzu und schiebt sich nicht selten in den Vordergrund, nämlich die, ob aus Gesamtrücksichten eine Befreiung der geringwertigen Güter aus der örtlichen Beschränktheit ihres Absatzgebiet[es] wünschenswert ist. Wird diese Frage bejaht, so hat die öffentliche Verkehrsverwaltung Anlaß, einen billigeren Beförderungspreis zu gewähren; die Hoffnung, dadurch auch die Selbstkosten verhältnismäßig zu verringern, kann dann nur noch dazu beitragen, die Verkehrsverwaltung williger zu einem entsprechenden Vorgehen zu machen.

Sonach kann es in nicht wenigen Fällen berechtigt und angemessen sein, der Wertverschiedenheit bei der Bemessung der Frachtpreise nachzugehen. Nur darf dieser Umstand nicht überschätzt werden. Seine Verwertbarkeit richtet sich wesentlich danach, ob das Bedürfnis billigster Beförderung allgemei[n] oder nur bei bestimmten Güterarten auftritt. Im letzten Fall[e] können solche Abstufungen öfter und mit größeren Zwischen[-] räumen vorgenommen werden. Im ersteren Falle wird die Möglichkeit der Unterschiede nach dem Werte in vielen Fällen nicht mehr bestehen, und, wo sie noch besteht, darf der Preis für di[e] Beförderung höherwertiger Güter nur wenig höher angesetz[t] werden. In unserer Zeit gibt es sehr wenig Güter, bei dene[n] nicht auf möglichste Verbilligung der Beförderungspreise ge[-] drängt wird. Die zunehmende Verstärkung des inneren un[d] des fremden Wettbewerbes hat im allgemeinen den Gewinn a[m] einzelnen Stücke oder an der einzelnen Gewichtseinheit seh[r] herabgedrückt. Sie hat dadurch das Bedürfnis nach masse[n-] haftem Absatz und nach billigster Beförderung verallge[-] meinert. Viele Abstufungen nach dem Werte, die früher mög[-] lich waren, sind deshalb nicht mehr angängig, und viele ander[e] werden noch beseitigt werden müssen. Wo aber noch Unte[r-] schiede nach dem Werte berechtigt sind, dürfen sie nur in maß[-] vollen Grenzen erfolgen.

Schon in dem oben Gesagten ist begründet, daß die Trag[-] fähigkeit derselben Güterart sich zeitlich verschiebt, und diese Verschiebungen mit den Beförderungspreisen nachzukommen ist sehr schwer. Dazu kommt, daß der Wert der Waren zei[t-] lich und örtlich verschieden ist. Auch das kann die Verkehr[s-] anstalt nicht genau in den Beförderungspreisen berücksichtigen, um so weniger, als auch Güter gleichen Wertes durchaus nic[ht] immer die gleiche Tragfähigkeit besitzen. Die Berücksicht[i-] gung des Wertes in den Beförderungspreisen kann sonach ni[e-] mals vollkommen sein. Es ist unmöglich, diesen Maßstab d[er] Preisgestaltung im einzelnen genau zur Geltung zu bringe[n,] abgesehen davon, daß dadurch eine außerordentliche Zersplitterung der Beförderungspreise eintreten würde; die Zersplitterung wäre in gewissem Sinne ein Verkehrshindernis, desse[n] Überwindung viel Kosten und Arbeit verursachen würde. I[n] Wirklichkeit muß man sich deshalb mit wenigen großen Wer[t-] klassen begnügen. Die vorhandenen Wertklassen, deren Zahl verhältnismäßig gering ist, umfassen stets zahlreiche Güter vo[n] recht verschiedenem Werte. Die Einreihung in die Wer[t-]

kssen beruht nur auf mehr oder weniger ungenauen Abschätzungen des Wertes und der Tragfähigkeit der Güter. Bei Gütern, die jeweilig nur in kleinen Mengen zur Beförderung gelangen, z. B. im Postpaketverkehr, ist zwar die Abstufung der Beförderungspreise nach dem Werte aus ähnlichen Erwägungen verständlich, sie ist aber in dem heutigen umfangreichen Verkehr mit seinen zahlreichen Kleinsendungen nicht zweckmäßig. Denn der Beförderungspreis ist hier schon an und für sich sehr niedrig, und es würde die größten Schwierigkeiten machen, wenn für solche kleinen Mengen noch Unterschiede nach dem Werte berechnet werden sollten.

Bei der vorher besprochenen Ausdehnungsfähigkeit des Verkehrs nach dem Werte der Beförderungsgegenstände machte sich bereits ein weiterer Umstand mit geltend, der noch eine besondere Erwähnung verdient, weil er bei der öffentlichen Verkehrsverwaltung eine sehr große Wichtigkeit hat, nämlich die volkswirtschaftliche Bedeutung der Beförderungsgegenstände und der einzelnen Gruppen von Verkehrsleistungen. Für die öffentliche Verkehrsverwaltung kann es durchaus nicht gleichgültig sein, ob ein Beförderungsgegenstand der Bedürfnisbefriedigung nur engerer Kreise oder der großen Masse der Bevölkerung dient, ob er sich lediglich zum erhöhten Lebensgenuß engerer Kreise eignet oder aber den notwendigen Bedarfsgegenständen der breiten Volksschichten zuzurechnen ist, ob die gütererzeugende Tätigkeit auf seine Benutzung angewiesen ist, ob seine Gewinnung oder Heranschaffung für die Sicherung ständiger und ausreichender Beschäftigungsgelegenheit der Bevölkerung überhaupt unentbehrlich ist oder nicht. Verkehrsleistungen, die der Gesamtheit in besonderem Maße unentbehrlich oder förderlich sind, verdienen eine günstigere Behandlung als andere, mit denen sich nur die Bedürfnisse engerer Kreise verknüpfen. Zum ausschließlich entscheidenden Maßstab eignet sich die volkswirtschaftliche Bedeutung der Beförderungsgegenstände und Verkehrsleistungen allerdings nicht, weil es nicht möglich ist, eine genaue und den tatsächlichen Verhältnissen bis ins einzelne angepaßte Abstufung vorzunehmen. Aber in großen Zügen muß dieser Gesichtspunkt von der öffentlichen Verkehrsverwaltung, unbeschadet ihres Strebens nach Reinertrag, berücksichtigt werden. In den einzelnen Ländern und Zeiten wird sich dabei die Abstufung verschieden gestalten müssen. Für Ungarn ist von diesem Gesichtspunkt aus z. B. die möglichst niedrige Frachtbemessung für Kohle, Erz, Dünger und Mineralöl ganz unerläßlich. Die nichtöffentliche Verkehrsverwaltung wird nicht ohne weiteres die volkswirtschaftliche Bedeutung an sich mitsprechen lassen. Tatsächlich wird sie gleichwohl dem Rechnung tragen, weil es sich dabei nicht selten um Waren handelt, die reichliche und ständige Beschäftigung der Verkehrsmittel ermöglichen. Soweit das Erwerbsstreben die nichtöffentliche Verwaltung zu anderem Vorgehen treibt, kann die öffentliche Gewalt Anlaß zu einer Einwirkung haben, um den volkswirtschaftlichen Rücksichten die gebotene Berücksichtigung zu sichern.

Nach alldem kommen bei der Preisbildung im Verkehrswesen eine ganze Reihe von Umständen in Betracht, von denen jeder unter gegebenen Umständen als berechtigt anerkannt werden muß. Nur einen dieser verschiedenen Umstände als maßgebend hinstellen zu wollen, wäre einseitig und nicht zu rechtfertigen. Aber sie sind nicht alle von gleichem Gewicht, wenn man sie unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachtet. Welchem der verschiedenen Umstände im einzelnen Falle das Übergewicht von der Verkehrsverwaltung beigelegt wird, hängt von den jeweiligen Umständen ab, insbesondere davon, ob bei der Preisbemessung lediglich ein möglichst hoher Reinertrag erstrebt wird, oder ob andere Ziele entweder daneben oder ausschließlich verfolgt werden.

4. Die Richtung auf Vereinheitlichung des Tarifes.

Schon im täglichen kaufmännischen Verkehr kann man beobachten, daß sich die Preise einer bestimmten Warengattung nicht immer genau den jeweiligen Besonderheiten anpassen, sondern trotz wechselnder Selbstkosten für längere oder kürzere Zeiten nach einem gewissen Durchschnittssatze berechnet werden. Bei den Verkäufern sowohl als bei den Käufern führt schon das natürliche Beharrungsvermögen, dessen Bedeutung für das wirtschaftliche Leben nicht unterschätzt werden darf, zu dem Festhalten an den gewohnten Preisen, bis ein starker Anstoß zu ihrer Veränderung treibt. Wäre dieser Umstand nicht wirksam, so würde bei dem raschen Wechsel der Marktlage ein fortwährendes Hin- und Herschwanken der Preise eintreten. Bezeichnenderweise gilt das Gesagte vorzugsweise für den Kleinverkauf. Das erklärt sich daraus, daß die Zahl der Verkaufsleistungen hier sehr groß und der Umfang jeder einzelnen Leistung sehr klein ist. Eine genaue Anpassung an den Wechsel der Marktlage würde deshalb im Kleinhandelsverkehr zu sehr umständlichen Berechnungen nötigen und dabei doch sehr oft zu so geringen Preisunterschieden führen, daß sie im Kleinverkaufe nicht mehr zum Ausdruck gebracht werden können.

Die Richtung auf Abflachung, auf Vereinheitlichung der Preise tritt im Verkehrswesen in noch viel höherem Maße hervor, weil die Gründe, die dazu führen, viel stärker als im kaufmännischen Verkehr wirken. Diese Richtung ist freilich nicht zu allen Zeiten gleich wirksam gewesen, und niemals hat sie eine solche Kraft erlangt, wie in unserer Zeit, aber erkennbar ist sie doch auch schon auf früheren Stufen der Entwicklung. Ganz gefehlt hat sie nur in den Zeiten, in denen der Verkehr nur dürftig ausgebildet war.

Bei unentwickeltem Verkehr ist es möglich und nötig, für jede einzelne Verkehrsleistung den Preis besonders festzustellen. Nötig ist es, weil bei dem geringen Verkehr nicht das, was an der einen Stelle zu wenig gefordert wird, ausgeglichen werden kann durch höhere Erträgnisse an anderen Stellen. Möglich ist es, weil man auf die Berechnung für jede einzelne Leistung mehr Zeit und Sorgfalt verwenden und auch für jede die Selbstkosten genauer ermitteln kann. In solchen Zeiten wird jede Verkehrsleistung für sich besonders behandelt.

Anders wird es, wenn der Verkehr stärker wird. Die Besonderheit jeder einzelnen Verkehrsleistung kann sich immer weniger geltend machen, je mehr die Zahl der Verkehrsleistungen im ganzen steigt, je häufiger und mit je kürzeren Zwischenräumen die einzelnen Leistungen einander ablösen. Bei allen Massenbewegungen, gleichviel auf welchem Gebiete sie stattfinden, treten die Besonderheiten zurück. Bei wachsender Lebhaftigkeit des Verkehrs wird es immer schwieriger, den auf die einzelnen Leistungen entfallenden Anteil der Selbstkosten genau zu ermitteln. Zudem sinken mit der wachsenden Massenhaftigkeit des Verkehrs die Selbstkosten für die einzelne Leistung erheblich. Man verliert so immer mehr die Grundlagen für eine besondere Behandlung der einzelnen Verkehrsleistungen. Man ist aber auch auf solche genaue Abstufung nicht immer angewiesen. Denn wenn auch wirklich bei einem Teile der Verkehrsleistungen der geforderte Preis nicht im Einklange stehen sollte mit den dadurch veranlaßten Kosten, so wird doch der Ausfall leicht durch andere Gruppen der Verkehrsleistungen ausgeglichen, bei denen ein verhältnismäßig zu hoher Preis verlangt und bezahlt wird. Bei starkem Verkehr würde eine besondere Preisbemessung für jede einzelne Verkehrsleistung zu einer vollständigen Willkür und Regellosigkeit führen, weil man einen festen Boden für die Verteilung aller Kosten auf die einzelnen Leistungen nicht mehr hat.

Man ist sonach genötigt, auf die besondere Behandlung zu verzichten. Man hält sich an den großen Durchschnitt, an die Mittelsätze, die an Hand der Erfahrung gewonnen werden. Die einzelnen Verkehrsleistungen werden nicht mehr nach ihrer besonderen Bedeutung und Beschaffenheit gegeneinander abgewogen, sondern gezählt. Die Unterschiede flachen sich ab, sie gleichen sich aus, alles strebt nach Vernachlässigung der Sondereigentümlichkeiten, nach Vereinheitlichung.

Diese Vereinheitlichung bedeutet aber auch zugleich eine Vereinfachung und Verbilligung. Es ist immer bequemer und einfacher, wenn man mit Durchschnittsgrößen rechnen kann. Nirgends zeigt sich das klarer als im Verkehrswesen. Welche Unsumme von Mühe, Arbeit, Zeit und Kosten würde nötig sein, wollte man die Millionen und Millionen von Verkehrsleistungen, die heute von den Eisenbahnen bewältigt werden, besonders behandeln und für jede die besonderen Kosten und die in Betracht kommenden besonderen Verhältnisse aus der großen Gesamtmasse herausschälen. Selbst wenn das möglich wäre, so würde es doch ein Gebot der Klugheit sein, sich diese Arbeit zu erlassen. Eine Unzahl von Arbeitskräften wird dadurch gespart, eine Unzahl von Irrtümern wird vermieden, die ganze Verkehrsverwaltung wird einfacher und billiger. Der Bevölkerung wird dadurch ebenfalls eine große Arbeit erspart und die Möglichkeit verschafft, sich ohne nennenswerte Mühe und Kosten selbst über die Höhe der Beförderungspreise zu unterrichten.

Die Vereinheitlichungsrichtung wirkt zunächst räumlich, da die einzelnen Teile des Verkehrsgebiets nach gleichen Grundsätzen behandelt werden und in immer höherem Maße die Verschiedenheit der Entfernungen außer acht bleibt. Sie wirkt auch zeitlich, da die fortwährenden Verschiebungen, wie sie selbst in kürzeren Zeiträumen eintreten, nicht beachtet werden. Wie wichtig das für die Stetigkeit der Beförderungspreise ist, braucht nicht erst erörtert zu werden. Die Richtung auf Vereinheitlichung legt aber auch mehr und mehr die Schranken nieder, die zwischen den einzelnen Arten der Beförderungsgegenstände bestehen. Auch die Gewichtsunterschiede verlieren ihre frühere Bedeutung.

Der höchste Grad der Vereinheitlichung wäre die Außerachtlassung jedweden Unterschieds, also ein einheitlicher Beförderungspreis für alle Verkehrsleistungen der gleichen Gruppe ohne Rücksicht auf Entfernung, Gewicht, Art der Güter, Schnelligkeit, Bequemlichkeit usw. Dieser höchste Grad ist zur Zeit

nirgends erreicht, wenn man ihm auch auf manchen Gebieten schon nahe gekommen ist. In einer so vollständigen Einheitlichkeit würde freilich ebenfalls eine starke Willkürlichkeit liegen. Willkürlichkeit ist aber stets auch Ungerechtigkeit. So lange diese Ungerechtigkeit noch als solche von der Bevölkerung empfunden wird, würde schon deshalb die vollkommene Vereinheitlichung nicht zu billigen sein. Wo aber die Bevölkerung sich der Ungerechtigkeit nicht mehr bewußt ist, die in vollkommen gleichen Preisen für nicht vollkommen gleiche Leistungen liegt, da kann die Vereinheitlichung bis auf den höchsten Punkt getrieben werden, wenn nicht andere, z. B. finanzielle Erwägungen davon abhalten.

In Wahrheit werden nun die verschiedenen Teile des Verkehrswesens von der Bevölkerung in dieser Beziehung nicht ganz gleich beurteilt. Daß zwei Briefe von gleicher Schwere den gleichen Satz zahlen müssen, mögen sie auf 1 km oder auf 1000 km befördert werden, daran nimmt niemand Anstoß. Daß aber ein Reisender, der 1 km fährt, ebensoviel bezahlen sollte, wie ein anderer, der 1000 km fährt, das würde der Bevölkerung zur Zeit — wenige Ausnahmen abgerechnet — noch nicht einleuchten. Die Beurteilung wechselt im Lauf der Zeit; aber so lange sie noch ungleich ist, kann man sie nicht als auf Einbildung oder Unkenntnis beruhend hinstellen. Vielmehr müssen die Voraussetzungen für die Vereinheitlichung der Beförderungspreise in den einzelnen Gebieten des Verkehrswesens tatsächlich verschieden sein. Das ist denn auch der Fall.

Die Vereinheitlichung besteht in der Überwindung der Besonderheiten. Je stärker diese Besonderheiten ausgeprägt sind, desto schwieriger wird ihre Überwindung, desto geringer ist die Möglichkeit vollkommener Vereinheitlichung. Die Besonderheiten, die bei den Verkehrsleistungen zutage treten, wirken also wie Hindernisse der Vereinheitlichung. Wären die Umstände, die den einzelnen Verkehrsleistungen ihre Eigenart aufprägen, in allen Verkehrsgebieten in gleicher Mischung vorhanden, so würde die Vereinheitlichung sich auch allenthalben im gleichen Maße vollziehen. In Wirklichkeit aber treten diese Umstände in sehr verschiedener Mischung auf, so daß die Vereinheitlichung nur in abweichender Weise auf den einzelnen Gebieten zur Geltung gelangen kann. Bei der einen Gruppe macht sich der Gewichtsunterschied, bei der anderen der Entfernungsunterschied, bei der dritten der Artunterschied der Beförderungsgegenstände stärker bemerkbar, und die vollständige Außerachtlassung des betreffenden, besonders in die Augen fallenden Unterschieds würde als eine Ungerechtigkeit erscheinen. Daher geht auch die Vereinheitlichung in den einzlnen Verkehrsgruppen in verschiedener Weise vor sich. Im Personenverkehre z. B. wird der Gewichtsunterschied ganz unbeachtet gelassen, wenn man nicht etwa die billigere Beförderung der Kinder darauf zurückführen will. Bei Erwachsenen wird jedenfalls ganz davon abgesehen, daß der eine Reisende 60, der andere 75, der dritte 100 kg wiegt usw. Diese Gewichtsunterschiede sind nicht groß genug, als daß sie sich bei der Beförderung in merklichem Grade geltend machen könnten. Ihre Ermittelung würde die Reisenden sehr belästigen und der Verkehrsanstalt sehr viel kosten, ohne daß die etwa zu erhebenden Mehrbeträge diese Kosten decken würden. Ebenso unmerklich für die Beförderung ist der Gewichtsunterschied bei Vieh gleicher Gattung. Der Entfernungsunterschied wird dagegen bei der Personen- und Viehbeförderung noch sehr merklich, und die Kosten der Beförderung auf der Strecke selbst sind noch sehr fühlbar, so daß an die Nichtbeachtung hier einstweilen noch nicht zu denken ist, abgesehen von dem innerstädtischen Verkehr, der wegen der geringen Entfernungen häufig schon ganz oder teilweise die Entfernungsunterschiede unberücksichtigt läßt, z. B. im Straßenbahn- und Omnibusverkehr. Im Personenverkehr auf weitere Entfernungen ist teilweise schon eine Gleichstellung der Preise für längere Strecken erfolgt, die darauf hinausläuft, die Entfernungsunterschiede nur noch in längeren Absätzen zu berücksichtigen (Zonentarif).

Die Postpaketbeförderung ist bis zu einer Nichtberücksichtigung der Entfernungsunterschiede nur bei der großen Masse der kleinen Sendungen gelangt, wobei dann wiederum ein engeres Gebiet mit niedrigeren Sätzen ausgeschieden ist, um den Nahverkehr nicht zu sehr zu belasten. Bei schweren Paketen wird die Entfernung noch stufenweise berücksichtigt, da die Streckenkosten hier immerhin noch fühlbar werden. Auch der Gewichtsunterschied spielt im Postverkehr noch eine wichtige Rolle; eine gänzliche Nichtbeachtung des verschiedenen Gewichts, das ja auf die Streckenkosten nicht unerheblich einwirkt, würde den herrschenden Anschauungen noch zu sehr entgegen sein, auch die Post, die mehr auf den Verkehr kleiner Gütermengen eingerichtet ist, zu sehr mit schweren Paketen belasten. Dagegen hat sich die frühere Berücksichtigung der Wertunterschiede im Postpaketverkehr in der Hauptsache nicht aufrecht erhalten lassen. Sie würde hier eine große Umständlichkeit und Erschwerung des Verkehrs bedeuten, und die Abstufung der Preise würde sich nur in so engen Grenzen bewegen können, daß mehr Arbeit als Vorteil daraus hervorgehen würde.

Im sonstigen Güterverkehr machen sich, wie schon bemerkt, die Wertunterschiede einigermaßen bemerkbar, können aber nur klassenweise berücksichtigt werden. Gewicht und Entfernung sind hier noch von sehr großem Einfluß auf die verhältnismäßig bedeutenden Streckenkosten, das Gewicht wirkt seinerseits auch auf die Abfertigungskosten in deutlich erkennbarer Weise ein. Daher ist hier die Vereinheitlichung noch am wenigsten weit vorgeschritten. Die größte Annäherung an die Vereinheitlichung liegt bezüglich der Entfernung in denjenigen Tarifen vor, die nicht in jedem einzelnen Kilometer sondern mit längeren, viele Kilometer umfassenden Strecken die Gesamtpreise steigern (Zonentarif).

Der Gewichtsunterschied wird im Güterverkehr noch an der Hand größerer Gewichtseinheiten ausgiebig berücksichtigt. Daß die Abfertigungsgebühr nicht nur mit dem Gewichte, sondern — z. B. in Deutschland, Ungarn und Österreich — auch mit der Entfernung steigt, wäre innerlich nicht gerechtfertigt, wenn der Satz für die Anfangsstrecke die Kosten der Abfertigung tatsächlich decken würde. Wäre das nicht der Fall, so läge keine Steigerung der Abfertigungsgebühr mit wachsender Entfernung, sondern eine Ermäßigung der Gebühr zugunsten der kürzeren Entfernungen vor. Das letztere ist die amtliche Auffassung. In Deutschland bestehen jetzt einheitliche Abfertigungsgebühren auf alle Entfernungen.

Daß weitere Fortschritte in dieser Hinsicht möglich sind, kann man nicht leugnen. Die Anschauungen und Bedürfnisse wechseln auch in dieser Beziehung, und daß der heutige Zustand der Preisgestaltung im Verkehrswesen nach jeder Richtung hin das höchste darstellt, das erreichbar ist, läßt sich nicht behaupten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Rauchverbot.** Infolge der häufigen Nichtbeachtung des Rauchverbots in den für Nichtraucher bestimmten Warteräumen sowie in den Nichtraucher- und Frauenabteilen der Züge hat das Reichsverkehrsministerium unter dem 17. März 1922 eine Ergänzung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorgenommen, dahingehend, daß Zuwiderhandelnde eine sofort zu erlegende Geldbuße in Höhe von 20 ℳ zu entrichten haben. Diese Bestimmung tritt am 1. April 1922 in Kraft. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 22 des Reichsgesetzblattes hervor.

— **Ständige Fachausschüsse.** Dem Ausschuß für maschinelle Anlagen ist zwecks Wahrung der gebotenen Einheitlichkeit auch auf diesem Gebiete noch die Ausarbeitung und Vorbereitung der Entwürfe für Lokomotivbehandlungsanlagen sowie der Vorschriften für deren Bedienung und Unterhaltung übertragen worden. Der Ausschuß erhält, dem erweiterten Aufgabenkreis entsprechend, die Bezeichnung „Ausschuß für Lokomotivbehandlungs- und maschinelle Anlagen“. Als geschäftsführende Stelle wurde bis auf weiteres das Eisenbahn-Zentralamt Berlin bestimmt; in der Zahl der Mitglieder tritt eine Vermehrung um einen Werkstättenvorsteher ein.

Gleichzeitig wurde der für den Bereich der Zweigstelle Preußen-Hessen beim Eisenbahn-Zentralamt bestehende Ausschuß für die Normalisierung der Lokomotivbehandlungsanlagen aufgelöst; die ihm noch vorliegenden Aufträge werden von dem Ausschuß für Lokomotivbehandlungs- und maschinelle Anlagen weiterbehandelt.

— **Die Einnahmen der Reichsbahn.** Diese erzielte im Februar folgende Einnahmen: Im Personen- und Gepäckverkehr 677 (Februar 1921 307) Mill. Mark, das bedeutet eine Steigerung um 120,5 %; im Güterverkehr 3714 (1040) Mill. Mark, d. i. eine Steigerung um 257,1 %; aus sonstigen Quellen 267 (100) Mill. Mark, d. i. eine Steigerung von 167 %. Insgesamt beliefen sich die Einnahmen auf 4658 (1447) Mill. Mark, d. i. eine Zunahme um 221,9 %. Für die Zeit April 1921 bis einschl. Februar d. J. wurden eingenommen im Personen- und Gepäckverkehr 6438 (i. V. 4097) Mill. Mark, gleich 58,2 % mehr; im Güterverkehr 25 834 (10 508) Mill. Mark, gleich 144,6 % mehr; aus sonstigen Quellen 1482 (690) Mill. Mark gleich 114,8 % mehr. Die Gesamteinnahme für diesen Zeitraum beträgt 33 799 (15 350) Mill. Mark; sie hat sich also gegen das Vorjahr um 120 % gehoben.

— **Eröffnung von Strecken.** 1. Am 1. April d. J. ist im Eisenbahndirektionsbezirk Breslau die 10,04 km lange Reststrecke Schottwitz-Wüstendorf der Nebenbahn Schottwitz-Meschwitz mit den unbesetzten Haltepunkten Cawallen und ...chenbrunn eröffnet worden. Fahrkartenverkauf erfolgt ...ch die Zugführer. Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen. Der für den Gesamtverkehr eingerichtete Bahnhof 4. Kl. ...swoitsch ist vorläufig dem Betriebe noch nicht übergeben worden. Für die genannte Reststrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.
. An demselben Tage ist im Bezirk der Eisenbahndirektion Augsburg die Teilstrecke Kaufbeuren-Aufkirch (Schw.) der Nebenbahn Kaufbeuren-Schongau eröffnet worden. Diese Linie schließt in Kaufbeuren an die Hauptbahnstrecke München-Lindau an. Sie wird mit Dampf betrieben und dient dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Auf sie finden die in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen Anwendung. Die Länge der Teilstrecke beträgt 10,9 km, der kleinste Bogenhalbmesser 300 m, die größte Neigung 20‰, der größte zulässige Raddruck 6,5 t und der größte zulässige feste Radstand 6 m. Die Züge führen die 4. Wagenklasse. Die Fahrkartenausgabe, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und unbeschränkte Güterabfertigung findet überall am Schalter statt. Von der Beförderung sind solche Gegenstände ausgeschlossen, zu deren Verladung oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist.

— **Lösung von Bahnsteigkarten für Hunde.** Neben den schon seit längerer Zeit bestehenden Vorschriften über die Lösung besonderer Karten für Hunde (im Fernverkehr Hundekarten, im Vorortverkehr Personenfahrkarten) werden nunmehr auch für solche Tiere besondere Gebühren erhoben, die von Personen nur auf den Bahnsteig mitgenommen werden. Es ist ein Zusatz in die entsprechenden Tarifbestimmungen aufgenommen worden, nach dem für jeden Hund, der auf den Bahnsteig mitgenommen wird, eine Bahnsteigkarte gelöst werden muß.

— **Organisation der Hauptwerkstätten.** Eine Korrespondenz meldet: Die Eisenbahnhauptwerkstätten sollen nach den von der Eisenbahnverwaltung bereits 1919 aufgestellten Richtlinien von der Betriebsverwaltung gesondert und als wirtschaftliche Einzelbetriebe geleitet werden. Die Reorganisation der Hauptwerkstätten soll sich aber nicht nur auf den Aufbau und die Gliederung der Werkstättenverwaltung erstrecken, sondern hauptsächlich auf die Umgestaltung des gesamten Werkbetriebes nach den Grundsätzen der wirtschaftlichen Betriebsführung. Die bisher nur handwerksmäßig betriebenen Ausbesserungen werden durch Vorrat- und Austauschbau, durch Sonderung der Fertigungsarbeiten und durch Arbeiten nach Zeichnung und Schablone auf fabrikationsmäßige Arbeit umgestellt.

Der Vorrat- und Austauschbau verlangt den Übergang von der Einzel- zur Reihen- und Massenfertigung, um die Herstellung zu verbilligen und zu beschleunigen. Die Ausbesserung der abnehmbaren Fahrzeugteile findet nicht mehr für ein bestimmtes Fahrzeug als Einzelwesen, sondern allgemein für die gleiche oder bauverwandte Fahrzeuggruppe statt. Insbesondere wird der Kesselaustauschbau die Gesamtausbesserungszeit einer Lokomotive verkürzen.

Die Sonderung in der Fertigung besteht in der Sonderung der Fahrzeuge und Fahrzeuggattungen bei der Zuweisung an die Unterhaltungswerkstätten, in der Sonderung in der Werkstatt selbst, damit die Ausbesserungsgruppen und Einzelarbeiter möglichst zu Spezialisten entwickelt werden, und in der Sonderung der Werkarbeit, wodurch alle gleichartigen Arbeiten in der Werkstatt weitestgehend spezialisiert und beschleunigt fertiggestellt werden können. Die für eine gute, schnelle und wirtschaftliche Unterhaltung sehr wichtige Normalisierung und Typisierung der Fahrzeuge und ihrer einzelnen Teile macht gute Fortschritte. Alle diese Aufgaben werden in enger Fühlung und unter Mitwirkung der zuständigen Stellen in der Privatindustrie und auch unter Teilnahme der Vertretungen der Beamten und Arbeiter zur Durchführung einer wirtschaftlichen Betriebsführung erfüllt werden.

Die kameralistische Buchführung oder die reine Aufwandsbuchführung ist in den zum Ausbau und zur Erprobung der Neuordnung bestimmten sogenannten Modellwerkstätten bereits verlassen und durch die doppelte Buchhaltung ersetzt worden. Die Unterlage zur Kostenerfassung stellt der Auftragszettel dar. Zur Einleitung der doppelten Buchhaltung und der inneren Betriebsabrechnung, die allmonatlich in einem Wirtschaftsergebniskonto abgeschlossen wird, ist bereits im Laufe des Jahres 1921 die Eröffnungsbilanz für jedes Werk aufgestellt worden. Gleichzeitig ist der gesamte Lagerverkehr in den Ausbesserungswerken nach den Grundsätzen dieser Wirtschaftsführung eingerichtet worden. Am Schlusse des Haushaltsjahres werden die Ausbesserungswerke zugleich mit der Jahresbilanz einen Rechenschaftsbericht über ihre Tätigkeit erstatten. Durch die sorgfältige Selbstkostenbestimmung sind die Ausbesserungswerke in der Lage, die Ausbesserungen für den Betrieb zu festen Preisen zu übernehmen, und die Betriebsverwaltung kann ihrerseits richtige Voranschläge für die Unterhaltung ihrer Fahrzeuge aufstellen.

Die Ausbesserungswerke sollen aus dem Rahmen der eigentlichen Betriebsverwaltung herausgenommen und die in gleichartigen Wirtschaftsbezirken liegenden Ausbesserungswerke, insbesondere Oberwerkdirektionen oder Abteilungen, von etwa zu schaffenden Generaldirektionen zusammengefaßt werden. Dem Reichsverkehrsministerium bleibt die oberste Betriebsführung vorbehalten.

— **Neue D-Züge zwischen Hamburg und München.** Die unmittelbare Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und München über Hannover soll in diesem Sommerfahrplan in verschiedener Beziehung verbessert werden. Es sind vor allem ganz neue Nachtschnellzüge geplant. Wie aus Hannover verlautet, soll von den beiden Zügen der eine Hamburg 11.20 nachts verlassen, in Hannover 2.16 nachts und in München 2.40 nachm. eintreffen. In umgekehrter Richtung fährt man von München um 4.20 nachm. ab, ist in Hannover um 4.02 früh, in Hamburg um 7.15 vorm. Die Züge fahren über Flieden. Eine derartige Verbindung ist schon jetzt bei Tage dadurch hergestellt, daß die Züge zwischen Hamburg und Freiburg in Flieden Anschlußzüge mit durchgehenden Wagen nach München erreichen. Man beabsichtigt im Sommer den Hamburg-Münchener Zug gesondert durchzuführen. Für diese zweite neue Verbindung bei Tage ist folgender Fahrplan vorgesehen: ab Hamburg 7.30 vorm., in Hannover 10.14 vorm., in München 10.30 nachts. In umgekehrter Richtung fährt man von München um 8.00 früh ab und ist in Hannover um 7.55, in Hamburg um 10.47 abends.

— **Neue „beschleunigte Personenzüge“.** Neue beschleunigte Personenzüge als Ersatz der teuren Schnellzüge stellt die Reichsbahn bekanntlich am 1. Juni in beträchtlichem Umfange ein. Die Züge sind jetzt bestimmt und die Fahrpläne aufgestellt. Sie führen 2., 3. und 4. Klasse. Von Berlin nach München geht ein Zug 4.25 nachm., an München 9.55 vorm., zurück von dort 6.10 vorm., an Berlin 10.04 nachm. Die Züge laufen über Saalfeld, Gera, Zeitz und Leipzig, um diesen Städten eine Schnellzugverbindung nach Berlin zu verschaffen. Nach Frankfurt a. M. verläßt ein Zug Berlin 10.05 nachm. über Erfurt an Frankfurt 10.16 vorm., zurück von dort 11.40 nachm., an Berlin 11.44 vorm. Nach Breslau geht ein Zug 10.00 vorm. von dem Schlesischen Bahnhof in Berlin, an Breslau 5.25 nachm., zurück 6.00 vorm., an Berlin 12.49 nachm. Nach Stralsund richtet die Direktion Stettin einen Zug ab Stettin 8.00 nachm. ein, an Stralsund 12.56 nachts, zurück ab 7.45 vorm., an Berlin 12.23 nachm. über Neustrelitz und Löwenberg. Er wird voraussichtlich schon im April und Mai als Eilzug 2. und 3. Klasse gefahren. Nach Köln werden beschleunigte Personenzüge Berlin-Hannover verlegt und verlängert, ab Berlin Schlesischer Bahnhof 12.10 nachts, an Köln 12.00 mittags, ab Köln 5.50 nachm., an Berlin 6.02 vorm. Von Berlin nach Hamburg wird auch der Nachteilzug ab 11.55, von Hamburg 12.00 als Personenzug gefahren. Ostpreußen hat schon jetzt schnelle Personenzüge ab Berlin Friedrichstraße 11.40 nachm., zurück von Eydtkuhnen 9.44 nachm., ebenso Stettin 5.33 nachm. nach Breslau, zurück von dort 5.03 nachm., und Kattowitz 6.50 nachm. nach Glatz.

— **Güterverkehr mit den Saarbahnen.** In Kreisen der Verfrachter und selbst bei Eisenbahndienststellen außerhalb des Saargebietes ist die Ansicht verbreitet, im Wechselverkehr der Saarbahnen mit der Deutschen Reichsbahn müßten für die Saarbahnstrecken Frankenfrachten gezahlt werden, oder es würden die deutschen Markfrachten bei Zahlung im Saargebiet zu einem für die Verfrachter sehr ungünstigen Kurs (genannt wurde sogar der Kurs 1 Fr. = 3 ℳ) umgerechnet. Beide Ansichten sind irrig. Nur die Frachtsätze des Binnenverkehrs der Saarbahnen sind in Franken erstellt. Im Wechselverkehr der Saarbahnen mit der Deutschen Reichsbahn sind die Marktarife beibehalten worden. Die Erhebung der Frachten durch die Saarbahnen (bei Frankaturen nach Deutschland und bei Überweisungen von Deutschland) muß allerdings in Franken erfolgen. Hierbei werden aber die Markfrachten nach einem amtlich bekanntgegebenen, dem Tageskurs ungefähr entsprechenden Kurs umgerechnet. Eine wesentliche Verteuerung der Frachten durch die Umrechnung ist hiernach ausgeschlossen. Unverständlich ist es daher, daß viele Verfrachter, um vermeintlich Fracht zu ersparen, ihre Sendungen an Spediteure an der saarländisch-deutschen Grenze richten. Durch die Umbehandlung auf der Grenzstation verteuert sich die Fracht in jedem Falle mehr als durch die Umrechnung, von

der Vergütung an die Spediteure ganz abgesehen, wie folgendes Beispiel beweist:

Am 2. Februar d. J. betrug der amtliche Umrechnungskurs 1 ℳ = 6,0 Cts. Zum Ankauf von 100 Fr. benötigte man 1700 ℳ. Die Fracht für 15 000 kg Kartoffeln von Magdeburg nach Saarbrücken Hgbf. betrug 3345 ℳ; im Falle der Überweisung umgerechnet = 200,70 Fr. Um diese Franken zu kaufen, benötigt man 3411.90 ℳ. Im Falle der Frankierung sind 3345 ℳ in Magdeburg zu zahlen. Wenn diese Sendung an einen Spediteur in Türkismühle gerichtet wird, der sämtliche Frachtkosten auslegt, so sind zu zahlen in Türkismühle: für die Strecke Magdeburg-Türkismühle 3240 ℳ und für Türkismühle-Saarbrücken 600 Mark, zusammen somit 3840 ℳ. Hierzu kommt noch die Vergütung für den Spediteur.

Es liegt also im Interesse der Verfrachter selbst, die Sendungen von und nach Deutschland direkt abzufertigen und hierdurch dazu beizutragen, daß die Güteransammlungen auf den Grenzbahnhöfen, die den Verkehr in der empfindlichsten Weise stören, behoben werden.

— **Lageplan der Berliner Bahnhöfe.** Um die Güterverschleppungen im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen möglichst einzuschränken, ist ein „Lageplan der in und um Berlin gelegenen Güterabfertigungen mit ihrer tarifmäßigen Bezeichnung“ gefertigt worden, der an den Annahmestellen oder in den Abfertigungsräumen der Güterabfertigungsstellen zum Aushang gelangt.

— **Sonderzug nach Ostpreußen.** Am Dienstag, 11. April, werden von Berlin nach Königsberg i. Pr. und von Königsberg nach Berlin Sonderzüge, die nur die 3. Klasse führen, zu ermäßigten Fahrpreisen abgelassen, zu denen nur Rückfahrkarten ausgegeben werden. Sie gelten bei der Hinfahrt nur für den Sonderzug, bei der Rückfahrt für alle fahrplanmäßigen Züge, einschließlich der Schnellzüge. Die Fahrkarten haben eine Geltungsdauer von zwei Monaten. Auf der Hinfahrt ist eine Fahrtunterbrechung nicht gestattet. Der Sonderzug verläßt Berlin um 8,25 Uhr vom Bahnhof Charlottenburg, 9,10 vom Schlesischen Bahnhof. Bestimmte Plätze werden nicht zugewiesen. Deutsche Reisende müssen im Besitz eines Personalausweises mit Lichtbild sein.

— **Die Radikalisierung der Eisenbahner.** Hierzu schreibt die „D. A. Ztg.“:

Der erste große Eisenbahnerstreik ist zusammengebrochen, aber schon wird, allem Anschein nach, ein neuer Streik vorbereitet. Zu dieser Auffassung muß man kommen, wenn man die umfangreiche Agitation unter den Eisenbahnern mit all ihren Begleiterscheinungen genau verfolgt.

Wir haben schon darauf hingewiesen (vgl. Nr. 12, S. 243 der Vereinszeitung), daß die Radikalisierung der Eisenbahner bedrohliche Fortschritte gemacht hat, da die Massen der Beamten, Angestellten und Arbeiter von kommunistischen Agitatoren und von solchen der Reichsgewerkschaft mit nimmermüdem Eifer für kommende Aktionen aufgepeitscht werden. Besonders sind es die Herren Menne und Scharfschwerdt von der Reichsgewerkschaft sowie der kommunistische Landtagsabgeordnete Gescher, die in zahlreichen Versammlungen den Boden für spätere Unternehmungen vorzubereiten suchen. So hat z. B. Herr Menne in einer Versammlung erklärt, wenn der Streik nur 48 Stunden länger gedauert hätte, so wäre die von ihm gewünschte Auseinandersetzung zwischen Kapital und Arbeit sicher gekommen, man habe aber den Streik abgebrochen, weil sich die Linksparteien über die Bildung eines Linkskabinetts nicht hätten einigen können. In den Einladungen zu den Versammlungen heißt es: „Eure Not steigt ins Ungemessene. Regierung und Parlament verweigern Euch die Hilfe, Gröner verhöhnt Euch mit endlosen Maßregelungen.“ Und der „Voraus“, das Organ der Lokomotivführer, schreibt: „Das deutsche Volk wird in diesem wirtschaftlichen Kriege genau so bedenkenlos geopfert, wie in dem vorangegangenen Krieg der Schützengräben.“ Von dem Streik wird als von einer „tapferen Großtat zur Rettung des arbeitenden deutschen Volkes aus unerträglich gewordener einseitiger Belastung“ gesprochen.

Diese Agitation ist nicht ohne Erfolg geblieben. Die Belegschaften vieler Eisenbahnwerkstätten sind geschlossen zu den Kommunisten übergegangen, darunter auch einige in Württemberg. Wie weit die Radikalisierung der Eisenbahner fortgeschritten ist, geht auch daraus hervor, daß der sozialistische Deutsche Eisenbahnerverband, dessen Leitung sich mit den übrigen Spitzenorganisationen bekanntlich gegen den Streik erklärt hatte, mit großen inneren Widerständen zu kämpfen hat; wahrscheinlich wird die gegenwärtige Leitung des Verbandes auf der nächsten Generalversammlung eine Majorität gegen sich haben. Ebenso ist damit zu rechnen, daß auf der Generalversammlung der Reichsgewerkschaft, die am 4. und 5. April in Berlin stattfindet, der gemäßigte Teil dieser Organisation unterliegen und die radikale Richtung Menne-Scharfschwerdt einen vollen Sieg erringen wird. Ist das alles erreicht, dann dürfte der Zeitpunkt gekommen sein, wo Herr Menne „seine Hand an die Gurgel des Staates“ legen kann.

Um die gegenwärtige Lage bei den Eisenbahnen vollständig zu kennzeichnen, muß noch darauf hingewiesen werden, daß zwischen den radikalen Führern der Eisenbahner und den Kommunisten eine weitgehende Gemeinschaft besteht. In einer Funktionärversammlung der Kommunisten wurde der vergangene Eisenbahnerstreik als der erste Auftakt zu den kommenden Kämpfen bezeichnet. Man zog aus dem letzten Streik die Lehre, daß die große kommende Aktion der Kommunisten nicht ohne die Eisenbahner zu unternehmen sei; es genüge schon, wenn man die Hilfe der Werkstättenarbeiter besitze, die tatsächlich bereits in weitem Umfange gesichert sei. Man war sich, wie wir schon berichtet haben, klar darüber, daß es unrichtig sei, wenn man für diesmal die Reichsgewerkschaft, die der kommunistischen Partei den Boden für die große Aktion vorbereitet habe, allein vorgehen ließe, sondern man müsse mit den Eisenbahnern gemeinsam losschlagen.

Wann dieser große Schlag geführt werden soll, steht noch nicht fest. Bekannt ist nur, daß die kommunistische Delegation (Klara Zetkin, August Thalheimer, Walker und Müntgenberg), die kürzlich von Moskau zurückgekehrt ist, von dort die Weisung mitgebracht hat, die neue Aktion möglichst erst nach der Konferenz von Genua durchzuführen. Es ist aber auch möglich, daß man dieser Weisung nicht folgt, sondern sich einen Zeitpunkt wählt, der den deutschen Kommunisten geeignet erscheint.

Aus alledem geht hervor, daß die kommende Eisenbahnerbewegung gemeinsam mit den Kommunisten vorbereitet wird. Wir haben bereits auf die Gründung eines kommunistischen Verkehrsbundes hingewiesen. Auch diese Gründung dient den gleichen Zielen. Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbedienstete werden organisiert, um diese Verkehrseinrichtungen ebenfalls in den Dienst der kommunistischen Partei zu bringen. Die Sorglosen, die sich selbst in einzelnen Ministerien immer noch zu befinden scheinen, dürften wohl durch die kürzlich erfolgte Entdeckung einer geheimen Funkstation überzeugt worden sein, daß es sich hier nicht um Spielereien handle. Es ist daher Pflicht aller verantwortlichen Kreise auch der Organisationen, die sich von diesem Treiben bisher ferngehalten haben, sich für die kommenden Ereignisse zu rüsten, damit den Ruhestörern einmal gründlich zum Bewußtsein gebracht wird, daß die Mehrheit des deutschen Volkes ihres Treibens müde ist.

— **Die Vereinigung der Verkehrsangelegenheiten Preußens in einem Ministerium** kam in der Verhandlung des Landtags vom 16. März d. J. bei der Beratung des Haushalts der Handels- und Gewerbeverwaltung (Ruhrschiffahrtsverwaltung, Kleinbahnen usw.) zur Sprache. Der Minister für Handel und Gewerbe führte hierzu u. a. aus: In der Besprechung ist von allen Rednern mit vollem Recht zum Ausdruck gebracht worden, daß die Verkehrsmittel die Lebensadern unseres Wirtschaftslebens darstellen, und daß es die vornehmste Aufgabe auch der preußischen Staatsregierung sein muß, diesen Lebensadern unseres Wirtschaftslebens die Aufmerksamkeit zuzuwenden, auf die sie nach der Lage unserer ganzen Wirtschaft Anspruch zu erheben haben. Je besser unsere Verkehrsmittel sich gestalten, um so einheitlicher und reibungsloser wird auch unser Wirtschaftsleben sich auswirken. Dabei sind nach meiner Auffassung zwei Fragen von außerordentlicher Wichtigkeit. Nachdem die Wasserstraßen und die Eisenbahnen auf das Reich übergegangen sind, erscheint es mir zwingend notwendig, daß die preußischen Verkehrsangelegenheiten in einem Ministerium einheitlich behandelt werden. Eine Zersplitterung in mehreren Ressorts muß notwendigerweise zu einer Störung führen, muß der einheitlichen Wahrnehmung der preußischen Verkehrsinteressen gegenüber dem Reich, wo sie völlig einheitlich im Reichsverkehrsministerium konzentriert sind, hinderlich sein und kann sie in keiner Weise fördern. Dieser Zustand ist leider gegenwärtig noch nicht erreicht. Nach einem Staatsministerialbeschluß vom Jahre 1921, der für mich maßgebend sein muß, sind die Ströme erster Ordnung dem Landwirtschaftsministerium unterstellt, während die übrigen Verkehrsangelegenheiten dem Handelsministerium unterstehen. Mein Herr Amtsvorgänger hat mit vollem Recht und mit größtem Nachdruck gegen diesen unhaltbaren Zustand Einspruch erhoben und eine Änderung verlangt. Bisher ist eine endgültige Regelung in der neuen Regierung noch nicht möglich gewesen. . . . Die Notwendigkeit alle Verkehrswege, also die Eisenbahnen, die Kleinbahnen, die Stromerzeugung, die in gewisser Beziehung auch dem Verkehr dienstbar gemacht werden muß, und die Wasserstraßen in einem Ministerium vereinigt zu sehen, bedingt nur eine der zwei Fragen, die ich in den Vordergrund meines Vortrages stellen wollte. Die zweite Frage ist, daß alle Verkehrsmittel ein eminentes öffentliches Interesse haben und daher unter allen Um-

nden in der festen Hand des Staates verbleiben müssen. Ge- e mit Rücksicht auf die Bedeutung der Verkehrsmittel dürfen v von diesem Grundsatz nicht abgehen, und ich gebe ohne viteres die Erklärung ab, daß ich allen Bestrebungen, die d entgegenstehen, mit aller Entschiedenheit entgegentreten vrde. Wir können es — ich will noch besonders auf die Frage d Duisburg-Ruhrorter Hafens zurückkommen — nach meiner sicht nicht verantworten, daß wir unsere wichtigsten öffent- len Verkehrswege in irgendeiner Weise der Privatwirtschaft z ühren und sie dann nicht mehr in der Hand und unter dem fluß des Staates behalten.

– **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb v kelte sich in der Woche vom 19. bis 25. März im Ruhrbezirk e erhebliche Schwierigkeiten ab. Die in der Woche vorher geordnete Maßnahme, daß am Sonntag bei Beginn der Woche v Werktags gefahren werden sollte, hat bewirkt, daß gleich hher sämtliche Beschränkungen für die Stellung beladener gen zur Ruhr aufgehoben werden konnten. Für Kohlen, ks und Briketts wurden in der Woche vom 19. bis 25. März i arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der bestellten gen 26 914 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert; ge- llt wurden arbeitstäglich 19 616 (Höchstgestelllung am 3 März 19 947). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug d Durchschnittsgestellung 20 443 Wagen. Die Brennstofflager- stände auf den Zechen beliefen sich am 25. März auf 1 45 491 t (1 544 133 t). Die Kipperleistung an den Duisburg- hrorter Häfen betrug 27 138 t (30 711 t), der Umschlag in den henhäfen der Kanäle 38 377 t (35 042 t) werktäglich.

– **Wasserbau- und Binnenschiffahrtsausstellung 1922.** Über se Ausstellung wird der „D. A. Ztg." geschrieben: Das Ruhr- biet hat als größter Verfrachter der deutschen Güterbewegung jeher ein großes Interesse nicht nur an den Landverkehrs-, dern auch an den Wasserwegen gehabt. Es ist daher zu grüßen, daß demnächst eine umfassende Wasserbau- und nenschiffahrtsausstellung in der bedeutendsten Stadt des hrgebiets, in Essen, eröffnet wird. Ein Leitgedanke dieser sstellung, welche vom 31. März bis zum 30. April in den sener Ausstellungshallen gezeigt werden wird, geht auch in, eine gewisse Einigung von Nord und Süd herbeizuführen.

ie Essener Ausstellung umfaßt nach den bisher vorliegen- d Anmeldungen ganz Deutschland, wenn auch die besonderen eressen des Ruhrgebietes vornehmlich vertreten sein werden. die Ausstellung nicht nur Binnenschiffahrt, sondern auch sserbau umfaßt, so wird die Industrie in ihr nicht nur als rfrachter, sondern auch als Erzeuger vertreten sein mit der sstellung von Wasserbauanlagen, Schleusen, Wasserkraft- agen sowie der Ausstellung von Verkehrseinrichtungen. Diese sammenfassung hat auch im Ausland, so in Holland und in d Schweiz, großes Interesse erregt, und ein holländischer hniker wird bei einer der stattfindenden Tagungen einen rtrag halten. Die Essener Ausstellung wird vornehmlich r Abteilungen umfassen, einmal die bestehenden und geplan- Wasserstraßen, dann die Darstellungen von Einrichtungen d Wasserbaues, ferner Verkehrseinrichtungen bei Wasser- ßen und endlich den Schiffahrtsbetrieb auf Kanälen. Der iffbau wird durch eine Reihe großer deutscher Firmen ver- ten sein, ebenso der Wasserbau. Ferner werden Firmen ver- ten sein, die wissenschaftliche Instrumente für Binnenschiff- rt und Baustoffe für Wasserbau zeigen, und auch die Wasser- sorgung und die Abwasserreinigung werden vertreten sein. n den an der Binnenschiffahrt beteiligten Körperschaften en sich der Westdeutsche Hafenverband und der Verein zur hrung der Rheinschiffahrtsinteressen mit den ihnen ange- lossenen Firmen gemeldet, ferner der Schiffahrtsverein für d westdeutschen Kanäle, der Main-Donau-Stromverband mit d ihm angeschlossenen Vereinen, ebenso der Hansa-Kanal- rein. Die süddeutschen, südwestdeutschen und mitteldeutschen reine haben sich in der Ausstellung zu bestimmten Strom- bieten für Wasser, Rhein, Donau und Neckar vereinigt. niger vertreten ist der Osten, allerdings stellen hier die dt Königsberg und der Verein Oder-Elbe aus.

ährend der Ausstellung werden der Zentralverein für Binnen- iffahrt und der Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband ze Tagungen in Essen abhalten. Die Ausstellung ist im ßen ganzen als eine Fachausstellung gedacht, welche n denen, die an der Wasserwirtschaft irgendwie beteiligt d, neue Anregungen und neue Fühlung geben soll.

– **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrs- isteriums sind folgende Veränderungen eingetreten: Ver- tzt sind der Oberregierungsrat Dr. jur. Max Stegner, her in Saarbrücken, zur Eisenbahndirektion nach Trier, die rregierungsbauräte Froese, bisher in Saarbrücken, zur enbahndirektion nach Breslau, Ernst Gustav Friedrich, her in Leipzig, als Vorstand der Betriebsdirektion nach Zwickau, Haeuser, bisher in Zwickau, als Referent zur Eisenbahn-Generaldirektion nach Dresden, Baltin, bisher in Trier, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, Oskar Mayer, bisher in Erfurt, zur Eisenbahndirektion nach Trier, die Regierungsräte Pilger, bisher in Coblenz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Köln, Paul Schröter, bisher in Aschersleben, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Halle (Saale), Edmund Meyer, bisher in Elberfeld, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts I nach Coblenz, Dr. jur. Bauer, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion nach Breslau, Berndt, bisher in Halle (Saale), zur Eisenbahndirektion Elberfeld, die Regierungsbauräte Olbrich, bisher in Freienwalde (Oder), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Stendal, Mentzel, bisher in M.-Gladbach, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Egert, bisher in Neustrelitz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Alfred Zimmermann, bisher in Glogau, als Mitglied der Eisenbahndirektion Osten nach Berlin, Bliersbach, bisher in Euskirchen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Köln, Hans Berg, bisher in Cottbus, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, Konrad Sommer, bisher in Lüneburg, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Theodor Conrad, bisher in Cleve, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, van Biema, bisher in Stettin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Lüneburg, Otto Lorenz, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Freienwalde (Oder), Metz, bisher in Köln, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Cleve, Bräuninger, bisher in Knittlingen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Eschwege, Kreh, bisher in Künzelsau, zur Eisenbahn-Generaldirektion nach Schwerin (Meckl.), Reinhard Schneider, bisher in Ulm, und Karl Ackermann, bisher in Stuttgart, zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Deppen, bisher in Lingen (Ems), als Abteilungsleiter zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Berlin - Tempelhof, Grun, bisher in Breslau, zur Eisenbahn-Generaldirektion nach Schwerin (Meckl.), die Regierungs- und Bauräte de la Sauce, bisher in Erfurt, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung 3 nach Frankfurt (Main) und Kleinschmidt, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Mainz, der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Schwamborn, bisher in Mödrath, zur Eisenbahndirektion nach Breslau. — Der Regierungsbaurat Burtin in Berlin ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes bei der Eisenbahndirektion daselbst beauftragt. — Übertragen ist: dem Regierungsbaurat Sembdner in Berlin die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Werkstättenamts 1a in Berlin Markgrafendamm, dem Regierungsbaurat Heilfron in Berlin die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts 6 daselbst, dem Regierungsbaurat Karl Franke in Berlin die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts 2 daselbst. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaurat Spanaus in Berlin der Eisenbahndirektion Osten in Berlin, der Regierungsbaurat Nellessen in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, der Regierungsbaurat Karl Stratthaus, bisher beurlaubt, dem Eisenbahnwerk Brandenburg West. — Der Regierungsbaurat Plock in Berlin ist als Abteilungsleiter dem Eisenbahn-Ausbesserungswerk Berlin-Tempelhof überwiesen. — Der Oberregierungsbaurat, Geheime Baurat Kaufmann bei der Eisenbahndirektion in Altona, die Regierungsbauräte Wilhelm Schäfer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, Meilly, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Stendal, Walter Schneider, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Eschwege, und Sammet, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung 1 in Duisburg, sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt. — Dem Regierungsbaurat Höpken, bisher in Gütersloh, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt worden.

Österreich.

— **Effektivzahlung von Eisenbahngebühren im fremden Währungen.** Durch eine Ministerialverordnung vom 22. März d. J. ist das mit 1. Februar d. J. (im Tarifwege) für den Personen- und Gepäckverkehr eingeführte Recht der Eisenbahnverwaltungen, die Zahlung der in einer ausländischen Währung ausgedrückten Einhebungsbeträge in dieser Währung effektiv zu verlangen, auch auf den Güterverkehr ausgedehnt worden. Diese Verordnung ist mit 1. April d. J. in Kraft getreten und enthält die weitere Bestimmung, daß die Eisenbahnverwaltungen in jenen Bahnhöfen, in denen sie von diesem Rechte Gebrauch machen, dies durch Anschlag bei den Abfertigungsstellen kundzumachen haben. Schon aus dieser Voraussetzung ergibt sich, daß den Verfrachtern bis zur tatsächlichen Anwendung eine entsprechende Übergangs- und Vorbereitungszeit gewährt ist.

Die Einräumung einer solchen wird aber auch in der von dem Bundesministerium für Verkehrswesen zur Durchführung der Verordnung ergehenden Dienstanweisung für die Bundesbahndirektionen, die behufs gleichmäßigen Vorganges auch den österreichischen Privatbahnverwaltungen mitgeteilt wird, mit der weiteren Verfügung angeordnet, daß von dem Verlangen der Effektivzahlung nur in jenen Bahnhöfen Gebrauch zu machen ist, in deren Verkehrsgebiet fremde Valuten — sei es unmittelbar oder mittelbar — unschwer zu beschaffen sind, und in diesen Bahnhöfen die Zahlung geringfügiger Beträge fremder Währungen, deren Höhe in keinem Verhältnis zu etwaigen Unbequemlichkeiten der Beschaffung steht, auch in österreichischen Kronen nach den bahnamtlichen Kursen stattfinden kann. Nur die Abstattung jener Beträge, deren Zahlung auf Grund der „Normativbedingungen für die Gewährung der Frachtenkreditierung“ für gewisse Abrechnungsperioden gestundet wird, ist ausnahmslos und ohne Rücksicht auf den Stationsort in der Währung der gestundeten Beträge zu verlangen, da den Stundungsnehmern das bequeme Mittel der Zahlung mit Bankscheck an die Direktionskassen zur Verfügung steht.

Die Beschaffung von Zahlungsmitteln fremder Währungen für den gedachten Zweck begegnet keinerlei einschränkenden oder behindernden Vorschriften für den Devisen- und Valutenhandel, da deren Kauf und Verkauf für Zahlungen im Eisenbahnverkehr durch die Verordnungen des Bundesministeriums für Finanzen vom 22. Dezember v. J. und vom 5. März d. J. vollkommen freigegeben sind. Andererseits sah sich die Regierung zur Erlassung der besprochenen Verordnung aus zwingenden staatsfinanziellen Rücksichten genötigt, da sich die Effektivzahlung der von den österreichischen für ausländische Eisenbahnen einzuhebenden Beträge als das einzige voll wirksame Auskunftsmittel zur Vermeidung unerträglicher Kursverluste darstellt, die sich für die österreichischen Eisenbahnverwaltungen daraus ergaben, daß die Beschaffung der Zahlungsmittel für den in der Schuldigkeitswährung vorzunehmenden Geldausgleich mit den ausländischen Bahnen, der erst nach vollendeter Abrechnung, daher verhältnismäßig spät, erfolgen kann, bei sinkendem Kronenkurs weit höhere Aufwendungsbeträge erforderte, als von den Parteien zurzeit der Beförderung in Landeswährung eingehoben worden waren. Die besonderen Verhältnisse eines großen Eisenbahnbetriebes lassen manche Schutzmaßregel gegen Kursverluste wegen des bei der Ausbreitung und Zahl der Betriebsstätten (Stationen) erklärlichen Mangels des richtigen Überblickes zur richtigen Zeit als unanwendbar oder mindestens nicht ausreichend, weil mit einer ähnlichen Verlustgefahr verbunden, erscheinen. Der Versuch, die Bahnbenutzer durch hohe bahnamtliche Umrechnungskurse zur freiwilligen Effektivzahlung zu veranlassen, war nicht von dem erhofften Erfolg begleitet; die Festsetzung solcher Umrechnungskurse aber, die zukünftige, leider unberechenbare Wertschwankungen vorwegnehmen würden, erscheint natürlich ausgeschlossen. Bezüglich der Wirkungen dieser Sachlage in der Vergangenheit, insbesondere bezüglich einzelner Zeitungsmeldungen über Milliardenverluste der österreichischen Bundesbahnen, sei bei diesem Anlasse darauf verwiesen, daß gerade die schwersten Kursverluste, die sich aus den Abrechnungen jener Verkehrsmonate mit den tschechoslowakischen Staatsbahnen ergeben hätten, in die die ganz unvorhergesehene vernichtende Kurserhöhung der ausländischen Zahlungsmittel fiel, durch einen langfristigen Stundungsvertrag mit der Regierung der tschechoslowakischen Republik hintangehalten sind, der die Möglichkeit der Abstattung nach einer zu erhoffenden Rückbildung der Kurse eröffnet.

Eine wesentliche Milderung der Wirkung der besprochenen Verordnungsmaßnahme ist aber darin zu erblicken, daß der darin gelegene Schutz der österreichischen Eisenbahnverwaltungen es diesen ermöglicht, von einer zur tunlichsten Vermeidung der Kursverluste festgehaltenen Einschränkung der Verkehrsfreiheit in wichtigen zwischenstaatlichen Güterverkehren, nämlich vom Frankierungs- und Nachnahmeverbot bei Sendungen aus dem Auslande, Umgang zu nehmen. Tatsächlich ist auch deren tunlichst beschleunigte Beseitigung im Zuge.

— **Verhandlungen über den Beamtenabbau.** Der Finanz- und Budgetausschuß des Nationalrates trat am 28. März in die Generaldebatte über das Beamtenabbaugesetz ein. Berichterstatter Dr. Odehnal (christl.-sozial) weist darauf hin, daß der Beamtenabbau einen Punkt des von allen Parteien angenommenen Gesundungsprogramms bildet. Es kann sich hier weniger um einen schematischen Personalabbau als um einen Arbeits- und gegebenenfalls einen Ämterabbau handeln, mit dem der Personalabbau Hand in Hand zu gehen hätte. Die Regierungsvorlage enthalte bloß Bestimmungen über den Personalabbau, der durch die Stellenverminderungen, die Stellenumwandlungen und durch den Beamtenausgleich durchgeführt werden soll. Dazu kommt die Sperre der Neu- und Wiederaufnahme von Bundesbediensteten und die Erleichterung des freiwilligen Ausscheidens aus dem Bundesdienste durch gewisse Begünstigungen, durch Gewährung von Abfertigungen gegen Vorbehalt eines Ruhegenusses oder durch Zuerkennung der fortlaufenden Ruhebezüge.

Der Berichterstatter stellt gegenüber verschiedenen in der Presse veröffentlichten Mitteilungen über die Zahl der Bundesangestellten richtig, daß sich nach zuverlässigen statistischen Angaben die Zahl der Bundesangestellten gegenwärtig auf 207 000 belaufe. Davon entfallen 26 % auf die Hoheitsverwaltung, 61 % auf die Staatsbetriebe und 13 % auf die Wehrmacht. Diese Ziffern weisen auf die Notwendigkeit hin, daß nicht ein Abbau des Personals an sich in wahlloser Weise Platz zu greifen hätte, sondern insbesondere ein Arbeits- und Ämterabbau.

Eine vollkommene Sperre der Aufnahmen erscheine gewagt, weil dann ein gewisses Vakuum zwischen den gegenwärtig im Dienste stehenden und den seinerzeit aufzunehmenden Beamten entstehen würde. Die in der Vorlage vorgesehene Art des freiwilligen Ausscheidens aus dem aktiven Bundesdienste erscheint nicht als besondere Begünstigung, hingegen wäre gegen die Form der fortlaufenden Ruhebezüge nichts einzuwenden. Der Berichterstatter beantragt schließlich die Einsetzung eines Unterausschusses, der sich nicht nur mit der Regierungsvorlage, sondern mit sämtlichen den Beamtenabbau betreffenden Vorschlägen, wie solche z. B. von der Ersparungskommission und anderen Ämtern gemacht worden sind, zu beschäftigen und ein Elaborat zustande zu bringen hätte, das geeignet ist, den Bedürfnissen der Bundesverwaltung entgegenzukommen, ohne die berechtigten Interessen der Beamtenschaft in irgendeiner Weise zu gefährden.

Bundesfinanzminister Dr. Gürtler bemerkt, es sei ihm nicht um Gewalttätigkeit zu tun, sondern darum, eine große Anzahl von überflüssigen Beamten ohne individuelle Härte aus ihren Büros zu bringen und sie zu veranlassen, den Staatsdienst aufzugeben, wozu übrigens schon die Dienstpragmatik die Handhabe bietet und was durch das Pensionsgesetz erleichtert wurde.

Abg. Seitz (Sozdem.) bemängelte, daß kein Unterschied zwischen den Organen der Hoheitsverwaltung und den staatlichen Betrieben gemacht werde, weil nicht mechanisch abgebaut werden kann, sondern der Abbau organisch durchgeführt werden muß. Die Betriebe des Bundes, sowohl jene, die dem Bund Mittel zur Erfüllung seiner Verwaltungsaufgaben schaffen sollen, als auch jene, die volkswirtschaftlichen Interessen dienen, müssen vollkommen selbständig gestellt werden. Sie hätten als Erwerbsbetriebe bzw. als anstaltliche Betriebe die ihnen gewidmeten Vermögenschaften gesondert zu verwalten. Der unmittelbare Einfluß der Minister auf die Geschäftsführung der Betriebe müßte aufhören, die Verantwortlichkeit der Minister wäre einzuschränken auf die Ausstattung der Betriebe mit den erforderlichen Betriebsmitteln und die Gewährung von Krediten aus Bundesmitteln, auf die Belastung und Durchführung der Satzungen der Gesellschaft, auf die Einhaltung ihrer staatlichen Verpflichtungen, insbesondere die ordnungsmäßige Bestellung der Verwaltungsorgane. In dieser Weise wäre die finanzielle Gebarung der Betriebe vom allgemeinen Bundeshaushalt vollkommen loszutrennen, ihre Bilanzen wären vollkommen selbständig zu führen. Ihre Gebarung wäre derart einzurichten, daß die Einnahmen die Betriebs- bzw. Erzeugungskosten mindestens decken, bei Betriebsabgängen, die — wie z. B. bei den Bundesbahnen — unabwendbar sind, wäre der Staatszuschuß durch besondere Gesetze zu begrenzen. Für Betriebs- und Investitionskredite wäre ein eigener Betriebs- und Investitionsfonds zu schaffen, in den alle zur Ausschaltung gelangenden Gewinne der Betriebe zu fließen hätten. An die Spitze jedes Betriebes wäre ein Verwaltungsausschuß mit einem Vorstand und einem Aufsichtsrat zu stellen. Die Umgestaltung der Betriebe könnte sich nur im engsten Einvernehmen mit den Personalvertretungen vollziehen. Den Angestellten jedes Betriebes müßte eine wirksame Vertretung und der entsprechende Einfluß auf die Verwaltung garantiert werden. Die geschilderte Neuordnung würde endlich die Frage klären, ob die Betriebe leistungsfähig und aktiv sind, und, sofern sie dies nicht sein können, wie z. B. die Eisenbahnen, welcher Aufwand aus Bundesmitteln zu ihrer Erhaltung notwendig ist. Bei der Überführung der Betriebe müßten die dort beschäftigten Personen ohne Änderung ihrer Rechtsstellung übernommen werden. Änderungen derselben dürften in Zukunft nur durch übereinstimmenden Beschluß des Verwaltungsrates und der Personalvertretung erfolgen. Erst nach Loslösung der Staatsbetriebe von der Bundesverwaltung wird es möglich sein, in der Hoheitsverwaltung einen Stellenplan festzusetzen.

Abg. Vaugoin (christl.-soz.): Der Unterausschuß wird sich bei der Beratung folgende drei Fragen vorlegen müssen, sonst würde wieder nur Stückwerk geleistet werden, das keine Aussicht auf Erfolg hat. Die erste Frage ist: Welche Ämter wären unbedingt notwendig? Die zweite müßte sein: Welche Ämter

sind daher ganz oder teilweise entbehrlich und welche können zusammengelegt werden? Die dritte Frage: Wie viel Beamte braucht man, um die nun festgestellten Ämter zu versehen? Wenn Abg. Seitz erklärt hat, daß man die Frage des Abbaues in zwei Gebiete trennen müsse, in den Abbau der Hoheitsbeamten und den Abbau der Beamten der Bundesbetriebe, so könne er dieser generellen Teilung in manchem Belange zustimmen.

Die Generaldebatte über das Beamtenabbaugesetz wird sodann unterbrochen.

— **Die Eisenbahnen im Burgenlande.** Durch den Verlust des als Eisenbahnknotenpunkt für den Verkehr im Burgenlande ausschlaggebenden Ödenburg wurden der Bundesbahnverwaltung zahlreiche Schwierigkeiten hinsichtlich der geplanten Verbindungen mit dem neuen Bundesland geschaffen. Soweit auf den bestehenden Linien dem Verkehrsbedürfnis Rechnung getragen werden konnte, ist dies durch eine Erhöhung der Verkehrsdichtigkeit geschehen. Hierüber wurde in einer Pressekonferenz mitgeteilt, daß außer den seit Dezember vorigen Jahres neueingeführten beiden Personenzügen vom Aspangbahnhof nach Ödenburg und dem wiedereingeführten Plattenseeexpreßzug drei neue Personenzugpaare zwischen Wolken-Prodersdorf und St. Margareten-Rust eingeführt wurden, die auch zur Belebung des Verkehrs von Eisenstadt nach Wien und Wiener-Neustadt dienen. Während früher die Bahnstrecken des Burgenlandes nur von einem Personenzugpaare befahren wurden, verkehren jetzt auf den Strecken Pinkafeld-Steinamanger und Oberschützen-Oberwarth täglich zwei Zugpaare. Was die Beschwerde wegen Belassung der magyarischen Stationsnamen betrifft, so ist die Umbenennung im nördlichen Burgenlande bereits durchgeführt, in den übrigen Teilen im Zuge und wurde nur durch die Witterungsverhältnisse verzögert.

Über die in Ausführung begriffenen Bahnanschlüsse und Neubauten wurde mitgeteilt, daß die Bauarbeiten für die Verbindungen von Friedberg in Steiermark nach Pinkafeld zum Anschlusse an die bestehende Linie Pinkafeld-Steinamanger demnächst beginnen werden. Eine zweite Verbindung wird zwischen Fürstenfeld und Güssing in Angriff genommen, eine dritte von Hartberg nach Oberwarth. Die beiden letzteren Linien werden in der nächsten Zeit trassiert werden. Eine Reihe weiterer Anschlüsse und Verbindungslinien befindet sich noch im Zustande der Vorstudien, bei einigen liegen bereits ausgearbeitete Pläne vor.

— **Die österreichische Kohlenförderung.** Im Dezember 1921 zeigte die österreichische Kohlenförderung erstmalig eine beträchtliche Zunahme. Sie betrug 2,51 Millionen Meterzentner (gegen 2,26, 2,30, 2,17, 2,19, 2,14 und 2 Millionen Meterzentner in den vorhergehenden sechs Monaten). Die für österreichische Verhältnisse bedeutende Zunahme der Förderung hat ihren Grund in der Aufhebung der staatlichen Zwangswirtschaft für Kohle, die amtlich erst mit Ende 1921 erfolgte; den Grubenverwaltungen war jedoch schon im Dezember 1921 bezüglich des Absatzes der Kohle freie Hand gelassen worden, so daß sie auch die während der Zwangswirtschaft oft liegen gebliebenen Kleinsorten bei der Industrie unterbringen konnten. Im Januar laufenden Jahres hat die Kohlenförderung 2 824 131 Meterzentner betragen gegen 2 515 451 Meterzentner im Dezember vorigen Jahres. Auf Steinkohle entfielen hiervon 152 893 (139 333) Meterzentner, auf Braunkohle 2 671 238 (2 376 118). Unter der Braunkohlenförderung ist erstmalig die Förderung des Burgenlandes mit 305 407 Meterzentner ausgewiesen. Immerhin hat sich aber die österreichische Kohlenförderung auch nach Abzug der burgenländischen Förderung mit 2 518 724 Meterzentner (gegen 2 515 451 Meterzentner im Dezember) auf dem bisherigen günstigen Stande erhalten. Im Burgenland bestehen zurzeit außer dem von der Gemeinde Wien gepachteten Kohlenbergbau Zillingsdorf... Neufeld noch die Szalonaker Bergbau A.-G., die Brennberger Kohlenwerke (die auch in dem Österreich zugesprochenen Teil des Burgenlandes Grubenfelder besitzen) sowie einige kleine Bergbaubetriebe. Die ausgewiesene Kohlenförderung des Burgenlandes ist ungefähr doppelt so groß wie die niederösterreichische Braunkohlenförderung.

Ungarn.

— **Mißbräuche mit in den Frachtbriefen nachträglich ergänzten Inhaltsdeklarationen.** Anläßlich der Verhandlungen über Rückerstattungsansprüche der Parteien hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen in Erfahrung gebracht, daß einige Parteien in den ausgelösten Frachtbriefen den ursprünglichen Text der Inhaltsangabe, um die Rückerstattung des Teils der von den Stationen richtig ausgerechneten Frachtgebühren zu erreichen, der günstigeren, niedrigeren Klassifizierung entsprechend ergänzen oder verändern. — Um derartigen Mißbräuchen vorzubeugen und die finanziellen Interessen der Eisenbahnverwaltung zu sichern, wurde angeordnet, daß die Versandstationen in der Rubrik: „Inhalt“ den unausgefüllten Raum dieser Rubrik durch Wellenlinien durchstreichen. Wenn die Versandstationen dieser Pflicht nicht nachgekommen sind, so haben die Bestimmungsstationen diese Maßnahmen während der Nachprüfung der Frachtgebühren durchzuführen.

— **Aufnahme der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Ungarn.** Mit Rücksicht darauf, daß der direkte Eisenbahnverkehr nunmehr mit sämtlichen Nachbarstaaten aufgenommen wird, sind auf Anregung der deutschen Reichsbahn Verhandlungen über die Aufnahme des direkten Güter- und Personenverkehrs zwischen Deutschland und Ungarn über Österreich und die Tschechoslowakei eingeleitet worden. Die Verhandlungen zwischen den Vertretern der am Verkehre beteiligten Eisenbahnen finden in Passau statt.

— **Kohlenfunde in Budapest.** Im 3. Bezirk der Hauptstadt, d. i. in Alt-Ofen, sind Kohlenadern entdeckt worden, die sich von der sogenannten „Donáti“-Kapelle bis Solymár hinziehen. Die Hauptstadt läßt die Forschungen fortsetzen und beabsichtigt das Kohlengebiet selbst auszubeuten oder einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Ausbeutung zu überlassen.

— **Der Ungarische Außenhandelsbund** hat in einer jüngst abgehaltenen Sitzung beschlossen, die Regierung abermals zu ersuchen, alles dafür einzusetzen, daß auf dem demnächst in Genua abzuhaltenden Kongresse der Freihandel in Ungarn ungehemmt wiederhergestellt und die Handelsverträge mit dem Auslande erneuert werden.

— **Bildung einer Ungarisch-Türkischen Handelskammer.** In Budapest hat sich eine Ungarisch-Türkische Handelskammer gegründet, die den Zweck verfolgt, die infolge des Krieges und der darauffolgenden politischen Umwälzungen unterbrochenen Wirtschaftsverbindungen wieder herzustellen. An der Spitze dieser Kammer steht der frühere Minister Georg Lukács.

Uebrige europäische Länder.

— **Die Schiffahrtslinie Gothenburg-Aalborg und der Verkehr zwischen Gothenburg und Dänemark.** Lange war von einer Einstellung des regelmäßigen Dampferverkehrs zwischen Gothenburg und Frederikshavn die Rede. Die Linie genoß sowohl schwedische wie auch dänische Staatsunterstützung von 40 000 bzw. 50 000 Kr. jährlich. Nach dem 1. Juli 1921 hat indes der schwedische Staat seine Unterstützung eingestellt. Auf dänischer Seite begeisterte man sich inzwischen sehr für eine Linie Aalborg-Gothenburg. Aalborg ist eine große Handels- und Industriestadt mit 70 000 Einwohnern gegen Frederikshavn mit nur 7000. Eine deutsche Reederei erbot sich sogar, ohne irgendwelche Bürgschaften auf der geplanten Linie einen Dampfer einzusetzen, aber man konnte sich weder in Dänemark noch auch in Schweden zur Annahme des Anerbietens entschließen; man hielt es nicht für angezeigt, einer deutschen Reederei etwas zukommen zu lassen, wo so viele eigene Fahrzeuge stillagen. Sodann wurde der Plan besonders auf schwedischer Seite in Gothenburger Handels- und Seefahrtkreisen mit großem Eifer aufgegriffen, und man glaubte, die Sache am besten so zur Durchführung zu bringen, daß man eine Gesellschaft, in der sich Gothenburger und Aalborger Interessen vereinigten, bildete. Kürzlich kam nun als Ende vom Lied von Kopenhagen die bündige telegraphische Nachricht, daß der Plan der mit so großen Erwartungen aufgegriffenen Dampferlinie Aarhus-Aalborg-Gothenburg wegen Mangels an nötigem Kapital aufgegeben werden mußte. Dr. S.

— **70 m Lichthöhe für die Brücke über den Svinesund.** Die norwegischen Behörden haben für die Brücke über den Svinesund, die die schwedischen und norwegischen Eisenbahnnetze im nördlichen Bohuslän verknüpfen sollte, eine segelfreie Höhe über Hochwasser von mindestens 70 m verlangt. In einem Schreiben an das Handelskollegium hat die schwedische Eisenbahndirektion aus diesem Anlasse hervorgehoben, daß die Frage einer Verbindung über den Svinesund bei einer solchen Forderung wahrscheinlich unmöglich gemacht sei, da die Kosten, verglichen mit den volkswirtschaftlichen Vorteilen, die mit einer solchen nur für äußerste Fälle angenommenen Segelhöhe gewonnen würden, unverhältnismäßig hoch seien. Die Eisenbahndirektion hält die norwegische Forderung einer derartigen segelfreien Höhe für weit übertrieben, da nur äußerst selten der Fall eintrete, daß Fahrzeuge mit größeren Masthöhen in den Idefjord einlaufen, als unter einer Brücke mit 47 m freier Segelhöhe durchfahren können. Die Erhebungen über die Höhe einer festen Brücke über Hammarbyled in Stockholm haben z. B. ergeben, daß man sich mit einer bedeutend geringeren Höhe, etwa 36 m, begnügen könne, wobei jedoch für gewisse

Ausnahmefälle vorausgesetzt wurde, daß Fahrzeuge mit höheren Masten die oberen Stangen abtakeln können. Im Vergleich zu den Höhen, die z. B. am Kieler Kanal und in den Fahrwassern zwischen Newyork und Brooklyn, wo die Lichthöhen, die nicht über mehr als ungefähr 45 m hinausgehen, als genügend angesehen werden, sind die norwegischen Forderungen nach Anschauung der schwedischen Eisenbahndirektion zu hoch.

Dr. S.

— **Güterverkehr zwischen Deutschland und Schweden.** Der Verkehr von Deutschland nach Schweden ist zurzeit außergewöhnlich groß, der stärkste seit langer Zeit. Die Fähren gehen neunmal innerhalb 24 Stunden (früher: 4 bis 6 mal), und man erwartet, daß binnen kurzem eine Erhöhung auf 11 Fahrten eintreten muß, da der Verkehr ununterbrochen wächst. Auch die Personenfähren müssen Güterwagen mitnehmen, damit in Saßnitz keine Stockung eintritt. Es handelt sich natürlich vor allem um Einfuhr nach Schweden, da die Ausfuhr augenblicklich ziemlich unbedeutend ist. In erster Linie werden Kalisalz, Maschinen, Stückgüter, Straßenbahnwagen, Glas, Papier, Schokolade usw. eingeführt. Auch auf den schwedischen Eisenbahnen hat der Güterverkehr in letzter Zeit eine sehr merkliche Zunahme gezeigt, die wohl zum Teil der großen Einfuhr zugeschrieben werden muß. Auf der Linie Lübeck-Malmö hat der Verkehr in gleicher Weise im letzten Halbjahre ein starkes Anschwellen erfahren, und er ist jetzt größer als vor dem Kriege. Die Dampfboote machen vollbelastet 3 bis 4 Fahrten in der Woche. Ein merklicher Teil der Güter geht indessen nach Dänemark, während der Rest in Südschweden bleibt. Es besteht die Absicht, bis zum Sommer auch einen Dampfer für den Personenverkehr auf dieser Linie einzusetzen.

Dr. S.

— **Elektrisierung der Reichsgrenzbahn.** Die Elektrisierung der Eisenbahn Riksgränsen-Boden ist nunmehr vollendet. Die Elektrisierung der Reststrecke Boden-Luleå (Svartön) wird voraussichtlich im Spätsommer fertig werden.

Dr. S.

— **Vereinfachte Paketbeförderung bei den schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedischen Staatsbahnen probieren zurzeit ein neues vereinfachtes Verfahren der Abfertigung von leichterem Eilgut und Paketsendungen aus. Die Neuheit besteht darin, daß der Absender bei der Paketaufgabe eine Aufgabebestätigung erhält, die die Hälfte eines Frachtzettels ausmacht, der dazu bestimmt ist, auf das Paket geklebt zu werden. Durch diese Maßnahme würde die Abfertigung von eingehenden und abgehenden Paketen bedeutend vereinfacht werden. Die jetzt angewendeten Frachtzettel mit ihren drei Formularen waren bei den Geschäftsleuten mit großer Paketaufgabe wenig beliebt.

Dr. S.

— **Die Elektrisierung der Linie Genua-Turin-Mont-Cenis.** Am 20. März fand die erste Versuchsfahrt mit elektrischer Zugkraft auf der Strecke Genua-Turin-Modane am Nordausgang des Mont-Cenis-Tunnels statt. Der Probezug hätte in 5 Stunden und 15 Minuten die Strecke zurücklegen sollen, aber er hatte eine Verspätung von 2 Stunden infolge von Störungen an der Maschine. Am Tage darauf fuhr derselbe Zug mit einigen höheren Beamten in der entgegengesetzten Richtung.

— **Eisenbahnunfall in Spanien.** Wie unterm 29. März d. J. aus Madrid gemeldet wird, stieß der Südexpreßzug Lissabon-Paris bei Salamanca mit einem Personenzug zusammen. Drei Personen wurden getötet, zehn verletzt.

— **Internationaler Schiffahrtskongreß 1923.** In London wird im nächsten Jahre der nächste internationale Schiffahrtskongreß stattfinden, als dessen Präsident Lord Lesborough vorgesehen ist. Der letzte derartige Kongreß fand im Jahre 1912 in Philadelphia statt. Aufgabe des neuen Kongresses wird es sein, eine engere Verbindung herzustellen zwischen den Ingenieuren und den Verwaltungsinstanzen, den Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen der ganzen Welt.

— **Londoner Stadtverkehr.** Die Überfüllung der Züge, Straßenbahnen und Kraftomnibusse in London muß, nach einer Anfrage im Parlament zu urteilen, einen geradezu unerträglichen Grad erreicht haben. Das anfragende Mitglied wies auf die mit Überfüllung verbundene Unfallgefahr, auf die gesundheitlichen Bedenken und darauf hin, daß durch die Einstellung einer ungenügenden Zahl von Betriebsmitteln die Arbeitslosigkeit gefördert werde. Die Anfrage war merkwürdigerweise nicht an den Verkehrsminister, sondern an den Staatssekretär des Innern gerichtet und wurde demgemäß auch durch dessen Ministerium beantwortet. In der Antwort wird die Unmöglichkeit zugegeben, den Londoner Verkehr in den verkehrsstarken Stunden ausreichend zu bedienen; es fehle bei den Eisenbahnen an Betriebsmitteln, und die Zahl der Züge könne auf gewissen, bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beanspruchten Strecken nicht erhöht werden. Die Eisenbahngesells[chaften]
seien sich vollständig bewußt, daß die Beseitigung der [Über]
füllung anzustreben sei, aber sie müßten, um diesen [Miß]
stand zu beseitigen, sehr erhebliche Mittel zur Einfü[hrung des]
elektrischen Betriebes usw. aufwenden. Betreffs der Omn[ibusse]
und Straßenbahnen erwäge die Polizei, ob die erleicht[ernden]
Bestimmungen aufgehoben werden sollen, nach denen
Überschreitung der Höchstzahl der in diesen Fahrzeug[en be]
förderten Personen zugelassen ist.

— **Die erste Gruppe der englischen Eisenbahnen.** Da[s eng]
lische Eisenbahngesetz von 1921 schreibt bekanntlich di[e Zu]
sammenfassung der englischen Eisenbahngesellschaften zu
Gruppen vor; die Bedingungen hierfür sind von einem [be]
deren Gerichtshof zu genehmigen. Dieser hat kürzlich mi[t Wir]
kung vom 25. März d. J. seine Zustimmung zur Verschme[lzung]
der Großen Westbahn mit der Mehrzahl der Eisenbahne[n von]
Wales, der Cambrian-, der Cardiff-, der Rhymney, der Taf[f Vale-]
und Alexandra-Eisenbahn ausgesprochen. Die Verschme[lzung]
nimmt unter den entsprechenden Vorgängen bei den a[nderen]
englischen Eisenbahngesellschaften eine Sonderstellung ei[n, in]
sofern als die Große Westbahn als Gesellschaft erhalten [bleibt]
und es sich daher mehr um ein Aufsaugen der anderen [Eisen]
bahnen durch sie als um eine Verschmelzung handelt. U[m die]
Gruppenbildung in dem von diesen Eisenbahngesellsch[aften]
bedienten Verkehrsgebiet zu vollenden, fehlt noch der Ans[chluß]
der Barry-Eisenbahn an die Gruppe; die Verhandlungen [hier]
über sind im Gange. Wenn sie zum Abschluß kommen, [wird]
diesen Abmachungen rückwirkende Kraft mit der Wirkun[g bei]
gelegt werden, daß die Einzelgesellschaften, mit Ausnahm[e der]
Großen Westbahn, am 1. Januar d. J. aufgehört haben, [zu be]
stehen. Zugleich mit der Verschmelzung soll das Aktienk[apital]
der Gruppe um rd. 2 290 000 £ erhöht werden. Die L[eitung]
der Gruppe wird von einer Direktion übernommen werde[n, die]
aus den 19 Direktoren der Großen Westbahn und je [einem]
Direktor der anderen Gesellschaften besteht. Für Beamt[e, die]
durch die Verschmelzung ihr Amt verlieren, hat die G[ruppe]
54 500 £ Abfindungen zu zahlen. Besondere Schwierigk[eiten]
scheint die Regelung der Ruhegehälter gemacht zu haben[; das]
Gericht hat entschieden, daß die hierauf bezüglichen B[estim]
mungen durch die Verschmelzung nicht verändert werden [sollen.]
— Zurzeit sind auch Verhandlungen betreffs Vereinigun[g der]
Nordwest- und der Midlandbahn sowie der Nordost- und [der]
und Baruslay-Bahn zu je einer Gruppe im Gange.

— **Vollendung des neuen Bahnhofs Waterloo in Lo[ndon.]**
Ende März ist nach 14jähriger Bauzeit der Umbau des [Bahn]
hofs Waterloo der London- und Südwest-Bahn in Londo[n be]
endet worden. Mit seinen bisherigen 18 Bahnsteigkanten [wurde]
er in bezug auf diese Zahl vom Bahnhof Liverpool Stre[et der]
Großen Ostbahn übertroffen. Die neue Anlage hat 21 Bahn[steig]
gleise, die alle in gleicher Höhe nebeneinander liegen. 1[…]
ihnen werden von einer gemeinschaftlichen Halle über[deckt.]
Die Bahnsteige sind von einem geräumigen Querbahnstei[g aus]
zugänglich. Durch eine Droschkenfahrstraße, die sich [nach]
einem in England beliebten Gebrauch keilartig zwischen […]
der nahe der Mitte gelegenen Gleise schiebt, wird der Ba[hnhof]
in zwei Hälften geteilt. Von dem Querbahnsteig führen […]
und bewegliche Treppen nach den benachbarten Haltes[tellen]
der Waterloo- und City-Eisenbahn; auch sonst ist noch [eine]
Anzahl unterirdischer Zugänge für die Reisenden vorge[sehen,]
und auch ein Gepäcktunnel ist vorhanden. Entlang [der]
Straßenseite des Querbahnsteigs zieht sich ein Gebäude, d[as im]
Untergeschoß die Büroräume für den Bahnhofsdienst, V[…]
und Erfrischungsräume, Gepäckabfertigung, Fahrkartenve[rkauf]
usw. enthält. Weitere Dienst- und Restaurationsräume [befin]
den sich im Obergeschoß. Der neue Bahnhof liegt an ders[elben]
Stelle wie der alte, der 1848 mit drei Bahnsteigen er[öffnet]
wurde; infolgedessen hat der Um- und Ausbau nur schritt[weise]
vorgenommen werden können. Nachdem nunmehr der [letzte]
Teil fertiggestellt worden ist, hat eine Eröffnungsfei[er in]
Gegenwart der Königin stattgefunden.

Rechtspflege.

— **Verderb von Krabben wegen nicht sofortiger Abladeb[ereit]schaft.** Am 22. Oktober 1918 wurde in Cuxhaven ein W[agen]
Krabben für die Firma S. in Altona zur Verladung aufgeg[eben.]
Am 24. Oktober nachmittags 3 Uhr war der Wagen in A[ltona]
abladebereit. Die Krabben waren verdorben und konnten
noch zu Futterzwecken verwendet werden. Wegen des [Schaden]
ersatzes der Krabben entspann sich ein längerer Rechtss[treit,]
der zweimal bis zum Reichsgericht gelangte und nunmehr
gültig zugunsten der Klägerin entschieden worden ist. [Im]
ersten Rechtszuge hatte das Landgericht Hamburg

reußischen Staat als Eisenbahnunternehmer verurteilt, das Oberlandesgericht Hamburg die Klage abgewiesen. Darauf wurde das Urteil des Oberlandesgerichts vom Reichsgericht aufgehoben und an das Berufungsgericht zurückverwiesen, das dann auf Verurteilung des Beklagten entschied. Dieses Urteil ist hierauf vom Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt worden:

„Das Oberlandesgericht hat festgestellt, daß die Sendung Krabben, um die es sich handelt, am 22. Oktober 1918 abends Uhr von Cuxhaven abgegangen, nach kurzem Aufenthalt in Harburg und Wilhelmsburg, am folgenden Nachmittag um 1 Uhr in Langenfelde angekommen, hier aber bis zum 24. Oktober 1918 morgens 5 Uhr liegen geblieben und schließlich in Altona, obwohl die Fahrt von Langenfelde nach dort höchstens eine Stunde in Anspruch nimmt, erst am Nachmittag um 3 Uhr abladebereit gewesen ist. Es hat weiter ausgeführt, der Bahn sei bekannt gewesen, daß es sich um Krabben handele, und sie habe Fürsorge für eine Benachrichtigung der Zugführer und der Bahnhofsvorsteher treffen müssen. Nun habe sich der Frachtbrief vom Wagen getrennt. Das kommt aber nicht selten vor, und es sei daher eine Nachlässigkeit gewesen, wenn die Bahn sich darauf verlassen habe, daß der Frachtbrief die Beschaffenheit der Sendung ersehen lasse. Am 23. und 24. Oktober hätten besondere Störungen noch nicht vorgelegen, und auch bei Überfüllung des Bahnhofs Langenfelde habe die Weiterbeförderung nach Altona noch am 23. Oktober möglich sein müssen. Zudem fehle jede Rechtfertigung dafür, daß der Wagen so spät in Altona zur Entladung bereit gestellt sei. Die Revision bekämpft diese Ausführungen. Sie meint, die Übergabe des Frachtbriefs sei der regelmäßige und genügende Weg zur Benachrichtigung der Beamten. Die Trennung vom Gute beruhe auf der Anhäufung der Geschäfte. Die Revision ist jedoch nicht begründet. Das Oberlandesgericht hat seiner erneuten Entscheidung die Auffassung zugrunde gelegt, die in der Entscheidung vom 31. März 1920 ihren Ausdruck gefunden hat. Darin ist auch bereits ausgesprochen, daß die Lieferfristen, nachdem sie einmal aufgehoben waren, auch nicht mehr zugunsten der Bahn in Kraft blieben. Im übrigen beruht das Urteil des Oberlandesgerichts auf einer Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse. Ein Rechtsirrtum ist in seinen Ausführungen nicht zu ersehen. Es ist demnach nicht zu beanstanden, wenn das Oberlandesgericht zu dem Ergebnis kommt, daß sowohl in Langenfelde wie in Altona von den Beamten der Bahn schuldhaft gehandelt und dadurch das Verderben der Krabben herbeigeführt ist. Die Revision war mithin zurückzuweisen."
(Aktenzeichen: I. 386/20. — 4. 5. 21.) K. M.-L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,04 km lange Reststrecke Schottwitz-Wüstendorf der vollspurigen Nebenbahn Schottwitz-Meleschwitz ist vom . April 1922 ab für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Zeitpunkt ab den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahndirektion Breslau zugerechnet worden.

Anderweitige Abgrenzung von Eisenbahndirektionsbezirken.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die zur Zeit der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden unterstellten Bahnanlagen in Gera Süd, Weida Ost und Zwötzen Ost werden am . April 1922 in den Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt übernommen. Gleichzeitig werden die Bahnhöfe Weida West und Weida Ost zu einer Dienststelle in Weida West vereinigt. Dieser Bahnhof trägt künftig die Bezeichnung „Weida". Die Dienststellen in Gera Süd und Gera-Debschwitz bleiben vorläufig unverändert bestehen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Karlsruhe. Die Station Karlsruhe Westbahnhof, die für den Frachtgutverkehr — Stückgut- und Wagenladungen — eingerichtet ist, wird am 1. Juni 1922 für den Eilgutverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Die Bezeichnung der im Burgenlande gelegenen Stationen „St. Andrä" und „Wallern" wird mit sofortiger Wirksamkeit auf „St. Andrä im Burgenland" bzw. „Wallern am Neusiedlersee" abgeändert.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. März verstarb zu Siegen im Alter von 45 Jahren nach schwerem Leiden der Vorstand des dortigen Eisenbahn-Maschinenamts

Herr Regierungsbaurat **Heinrich Angst,**

Ritter des Eisernen Kreuzes II. u. I. Kl.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen liebenswürdigen, lauteren Kollegen, der seit dem Jahre 1901 im Dienste der Eisenbahnverwaltung tätig war. Unserm Direktionsbezirk gehörte er als Maschinenamtsvorstand erst seit dem 1. Oktober 1921 an. Seine Verdienste um das Eisenbahnwesen, die er sich bei großer Pflichttreue und treuer Hingabe an den Dienst im Krieg und Frieden erworben hat, werden unvergessen bleiben.

Ehre seinem Andenken!

Elberfeld, den 31. März 1922. (468)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

Am 28. März verstarb in Braunschweig der

Geheime Baurat **Wilhelm Selle**

im Alter von 68 Jahren.

Der Heimgegangene war von 1906 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Oktober 1921 Vorstand des Betriebsamts 2 Braunschweig und als solcher auch Vertreter der Eisenbahnverwaltung gegenüber den Braunschweigischen Staatsbehörden. Diese schwierige Stellung hat er in vorbildlicher Weise ausgefüllt. Durch seine Pflichttreue, sein Gerechtigkeitsgefühl und seine vornehme und lautere Gesinnung hat er sich die Verehrung und Zuneigung seiner Untergebenen und Mitarbeiter erworben. Alle, die ihn kannten, werden ihm ein treues Andenken bewahren. (456)

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion Magdeburg.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 wird die Stationsbezeichnung „Bernau (Mark)" in „Bernau b. Berlin" umgeändert.

Berlin, den 16. März 1922. (429)
Eisenbahndirektion.

3. Anderweite Abgrenzung der Amtsbezirke.

Die zur Zeit der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden unterstellten Bahnanlagen in Gera Süd, Weida Ost und Zwötzen Ost werden am 1. April 1922 in den Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt übernommen. Gleichzeitig werden die Bahnhöfe Weida West und Weida Ost zu einer Dienststelle in Weida West vereinigt. Dieser Bahnhof trägt künftig die Bezeichnung „Weida". Die Dienststellen in Gera Süd und Gera-Debschwitz bleiben vorläufig unverändert bestehen.

Erfurt, den 29. März 1922. (457)
Eisenbahndirektion.

4. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

Am 1. April 1922 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 40 % erhöht.

Dresden, am 30. März 1922. (447)
Eisenbahn-Generaldirektion.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Am 1. Mai 1922 tritt ein „Reichsbahn-Tiertarif, Teil II“, in Kraft. Er gilt für den Verkehr der Deutschen Reichsbahn und der dem Tarif beigetretenen Privatbahnen. Durch den neuen Tarif werden sämtliche deutschen Tiertarife, Teile II, mit Ausnahme der unter Nr. 1630, 1689, 1692 und 1698 des deutschen Tarifverzeichnisses aufgeführten Tiertarife aufgehoben. Der Tierfrachtzeiger (Nr. 1504a des Tarifverzeichnisses) vom 1. Februar 1922 und die Umrechnungstafel zum Tierfrachtzeiger vom 1. April 1922 bleiben in Kraft. Der Reichsbahn-Tiertarif enthält neben Ermäßigungen und Verkehrserweiterungen auch geringe Erhöhungen einiger Nebengebühren, örtlichen Gebühren und bei Beförderung von Tiersendungen über Wahlwege, die gleichfalls vom 1. Mai 1922 ab gelten. Er kann Ende April vom Auskunftsbüro in Berlin C, Bahnhof Alexanderplatz und von den Güterabfertigungen zum Preise von 25 ℳ bezogen werden. Bis dahin gibt auf Anfragen unser Tarifbüro in Berlin SW 11, Tempelhofer Ufer 28, nähere Auskunft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der E.V.O. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. (465)

Berlin, den 29. März 1922.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft Rfv. 200 C II.

In den neuen vom 1. April 1922 gültigen Ausnahmetarif 10a für Torfstreu wird mit Gültigkeit vom 1. April 1922 die Station Farge als Versandstation nachgetragen.

Dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln ist die Straßburger Staatenbahn (Abteilung Baden) nicht beigetreten. Im Geltungsbereich sind daher unter den Ausnahmen nachzutragen die Nebenbahnen Kehl-Bühl, Kehl-Offenburg-Ottenheim und Rastatt-Schwarzach.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. März 1922. (464)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 wird die Station Beul-Rheinwerft zu 84c (Rheine-Siegbahn) eröffnet und in den obengenannten Verkehr aufgenommen.

Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. März 1922. (463)
Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Badische Eisenbahnlinien (Nr. 188a des Tarifverz.),
Thüringische Eisenbahnlinien (Nr. 188b des Tarifverz.),
Hessische Eisenbahnlinien (Nr. 188d des Tarifverz.).

Am 1. April l. J. tritt Tarifnachtrag IV in Kraft, der eine Anzahl Erhöhungen der Beförderungspreise enthält.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.

Darmstadt, am 28. März 1922. (445)
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Am 1. April 1922 tritt folgende, vorübergehend gültige Bestimmung zu § 9 (1) und (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften in Kraft:

„Vorübergehend gültige Bestimmung:

Wenn die Eisenbahn Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg stellt, so wird in allen Fällen, in denen nach Abs. (1) und (2) die Fracht für mindestens 15 000 kg berechnet werden müßte, der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt.“

Berlin, den 28. März 1922. (451)
Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Infolge Eröffnung der Reststrecke Schottwitz-Wüstendorf der Nebenbahn Schottwitz-Meleschwitz zum 1. April 1922 treten bei den Stationen Groß-Nädlitz und Wüstendorf Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. März 1922. (452)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch.
(Nr. 2a des Tarifverzeichnisses.)

Mit Wirkung vom 1. Mai 1922 tritt die Kerkerbahn-Aktien-Gesellschaft aus dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifes aus. (467)

Berlin, den 30. März 1922.
Eisenbahndirektion.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. April 1922 tritt ein neuer Binnengütertarif, Teil II, enthaltend besondere Ausführungsbestimmungen nebst Kilometerzeiger und Frachtsätzen, in Kraft. (466)

Berlin, den 30. März 1922.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Hermann Bachstein.

Deutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April 1922 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 1921 der Nachtrag 4 in Kraft, enthaltend neue erhöhte Frachtsätze für die deutschen Strecken, Entfernungen für einige neu aufgenommene niederländische Stationen und teilweise geänderte, erhöhte Entfernungen für eine Reihe niederländischer Stationen sowie Änderungen und Ergänzungen des Tarifs. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Preis des Nachtrags 1,50 ℳ.

Essen, den 28. März 1922. (442)
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten infolge der allgemeinen Frachterhöhung Änderungen im Abschnitt D „Örtliche Bestimmungen“ ein. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. März 1922. (469)
Eisenbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn — Sächsisches

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 den infolge Erhöhung sämtlicher F ten im Güter- und Tierverkehre sow Expreßgutverkehre, der tarifmä Mindest- und Sonderfrachtbeträge. Nebengebühren und örtlichen Geb um rund 40 % neu ausgegeben a Nachtrag V zum Binnen-Güter Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1921, b Nachtrag VI zum Binnen-Güter- Tiertarif für die schmalspurigen L vom 1. Dezember 1921, c) der trag VII zum Tarif für die schmalsp Nebenbahn Klingenthal-Untersac berg-Georgenthal. Für den Bi Gütertarif, Teil II, Heft 1 und fü Binnen-Tiertarif, Teil II, werden Tariferhöhungen durch unseren kehrsanzeiger bekannt gegeben. Frachtsätze und Gebühren in Kr währung werden nicht mit erhöht. künfte erteilen die beteiligten Güt fertigungen und unser Verkehrsbu hier, Wiener Straße 4 II. Die Einfü der Tariferhöhungen mit verkürzter öffentlichungsfrist gründet sich au vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Tarifnachträge können durch u Wirtschafts-Hauptverwaltung in den-Neustadt bezogen werden.

Dresden, am 30. März 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für schmalspurigen Linien.

Am 1. April 1922 wird der Haltep Köttewitz für den beschränkten S gutverkehr eröffnet. Näheres enthä ser Verkehrsanzeiger, auch erteile Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. März 1922. (
Eisenbahn-Generaldirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von weida nach dem Zschopautale.

Am 1. April 1922 tritt der N trag VIII in Kraft. Er enthält er Frachtsätze für die ordentlichen T klassen und die Ausnahmetarife 5 un Die Einführung mit verkürzter öffentlichungsfrist gründet sich au vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Dresden, am 30. März 1922. (
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch- und Mitteldeutsch-südw deutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 den die Überfuhrgebühren für Tie dungen für Heidelberg, Karlsruhe Mannheim (Viehhof) erhöht. Nä bei den beteiligten Abfertigungsstel

Erfurt, den 25. März 1922. (
Eisenbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagst Cosel Hafen.

Die durch Nachtrag 5 mit Gülti vom 15. März 1922 veröffentlichten bührensätze unter I, II und IV we vom 16. April 1922 ab um 40 vom Hu erhöht. Aufrundung auf volle 10 ₰

Die Verkürzung der Bekanntmachu frist gründet sich auf die vorübergeh Änderung der Eisenbahn-Verkehrs nung (RGBl. 1914, S. 455).

Mit sofortiger Gültigkeit wird Hafenordnung selbst (Absatz 24) d geändert, daß die Gültigkeit der nehmigungsscheine am 4. Werktage dem Ausstellungstage beginnt. (

Kattowitz, den 31. März 1922.
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

Seite 9—21 des Schnittarifs. Es erhält bei der

Bayerischen …(Sta)ats-) Lokalbahn-Station	der Stations-name der Anschlußstation	die Bezeichnung	Bayerischen (Staats-) Lokalbahn-Station	der Stations-name der Anschlußstation	die Bezeichnung
…markt	Traunstein	Traunstein Ort	Schalchen	Traunstein	Traunstein Ort
…rzt	„	Traunstein Übergang	Siegsdorf	„	Traunstein Übergang
…lding	„	Traunstein Ort	Stein (Traun)	„	Traunstein Ort
…nlag	„	Traunstein Übergang	Tacherting	„	Traunstein Ort
…ig	„	Traunstein Ort	Trostberg	„	Traunstein Ort
…mühle	„	Traunstein Ort	Waging	„	Traunstein Übergang
…i	„	Traunstein Übergang	Weibhausen	„	Traunstein Übergang
…lding	„	Traunstein Übergang	Wiesmühl (Alz) . . .	„	Traunstein Ort.

München, den 28. März 1922. (443)

Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

…as- und Privatbahn-Güterverkehr.

…Gültigkeit vom 1. April 1922, so…nicht im Tarif ein anderer Zeit…n angegeben ist, werden folgende …räge herausgegeben:

…u Heft B I (Teilheft B I 2, 3, 5, 6, …11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, …d 23) Nachtrag 17.

…Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) …rag 17.

…Nachträge enthalten neben be…veröffentlichten Änderungen und …zungen:

…derungen und Ergänzungen infolge …öffnung der Neubaustrecke Leese-…lzenau-Stadthagen.

…gänzungen infolge Eröffnung der …benbahn Siedenburg - Harbergen-…ffhorst.

…gänzungen infolge Eröffnung der …ilstrecke Simmern-Holzbach der …ubaustrecke Simmern-Gemünden.

…gänzungen infolge Eröffnung der …ilstrecke Stockhausen (Lahn)-…tendorf (Kr. Wetzlar) der Neubau…ecke Stockhausen (Lahn)-Beilstein …illkr.).

…derungen und Ergänzungen infolge …öffnung der Neubaustrecke Poll…w-Zollbrück.

…derungen der Stationen der …eine-Sieg Eisenbahn.

…derungen und Ergänzungen infolge …fnahme des Binnenverkehrs der …cklenburgischen Staatsbahnen.

…er Binnentarif für das Mecklen…rgische Netz der Reichsbahnen …fv. 42) tritt mit dem gleichen Tage …ßer Kraft. Die Bestimmungen wer…n mit diesem Tage in die Hefte des …ats- und Privatbahn-Güterverkehrs …ernommen.

…ue Stationen.

…nstige Änderungen.

…kunft geben die beteiligten Güter…igungen sowie das Auskunftsbüro, …Bahnhof Alexanderplatz.

…lin, den 27. März 1922. (437)

Eisenbahndirektion.

…deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

…1. April l. J. tritt vorbehaltlich Ge…igung der Aufsichtsbehörde Tarif…rag IV zum Binnentarif für die …chen Eisenbahnlinien (Nr. 188a des …rifverz.),

…ngischen Eisenbahnlinien (Nr. 188b …s Tarifverz.),

…schen Eisenbahnlinien (Nr. 188d des …rifverz.)

…aft, der eine Anzahl Erhöhungen der …derungspreise enthält.

…s alsbaldige Inkrafttreten gründet …auf die vorübergehende Änderung …s 6 EVO.

…nstadt, am 28. März 1922. (446)

Die Direktion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200 C II.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 tritt für die Zeit bis zum 31. Oktober 1922 ein Ausnahmetarif 10 a für Torfstreu und Torfmull bei Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Frachtbrief und Wagen von einzelnen Gewinnungs- und Kanalstationen zunächst nach den Stationen der Reichsbahn in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt nach den auf Grund der Umrechnungstafel vom 1. April 1922 erhöhten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 10 für frische Kartoffeln.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. März 1922. (438)

Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 werden für die Stationen Frankfurt (Main) Osthafen und Frankfurt (Main) Westhafen anderweitige Entfernungen erstellt, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. März 1922. (439)

Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit treten infolge der allgemeinen Frachterhöhung Änderungen im Abschnitt D „Örtliche Bestimmungen“ ein.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. März 1922. (470)

Eisenbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. April d. J. tritt — genehmigt durch die Interalliierte Kommission — zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag VIII in Kraft, der eine Erhöhung der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs enthält.

Über die Höhe der Sätze geben bis zum Erscheinen des Nachtrages VIII im Druck das Verkehrsamt Beuthen O./S. (Schmalspurbahn) sowie unser Verkehrsbüro Auskunft. Abdrücke des Nachtrages sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O./S. (Schmalspurbahn) zu haben.

Die Einführung des Nachtrages mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Kattowitz, den 27. März 1922. (441)

Eisenbahndirektion (Schmalspurbahn)

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 werden die Sätze für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens und die Sätze für die Einstellung von Tieren in der überdeckten Viehbucht in Riesa erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455). Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 27. März 1922. (431)

Eisenbahn-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Tiertarif.

Mit Wirkung vom 1. April 1922 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die Nebengebühren für Tränkung von Vieh außerhalb des Eisenbahnwagens und für die Einstellung von Tieren in die Viehbucht in Riesa erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II., Auskunft.

Dresden, am 28. März 1922. (432)

Eisenbahn-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Güter- und Tiertarife der Reichsbahn — Sächsisches Netz.

Die durch die Bekanntmachungen vom 12. Oktober 1921 und 18. Januar 1922 eingeführten erhöhten Wagenstandgelder und die besondere Gebühr für die Abbestellung von Wagen werden am 31. März 1922 aufgehoben. Vom 1. April 1922 an gelten wieder die im Nachtrage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B und im Nachtrag VIII zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, Abschnitt C, Nebengebührentarif, angegebenen Sätze.

Dresden, am 28. März 1922. (430)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Am 1. April 1922 tritt der Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen in Kraft, der außer sonstigen Änderungen einen neuen Ausnahmetarif 2a für die regelmäßige Beförderung von Milch enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,10 Franken von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen das Verkehrsbüro B der genannten Direktion. (453)

Saarbrücken, den 28. März 1922.

Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif Teil II der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird an Stelle des Personen- und Gepäcktarifs vom 1. Oktober 1913 ein neuer Tarif ausgegeben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Fahrkarten-Ausgabestellen und die unterzeichnete Direktion. (461)

Lippstadt, den 30. März 1922.

Die Direktion der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Ausnahmetarif

für die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Eisenbahndirektion Altona, der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Am 1. April tritt der Nachtrag 3 in Kraft. Durch diesen Nachtrag werden die im Abschnitt IV des Nachtrags 2 enthaltenen Stationsfrachtsätze um rund 40 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der E.V.O. (RGBl. 1914, S. 455).

Elmshorn, den 29. März 1922. (460)

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1922 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A und B des Tarifs sowie des Nachtrags III vom 10. März 1922 enthaltenen deutschen und deutsch-saarländischen Schnittsätze um 250 % erhöht.

Die Bekanntmachung vom 3. März 1922, wonach die Frachtsätze der Schnitte I um 150 % zu erhöhen waren, tritt mit dem 20. April 1922 außer Kraft.

München, den 29. März 1922. (444)

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 werden die Privat-Lokalbahnstationen Gmund a. Tegernsee, Moosrain — letztere nur für den Wagenladungsverkehr — und Tegernsee der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee in den Lokalbahn-Schnittarif aufgenommen.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

II. Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 ändern sich die Zustreifgebühren bei Ludwigsmühle von 81,60 ℳ in 110 ℳ und von 84 ℳ in 120 ℳ,

bei Weißenstadt-Ladestelle von 158,40 ℳ in 220 ℳ und von 168 ℳ in 240 ℳ.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.

III. Mit Wirksamkeit vom 10. April 1922 treten Ergänzungen bei den Zuschlägen für die Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München hinsichtlich der Güter der Ausnahmetarife für Düngemittel und für frische Kartoffeln ein.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 30. März 1922. (454)

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1922.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1922 sind nachzutragen:

1. Auf dem Titelblatt des Tarifs in der Stern (*) - Anmerkung und auf Seite 3 des Tarifs unter Ziffer 1. Absatz „Die Entfernungstafel II enthält“ nach den Worten „in München“:

„und der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee“.

2. Auf den Seiten 29, 37 und 46 des Tarifs die Stationsnamen Gmund a. Tegernsee*, Moosrain* und Tegernsee*.

München, den 30. März 1922. (455)

Tarifamt beim RVM., Z. B.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Im Tarif vom 1. April 1922 sind die Entfernungen der badischen Knotenstationen 48—54 (Riegel-Müllheim (Baden) mit den Stationen Mähringen und Maichingen und mit den Stationen Neufra b. Rottweil und Neufra (Donau) je mit einander verwechselt und daher umzustellen. Ferner sind die Entfernungen Konstanz-Fischbach und Wiesensteig und Pforzheim-Hirsau von 55, 128 und 75 in 75, 218 und 25 zu ändern.

Karlsruhe, den 29. März 1922. (450)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 15. Juli 1921.

Erhöhung der Teilfrachtsätze in Markwährung.

I. Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Januar 1923 werden die Teilfrachtsätze in Mark durchgehends um 330 vom Hundert statt wie bisher (seit 15. März 1922) um 210 vom Hundert erhöht. Bei Ermittlung der hiernach sich ergebenden Teilfrachtsätze werden die im Endergebnisse entfallenden Bruchteile auf ganze Pfennig aufgerundet.

II. Mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkt sind auf S. 32 des Tarifes unter „B. Eil- und Frachtstückgut-Artikeltarife“ im Artikeltarif Nr. 1 die Teilfrachtsätze in Mark durchgehends auf „40.04“ §) abzuändern. Am Schlusse der Seite ist folgende Anmerkung anzubringen:

„§) In diesem Frachtsatz ist der Zuschlag von 330 vom Hundert bereits enthalten.“

Wien, am 24. März 1922. (435)

Österreichische Bundesbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Güterverkehr.

Binnen-, Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil II, für die Lokalbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 erscheint der Nachtrag X, durch welchen von der Aufsichtsbehörde genehmigte Erhöhungen eintreten.

Tegernsee, den 28. März 1922. (434)

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Die Direktion.

7. Personen- und Gepäckver[kehr]

Nordseebäderverkehr (ostfriesis[che] Inseln).

Zum 1. Mai 1922 wird ein neue[r] für den Personen- und Gepäck[verkehr] mit den Nordseeinseln Borkum, [...] Langeoog, Norderney, Spiekeroo[g] Wangerooge ausgegeben. Dur[ch] werden die bestehenden durchge[henden] Verbindungen erweitert und neue [...] Tarifsätze eingeführt.

Zugleich mit dem neuen Tarif [wird] ein Nachtrag 1 eingeführt, der de[n] ergänzt und berichtigt.

Nähere Auskunft erteilt auf B[...] unser Verkehrsbüro.

Münster (Westf.), den 30. März [...]

Namens der beteiligten Verwaltu[ngen] Eisenbahndirektion Münster (W[...]

8. Verdingungen.

Die Lieferung von Gleisbett[...]stoffen für die Zeit vom 1. [...] bis 31. Juli 1922, und zwar

a) 21 200 cbm Kies,

b) 4700 t Steinschlag 2. K[...] und 49 100 t Steinschlag 1. K[...] soll öffentlich vergebe[n wer]den.

Die Verdingungsunterlagen kön[nen in] unserer Kanzlei hier eing[esehen], auch gegen postgeldfreie [Ein]sendung von je 8 ℳ an die [...]kasse der Eisenbahnd[irek]tion, hier, Bahnhofstr. 23, im [Wege] des Postscheckverfahrens auf [...] Nr. 13 578, Postscheckamt Erfurt [...] der Kanzlei bezogen werden.

Die Angebote sind mit entspre[chender] Aufschrift und versiegelt bis zu d[en Er]öffnungsterminen, und zwar

zu a) Kies bis zum 11. [...] 1922, Vorm. 10 Uhr,

zu b) Steinschlag bis [...] 12. April 1922, Vorm. 1[...] an unser Materia[l]büro, hier, Bah[nhof]straße 23, einzusende[n].

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Erfurt, den 24. März 1922. ([...]

Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Lokomotiven u. [...]

Deutsche Reichsbahn.

In der Werkstatt Malchin i. [...] stehen zwei 2/3 gek. Personenz[ug]motiven (P. 2 u. P. 3) und zwei [...] Güterzuglokomotiven (G. 2 u. [...] sämtlich lauffähig, die letzten [...] unter eigenem Dampf laufend, zu[m Ver]kauf. Verdingungsunterlagen bei [...] Kanzlei gegen postfreie Einsendu[ng von] 10 ℳ (in bar) erhältlich. A[ngebote] verschlossen mit Aufschrift „A[...] auf ausgemusterte Lokomotiven“ [...] frei an die Unterzeichnete zum 2[...] d. J., vormittags 10 Uhr, ein[...] Eröffnung der Angebote um 11 [...] Verwaltungsgebäude, 1 Tr.

Schwerin, im März 1922. ([...]

Eisenbahn-Generaldirektion [...]

10. Offene Stellen.

Tüchtiger Bahnmeister

oder Bahnmeisteranwärter für die [...] langen meterspurigen Herforder [...]bahnen zum sofortigen Antritt g[esucht]. Angebote mit Zeugnisabschrifte[n, Le]benslauf und Gehaltsansprüchen [...] richten an die ([...]

Direktion der Bielefelder Kreis[...] und Herforder Kleinbahnen in H[...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 14. Berlin, den 13. April 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Geschäftstechnik im Eisenbahn-Verwaltungsdienst.

Von Ministerialrat **Dr. Haas** (Berlin).

(Schluß aus Nr. 13.)

3. Im zweiten Unterabschnitt dieses Kapitels wollen wir nun d Maßnahmen behandeln, die die Arbeitsersparnis, d Einfachheit und Schnelligkeit des Geschäftsganges bez ecken.

. Wie im äußeren Dienst, so kann auch im inneren Dienst d Betrieb nur dann flüssig gehalten werden, wenn Ordnung u Einteilung herrscht. Darüber sind nicht viel Worte zu v lieren. Ordnung halten soll aber der Beamte nicht nur aus R ksicht auf seine eigene Arbeit, sondern auch auf die Arbeit a erer. Durch Unordnung erschwert man seinen Mitarbeitern, s em Vorgesetzten und Untergebenen das Leben. Eine der h figsten Untugenden ist es z. B., ein Schriftstück unnötig la ge unerledigt liegen zu lassen und dann mit einem Eiligkeitsv merk in Gang zu setzen. Das ist unkollegial gegen die M unterzeichner der Verfügung, denen auf diese Weise manchm zugemutet wird, unter wichtige Entscheidungen ihren Namen zu setzen, ohne daß ihnen Zeit gelassen wird, sie gründlich zu p fen. Es macht den Registraturen und vor allem der Kanzlei d Leben unnötig sauer, weil jeder sich verantwortlich macht, d den Eilvermerk nicht beachtet. Überhaupt sei man mit dem A ringen von Eilvermerken sparsam und gewissenhaft, denn di Wirksamkeit der Eilvermerke steht im umgekehrten Verh nis zu ihrer Häufigkeit.

Alle Maßnahmen einer Verwaltung, die ihren Geschäftsgang ei ach und flott gestalten will, gipfeln in der Einschränk g des Schreibwerks. Je mehr geschrieben wird, de o schwerfälliger der Gang der Geschäfte. Bei jeder Geschäftserledigung ist daher zu prüfen, wie die Sache am einfachsten und raschesten so erledigt werden kann, daß bei voller Wahrung des dienstlichen Interesses allen beteiligten Stellen möglichst wenig Schreibwerk entsteht. Der Beamte soll also nicht nur selbst so wenig und so kurz wie möglich schreiben, sondern auch sich hüten, bei anderen unnötige Schreiberei hervorzurufen.

a) Eins der wichtigsten Mittel, das Schreibwerk einzuschränken, ist der urschriftliche Verkehr. Durch ihn wird die Kanzlei wesentlich entlastet. Daher sind Geschäftssachen wenn irgend möglich urschriftlich zu behandeln, namentlich Vorerhebungen und Rückfragen.

b) Bei Kollegialbehörden sind zu einer Verfügung meist mehrere Unterschriften nötig. Der dadurch entstehende schleppende Geschäftsgang kann in zahlreichen Fällen vermieden werden durch die Einrichtung der Zwischenverfügung. Sie ist — im Gegensatz zu der entscheidenden Verfügung — eine solche, die weder eine Entscheidung trifft noch die Entscheidung in bestimmtem Sinne vorbereitet, also im wesentlichen eine Verfügung, die sich auf Vorerhebungen, Rückfragen tatsächlicher Art, Einforderung von Schriftstücken und dergleichen beschränkt. Bei ihr genügt es im allgemeinen, wenn der Dezernent und je nach Umständen noch der eine oder andere Kodezernent mitwirkt. Die Zwischenverfügung muß sich als solche bezeichnen. Sie muß aber streng auf ihr Anwendungsgebiet beschränkt bleiben. Urteile, Meinungsäußerungen sind, selbst in hypothetischer Form, zu vermeiden, desgleichen Erhebungen in einer

bestimmten Richtung, die einen Rückschluß darauf zulassen, wie die Entscheidung ausfallen soll. Die häufigste Zwischenverfügung wird die sein, die lediglich einen Bericht einfordert oder die Einsendung der Vorgänge verlangt. Die Zwischenverfügung hat etwas Gefährliches; durch sie kann ein Schriftstück lange Zeit der Kenntnis eines zur Mitwirkung Berufenen entzogen werden. Es gehört Takt und Zuständigkeitsgefühl dazu, zu erkennen, wann sie anzuwenden ist und wann nicht.

c) Die Rückgabe urschriftlicher Verfügungen ist nur dann zu verlangen, wenn die Verfügung als Aktenbeleg gebraucht wird, oder wenn eine weitere Verfolgung der Sache geboten ist.

d) Wesentlich trägt es zur Entlastung der Kanzlei bei, wenn bei kleinen Schreiben unwichtiger Art nicht erst die Verfügung für die weitere Reinschrift entworfen, sondern die Reinschrift gleich von dem bearbeitenden Beamten beigefügt wird, namentlich bei vordruckmäßigen Bescheiden, bei Kassenanweisungen und bei Verfügungen, bei denen eine Festlegung des genauen Wortlauts in den Akten nicht notwendig ist.

e) Innerhalb der Behörde sollte ein Schriftwechsel möglichst vermieden werden. Nur in wenigen Fällen, z. B. wenn es sich um aktenmäßige Festlegung von Angaben handelt, namentlich rechnerischer Art, kann ein derartiger Schriftwechsel angebracht sein.

f) Reiche Gelegenheit, den Geschäftsgang einfach zu gestalten und das Schreibwerk zu vermindern, bietet sich bei der Einforderung von Berichten. Hier wollen wir uns zunächst mit dem Fall beschäftigen, wo mehrere Außenstellen bei der Berichterstattung beteiligt sind.

Der Behördenorganisation entspricht es, daß die unmittelbar nachgeordnete Behörde zum Bericht aufgefordert wird: die Direktion beauftragt das Amt (die Inspektion), zu berichten. Gewöhnlich muß das Amt seinerseits wieder eine oder mehrere Dienststellen befragen. Wenn nun die Sache so liegt, daß die Dienststelle allein die für die Beantwortung erforderlichen Unterlagen besitzt (z. B. wenn Angaben tatsächlicher Art verlangt werden), das Amt also nicht in die Lage kommt, zu diesen Angaben etwas von Eigenem hinzuzutun, so ist es zweckmäßig, wenn die Direktion die Dienststellen unmittelbar mit dem Bericht beauftragt. Es hat keinen Sinn, daß das Amt erst den Bericht der Dienststelle zu einem neuen Bericht umformt, d. h. wörtlich abschreibt und mit seiner Firma versieht. Natürlich muß aus Gründen der Organisation das Amt von dem Auftrag zur Berichterstattung und von der Erledigung dieses Auftrags Kenntnis erhalten, d. h. beide Male muß das Schriftstück bei ihm durchlaufen. Es wird dann vom Amt nur mit dem Sichtvermerk versehen.

Aber auch in Fällen, wo das Amt aus den Angaben der Dienststellen einen besonderen Bericht zu formen hat, läßt sich die Sache in der Weise vereinfachen, daß die Verfügung zur Berichterstattung sogleich an die Dienststellen mitgerichtet und den Dienststellen aufgetragen wird, binnen bestimmter Frist dem vorgesetzten Amt ihre Berichte vorzulegen. Die Verfügung ist daher so zu fassen, daß die Dienststellen ohne weitere Anordnung der Ämter und ohne Rückfragen den Auftrag erledigen können. Sie braucht dann nicht bei den Ämtern nochmals neu geschrieben und vervielfältigt zu werden. Diese Art der Berichtseinforderung ist namentlich angebracht, wenn das Amtsblatt dazu benutzt wird.

Wird eine Berichterstattung allgemeiner Art verlangt, z. B. über die Bewährung einer Anordnung oder angestellter Versuche, so empfiehlt es sich meist, nicht alle, sondern nur einige besonders geeignete Stellen mit der Berichterstattung zu beauftragen. Das kann meist ohne Schaden für die Sache geschehen. Die für die Dienststellen oft recht drückende Last andauernder Berichterstattung wird dadurch wesentlich vermindert. Auch die Verarbeitung der eingehenden Berichte wird erleichtert, wenn ihre Zahl weise beschränkt wird. Natürlich wird man zur Erzielung einer gleichen Lastverteilung unter den auszuwählend Dienststellen abzuwechseln haben.

Endlich ist es zweckmäßig, Berichte mehrerer Stellen üb denselben Gegenstand nicht einzeln zu behandeln, sondern s erst zu sammeln und dann zur Bearbeitung vorzulegen. Z diesem Zweck sind die Stellen zu beauftragen, ihre Berich unter der Bezeichnung „Sammelsache“ einzureichen.

Ein wichtiger Punkt bei der Einforderung von Berichten i die Fristsetzung für die Berichterstattung. Zunächst i zu prüfen, ob überhaupt eine Frist zu setzen ist. Diese Fra beantwortet sich ähnlich wie bei den Wiedervorlageverfügunge die wir oben behandelt haben: eine Frist ist nur zu setze wenn ein Interesse an der Verfolgung der Angelegenheit od der Erledigung der Verfügung innerhalb eines bestimmten Ze raumes besteht. Ist dies zu bejahen, so ist darauf zu achte daß die Frist angemessen und vor allem ausreichend festgese wird. Durch zu kurze Fristen entsteht viel Schreibwerk: E innerungen, Fristgesuche, fortwährende Eintragungen im G schäftsbuch und in den Terminkalendern. Dienststellen, den andauernd zu kurze Fristen gesetzt werden, deren Einhaltu doch nicht durchgesetzt werden kann, verlernen bald die Pünk lichkeit. Also man setze ausreichende Fristen, halte aber au andererseits streng auf ihre Beachtung. Hiergegen wird se viel gesündigt. Wer aber sich vergegenwärtigt, wie eine V fügung auf den wirkt, der mit ihrer Ausführung im Hause sell und draußen beauftragt ist, sich vor allem klar macht, wie lan die Verfügung braucht, um das Haus zu verlassen, den W zum Adressaten zurückzulegen und dort ordnungsmäßig beha delt zu werden, der wird den Fehler nicht ausreichender Fri setzung vermeiden und dadurch sich und andern viel Arbeit u Ärger ersparen. Man fordere ferner von den Dienststell Erledigungs- und Fehlanzeigen nur dann, wenn durch die Sache wirklich geboten ist. Die Einforderung ein Erledigungsanzeige hat gewöhnlich nur dann Sinn, wenn Erledigung binnen bestimmter Frist von besonderer Wichtigk ist. Eine Vereinfachung des Geschäftsgangs wird endlich reicht, wenn in geeigneten Fällen angeordnet wird, daß die schriftlich zum Bericht hinausgesandte Sache nach ihrer Rü kunft unmittelbar dem Bürobeamten vorzulegen der sie dann sogleich zu bearbeiten hat.

g) Einer mit zeitgemäßen Hilfsmitteln der Technik arbeit den Verwaltung geziemt es, im weitestgehenden Maße v mechanischen Vervielfältigungsmitteln G brauch zu machen. Welches dieser Mittel anzuwenden ist Schreibmaschinendurchschlag, Kopierverfahren, Umdruck, Bu druck (Amtsblatt) —, bestimmt sich nach der Lage des Einz falls. Der Bürobeamte muß erzogen sein, sich auch mit die keineswegs unwichtigen Frage zu beschäftigen und in jed Fall das richtige Verfahren auszuwählen und wenn nötig vor schreiben. Bei der Wahl zwischen Umdruck und Amtsbl verfügung wird im allgemeinen die Wirtschaftlichkeit den A schlag geben. Verfügungen an zahlreiche Dienststellen, a wenn sie bloß vorübergehende Bedeutung haben, z. B. Auftr zur Berichterstattung, sollten grundsätzlich im Amtsblatt scheinen. Wird dagegen eine umfangreiche Verfügung nur n wenige Stellen gerichtet, so wird der Buchdruck unwirtsch lich, und man wählt besser den Umdruck.

Ein außerordentlich wichtiges mechanisches Hilfsmittel z Vermeidung unnötiger Schreibarbeit ist der Vordruck (F Formblatt). Die Fülle sich immer wiederholender Fälle, die gleiche Entscheidung mit gleichem Wortlaut erfordern o doch wenigstens zulassen, verlangt gebieterisch seine ausg bige Verwendung. Jeder Bürobeamte muß gewöhnt sein, wo irgend geht, den Vordruck zu verwenden, vor allem aber a in allen Fällen, wo ein Bedürfnis und eine Möglichkeit best die Einführung neuer Vordrucke anzuregen. Wer in ei Monat hundertmal denselben, gleichlautenden Bescheid h schriftlich ausfertigt, statt sich dafür einen Vordruck zu scha oder gar einen schon vorhandenen zu benutzen, handelt unwi schaftlich, interesselos und damit pflichtwidrig. Er stre

Arbeit. Mit Klagen über Überlastung mit Schreibarbeit dür- solche Beamte nicht gehört werden. Selbstverständlich darf Gebrauch von Vordrucken nicht in Schematismus ausarten; Vordruck muß verständig verwendet werden, und es wird lfach Einzelfälle geben, in denen sich die Anwendung starrer dewendungen aus Rücksichten des Einzelfalles, z. B. aus ünden gebotenen Entgegenkommens verbietet. Auch ist ein terschied zu machen zwischen dem Gebrauch eines Vordrucks der Urschrift und der Reinschrift. Es ist Sache des Takts, r das Richtige zu finden. So wird man zwar z. B. Vor-scheide in der Regel formularmäßig erteilen, mitunter wird auch ein höfliches Schreiben angebracht sein.

Wir kommen nunmehr zu den Regeln, nach denen ein Ver-ungsentwurf abzufassen ist, also zur Technik des Ex-dierens oder „Absetzens" der Verfügungen. Manchem mag scheinen, als ob es sich bei den Regeln für das Expe-ren um Kleinigkeiten, um Selbstverständlichkeiten han-e; aber für eine große, vielseitige Verwaltung wie es die Eisenbahnen ist, sind solche Regeln von nicht zu unter-ätzender Bedeutung. Man findet in der Verwaltungspraxis lfach Widerstand oder wenigstens Gleichgültigkeit gegen die rschriften des formalen Geschäftsganges und namentlich gen die Regeln für das Entwerfen von Verfügungen. Die geln haben aber ihren guten Sinn, und mit Verstand ange-wndet sind sie geeignet, der Verwaltung wie den einzelnen Be-nten ihre Arbeit zu erleichtern. Wer täglich viel Papier be-reiben muß, sollte immer bedenken, daß er nicht nur für arbeitet, sondern daß sich mit dem, was er zu Papier bringt, h viele andere jetzt und in Zukunft beschäftigen müssen. ksicht auf Mitarbeiter, Ausführende, Nachfolger, Rücksicht auf die Arbeitsökonomie der Verwaltung überhaupt gebie- es daher, daß nicht jeder sich selbst seine nur ihm verständ-lie Arbeitstechnik schafft und andern die Sorge überläßt, wie sich in der von ihm geschaffenen Unordnung und Willkür echtfinden. Wieviel Arbeitskraft geht z. B. ungenutzt ver-len mit dem Lesen unordentlich abgefaßter, unübersichtlicher, nöglich noch schlecht geschriebener Schriftstücke in den Aten! Also Regeln müssen sein, ihre Befolgung ist nicht Pe-terie. Pedantisch handelt nur, wer Regeln auch da anwendet, der Grund der Vorschrift, der Zweck, der mit ihr verfolgt d, entfällt. Verständnis für den Sinn und die Berechtigung Formen und Formeln wird gerade die Verwaltungstätigkeit unnötigem Formelkram bewahren.

as Expedieren ist, auch bloß äußerlich, der Form nach ver-iden, eine Kunst, und ihre Hauptregel heißt Klarheit. Verfügungsentwurf muß übersichtlich gegliedert sein, seine schiedenen Teile müssen sich scharf und bestimmt vonein-ier abheben, damit jeder, der sie liest und lesen muß, sofort n schnellen Überblick gewinnen kann. Ich kann mich auf Hervorhebung einiger wichtiger Punkte beschränken.

) Man bringe auf jedem Verfügungsentwurf, der einen ge-sen Umfang überschreitet, so daß er nicht gleich überblickt den kann, eine kurzen Betreff an. Das erleichtert allen; die Verfügung zu lesen haben, die Arbeit.

) Eine Verfügung, die sich nach außen richtet, kann nicht ier alles enthalten, was zu ihrem vollen Verständnis erfor-lich ist. Die Erwägungen, die zu dieser oder jener Entschei-g oder Stellungnahme geführt haben, eignen sich sehr häufig t zur Mitteilung an den Empfänger oder haben für ihn keine eutung, während andererseits ein Bedürfnis besteht, sie enmäßig festzulegen. Oder es besteht ein Interesse daran, den inneren Verwaltungsbetrieb ersichtlich zu machen, daß mit welchen andern Angelegenheiten ein Zusammenhang teht, und den Ort zu bezeichnen, wo diese Angelegenheiten andelt worden sind. Kurz, der Verfügungsentwurf bedarf s mehr oder minder ausführlichen Kommentars. Diesem ck dienen im wesentlichen drei geschäftstechnische Mittel: Vorbemerkung, der Aktenauszug und die Randbemerkungen.

ie Vorbemerkung ist ein vorzügliches geschäftstech-hes Mittel, um zu einer klaren Gliederung eines Verfügungsentwurfs zu gelangen. Denn sie dient dazu, aus der eigentlichen Verfügung alles auszuscheiden, was nicht hineingehört, was aber doch schriftlich niedergelegt werden muß. Sie ist sehr wertvoll, ja manchmal unentbehrlich in den Fällen, wo der Verfügungsentwurf von mehreren zu unterzeichnen ist. Die Mitzeichnenden sind sehr häufig in die zu behandelnde Angelegenheit nicht derart eingeweiht, daß sie mühelos den Zusammenhang erfassen. Man kann ihnen nicht immer zumuten, sich in die gesamten, oft umfangreichen Vorgänge zu vertiefen. Durch die Vorbemerkung wird der Überblick erleichtert, es werden Mißverständnisse ausgeschaltet und Rückfragen vermieden.

Ein besonderer Anwendungsfall der Vorbemerkung ist der Aktenauszug. Er ist angebracht, wo zum Verständnis der Verfügung das Durchlesen umfangreicher Akten notwendig wäre. Er hat den Vorzug, daß er die Beifügung der Aktenstücke meist überflüssig macht. Ein langer Umlauf von Akten ist geschäftstechnisch durchaus unerwünscht; erfahrungsgemäß sind Akten während des Umlaufs außerordentlich schwer auffindbar, oder sie werden verschleppt.

In einfachen Fällen genügen zur Erläuterung einer Verfügung kurze Randbemerkungen (etwa mit Bleistift). Sie sind namentlich angebracht, um Geschäftsnummern oder Aktenzeichen von angeführten Vorgängen anzugeben, mit denen man den Text nicht belasten will.

c) Bei der Wahl des Ortes auf dem Schriftstück, wo die Verfügung anzubringen ist, nehme man Rücksicht auf die spätere Lesbarkeit der Akten. Es muß daher als Regel gelten, daß die Verfügung hinter dem Text des Eingangsstücks, also in unmittelbarem Anschluß daran, entworfen wird. Jede irgendwie freie Stelle des Papiers dazu zu benutzen ohne Rücksicht auf Übersichtlichkeit und gute Lesbarkeit, dazu sollte man sich selbst durch das Streben nach Papierersparnis nicht verleiten lassen. Das ist eine der vielen falsch angewandten Sparsamkeiten. Papier ist zwar teuer, aber Menschenkraft ist noch teurer.

d) Man achte auf klare und vollständige Fassung der Adressen. Ganz unzulässig ist es, der Kanzlei die Fassung zu überlassen, etwa durch die Fassung „An Einsender".

e) Die Klarheit und Ordnung des Geschäftsgangs und namentlich die Rücksicht auf die Anlegung der Akten erfordert es vielfach, mehrere Schriftstücke, die verschiedene Geschäftsnummern tragen, zusammenfassend zu behandeln, andererseits ein Schriftstück, das verschiedene Angelegenheiten betrifft, in mehrere zu zerlegen.

Für die Verbindung von Schriftstücken gilt, daß sie nur zulässig ist, wenn die darin behandelten Angelegenheiten zueinander in unmittelbarem Zusammenhang stehen, wenn sie gleichzeitig erledigt werden können, und wenn sie nach Erledigung in ein und dasselbe Aktenstück zu bringen sind. Besonders auf das letzte Erfordernis ist streng zu achten, da andernfalls die Akten teilweise unvollständig, teilweise mit nicht hineingehörenden Schriftstücken belastet werden.

Die Trennung eines Schriftstücks in mehrere wird notwendig, wenn mehrere voneinander verschiedene Angelegenheiten darin enthalten sind, die eine verschiedene, gesonderte Behandlung, namentlich in verschiedenen Referaten (Dezernaten) erforderlich machen. In diesem Falle fertigt man Abschriften oder, falls dies genügt, Auszüge aus dem Schriftstück. Ein Hauptbeispiel sind Niederschriften über Verhandlungen, die eine Reihe von Punkten umfassen. Die Trennung kann auch eine bloß vorübergehende sein, z. B. wenn die verschiedenen, besonders zu prüfenden und zu entscheidenden Angelegenheiten als Grundlage eines zusammenfassenden Berichts oder Bescheids dienen. In diesem Fall ist auf jedem besonders vorgelegten Auszug die Sammelstelle zu bezeichnen, bei der die einzelnen Teilangaben zusammenzulaufen haben.

Im

3. Abschnitt

wollen wir noch kurz die Geschäftstätigkeit erörtern, die sich an den Erlaß der Verfügung anschließt.

A. Zunächst ein paar Worte über den Lauf des Schriftstücks im Hause. Als Regel hat zu gelten, daß die Registratur, nachdem sie beim Eingang des Schriftstücks seinen Verbleib vermerkt hat, das Schriftstück erst wieder zu sehen bekommt, wenn es in Urschrift abgesandt werden soll, oder wenn der Schluß der Verfügung lautet „Zu den Akten“, „Weglegen“ oder „Wieder vorlegen“. Der umständliche Brauch, ein Schriftstück beim Einholen mehrerer Unterschriften zwischen zwei Unterschriften jedesmal zur Registratur zu leiten, verlangsamt den Geschäftsgang in unerträglicher Weise und vermehrt die Arbeit der Registratur ganz außerordentlich; der dadurch angestrebte Vorteil, in jedem Augenblick feststellen zu können, wo sich das Stück befindet, steht dazu in keinem Verhältnis. Dieser Brauch ist daher wohl allgemein zugunsten des sogenannten Laufzettel- oder Laufmappenverfahrens verlassen worden. Dieses Verfahren setzt aber voraus, daß der Bürobeamte über den richtigen Lauf der Schriftstücke genau Bescheid weiß und sich streng daran hält.

B. Eine jede Verfügung endigt mit einer Anweisung an die Registratur. Sie lautet entweder „Wieder vorlegen“, meist mit einer Fristbestimmung, oder „Zu den Akten“ oder „Weglegen“. Vielfach ist es Brauch, die Verfügung „Z. d. A.“ wegzulassen; die Registratur hat dann die Sache ohne weiteres zu den Akten zu nehmen. Aus erziehlichen Gründen möchte ich empfehlen, stets eine ausdrückliche Verfügung darüber zu verlangen, was mit dem Schriftstück geschehen soll. Der Beamte soll gezwungen sein, sich zu überlegen, ob das Schriftstück schon aktenreif ist, oder ob es zweckmäßig ist, es zunächst „lose“ wieder vorzulegen, oder endlich ob es nicht wegen seiner Unwichtigkeit überhaupt weggelegt werden kann. Das „Weglegen“ ist eine vorweggenommene Aktenaussonderung; man mache recht reichlichen Gebrauch von diesem Verfahren, und man wird den Registraturen viel Arbeit und der Verwaltung viel unnötigen Ballast ersparen.

Aber noch aus einem anderen Grunde sollte die Verbringung zu den Akten jedesmal ausdrücklich verfügt werden. Sie gibt Anlaß zu der Überlegung, in welches Aktenstück das Schriftstück zu bringen ist. Die Bürobeamten sind gewöhnt, diese Sorge dem Registrator zu überlassen. Bei einfachen und zweifelsfreien Fällen ist hiergegen nichts einzuwenden. In vielen Fällen gehört aber Überlegung und Verständnis zur Entscheidung dieser Frage und das wiederholt hervorgehobene Bedürfnis nach Schaffung klarer, übersichtlicher Akten erfordert die Mitarbeit des Bürobeamten bei der Aktenanlegung. Dazu gehört, daß der Bürobeamte sich einen Einblick in den oft unterschätzten, aber sehr schwierigen und verantwortungsvollen Registraturdienst verschafft und vor allem dem Aktenplan seine Aufmerksamkeit widmet.

1. Jeder Bürobeamte sollte den Aktenplan oder wenigstens den Teil des Aktenplans, mit dem er ständig zu tun hat, genau kennen. Er sollte sich vor allem die wichtige Unterscheidung der allgemeinen oder Generalakten und der besonderen Akten zu eigen machen. Die allgemeinen Akten sind bestimmt zur Aufnahme von Schriftstücken von allgemeiner grundsätzlicher Bedeutung und von dauerndem Wert. Dazu ist nicht erforderlich, daß die Verfügung selbst eine sogenannte a[…] meine Verfügung ist; vielfach ist es nötig und zweckmä[…] auch Verfügungen in Einzelangelegenheiten, wenn darin grundsätzliche Entscheidung getroffen wird, zu den Gen[…] akten zu bringen. Die besonderen Akten lassen sich wi[…] unterscheiden in Sammelakten, in die die Einzelfälle [...] zunehmen sind, und Sonderakten für besondere, in sich [...] gegrenzte Angelegenheiten. Sonderakten sind z. B. Perso[…] akten, Prozeßakten, Bahnhofsakten, Akten über ein Ansch[…] gleis.

2. Bei der Wahl des Aktenstücks wird man das R[…] tige treffen, wenn man dem Grundsatz folgt, daß einerseits j[…] Aktenstück vollständig sein soll, d. h. alles enthalten soll, [...] nach seiner Aufschrift hineingehört, andererseits die Akten [...] überflüssigem Ballast freigehalten werden sollen. Wenn d[…] der Inhalt eines Schriftstücks mehrere Akten berührt, so ist [...] für zu sorgen, daß das Original in die Akten kommt, in di[…] nach dem Aktenplan gehört, und daß Abschriften, Auszüge [...] wenigstens Aktenvermerke oder -hinweise in die übrigen A[…] gebracht werden. Seine besondere Sorge wende der Bürobea[…] der Pflege der Generalakten zu. Es kann das gar n[…] eindringlich genug gepredigt werden. Ich erinnere daran, [...] ich im ersten Abschnitt über die Notwendigkeit der Verwert[…] von Vorgängen und Fällen grundsätzlicher Art für die S[…] tigkeit der Verwaltungspraxis gesagt habe. [...] wird bei dem unvermeidlichen Personenwechsel innerhalb [...] Behörde zum großen Teil gesichert und gewährleistet durch [...] Vorhandensein gut geführter, d. h. vollständiger und übers[…] licher Generalakten. Wertvolles Gut wird oft in Spezial- [...] Sammelaktenstücken, z. B. in Personalakten oder in Pro[…] akten, begraben, während es, zu den Generalakten gebra[…] immer wieder mit Nutzen verwertet werden kann.

Man lasse es aber nicht dabei bewenden, die Schriftstück[…] den Akten zu bringen: man gewöhne auch die Beamten daran, [...] Akten zu lesen und zu nutzen. Gerade der Dienstanfänger k[…] außerordentlich viel lernen, wenn er Akten studiert, nicht [...] aus Anlaß von Einzelfällen, sondern besonders auch um [...] über eine Materie im Zusammenhang zu unterrichten.

Ich bin am Schlusse meiner Ausführungen. Vielleicht [...] manchem von Ihnen im Laufe meiner Darlegungen ein Geda[…] aufgestiegen sein, ähnlich dem, wie ihn Mephistopheles in [...] Schülerszene des „Faust“ so ausdrückt:

> „Dann lehret man euch manchen Tag,
> Daß, was ihr sonst auf einen Schlag
> Getrieben, wie Essen und Trinken frei,
> Eins! zwei! drei! dazu nötig sei.“

Aber ich hoffe doch, Sie überzeugt zu haben, daß di[…] Rüstzeug äußerer Formen und äußerer Mittel der Verwaltu[…] tätigkeit in einem so vielgestaltigen und verwickelten Org[…] mus, wie es der der Eisenbahnen ist, weit mehr als bloß [...] male Bedeutung zukommt. In dem angehenden Verwaltu[…] beamten das Verständnis für den Zweck und die Bedeutung [...] Geschäftstechnik im Verwaltungsdienst zu wecken, scheint [...] keine der unwichtigsten Aufgaben des Unterrichts- und Bildu[…] wesens der Reichseisenbahnverwaltung zu sein.

Die verkürzte Kreuzungsweiche.

Vom Regierungsbaurat **Dr.-Ing. Bäseler**, Lichtenhain (Schwarzburg-Rudolstadt).

Die verkürzte Kreuzungsweiche, die in den Nrn. 85 und 86 des Jahrgangs 1918 dieser Zeitung (vgl. auch Génie civil 1919, Nr. 11) zum ersten Male beschrieben wurde, ist inzwischen unter Mitwirkung amtlicher Stellen in allen Einzelheiten durchgebildet worden und stellt jetzt ein jederzeit verwendbares Glied im Eisenbahnoberbau dar. Die schweizerischen Bundesbahnen haben die Weiche „in Anbetracht ihrer unverkennbaren Vorzüge“ als Normalform ausgearbeitet. In Preußen hat der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten auf einen Be[…] des Eisenbahn-Zentralamtes hin die Weiche zugelassen [...] ihren Einbau in einem bestimmten Falle bereits genehm[…] ihrer Verwendung stehen somit keinerlei Hindernisse meh[…] Wege. Die Anfertigung der verkürzten Kreuzungsweichen [...] in außerpreußischen und außerdeutschen Profilen hat [...] Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Aktienge[…] schaft, Abteilung Dortmunder Union in Dortmund, übernom[…]

ie ausgearbeiteten Weichen sind ebenso schnell lieferbar wie ndere. Es steht übrigens auch nichts im Wege, die preußische Veiche, so wie sie ist, zu verwenden und den Anschluß an ndere Profile mit Übergangslaschen zu bewirken.

Die Weiche soll im folgenden an Hand der preußischen Form och einmal kurz beschrieben werden. Sie hat eine Herzstück- eigung tg $\alpha = 1:5{,}5$, einen Krümmungshalbmesser von 180 m, o daß sie von geschlossenen Zügen im regelmäßigen Betriebe efahren werden darf, und läßt sich bei dem üblichen Gleis- bstand von 4,5 m zu fortlaufenden Weichenstraßen aneinander- igen, die wie die üblichen verwendet werden können. Der nfallwinkel der Weichenzunge ist 72′; die Weiche entspricht ahezu der neuen preußischen Weiche 1 : 8 (Halbmesser 180 m,

Abb. 1.

nfallwinkel 60′). Eine Berechnung der Weiche, nach der man e auch für andere Schienenprofile und Herzstückneigungen ntwerfen kann, findet sich in der von P. Timpenfeld ver- ßten Abhandlung: Weichen- und Gleisberechnungen (Carl holtze, Leipzig 1920).

Der große Herzstückwinkel bei nicht verringertem Halbmesser t dadurch gewonnen, daß die Krümmung durch das Herzstück urchgeführt ist, was bei Bogen- und Doppelweichen längst üb- ch ist. Hieraus entsteht die in Abb. 1 dargestellte Grundform.

Abb. 2.

an stellt sich die Entstehung der Weiche am einfachsten so r. Bei einer gewöhnlichen Kreuzungsweiche, wie sie in bb. 2 in verzerrtem Maßstabe dargestellt ist, liegen die

Zungenvorrichtungen innerhalb des Kreuzungsvierecks, das s den beiden sich kreuzenden Gleisen gebildet wird. Wächst n der Kreuzungswinkel, so verkürzt sich das Kreuzungsvier- k; gleichzeitig wird aber das gekrümmte Gleisstück wegen des größeren Winkels länger, wenn man denselben Halbmesser beibehält; es wächst also beiderseits über das Kreuzungsviereck hinaus und die Zungenvorrichtungen liegen außerhalb des Vierecks (siehe Abb. 3). Die Weiche hat acht Schienendurchschneidungen, und zwar 6 Herzstücke und 2 Kreuzungsstücke.

Abb. 3.

Die Herzstücke liegen jedoch, wie das Lichtbild einer ausgeführten Weiche in Abb. 4 zeigt, so nahe zusammen, daß sie in einem einzigen Stahlgußkörper vereinigt werden können. Die Weiche wird trotz der 6 Herzstücke in ihrem Aufbau nicht verwickelter, sondern eher einfacher als eine gewöhnliche Kreuzungsweiche. Bei der Fahrt durch den krummen Strang läuft das Rad über 2 Herzstücke, wie sonst auch. Bei der Fahrt im geraden sind es an jedem Weichenende zwei statt des sonstigen einen, doch wirken die zwei Lücken, weil sie so nahe zusammenliegen, nur wie eine einzige Unterbrechung des Gestänges.

Eine Besonderheit bildet die in der Mitte der Weiche liegende Schiene, die beiden gekrümmten Gleisen gemeinsam ist. Die Gleise kommen hier so nahe zusammen, daß die Schienen nicht getrennt durchgeführt werden können. Besondere Bedenken entstehen hieraus nicht; die preußischen Staatsbahnen sehen für den Fall, daß die Weiche sehr stark befahren wird, durchgehende Leitschienen am inneren Strang der gekrümmten Gleise vor, um die Abnutzung der Mittelschiene zu verringern. Die Mittelschiene ist durch Stützknaggen besonders kräftig auf den Schwellen befestigt. Am Zusammenlauf der beiden Stränge zur gemeinsamen Mittelschiene entsteht aus konstruktiven Gründen ein leichter Knick, der genau dem Anfallwinkel der Zunge entspricht (72′) und beim Befahren so wenig Schwierigkeiten bereitet wie dieser.

Die Weiche wiegt in der Ausführung nach Form 6 mit 57 eisernen Schwellen 20,6 t; eine gewöhnliche doppelte Kreuzungsweiche 1 : 9 Form 6 wiegt mit 85 eisernen Schwellen 23,35 t. Es ist aber noch zu berücksichtigen, daß bei einer durchgehenden Weichenstraße 1 : 9 zwischen je zwei Weichen noch ein Gleisstück von rd. 6 m liegt, während sich die ver-

Abb. 4.

kürzten Kreuzungsweichen so ineinanderschieben, daß Zungenspitze an Zungenspitze liegt (s. Abb. 5), wodurch noch rd. 2 m Gleis gespart werden. Außerdem muß man die in den Parallelgleisen liegenden verlorenen Gleisstücke bis zum Merkzeichen in Rechnung stellen; sie sind bei einer gewöhnlichen Weichenstraße wesentlich länger als bei einer verkürzten (s. Abb. 6). Infolgedessen kostet in einer Weichenstraße nach Vorkriegspreisen

Abb. 5.

Abb. 6.

Abb. 7.

eine doppelte Kreuzungsweiche 1 : 9 . . . *M* 1.350.—
eine verkürzte doppelte Kreuzungsweiche
1 : 5,5 trotz der teuren Herzstücke . . . „ 4.900,—,

also nur 12,5 % mehr. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, d an Gelände für die Wei etwa 110 qm erspart werd da statt der 277,2 qm bei regelrechten doppelten Kr zungsweiche 1 : 9 nur 169,4 qm benötigt werden.

Dieses Verhältnis gilt wesentlichen auch bei deren Preislagen. Jedenfa aber spielt der Mehrpreis den sonstigen Vorteilen Weiche keine Rolle.

Die verkürzte Kreuzun weiche zeichnet sich auch durch aus, daß die inne Zungen bei ihr nicht wie der gewöhnlichen im Zwic liegen, so daß der Zung aufschlag unbeschänkt Ferner bieten ihre Kr zungsstücke bei dem gro Herzstückwinkel dem R stets sichere Führung.

Durch Weglassen der ni benötigten Stränge entste aus der ganzen verkürz Kreuzungsweiche die zu hörigen halben Kreuzu weichen und einfachen W chen. Für den Anschluß ersten und letzten Paral gleis kann man eine Re weiche 1 : 8 verwenden, durch das Herzstück krümmt weitergeführt Die Maße hierfür gibt Ab Man geht jedoch beim I werfen am einfachsten vor, als ob man es nur ganzen Kreuzungsweic zu tun hätte, und beac die überflüssigen Strä gar nicht. Bei der Bestell können die Weichen, weil zusammenhängen, doch n als Einzelweichen best werden, sondern es muß Gleisplan eingesandt oder Reihenfolge der Weichen gegeben werden, z. B.: einfache Weiche, dann z ganze Kreuzungsweic dann eine halbe usw. also etwa eine Weichenstr nach Abb. 8 einzule zeichne man nach Abb. 9

Kreuzungen zweier kürztre Kreuzungsweich straßen sind auch mög doch entstehen einige Be derheiten im Kreuzungs Ganze Kreuzungsweie sind am Kreuzungsfeld normalem Gleisabstand zulässig, weil die Weic bögen, die in das Kreuzu feld hineinführen, sich schneiden würden; man darf hierzu eines Gleisab des von 6,5 m. Ist das K zungsfeld von halben K zungsweichen umgeben, d Weichenbögen nach a führen, so kann der G abstand auf 5,0 m, äußer falls auf 4,6 m herabg Kreuzungen einer verkü Kreuzungsweichenstraße einer gewöhnlichen sind 4,5 m Gleisabstand möglich; auch hier dürfen die verkü Kreuzungsweichen nur halbe sein.

Bei der Fahrt von einem Gleis in das benachbarte st in einer verkürzten Weichenstraße bei 4,5 m Gleisabstand

genbögen unmittelbar aneinander. Bestimmungen stehen dem ht entgegen, weil es sich um Weichenbögen handelt. An llen, wo Personenzüge gewohnheitsmäßig mit der höchst zu-sigen Geschwindigkeit von 45 km durch die Weichen fahren, rd man immerhin versuchen, dies mit Rücksicht auf die Fahr-

Hauptgleisen eine gewöhnliche Weichenstraße 1 : 8 und in den Nebengleisen eine verkürzte Weichenstraße einlegen, die am Übergang stetig miteinander verbunden sind (s. Abb. 10).

Die verkürzte Kreuzungsweiche 1 : 55 ist in erster Linie für Verschubgleise bestimmt; dem entspricht der gewählte

Abb. 8.

Abb. 9.

Abb. 10.

gste zu vermeiden. Handelt es sich nur um eine oder zwei hrten, so kann man hierfür besondere Weichen-Verbindungen legen; die genannte Unannehmlichkeit tritt ja immer nur zischen benachbarten Gleisen auf; schon bei der Fahrt in das zeitnächste Gleis sind die Gegenbögen durch eine ausreichend ge Zwischengerade getrennt. Man kann aber auch in den

Halbmesser von 180 m und der ziemlich große Zungenanfallwinkel. Mit spitzeren Weichenwinkeln erzielt man auch bei den verkürzten Weichen schlankere Bögen; z. B. ergibt ein Herzstückverhältnis 1 : 6,5 Verhältnisse, die etwa der gebräuchlichen Weiche 1 : 9 entsprechen; doch sind diese Formen noch nicht ausgearbeitet.

Über ein neues Patentlager.

Vom Regierungsbaumeister **Tietjens**, Lübeck.

Trotz gewaltiger Steigerung aller Tarife reichen bekanntlich die Einnahmen der Eisenbahn nicht aus, um mit den ungeheuerlichen Preissteigerungen auf allen Gebieten Schritt zu halten. Besonders die Eisenbahnwerkstätten als Rückgrat des Betriebes verschlingen bei dem immer noch hohen Reparaturstand aller Betriebsmittel Unsummen. Deshalb ist es erklärlich, daß gerade auf diesem Gebiete viele Vorschläge organisatorischer und rein technischer Art gemacht werden, um die Unterhaltung der Betriebsmittel zu vereinfachen und zu verbilligen.

Eine ganze Anzahl solcher Vorschläge rein technischer Art bezieht sich auf Erzielung von Ersparnissen in der Unterhaltung von Achslagern, deren Natur und Beschaffenheit eine dauernde und sorgfältige Überwachung erfordert. Bei der meistens noch üblichen Herstellung der Lagerfutter durch Ausgießen der Lagerschalen mit hochprozentigen Zinnlegierungen spielen außer den Kosten für die reine Arbeit (Auswechselung, Ausgießen) gerade die Kosten für Ersatz bzw. Neubeschaffung hochwertiger Metalle eine erhebliche Rolle. Bei den neuen gewaltigen Preissteigerungen für alle Weißmetalle sei deshalb auf ein Verfahren für die Unterhaltung der Achsen hingewiesen, das nach den bisher gemachten Erfahrungen zu bedeutenden Ersparnissen führt: das Beusch-Patentlagerfutter[1]).

Die Not des Krieges mit seinem empfindlichen Mangel an allen Betriebsstoffen führte zu seiner Erfindung. Das charakteristische ist — kurz gesagt — der Ersatz eines Teiles des Lagerweißmetalls durch eine besondere Sorte Kieselsteine. Es mag im ersten Augenblick verblüffend wirken, in ein Lager Steine einzufüllen. Und doch ergeben sich aus der besonderen Art der Steine und ihrer Anordnung erhebliche Vorteile in bezug auf Unterhaltungskosten und Lebensfähigkeit der Achslager.

Die Eutin-Lübecker Eisenbahn hat als erste Eisenbahn im Februar 1919 Beusch-Lager in einen ihrer Personenwagen eingebaut. Obwohl es sich hierbei nur erst um einen Versuch handelte, dem natürlich noch manche Mängel anhafteten, ist dieser Wagen bisher ununterbrochen im Betriebe gewesen und hat bereits über 60 000 km zurückgelegt. Die letzte im November 1921 erfolgte Untersuchung der Achsen und Lager ergab folgenden Befund:

Das Lagerfutter war wahrnehmbar nicht abgenutzt, weder gesplittert noch gebrochen; es war vor allem auch an der Hohlkehle nicht abgenutzt.

Die Steine lagen fest und waren bis auf wenige Ausnahmen nicht gebrochen.

Die Achsschenkel waren meßbar nicht abgenutzt, tadellos poliert und ohne Spur von Riefenbildung.

Die Lager sind unverändert wieder eingebaut und dem weiteren Betrieb übergeben worden. Die genannte Gesellschaft hat schon nach der vorjährigen Untersuchung dieses Wagens die Lizenz im Anfang des Jahres 1921 erworben und zurzeit fast alle Wagen mit Beuschlager ausgerüstet; zum Teil in Verbindung mit Patentdauerschmierung.

Auf Grund der im Betriebe mit Beusch-Patentlagerfutter bisher gemachten Erfahrungen sind folgende Vorteile der Beuschlager gegenüber normalen Lagern festzustellen:

1. Die für ein Beusch-Lager erforderliche Menge Weißmetall ist geringer.
2. Als Zinngehalt des Weißmetalls genügen 5—10 % statt 60—80 %.
3. Die Lebensdauer der Achslager ist größer.
4. Der Gang der Fahrzeuge ist ruhiger.
5. Die Sicherheit gegen Ausschmelzen bei Heißläufern ist größer.
6. Der Reibungswiderstand ist geringer.

Zur Begründung von Punkt 1 und 2 diene folgende Berechnung:

[1]) Maschinen- und Wellenlager-Gesellschaft, Hamburg.

Ein Normallager, wie es früher verwendet wurde, mit Weißmetall von 70 % Zinngehalt, hat eine Füllung von 1,95 kg Weißmetall.

Ein Beusch-Lager mit Weißmetall von 5 % Zinngehalt und Steinen hat einen Einguß von 1,4 kg. Hiervon sind 0,3 kg Steine und 1,1 kg Weißmetall.

Die hierbei verwendete Legierung setzt sich zusammen aus 5 % Zinn, 15 % Antimon, 1 % Kupfer und 79 % Blei.

Nach den Preisen vom November 1921 stellen sich die Kosten für 1 kg dieser Legierung (unter Vernachlässigung der Schmelzverluste usw.) auf

0,05 × 178,00 = 8,90 ℳ für Zinn
0,15 × 27,50 = 4,12 „ „ Antimon
0,01 × 71,50 = 0,72 „ „ Kupfer
0,79 × 27,25 = 21,53 „ „ Blei
1,00 kg = 35,27 ℳ.

Die früher verwendete 70prozentige Legierung kostet bei denselben Preisen

0,70 × 178,00 = 124,60 ℳ für Zinn
0,10 × 27,50 = 2,70 „ „ Antimon
0,03 × 71,50 = 2,15 „ „ Kupfer
0,17 × 27,25 = 4,63 „ „ Blei
1,00 kg = 134,03 ℳ.

Die Kosten für die Füllung eines Lagers betragen also bei normalen Lagern 1,95 × 134,08 = rd. 261,5 ℳ, während sie bei Beusch-Lagern betragen 1,1 × 35,27 + 0,3 × 10,00 (Mark für 1 kg Steine) = rd. 41,8 ℳ, das sind, bei gleicher Lebensdauer beider Arten von Lagern, nur etwa 16 % der früheren Kosten.

Die Ersparnis wird aber noch wesentlich größer, wenn man die unter 3. angeführte längere Lebensdauer der Beusch-Lager berücksichtigt. Dadurch nämlich, daß die Steine härter sind als das Weißmetall und auch an den Hohlkehlen gut gelagert werden können, wird eine größere Widerstandsfähigkeit der einer Abnutzung am meisten ausgesetzten Teile des Lagers erreicht. Während früher nach zwei- bis dreijähriger Laufzeit die Lager soviel Seitenluft hatten, daß sie im allgemeinen neu ausgegossen werden mußten, konnte an den beobachteten Beusch-Lagern eine Abnutzung dieser Teile bisher überhaupt nicht festgestellt werden. Wenn auch genauere Angaben über eine längere Lebensdauer zurzeit noch nicht gemacht werden können, so ist auf Grund der tadellosen Ergebnisse nach 2¾jähriger Laufzeit doch der Schluß berechtigt, daß die hierdurch erreichten Ersparnisse die vorher gefundenen Zahlen noch weiter erheblich günstiger gestalten werden. Durch die unmerkbare Abnutzung des Lagerfutters an den Hohlkehlen ergibt sich 4. ein ruhigerer Gang der Fahrzeuge, da die Achsschenkel dauernd und gut in den Lagern liegen und ein Schleudern der Fahrzeuge mehr als bisher vermieden wird.

Zu Punkt 5, größere Sicherheit gegen Ausschmelzen der Lager sei erwähnt, daß unter den mit Beuschfutter ausgerüsteten Achslagern bisher nur ein Heißlauf vorgekommen ist, welcher auf ein Verrutschen des Schmierpolsters zurückzuführen war. Bei diesem Heißlauf ist jedoch nicht das ganze Lagerfutter ausgeschmolzen, sondern nur eine dünne Schicht, bis der Achsschenkel das Weißmetall nicht mehr berührte und nur auf den Steinen lief. Die nicht geschmolzene Metallschicht gab den Steinen soviel Halt, daß sie weder verdreht noch herausgebrochen waren. Da die zum Beusch-Lagerfutter verwandten Steine bituminös sind, genügte das von ihnen aufgesogene Öl auch durchaus, um den Wagen auf der heißen Achse der Werkstatt zuzuführen und erst dort hochzunehmen. Der Achsschenkel war tadellos erhalten und brauchte nicht nachgedreht zu werden.

Diese günstige Erfahrung bei Heißläufern, welche in ähnlicher Weise auch in anderen Betrieben gemacht worden ist, trägt ebenfalls mit bei zu einer unter Umständen sehr fühlbaren Ersparnis an Unterhaltungskosten (u. a. Vermeidung der Kosten für Entsendung von Schlossern oder Wagenmeistern nach dem betr. Bahnhof, Abdrehen der Achsschenkel, Hochnehmen der Wagen usw.).

Es sei noch erwähnt, daß versuchsweise ein Triebstangenlager einer G-5-Güterzuglokomotive mit Beusch-Lager ausgerüstet und seit zwei Monaten im Betrieb ist. Irgendwelche Nachteile sind bisher nicht erkennbar. —

Zum Schluß noch einige Worte über das Eingießen des Beusch-Patentlagerfutters.

Um ein möglichst gleichmäßiges Lagern der Steine zu erreichen, wurden bei jedem neu mit Beuschfutter ausgestatteten Lager in einfachster Weise anfangs je vier, später je drei achsial verlaufende Längsnuten von etwa 5 mm Tiefe auf der Hobelmaschine ausgearbeitet (Abb. 1). Dieses Ausarbeiten der

Weißmetall. Steine

Abb. 1.

Lagerschalen verursacht allerdings einmalige Mehrkosten gegenüber normalem Lager. Es ist jedoch an und für sich nicht erforderlich, sofern das Lagerfutter eine für die Steine genügende Stärke aufweist (etwa 10 mm).

Beim Ausgießen werden je zwei Lagerschalen in Formsand an einen eisernen Kern von der Dicke eines Achsschenkels gestellt und die Steine einzeln in die Nuten eingefüllt. Um das Aufsteigen der Steine zu vermeiden, wird ein Abschlußdeckel aufgelegt, welcher unten einen ringförmigen Wulst trägt, damit das Lagerfutter sogleich beim Einguß des Weißmetalls die erforderliche Abrundung für die Hohlkehlen erhält. Das gut geschmolzene Metall, dem einige kupferne Drehspäne zugesetzt worden sind, wird in üblicher Weise eingegossen. Ein Abdrehen nach dem Erkalten ist nicht erforderlich, nach Bedarf wird das Lagerfutter beim Aufpassen etwas nachgeschabt.

Abb. 2.

Abb. 2 zeigt ein normales Lager mit Beusch-Patentlagerfutter.

Fehlschlüsse in Wirtschaftlichkeitsfragen.

In dem Aufsatz „Selbstkosten und Ertrag der Schlafwagen- und D-Züge“ in Nr. 6 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitung kommt der Verfasser zu dem Ergebnis, daß die Selbstkosten etwa gedeckt werden

	bei einer Besetzung der Plätze von		
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
bei Schlafwagen	90 %	78 %	73 %
bei D-Zug-Wagen . . .	42 % (1. u. 2. Kl.)		47 %.

Der Aufsatz schließt mit dem Satze: „Die Reichsbahn gibt a[illegible] unbeabsichtigt den Benutzern der Schlafwagen, und zwar gera[illegible] den zahlkräftigsten ein Geschenk, das heute weniger denn [illegible] angebracht ist.“ Wenn hieraus der Schluß gezogen werden s[illegible], daß eine Erhöhung der Schlafwagenpreise im finanziellen [illegible]lange der Eisenbahnverwaltung liege, so gibt die Beweisführu[illegible] doch insofern zu Bedenken Anlaß, als in die Selbstkosten, a[illegible] Grund deren der Schluß gezogen wird, auch die allgemein[illegible] Kosten, die unabhängig davon, ob Schlafwagen (oder D-Z[illegible]

.gen) verkehren oder nicht, aufzuwenden sind, z. B. der .ßte Teil der Stations- und Streckenkosten mit eingerechnet . I. M. E. ist es kaufmännisch durchaus berechtigt, mit den .gemeinen Kosten in erster Linie diejenigen Verkehrsarten . belasten, die die Belastung vertragen, ohne daß dadurch die .kehrsmenge erheblich beeinflußt wird (vgl. die Güterklassi- .ation), andere Verkehrsarten aber, die gegen hohe Beförde- .gspreise empfindlicher sind, auch durch Festsetzung mäßiger .bühren heranzuziehen, wenn sie noch einen Überschuß über . daraus entstehenden Mehrausgaben abwerfen. .ndernfalls könnte man vielleicht zu dem Ergebnis kommen, daß . Eisenbahnverwaltung durch vollständiges Aufgeben des Per- .enverkehrs oder durch eine Belastung, die einer vollständi- . Drosselung gleichkäme, ihre Finanzlage verbessern würde. .ie Frage muß demnach vom kaufmännischen Gesichtspunkt . folgendermaßen gestellt werden: Um wie viel übertrifft die .hreinnahme, die durch eine betriebliche oder tarifarische .r sonstige Maßregel erzielt wird, die Mehrausgabe? Die .tere Frage ist dann: wie weit kann man diese besondere .kehrsart unter Berücksichtigung, daß mit höheren Beförde- .gspreisen in der Regel die Beförderungsmenge sinkt, be- .en, um einen möglichst großen Gesamtüberschuß der zu er- .rtenden Mehreinnahmen über die zu erwartenden Mehr- .gaben zu erzielen? Die allgemeinen, d. h. die ohnehin auf- .endenden Kosten müssen dabei außer Betracht bleiben. Sie .en mit der Mehrausgabe nichts zu tun.

.ei der Kostenermittlung muß auch, wie bei Lösung mathema- .her Aufgaben, geprüft werden, was „gegeben" ist. Als .rend der letzten Kriegsjahre nur eine beschränkte Anzahl . Personenzügen und damit eine beschränkte Wagenzahl be- .lert werden konnte, war die Wagenzahl gegeben. Die Frage .tete damals also, um beim Schlafwagenverkehr zu bleiben: .ibt sich bei Einstellung eines Schlafwagens an Stelle eines .ugwagens ein Überschuß der Mehreinnahmen über die Mehr- .gaben bezogen auf den Wagen? Heute wird, da die Be- .ränkung in der Wagenzahl fortgefallen, dagegen die Zahl der .senden gegeben ist, zu fragen sein: ist der Überschuß, be- .en auf den einzelnen Reisenden, größer? Wird der .erschied zwischen Mehreinnahmen und Mehrausgaben beim Schlafwagen mit S, beim D-Zug-Wagen mit D bezeichnet und angenommen, daß im Schlafwagen 20, im D-Zug-Wagen 38 Reisende befördert werden, so ist im ersten Falle der Wert S—D, im zweiten $\frac{S}{20} - \frac{D}{38}$ maßgebend. Der erste Wert kann sehr wohl negativ sein, während der zweite Wert noch einen nennenswerten Mehrgewinn darstellt. In diesem Falle würde also der den Schlafwagen benutzende Reisende mehr zu den allgemeinen Kosten beitragen, also kein Geschenk erhalten, als der Reisende des D-Zug-Wagens, wenn auch der Überschuß des einzelnen Schlafwagens geringer ist.

Dieselbe Betrachtungsweise gilt auch für die Frage, ob eine höhere Klasse in die Züge einzustellen ist. Die Einstellung der zweiten Klasse in Personenzügen wird dann gerechtfertigt sein, wenn sich auf den Kopf der Reisenden (nicht auf die Achse), eine die Mehrausgaben übersteigende Mehreinnahme ergibt, was bei einigermaßen guter Besetzung der zweiten Klasse wohl stets zutreffen wird.

Wie bedenklich es ist, aus gemittelten Kosten Schlüsse für die Wirtschaftlichkeit des Einzelfalls zu ziehen, zeigt auch folgendes Beispiel. Es kommt in Frage, die Rangierarbeiten für eine bestimmte Verkehrsbeziehung von einem Bahnhof mit verhältnismäßig hohen auf den einzelnen Wagen entfallenden Rangierkosten nach einem Bahnhof mit geringeren Rangierkosten zu verlegen. Zunächst scheint es, daß die Verlegung wirtschaftlich ist. Die genauere Prüfung ergibt jedoch, daß die größeren Kosten des bisher benutzten Bahnhofs in erster Linie darin ihren Grund haben, daß hier weniger Wagen als auf dem in Aussicht genommenen Bahnhof behandelt und daher Lokomotiven und Rangierpersonal weniger ausgenutzt werden. In solchem Falle ist in wenigstens 50 von 100 Fällen anzunehmen, daß durch die Verlegung keine Ersparnis, vielleicht sogar das Gegenteil erreicht wird, indem auf dem bisher benutzten Bahnhof nichts erspart wird, also die Kosten für den einzelnen der daselbst verbleibenden Wagen entsprechend wachsen, dagegen auf dem in Aussicht genommenen Bahnhof vielleicht eine Mehrausgabe durch Vermehrung der Rangierlokomotiven und des Rangierpersonals eintritt. Kiel, Oberbaurat.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

– **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Der § 58 (¹) hat mit sofor- .r Gültigkeit folgenden Zusatz erhalten: „Soweit die Tarife . ein Gut bei Verwendung zu bestimmten Zwecken oder bei .üllung besonderer Bedingungen Frachtermäßigungen oder .ere Vergünstigungen gewähren, kann die Eisenbahn auch .h der Ablieferung des Gutes den Nachweis der Richtigkeit . Frachtbriefangabe fordern. Der Nachweis ist auf Ver- .gen der Eisenbahn durch Vorlage der Geschäftsbücher oder .stiger Unterlagen der am Frachtvertrage Beteiligten zu .ren."

.iese Bestimmung erleichtert es der Eisenbahn Miß- .uchen nachzugehen. Während bisher in Zweifelsfällen die .enbahn die Unrichtigkeit der Frachtbriefangabe nachzu- .sen hatte, ist jetzt der am Frachtvertrage Beteiligte — .ler Regel der Empfänger — zu dem Beweise verpflichtet, daß . Sendung zu dem im Frachtbrief angegebenen, die billigere .ifierung begründenden Zweck tatsächlich verwendet wor- . ist.

.erner ist mit Wirkung vom 1. Mai d. J. die Wiedereinführung .ter Lieferfristen angeordnet worden. Um die Fristen .h Maßgabe der sich hoffentlich weiter bessernden Betriebs- .hältnisse allmählich leichter auf die vorkriegsmäßige Höhe .gen zu können, werden sie bis auf weiteres nicht mehr .n Bestandteil der Eisenbahn-Verkehrsordnung bilden, son- .n durch den Tarif bestimmt werden. Demgemäß hat § 51 (¹) .er Ordnung folgende Fassung erhalten: „Die Lieferfrist ist .h den Tarif festzusetzen." Sie beginnt nicht mehr, wie .er, für die vormittags aufgelieferten Güter um 12 Uhr .tags und für die nachmittags aufgegebenen um Mitternacht, .dern allgemein mit der auf die Annahme folgenden Mitter- .ht. Der Lauf der Fristen ruht künftig nicht nur während . Zollabfertigung sowie für die Dauer einer ohne Ver- .lden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung usw., .dern auch während einer von der zuständigen Stelle an- .rdneten Sperrmaßnahme; ferner für die Dauer aller Aufent- .e, die durch Maßnahmen der Besatzungsbehörden der be- .ten Gebiete oder infolge von Kontrollmaßnahmen, die mit . Besetzung zusammenhängen, bei der Beförderung entstehen. Für jeden der in den Lauf der Lieferfristen fallenden Sonntage und gesetzlichen Feiertage wird die Lieferfrist um einen Tag verlängert. Bei Gepäck, das unterwegs auf einen anderen Zug übergehen muß, ist für die Folge die Lieferfrist auch dann gewahrt, wenn es nicht mit dem Anschlußzuge, sondern erst mit dem nächsten der Personenbeförderung dienenden Zuge weiterbefördert wird. Bei einer Überschreitung der Lieferfrist haftet die Eisenbahn für einen nicht nachgewiesenen Schaden künftig erst, wenn die Überschreitung mehr als 12 Stunden beträgt.

Die Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung für je 10 ℳ und 10 Tarifkilometer ist von 0,2 ₰ auf 0,5 ₰ und der Mindestbetrag von 0,40 ℳ auf 4 ℳ erhöht worden.

Der genaue Wortlaut der Änderungen ist im Reichsgesetzblatt Nr. 24 enthalten.

— **Verkehrsverhandlungen mit Litauen und Lettland.** Das Reichsverkehrsministerium teilt mit: Im Juli v. J. fanden zwischen Vertretern der Deutschen Reichsbahn einerseits und den Eisenbahnverwaltungen von Litauen und Lettland andererseits in Kowno Verhandlungen statt, die die Regelung der wagendienstlichen Beziehungen zum Gegenstande hatten. Die Verhandlungen führten zu dem Ergebnis, daß das „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV.)", welches mit dem 1. Januar 1922 in fast ganz Mittel- und Westeuropa in Kraft getreten ist, auch im Verkehr mit und durch Litauen spätestens zu diesem Zeitpunkte, möglichst aber schon zum 1. September 1921 eingeführt werden sollte. Im Dezember v. J. fanden erneute Verhandlungen statt, in denen die Inkraftsetzung des RIV. mit Lettland zum 1. Januar und mit Litauen zum 1. Februar 1922 vorbehaltlich der Zustimmung der beiderseitigen zuständigen Ministerien zugesagt wurde. Diese Zustimmung wurde erteilt, und damit war das Abkommen für beide Teile rechtlich bindend zustandegekommen. Gleichwohl entzog sich die litauische Eisenbahnverwaltung der Einführung des Abkommens auch weiterhin unter Angabe verschiedener Gründe. Sie war auch bei späteren Verhandlungen nicht zur Erfüllung der eingegangenen Abmachungen zu bewegen, so daß es lediglich durch ihr Verschulden bis heute noch nicht möglich gewesen ist, mit Litauen und durch Litauen mit Lettland zu geregelten Verkehrsbeziehungen zu kommen.

Da nach den bisherigen Erfahrungen mit einer Änderung in ihrem Verhalten nicht zu rechnen war, mußte die Deutsche Reichsbahn, um ihren eigenen Verkehr nicht zu schädigen, dazu

übergehen, den Übergang deutscher Wagen nach Litauen zu sperren, die früheren Abkommen über die Vermietung von Eisenbahnfahrzeugen zu kündigen und die in Litauen befindlichen deutschen Fahrzeuge zurückzufordern sowie sofortige Zahlung der noch ausstehenden Mieten und rückständigen Zinsen zu verlangen. Es ist zu hoffen, daß es gelingen wird, im Wege weiterer mündlicher Verhandlungen mit der litauischen Eisenbahnverwaltung das von der Deutschen Reichsbahn erstrebte und im deutschen Wirtschaftsinteresse notwendige Ziel noch zu erreichen.

— **Zollvorschriften im Verkehr mit Frankreich.** Gemäß Artikel 10 (5) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr hat nach der Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation der Empfänger oder ein Dritter das Recht, die zoll- und steueramtliche Behandlung des Gutes zu besorgen, wenn nicht im Frachtbriefe etwas anderes vorgeschrieben ist. Nach Mitteilung der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Straßburg kann die Rechnung oder deren Abschrift oder das Ursprungszeugnis in diesem Falle auch vom Empfänger oder dem im Frachtbriefe genannten Dritten dem französischen Zollamte auf der Bestimmungsstation des Gutes vorgelegt werden. Sie brauchen daher nicht auf der Abgangsstation dem Frachtbriefe beigefügt zu werden, sondern können dem Empfänger unmittelbar durch die Post zugesandt werden. Um Schwierigkeiten an der Grenze zu vermeiden, ist aber notwendig, daß der Absender im Frachtbriefe die Verzollung auf der Bestimmungsstation beantragt und weiterhin angibt, daß die Rechnung oder deren Abschrift oder das Ursprungszeugnis dem Empfänger oder dem mit der Verzollung beauftragten Dritten mit der Post zugesandt sind. Die französischen Zolldeklarationen, worin der Wert der Ware und bei verpackten Waren die Stückzahl (auch bei Wagenladungen) angegeben sein müssen, sind aber stets dem Frachtbriefe beizufügen und darin an der vorgeschriebenen Stelle zu vermerken. In Frankreich sind verhältnismäßig wenig Binnenzollämter vorhanden. Es ist Sache des Absenders, sich über das Vorhandensein eines zur Vornahme der Eingangsverzollung zuständigen Binnenzollamtes zu unterrichten, wenn er Verzollung am Bestimmungsort vorschreiben will. Die Folgen für unrichtige Angaben hat der Absender zu tragen.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrgebiet wickelte sich in der Woche vom 26. März bis 1. April ohne Störungen ab. Auch in der Richtung Hamburg traten Erleichterungen ein. Der Zulauf leerer Wagen aus dem gesamten Ruhrzuführungsgebiet war mit Rücksicht auf den allgemein noch starken Verkehr, der sich in der letzten Märzwoche durch die vom 1. April eingetretene Tariferhöhung noch besonders verstärkte, schwach. Die Folge davon war, daß der Bedarf an Leermaterial für Brennstoffe ganz besonders in den letzten Tagen des Monats nicht voll gedeckt werden konnte.

Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der genannten Woche einschließlich der nachträglich bestellten Wagen im arbeitstäglichen Durchschnitt 26 759 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 19 249 Wagen (Höchststellung am 28. März 21 208 Wagen). Im gleichen Zeitraum des Vorjahrs betrug die Durchschnittsstellung 17 817 Wagen.

— **Kündigung der Tarifverträge bei den Privatbahnen.** Der Arbeitgeberverband für die Privat- und Kleinbahnen hat den Tarifvertrag A, die Arbeitnehmerorganisationen haben beide Tarifverträge (A und B) gekündigt. Letztere haben gleichzeitig das Ersuchen um baldige Ansetzung von neuen Verhandlungen ausgesprochen. Eine ausschlaggebende Rolle in diesen Tarifverhandlungen spielt die Frage der Leistungsfähigkeit der einzelnen Unternehmungen.

— **Oberharzer Verkehrsverhältnisse.** Der „D. A. Ztg." entnehmen wir hierüber folgende Mitteilung: „Von der Bevölkerung der Orte Clausthal-Zellerfeld wird vielfach Klage darüber geführt, daß ihrer Forderung nach dem Bau einer direkten Eisenbahnverbindung von Clausthal-Zellerfeld nach Osterode von der Regierung nicht nachgekommen werde und die Bitten der Lokalbehörden stets abschlägig beschieden werden. Die Notwendigkeit einer solchen Bahn aus örtlichen Bedürfnissen heraus muß anerkannt werden, aber man darf die augenblicklichen wirtschaftlichen Nöte des Staates und der Reichsbahn nicht vergessen, zumal auf der kaum 12 km langen Strecke von Osterode nach Clausthal-Zellerfeld eine gut organisierte Postomnibuslinie besteht, welche — wie von amtlicher Seite mitgeteilt wird — sehr wohl imstande ist, den ganzen Verkehr — zum Teil mit Anhängern — aufrechtzuerhalten. Es ist deshalb nicht wahrscheinlich, daß der Bau dieser Bahn sich rentiert. Dem Reich kann natürlich nicht zugemutet werden, bei den gewaltigen Kosten von Bahnbauten zurzeit die schon erhebliche Unterbilanz im Eisenbahnetat no
zu vergrößern."

— **Lebensmittelverkauf in den Schlafwagen.** Eine Neuern
in den Schlafwagen hat die Mitropa versuchsweise eingefüh
Wie in anderen Ländern, z. B. Italien, werden den Reisend
Pakete mit Lebensmitteln zum Kauf angeboten, da sich besond
auf längeren Nachtreisen das Bedürfnis herausgestellt hat, v
der Erreichung des Zieles den Reisenden die Möglichkeit ei
Frühstücks zu bieten. Zunächst werden im Schlafwagen Berl
Stuttgart (D. 38, ab Anhalter Bahnhof 5.31 nachm.) von d
Schlafwagenbegleitern Päckchen mit 1 kaltem Kotelett, 2 g
kochten Eiern, etwas Käse, vier Butterbrötchen und Obst f
65 ℳ feilgehalten.

— **Auto-Fernverkehr in Oberbayern.** In München hat sich ei
Auto-Fernverkehr A.-G. Oberbayern „Bavaria" gebildet, die m
achtzehnsitzigen Benz-Aussichtswagen Gesellschaftsfahrten v
anstalten will. Das Grundkapital der Gesellschaft betr
4 Millionen Mark. Das Unternehmen gedenkt sein Tätigkei
gebiet über das bayerische Hochland und Tirol hinaus na
Südtirol auszudehnen.

— **Verband deutscher Eisenbahn-Bahnmeister und Ingenieu**
Die bisherigen Bahnmeistervereine im Bereich der Zweigstell
Preußen-Hessen und Bayern des Reichsverkehrsministeriu
der Eisenbahn-Generaldirektionen Dresden, Karlsruhe, Schwe
und der Eisenbahndirektion Oldenburg haben sich zum „V
band Deutscher Eisenbahn-Bahnmeister und Ingenieure E. V
vereinigt, der sich dem „Gesamtverband Deutscher Beamten u
Staatsangestellten-Gewerkschaften" (Deutscher Gewerkschaf
bund D. G. B.) angeschlossen hat.

— **Deutscher Beamtenbund.** Die Verhandlungen auf d
Bundestage des Deutschen Beamtenbundes haben zu stürmisc
Auseinandersetzungen zwischen der gemäßigten und der ra
kalen Richtung der Beamtenschaft geführt. Der Bundesv
sitzende Flügel, der die erstere vertritt, erklärte u. a., d
die Solidarität da aufhört, wo der Terror anfängt. Den Lo
streik lehne er nach wie vor ab, er sei mit der Stellung d
Beamten im Volk und zum Volk unvereinbar. Nur im Kam
um seine Existenz dürfe der Beamte von diesem letzten
werkschaftlichen Mittel Gebrauch machen. Der erste V
sitzende der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamt
Menne, machte in einer langen Hetzrede der Leitung
Deutschen Beamtenbundes den Vorwurf, daß sie bei dem letz
Eisenbahnerstreik sich nicht hinter die streikenden Eisenbah
gestellt hätte, das sei ein Dolchstoß in den Rücken der Rei
gewerkschaft; der bisherige Bundesvorsitzende sei deshalb „
tragbar geworden". Ferner forderte er, eine Pflichtumlage
Deutschen Beamtenbund zu beschließen zur Unterstützung
nach dem letzten Streik Gemaßregelten.

Von Interesse ist die Erklärung, die für Baden, Hessen, Wi
temberg, Bayern, Thüringen und die beiden Mecklenburg
Neidhardt (München) abgegeben wurde.

„Wir lehnen die Beamtenpolitik der Herren Menne und Sch
schwerdt ab, weil wir darin eine Gefahr nicht nur für
Berufsbeamtentum, sondern für das ganze deu
sche Volk erblicken, eine Gefahr, daß das schwer
schütterte Vertrauen des Volkes zum Beamten noch weiter
schüttert wird, und daß die letzten Folgen schließlich Bürg
krieg und schwere außenpolitische Verwicklungen sein w
den. Wir stehen auf dem Programm des Bundesvorsitzen
sowie auf dem Standpunkt, daß der Lohnstreik für die Beam
schaft auf das strikteste abzulehnen ist."

Bei der Neuwahl des Vorstandes zeigte sich, daß die
mäßigte Richtung im Beamtenbund die Mehrheit besitzt.
Bundesvorsitzende Flügel wurde mit 279 gegen 149 Stim
und 20 Stimmenenthaltungen wiedergewählt. Flügel dankte
seine Wiederwahl und erklärte dann selbst, daß diese W
mehr als eine Personenfrage sei. Es sei die Entscheid
über die Politik, die von dieser Stunde an im Deutschen
amtenbund getrieben werden solle, und die sich gründe
Kraft und Vernunft, die aber auch eine Versöhnung des
bringen solle, was innerhalb des Deutschen Beamtenbundes
söhnt werden müsse.

Die Fortsetzung der Verhandlungen hat gezeigt, daß
Reichsgewerkschaft, die durch ihren Führer Menne hatte
klären lassen, daß sie im Fall der Wiederwahl des Bundes
sitzenden Flügel nicht im Beamtenbund verbleiben könne,
diesem Standpunkt nicht festhalten konnte. Maßgebend
wahrscheinlich die Erwägung, daß die Lage der Reichsgew
schaft, aus der inzwischen mehrere Gruppen ausgeschieden s
durch diesen Bruch sich nur verschlechtern könne. Menne
daher die Erklärung ab, „daß die Reichsgewerkschaft be
sei, an der Klärung der Lage im Deutschen Beamtenbu

er mitzuarbeiten". Der Beamtenbund kam andererseits Gewerkschaft entgegen durch Einbringung und Annahme r Entschließung, wonach er für die im Streik Gemaßelten eintreten werde, soweit die Maßregelung über die Verchungen des Reichskanzlers hinausgehe, und durch den Beuß, durch eine Zwangsumlage von 50 ℳ für jedes Mitglied n Sicherheitsfonds zu bilden, der bedenklich wie ein Streikls aussieht. Durch dieses Kompromiß ist der Bruch zwischen Reichsgewerkschaft und dem Beamtenbund hinausgeschoben den. Die grundsätzlichen Meinungsverschiedenheiten, die schen den beiden Richtungen herrschen, sind aber so groß, an ein dauerndes Zusammenarbeiten nicht zu denken ist.

Ablieferung der 11 000. Borsigschen Lokomotive. Die Firma Borsig, Berlin-Tegel, brachte kürzlich ihre 11 000. Lokomo- zur Ablieferung. Die Maschine, eine 1-D-1-Drillings-Heißpf-Lokomotive, ist für die Deutsche Reichsbahn bestimmt soll Schnell-, Personen- und Eilgüterzüge befördern. Sie t eine Neukonstruktion dar und ist nach eigenen Entwürfen Firma im Einvernehmen mit dem Eisenbahn-Zentralamt ge-. Die Lokomotive ist infolge des durch die Kupplung von chsen erreichten großen Reibungsgewichtes bedeutend ungsfähiger als die bisher im Dienst der Preußischen tsbahn befindlichen dreifach gekuppelten 2-Zylinder- und lings-Schnell-, Personen- und Eilgüterzug-Lokomotiven.

ie Hauptabmessungen der Lokomotive sind folgende:

Zulässige Höchstgeschwindigkeit		120	km/stdl.
Zylinder-Durchmesser		520	mm
Kolbenhub		660	mm
Treibraddurchmesser		1750	mm
Dampfüberdruck		14	at
Rostfläche		4	qm
Verdampfungsheizfläche		221	qm
Überhitzerheizfläche		82	qm
Gesamtheizfläche		303	qm
Leergewicht	etwa	87	t
Reibungsgewicht	etwa	68	t
Dienstgewicht	etwa	98	t
Wasservorrat des Tenders		31,3	cbm
Kohlenvorrat		7	t
Leergewicht des Tenders	etwa	23,5	t
Dienstgewicht des Tenders	etwa	62,8	t

e vordere Laufachse ist mit der ersten Kuppelachse zu m Krauß-Drehgestell mit seitlich schiebbarem Drehzapfen einigt. Die hintere Laufachse ist eine Radialachse. Die te Kuppelachse hat ein Seitenspiel von 30 mm, die dritte pelachse von 25 mm nach jeder Seite. Die Treibachse hat malen Spurkranz. Sämtliche Zylinder wirken auf die als bachse ausgebildete zweite Kuppelachse. Der feste Rad- d der Lokomotive beträgt 4000 mm, der Gesamtradstand 0 mm. Der Hinterkessel reicht mit seinem hinteren Teil ich über den Rahmen hinweg und ist in seinem vorderen zwischen die hinteren Kuppelräder eingezogen. Im mitt- Teil des Rostes ist eine Gruppe Roststäbe als Kipprost ebildet. Auf dem Überhitzerkasten ist ein Luftsaugventil bracht. Bei der Leerfahrt wird die angesaugte Luft im hitzerkasten erwärmt und verhütet so eine Abkühlung der nder. Auf dem Langkessel sitzt ein Reglerdom sowie ein edom. Im letzteren befindet sich ein Speisewasserreiniger i Kieselkasten, unter diesem ein Schlammabscheider. Der nen der Lokomotive ist als Barrenrahmen ausgebildet mit mm Plattenstärke. Der Barrenrahmen ermöglicht einen ein- en und übersichtlichen Aufbau der ganzen Lokomotive so- i eine leichte Zugänglichkeit zu den inneren Triebwerk- en. Alle drei Triebwerke besitzen selbständige vonein- er unabhängige Steuerungen. Die Gegenkurbeln sind an dem pelzapfen des dritten Kuppelradsatzes angebracht. Der An- der Innensteuerung erfolgt vom Innenkreuzkopf, sowie einer zweiten an dem linken Kuppelzapfen befestigten Ge- urbel aus. Von der letzteren wird die Bewegung mittels Zwischenwelle auf die innere Schwinge übertragen. Die Schwingen liegen in den Gabeln einer gemeinsamen welle derart, daß ihre Mitten mit der Mitte der Steuer- zusammenfallen. Die Dampfverteilung erfolgt durch Kol- hieber mit einfacher innerer Einströmung. Die Bremse it auf sämtliche gekuppelten Räder von vorn und bremst des Reibungsgewichts der betriebsfähigen Lokomotive ab. größte Bremsüberdruck beträgt 8 at. Die Lokomotive ist inem Speisewasservorwärmer mit geraden Röhren ausge- t. Der Vorwärmer liegt oberhalb des Rahmens quer zur zugachse. Der Abdampf wird dem Innenzylinder sowie uft- und Wasserpumpe entnommen. Die Lokomotive ist inem Preßluftsandstreuer, einem thermoelektrischen Pyro-, einem Fernmanometer, Dampfheizeinrichtung, Gas- chtungseinrichtung sowie einem Geschwindigkeitsmesser Bauart Deuta ausgerüstet.

— **Eisenbahn-Direktionspräsident Dr. Platho †.** Am 6. April 1922 verstarb plötzlich der Präsident der Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.) Dr. Erik Platho. Am 16. Oktober 1862 in Berlin geboren, besuchte er daselbst das Wilhelms-Gymnasium, studierte in Berlin und Heidelberg die Rechts- und Staatswissenschaften, wurde 1885 Referendar, 1890 Gerichtsassessor. Im Jahre 1893 trat er in den Dienst der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung als Regierungsassessor bei der Eisenbahndirektion Altona ein. Im Jahre 1894 wurde ihm die Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes des Eisenbahn-Betriebsamts in Halle a. S. übertragen. 1895 kam er als Hilfsarbeiter zur Eisenbahndirektion Erfurt; in demselben Jahre wurde er in gleicher Eigenschaft zur Eisenbahndirektion Halle a. S. und alsdann zur Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) versetzt. Im Jahre 1897 wurde er Mitglied der Eisenbahndirektion Mainz. Am 3. Juni 1899 erfolgte seine Ernennung zum Regierungsrat. Bei den genannten Verwaltungen ist er überwiegend in Personal- und Wohlfahrtsangelegenheiten tätig gewesen. Im Jahre 1907 übernahm er ein administratives Streckendezernat in Elberfeld. 1911 wurde er als Oberregierungsrat und Etatsrat nach Berlin zum Eisenbahn-Zentralamt versetzt, 1914 in gleicher Eigenschaft zur Eisenbahndirektion Essen. Am 1. Juli 1918 erfolgte seine Ernennung zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.).

Präsident Dr. Platho hat es in vorbildlicher Arbeitsfreudigkeit verstanden, sein Amt, das er unter den schwierigsten Verhältnissen übernahm, bei der Überleitung des Kriegs- in den Friedensbetrieb mit größtem Geschick zum Wohle der Provinz Ostpreußen zu verwalten. Sein stets liebenswürdiges und entgegenkommendes Wesen hat ihn in allen Kreisen beliebt gemacht, nicht zuletzt unter seinen Eisenbahnern, die sein plötzliches Hinscheiden tief bedauern.

Österreich.

— **Die Elektrisierung der Bundesbahnen.** Von parlamentarischer Seite war gegen das Finanzministerium der Vorwurf erhoben worden, daß die Geldleistungen dieses Ministeriums für die Elektrisierung der Bundesbahnen einen außerordentlichen Rückstand aufweisen. Demgegenüber stellte der Finanzminister in einer Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses des Nationalrates folgendes fest:

„Der dem Gesetz vom 23. Juli 1920 beigegebene, auf den damaligen Preisen beruhende Aufwandsplan sieht für die sechs Baujahre folgende Summen vor: 1919/20 96 Millionen, 1920/21 1153 Millionen, 1921/22 1260 Millionen, 1922/23 1261 Millionen, 1923/24 1121 Millionen, 1924/25 205 Millionen — Gesamtsumme 5096 Millionen. Auf die Zeit bis Ende März 1922 entfallen nach diesem Aufwandsplan insgesamt 2194 Millionen Kronen, auf die restliche Zeit 2002 Millionen Kronen. Das heißt also, daß bis Ende März 1922 etwa zwei Fünftel der gesamten Arbeiten und Ausgaben und von da an bis Ende Juni 1925 die restlichen drei Fünftel geleistet werden sollten. Hält man sich nun gegenwärtig, daß der Schweizer Frank am 15. Mai 1920 — der gesetzliche Aufwandsplan wurde ja im Mai 1920 erstellt — 37 K. 30 H. gekostet hat und daß er heute über 1400 K. kostet, so erscheint es einleuchtend, daß die nach dem gesetzlichen Aufwandsplan auf die Zeit vom April 1922 an entfallenden drei Fünftel der Arbeiten nicht 3 Milliarden, sondern — falls die österreichische Krone in diesen weiteren 3¼ Jahren bis Ende Juni 1925 weder nach oben noch nach unten eine Veränderung erfährt — etwa 38mal so viel, also rund 114 Milliarden, kosten müssen. Die Möglichkeit oder gar Wahrscheinlichkeit, daß die Durchführung der im Gesetze vom 23. Juli 1920 vorgesehenen Elektrisierungsarbeiten nicht 5, sondern 120 Milliarden kosten wird, kann hiernach der sogenannten verzögernden Taktik des Finanzministeriums in keiner Weise zur Last geschrieben werden.

Es erübrigt mir, von den Geldmitteln zu sprechen, die bisher für diese Zwecke aufgewendet wurden. Nach einer Aufstellung, die vom Elektrisierungsamt selbst herrührt, hat dieses vom Beginn der Elektrisierungsarbeiten bis Mitte März 1922 rund 3600 Millionen ausgegeben und beträgt die Summe aller Abstriche, die das Finanzministerium an den Anforderungen des Elektrisierungsamts vorgenommen hat — einschließlich jener, die den Voranschlag für das ganze Jahr 1922 betreffen — 1080 Millionen. Man mag mir einwenden, daß durch die bisher zur Verfügung gestellten 3600 Millionen gegenüber dem nach dem Gesetze vom 23. Juli 1920 auf die gleiche Zeitspanne entfallenden Betrag von 2194 Millionen der inzwischen eingetretenen Geldentwertung zu wenig Rechnung getragen worden sei.

Ich muß aber doch bitten, sich den § 5 des Gesetzes vor Augen zu halten. Im § 5 wird der Finanzminister vor allem ermächtigt, die Mittel zur Deckung des Erfordernisses im Höchstbetrage von 5 096 000 000 K. durch langfristige, innerhalb von wenigstens 25 Jahren vom Zeitpunkte der Schuldaufnahme

rückzahlbare Anleihen, insbesondere auch unter Heranziehung ausländischen Kapitals, aufzubringen. An zweiter Stelle ist im § 5 dem Finanzminister dann weiter die Ermächtigung erteilt, „die bis dahin auftretenden Ausgaben im Rahmen der jeweils gesicherten, wenn auch noch nicht verfügbaren Anleiheerlöse vorschußweise aus Kassenbeständen gegen sofortige Rückerstattung aus den erzielten Anleiheerlösen zu beseitigen."

So einfach, wie der Resolutionsantrag sich die Sache vorstellt, ist sie nicht. Wir befinden uns, da bis heute eine Elektrisierungsanleihe nicht begeben werden konnte, mit der ganzen Eleksierung der Bundesbahnen sozusagen in einem ungesetzlichen oder zumindest außergesetzlichen Zustand. Ich möchte aber die Gelegenheit nicht unbenutzt lassen, um die Hoffnung auszusprechen, daß dieser Zustand bald ein Ende finden, und daß es uns gelingen wird, die Anleihe — die bisher unterbleiben mußte — in absehbarer Zeit zustande zu bringen. Einstweilen war und ist aber die so sehr bemängelte Zurückhaltung des Finanzministeriums — die, wie Sie sehen, übrigens gar nicht so schlimm gewesen ist — ein Gebot der Notwendigkeit und der finanziellen Vorsicht.

Was im besonderen das Stubachwerk und das Mallnitzwerk betrifft, gestatte ich mir, zum Schluß nochmals auf den gesetzlichen Aufwandsplan zurückzukommen. Sie werden dort finden, daß der Gesetzgeber selbst für diese beiden Werke und für die ihnen entsprechenden Bahnstrecken, das sind die Westbahnstrecken Salzburg-Schwarzach-St. Veit und Schwarzach-St. Veit-Wörgl, beziehungsweise die Tauernbahn (Strecke Schwarzach-St. Veit-Spittal-Millstätter See), ein bei weitem langsameres Zeitmaß der Fertigstellung als für das Spullerseewerk und die von diesem zu bedienende Arlbergbahn und Vorarlberger Bahn sowie für die Elektrisierung der Salzkammergutbahn (Steinach-Irdning-Attnang-Puchheim) vogeschrieben hat. Es entspricht also durchaus dem Geiste des Gesetzes, wenn wir in der finanziellen Zwangslage, in der wir uns befinden, die jeweils erschwinglichen Mittel hauptsächlich für die Zwecke der Arlbergbahn und der Salzkammergutbahn verwenden, um wenigstens dort die eheste Aufnahme des elektrischen Betriebes zu ermöglichen. Da alles zugleich fertigzubringen leider unmöglich ist, müssen eben das Stubachwerk und das Mallnitzwerk einstweilen zurückstehen.

— **Ansprüche aus unrichtiger Frachtberechnung.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat an die Bundesbahndirektionen die Weisung hinausgegeben, daß die bei der Überprüfung der Güterkarten festgestellten Nachzahlungsansprüche aus unrichtig berechneten Frachten und Gebühren bis 50 K. (einschließlich) für eine Sendung nicht zu behandeln und die Ausfallbeträge nicht nachzuerheben sind, es sei denn, daß sich bei einer Reihe gleichartiger Sendungen derselbe Fehler wiederholt. Es würde sich im beiderseitigen Interesse empfehlen, daß auch die Verfrachter Erstattungsansprüche bis zu dem gleichen Betrage für je eine Sendung nicht geltend machen, zumal die Sach- und Personalkosten der geschäftlichen Behandlung für beide Teile bei den derzeitigen Verhältnissen den oben festgesetzten Minderbetrag wohl wesentlich übersteigen würden.

— **Südbahn.** Vor kurzem fanden Sitzungen des Verwaltungsrats der Südbahngesellschaft statt. Der Präsident der Generaldirektion erstattete einen ausführlichen Bericht über tarifliche Fragen, insbesondere betreffend die Regelung verschiedener zwischenstaatlicher Verkehre sowie die mit 20. März in Wirksamkeit gesetzte Tariferhöhung auf den ungarischen Linien und gab im Zusammenhange damit eine eingehende Darstellung über die Verkehrslage auf den drei im Eigenbetriebe der Gesellschaft befindlichen Netzen. Weiter berichtete der Präsident der Generaldirektion über die Untersuchung, die anläßlich der Aufdeckung von Unterschleifen bei der Südbahn eingeleitet und seither auf die Abwicklung von Schwellenlieferungen aus Südslawien ausgedehnt worden ist.

— **Verkehrsnachrichten.** Seit 5. April hat der Tagesschnellzug Wien-Südbahnhof—Leoben—Klagenfurt wieder täglich Anschluß an den Schnellzug von Klagenfurt-Hauptbahnhof über Aßling—Görz nach Triest=S. Andrea und in der Gegenrichtung seit 6. April der Tagesschnellzug Klagenfurt Leoben—Wien-Südbahnhof in Klagenfurt Anschluß vom Schnellzug aus Triest=S. Andrea erhalten. Im Anschluß an den Schnellzug Klagenfurt—Triest und zurück verkehrt auch der Tagesschnellzug (München)—Salzburg—Badgastein—Villach—Rosenbach seit 5. April und in der Gegenrichtung der Tagesschnellzug Rosenbach—Salzburg—(München) seit 6. April wieder täglich. Dadurch ist auch die während einiger Zeit unterbrochene Schnellzugsverbindung München—Triest mit Anschluß Aßling—Laibach—Agram—Belgrad wieder hergestellt. Bei Benutzung der Tagesschnellzüge Wien-Südbahnhof—Klagenfurt—Aßling—Triest entfällt eine förmliche Prüfung der Reisepässe im Durchgangsverk über südslawisches Gebiet. Die Durchgangsreisenden h sich gegenüber den den Zug begleitenden slawischen Po organen lediglich durch Vorzeigung eines Reisepasses oder Identitätslegitimation oder eines von einer Behörde ausgeste Transitscheines auszuweisen. Die gleiche Begünstigung auch für den an den vorerwähnten Zug anschließenden Sch zug München—Salzburg—Rosenheim. Eine zollamtliche D suchung des Handgepäcks und des aufgegebenen Reisegep im Durchzuge über das südslawische Gebiet findet schon dem vorigen Jahre nicht mehr statt.

— **Ferdinands-Nordbahn.** Die Börsenkammer hat verlaut daß auf den Januarzinsschein der Nordbahn-Aktien keine schlagszahlung geleistet werde. Die Unterlassung der Einlö dieses Zinsscheins hat ihre Ursache darin, daß zwischen Nachfolgestaaten, der Tschechoslowakei, Österreich und P keine Einigung über die Einlösungsrenten erfolgt ist. Julizinsschein wird eingelöst werden, da die Bergwerke e erheblichen Überschuß geliefert haben, dessen Höhe allerd noch nicht zu überblicken ist. In diesem Jahre ist das schäft der Kohlenwerke, wie aller Bergwerksunternehmu in der Tschechoslowakei, ungünstig.

— **Kapitalerhöhung der Donaudampfschiffahrtsgesellsc** Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft beruft eine Haupt sammlung ein, auf deren Tagesordnung der Beschluß auf höhung des Aktienkapitals steht. In welchem Ausmaße Kapital der Gesellschaft, das gegenwärtig 101,8 Millionen Kr beträgt, durch Ausgabe neuer Aktien erhöht werden soll noch nicht bestimmt, doch besteht vorläufig, wie verla nicht die Absicht, über eine 50prozentige Erhöhung des Ak kapitals hinauszugehen. Da ein großer Teil der Aktien Donaudampfschiffahrtsgesellschaft sich im englischen Be befindet, haben in der letzten Zeit auch Verhandlungen den englischen Interessenten über die Durchführung Kapitalerhöhung stattgefunden. Im wesentlichen dürfte das Kapital für Betriebszwecke verwendet werden. Die Ent digung, welche die Gesellschaft auf Grund des Schiedsspr für die verschiedenen Dampfer, die sie abtreten mußte halten hat, dürfte für Neubauten herangezogen werden.

— **Binnenschiffahrt.** Die durch den Staatsvertrag vo Germain geschaffenen Verhältnisse haben Österreich auf Gebiete der Schiffahrt nahezu vollständig ausgeschaltet. In verbliebenen, sehr beengten Rahmen wird immerhin das lichste geleistet. Das ist auch aus dem Berichte des Bin schiffahrtsinspektors als Spezialgewerbeinspektor für Schiffahrtsgewerbe auf Binnengewässern über dessen Täti im Jahre 1920 zu entnehmen. Nach diesem Berichte betra auswärtige Amtstätigkeit 182 schwimmende Objekte, wovo keine Motoren besaßen. Auf diesen 182 Objekten standen gesamt 1076 Personen, nämlich 1004 männliche und 72 weib im Dienste. Von der Gesamtzahl der Arbeiter entfallen die mit Motoren ausgestatteten Objekte 847, auf jene Motoren 229 Personen. Die Verhandlungen und Beratunge trafen die Schiffahrtsregelung im Wiener Donaukanal, U suchung und Erprobung von Motorbooten, Errichtung und legung von Dampfschiffstationen an der Donau, Errichtung Ausgestaltung von Umschlagplätzen, Bauherstellung auf Schiffswerft, Stapellassung von Eisenbetonschiffen, Erricht von Wasserkraftanlagen usw.

— **Streikstatistik.** Bei einer Vollversammlung der Sta schen Kommission gelangte ein Bericht des Bundesamte Statistik über die Notwendigkeit der Neuregelung einer S statistik zur Beratung. Das bisherige System der Erhe soll durch Weglassung nebensächlicher Fragen, durch H ziehung der Organisationen zur Berichterstattung und Ausdehnung der Beobachtung auf die nichtgewerblichen Str in einer den heutigen Bedürfnissen entsprechenden Weise geregelt werden. Die anwesenden Vertreter der Zentrals stimmten der geplanten Neuregelung zu. Die weitere Ber der Angelegenheit wurde einem Fachausschuß überwies.

— **Hofrat Dr. Roeder †.** Vor kurzem ist Hofrat Dr. rich Roeder, Direktorstellvertreter des Tariferstellungs Abrechnungsbüros gestorben. Mit ihm schied ein überau fahrener Tariffachmann aus dem Leben, der alle Zweig kommerziellen Dienstes in außergewöhnlichem Maße beherr Hofrat Roeder hat seine Eisenbahntätigkeit bei der K Ferdinands-Nordbahn begonnen und wurde nach kurzer keit in das Tariferstellungs- und Abrechnungsbüro kommerzielle Sektion des Eisenbahnministeriums berufe er insbesondere an den abschließenden Arbeiten der g Tarifrefom des Jahres 1910 und an den Ausgleichsverhandl mit Ungarn regen Anteil nahm. Im gleichen Jahre keh

)irektorstellvertreter in das Tariferstellungs- und Abrech-
;büro zurück.

Ungarn.

— **Regelung der Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen gzrn und Polen.** Bereits im verflossenen Jahre ist zwischen ,rn und Polen ein vorläufiges Handelsübereinkommen zu-
ie gekommen, wobei aber nur einige Fragen der Handelsbe-
lngen geregelt wurden. Da aber die Handelsbeziehungen zwi-
i den beiden Staaten sich erheblich erweitert und gestärkt
, erschien es beiderseits angebracht, die Regelung sämtlicher
ehrs- und Handelsfragen auf breiterer Grundlage in Angriff
ehmen. Die Polen beantragen, bei den unverzüglich ein-
l enden Verhandlungen den Entwurf des polnisch-rumäni-
ı Handelsübereinkommens in Vorschlag zu bringen, in dem
rler Grundsatz der Meistbegünstigung zur Geltung gelangt,
ı daß dabei auch die gleiche Behandlung gesichert wäre.
eVerhandlungen über die Regelung der Eisenbahnverkehrs-
gegenheiten sind zwischen den beteiligten Eisenbahnverwal-
ı n bereits eingeleitet worden und soweit vorgeschritten, daß
Eröffnung des unmittelbaren Eisenbahnverkehrs mit den
len Polens in nächster Zeit zu gewärtigen ist. Leider aber
ı der Durchgangsverkehr infolge Einschreitens der tschecho-
kischen Regierung nur über die Grenzstation Lawoczne
f nommen werden. Er war über die genannte Übergangs-
ıtn für den 1. April d. J. in Aussicht genommen. Die Sen-
nen werden auf Grund direkter internationaler Frachtbriefe
nne des Berner Internationalen Übereinkommens über den
s bahnfrachtverkehr befördert werden, wobei dieselben Ein-
ınkungen in Geltung treten, die zurzeit im ungarisch-
lnischen Verkehr bestehen.

— **Der neue ungarische Zolltarifentwurf.** Der Ausschuß der
grischen Kaufmannshalle hat in seiner jüngst abgehaltenen
ng die Frage des neuen ungarischen Zolltarifentwurfes ge-
ct. Sekretär Stefan Georg Vágó legte gegen die in einer
ı schrift des Handelsministers zum Ausdruck gelangte Auf-
sng, wonach der Handelsminister zugunsten des einseitigen
d trieschutzes Stellung genommen habe, Verwahrung ein. Er
e auf die große Wichtigkeit hin, die der neue ungarische
ırif für die Zukunft des Handels, ja des ganzen Landes
s t. Auch Vizepräsident Hofrat Aladár Kaszab erklärte
l egen das System des jetzigen Industriezollschutzes. Dieses
s m werde von denselben ungünstigen Folgen begleitet sein,
e seinerzeit die Agrarzölle. Präsident Baron Julius
aarassy-Beck schloß sich ebenfalls der Auffassung
ısbs an und versicherte den Ausschuß, daß die Kaufmanns-
ll ihre bisherige Tätigkeit auch weiterhin mit bewährter
t aft fortsetzen werde.

— **Beförderung von Warenmustern und Mustersammlungen als isgepäck.** Nach der Ausführungsbestimmung I, Punkt g) zum
0 s ungarischen Eisenbahn-, Personen- und Gepäcktarifs, Teil I,
r n Warenmuster der Geschäftsreisenden zur Beförderung als
gepäck angenommen, vorausgesetzt, daß sie als solche
ß lich kenntlich sind. Da aber die Anschaffung von äußer-
hls solche erkennbaren Handelskoffern unter den gegen-
igen Verhältnissen mit Schwierigkeiten verbunden ist, hat
e Direktion der königl. ungar. Staatseisenbahnen verfügt,
ß uch die äußerlich nicht kenntlich verpackten Warenmuster
r eförderung als Reisegepäck angenommen werden. Um aber
w gen Übergriffen vorzubeugen, wurden Maßnahmen ge-
f n, daß die Eisenbahn sich in jedem Falle, wenn Waren-
r in äußerlich nicht als Musterkoffer erkennbaren Ver-
e ngen zur Auflieferung gelangen, vom Inhalte durch tat-
l che Besichtigung überzeugt. Wenn Warenmuster in plom-
t n Koffern, Körben usw. unter Zollplombe befördert wer-
n nd der Inhalt in den Zollbegleiturkunden als „Waren-
r" oder „Mustersammlung" angegeben ist, wird von der
h eitigen Besichtigung des Inhaltes abgesehen.

— **Neue Zollamtsexposituren.** Anschließend an die Regelung der
e ngarischen Frage ist die Errichtung neuer Grenzzoll-
t an der neuen Grenze und die Auflösung der Zollamts-
p ituren an der alten Grenze notwendig geworden. Dem-
ts echend sind folgende neue Zollamtsexposituren eingerichtet
o n: Auf der Strecke Körmend-Németujvár in der Station
n mindszent, auf der Strecke Sárvár-Köszeg in der Station
s uf der Strecke Szombathely-Köszeg-Sopron in Köszeg und
f en Grazer und Brucker Hauptlinien in Szentgotthard und
g shalom bzw. in Moson-Magyaróvár. Die Exposituren in
r Station Gyanafalva, Bruck-Királyhida bzw. Pandorfalu
h dagegen ihre Tätigkeit eingestellt.

— **Wirtschaftlicher Vortrag im Cobdenbund.** Der deutsche
t ıalökonom Lujo Brentano hielt im Cobdenbund einen
beachtenswerten Vortrag über Freihandel und Zollschutz nach
den Friedensschlüssen. Der Vortragende führte aus, daß die
Länder der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie als
kleine Staaten sich weder hinsichtlich des Bezuges von Roh-
stoffen, noch des Absatzes ihrer Erzeugnisse selbst zu genügen
vermögen. Die Karte von Ungarn gleicht infolge der Durch-
führung des Friedens von Trianon einem Körper, dem man alle
Gliedmaßen abgeschlagen hat — außer dem Kopf. Nur dieser
ist geblieben, und dieser muß wirken und schaffen und die
Vernunft zu Rate ziehen und prüfen, wie man trotz der Ver-
stümmelung zum wirtschaftlichen Wiederaufbau gelangen könnte.
Es liegt klar auf der Hand, daß dieser Wiederaufbau nicht durch
Schutzzölle erfolgen kann. Die ungarische Landwirtschaft hat
nie einen Schutzzoll benötigt, sie war ja stets an der Ausfuhr
stark beteiligt; ein Wettbewerb aus dem Auslande war so gut
wie ausgeschlossen. Alle Länder sehnen sich nach Einfuhr
ungarischen Weizens. Dasselbe gilt für den ungarischen Wein
und die ungarische Industrie. Auch sie genießen infolge des
niedrigen Standes der Krone einen Schutz, und zwar so hoch,
daß nur die entbehrlichsten Industrieerzeugnisse des Auslandes
eingeführt werden können, mit Ausnahme von Luxuswaren für
Kriegsgewinnler. Auf diese sollten Zölle in einer solchen Höhe
gelegt werden, wie sie ohne Gefährdung des Zollerträgnisses
irgendwie getragen werden können. Man lasse hingegen die
Güter frei einführen, die die ungarische Volkswirtschaft nicht
entbehren kann, vor allem alle zu verarbeitenden Rohstoffe.
Kein einziger Erwerbszweig in Ungarn ist jetzt von der Einfuhr
fremder Erzeugnisse bedroht, und die Volkswirtschaft als Ganzes
hat nur Vorteil von ihr zu erwarten. Demgegenüber benötigen
die ungarische Volkswirtschaft und die ungarischen Einzelwirt-
schaften die freie Ausfuhr. Die Entente hat das ungarische
Wirtschaftsgebiet derart beschnitten, daß nur noch ein unge-
nügendes Absatzgebiet für seine Erzeugnisse übrig geblieben ist.
Während es Ungarn untersagt ist, die Zölle je nach den Ländern,
aus denen die Waren bezogen werden, verschieden hoch zu
bemessen, kann jeder alliierte oder assoziierte Staat auf unga-
rische Erzeugnisse höhere Zölle als auf die Waren anderer
Staaten legen, wovon diese Staaten auch reichlich Gebrauch
machen. Darunter leiden alle ungarischen Erwerbszweige ohne
Unterschied.

Zum Schluß betonte Brentano, daß die Zeit kommen wird,
wo man zur Einsicht gelangen wird, daß nicht durch Ab-
sperrung der einzelnen Länder gegeneinander durch Schutzzölle
und verwandte Maßnahmen, sondern nur durch Anwendung des
Grundsatzes der Arbeitsteilung in der Weltwirtschaft die
Wiedergutmachung der Schäden möglich ist, die der Weltkrieg
verursacht hat. Je früher sich diese Erkenntnis Bahn bricht
und ihr Folge gegeben werden wird, je früher wir unsere prak-
tische Politik auf Freihandel aufbauen, um so eher tritt der
Wiederaufbau der Wirtschaft sowohl bei den Siegern als auch
bei den Besiegten ein, und damit wird die wirtschaftliche Grund-
lage für eine Völkerversöhnung geschaffen sein.

— **Der Ungarische Ingenieur- und Architekten-Verein** hielt
jüngst seine Jahresvollversammlung ab, an der Präsident
Dr. Konstantin Zielinszky auf den Bau des Donauhandelshafens
zu sprechen kam und betonte, daß hier nicht allein der technische
Ausbau dieses großen Werkes von Wichtigkeit sei, sondern
der Umstand, daß die Fertigstellung des Hafens ganz neue wirt-
schaftliche Möglichkeiten in sich berge.

Niederlande.

— **Verbindungen mit Deutschland und England.** Der Verkehr
von Norddeutschland über Holland nach England wird im Som-
merfahrplan 1922 insofern eine Änderung erfahren, als nun-
mehr wieder die seit Kriegsbeginn unterbrochene zweimalige
Verbindung hergestellt werden wird, und zwar ist beabsichtigt,
die jetzige Nachtverbindung Hoek van Holland-Harwich be-
stehen zu lassen, dagegen soll die Nachtverbindung Vlissingen-
Folkestone aufgehoben und in eine Tagesverbindung umge-
wandelt werden. Demgemäß wird die Verbindung von Berlin
nach Hoek van Holland wie bisher mit den Amsterdamer Tages-
D-Zügen 171/172 hergestellt bleiben, während der Vlissinger
Wagen diesen Zügen abgenommen und als Schlafwagen den
Kölner Zügen D 5/8 zugeteilt wird. Die Verbesserung der Ver-
bindungen ist um so erfreulicher, als Mehrleistungen dadurch
nicht erforderlich werden. Die genauen Verkehrszeiten stehen
noch nicht endgültig fest.

Eine weitere Verbesserung wird der Verkehr nach Holland
dadurch erfahren, daß auch die alten D-Züge 135/136 Leipzig-
Amsterdam voraussichtlich wieder eingerichtet werden, und
zwar wird der D 135 Amsterdam-Leipzig etwa eine Stunde nach
dem D 171, D 136 etwa eine Stunde vor dem D 172 Berlin-Amster-
dam liegen. Die Berliner Züge selbst sind in ihrer Lage etwas
verschoben. D 172 von Berlin verkehrt etwa 1 Stunde später,

D 171 von Amsterdam etwa eine Stunde früher. Die Züge 135/136 werden voraussichtlich direkte Wagen Amsterdam-Harzburg führen, wie es auch vor dem Kriege der Fall war.

Dr. O.

Uebrige europäische Länder.

— **Tarifherabsetzungen und Notstandsarbeiten in Schweden.** Die nun schon lange andauernde wirtschaftliche Depression in Schweden kommt auch bei den Eisenbahnen stark zum Ausdruck, vor allem in einem immer dringlicher auftretenden Verlangen nach Tarifermäßigungen. Wir sind auf diese Verhältnisse verschiedentlich zu sprechen gekommen, insbesondere 1921, S. 803, wo die Bewilligung von 10 Millionen Kronen durch den Reichstag behufs Herabsetzung der Gütertarife berührt wurde, dann 1922, S. 144 f., wo die Vorschläge der Eisenbahndirektion für diese Herabsetzungen und die damit verbundenen Enttäuschungen, vor allem der Industrie, erwähnt wurden. Wir haben auch von verschiedenen, mit den hohen Tarifen verknüpften Wettbewerbserscheinungen durch den Automobilverkehr (1921, S. 812) und selbst durch den Verkehr über das Ausland (1922, S. 187) berichtet. Die Frage dieser Tarifherabsetzungen nimmt seitdem immer wieder einen breiten Raum in der schwedischen Tagespresse ein. Insbesondere ist die Landwirtschaftsgruppe des Reichstags beim Verkehrsminister vorstellig geworden und hat auf die besonderen Schwierigkeiten verwiesen, die dem binnenländischen schwedischen Ackerbau daraus erwachsen, daß die größeren Handelsmühlen des Landes fast ausnahmslos an der Küste liegen. Die Eisenindustrie ist unter dem Hinweis, daß die Bahn die bestehenden Personal- und Entlohnungsverhältnisse behufs Erzielung von Ersparnissen auf andere Grundlage stellen müsse, besonders dringlich aufgetreten. Das Drängen der Holzindustrie hat bereits zu Zugeständnissen seitens der Eisenbahndirektion geführt; um Frachtermäßigungen für Kalk für die Landwirtschaft zu ermöglichen, wurde im Reichstag mit gegenwärtig noch nicht gemeldetem Ergebnis über die Gewährung eines Zuschusses von 600 000 Kr. verhandelt. Die Eisenbahndirektion stellte sich im ganzen mit der Begründung, daß die für 1922 vorgesehene Einnahmen- und Ausgabenabgleichung der Staatsbahnen überhaupt keinen unmittelbaren Überschuß vorsehe, zunächst abweisend. Die Staatsbahnen arbeiten in Ansehung der Verzinsung des Anlagekapitals mit Verlust; ja selbst wenn sich ein geringer Gewinn voraussehen ließe, würde es die Eisenbahndirektion nicht für „angemessen und vorsichtig" halten, augenblicklich die Wagenladungstarife weiter zu senken. Diese Tarife lägen nämlich schon jetzt ihrer voraussichtlichen künftigen Höhe so nahe, daß man ohne dem künftigen, für längere Dauer aufzustellenden Tarifplane vorzugreifen, nicht gut weiter heruntergehen könne. Außerdem haben die schwedischen Staatsbahnen auf das Privatbahnnetz Rücksicht zu nehmen. Eine neue Senkung der Staatsbahntarife würde die Spannung zwischen den beiderseitigen Tarifen weiter verschärfen. Eine Anzahl von Privatbahnen hat schon jetzt mit den Staatsbahnen in der Tarifherabsetzung nicht gleichen Schritt halten können, und sie werden das im weiteren noch weniger vermögen. Die Eisenbahndirektion befindet sich sonach in einer Zwangslage, die auch deutlich mit der ihr vom Reichstag vorgeschriebenen Richtschnur, daß die Staatsbahnen geschäftsmäßig und ohne unmittelbare Betriebsverluste arbeiten müssen, zusammenhängt.

Jedenfalls braucht die schwedische Industrie in ihrer gegenwärtigen Lage dringend Tariferleichterungen, sei es, daß dieselben auf dem schon einmal betretenen Wege besonderer Reichstagsbewilligungen erzielt werden oder anderswie. Nach neueren Nachrichten scheint sich die Eisenbahndirektion nun aber doch ernstlicher mit der Frage von Tarifherabsetzungen zu beschäftigen. Die vom 1. Januar ab bei den Staatsbahnen eingetretenen Tarifsenkungen haben die seit August v. J. wiederhergestellte Einheitlichkeit der Tarifhöhe im Wechselverkehr über mehr als eine Bahn wieder gestört insofern, als innerhalb der Staatsbahn und Privatbahnen je gesonderte Tarife angewendet wurden. Da sich hieraus Schwierigkeiten ergaben, haben die schwedischen Privatbahnen in ihrer Eisenbahnvereinigung, einem Drucke der Staatsbahndirektion folgend, schon ab 1. Februar beschlossen, die Staatsbahntarife im ganzen Güterverkehr anzuwenden und zugleich eine Regelung in der Zahl der bisher geltenden besonderen Bahngebühren zu treffen. Die Eisenbahndirektion hat nunmehr von der Privatbahnvereinigung einen unmittelbaren Bericht über die Möglichkeit, insbesondere bei den größeren und für den allgemeinen Verkehr wichtigeren Privatbahnen die Gebühren auf die Beziehung zurückzuführen, in der sie vor der Krisenzeit zu den Staatsbahntarifen standen, verlangt, soweit diese Beziehung bei einer Reihe von Privatbahnen nicht schon an sich wieder besteht. Hierbei läßt die Eisenbahndirektion durchblicken, daß sie einen weiteren Rückgang der Staatsbahnbetriebskosten erhofft, der sie dann instand setzen würde, bei der Regierung eine weitere Gütertarifsenkung zu beantragen. Ohne sich irgendwie zu binden, nimmt die Eisenbahndirektion hierbei eine Senkung der prozentualen Zusatzgebühren Tarif 2 von 200 auf 150, für Tarif 3—5 von 200 auf 135, für von 150 auf 120 und für 9 von 125 auf 100 % in Aussicht. Privatbahnen, die den vom Verkehrsminister in Aussicht ge menen Tarifregelungen nicht folgen zu können glauben, h bis zum 20. März eine Einnahmen- und Ausgabenberechnun 1922 vorzulegen.

Eine andere Seite der wirtschaftlichen Depression des L äußert sich den Staatsbahnen gegenüber in einem großen B an Notstandsarbeiten nicht nur zur Minderung der allgem Erwerbslosigkeit, sondern auch zur Durchhaltung des trotz reicher Zwangsbeurlaubungen infolge des Verkehrsrückg noch in größerem Umfange beschäftigungslos gewor Eisenbahnpersonals. Noch im vorigen Jahre hat die Eisen direktion beim Reichstag 1 Million Kronen für Inangriffn des Eisenbahnbaues Forsmo-Hoting, der bisher nur au Strecke Forsmo-Ådalsliden begonnen war, auch von de tinger Seite beantragt. Ebenso wurden für den Umba Station Storvik größere Mittel verlangt. Auch die Frag Notstandsbestellung von rollendem Material für die Staatsb war Gegenstand neuer Untersuchungen und Verhandlungen Beteiligung des Erwerbslosigkeitsauschusses, wobei die stätten auf weitere Preisnachlässe behufs Gewinnung de stellung eingingen. Die Verhandlungen scheinen aber nich Ziel geführt zu haben. Generaldirektor Granholm hat a Distriktschefs der Staatseisenbahnen die Aufforderung geri Notstandsarbeiten anzugeben, die den Voraussetzungen sprechen, daß sie weder das Betriebskonto der Staatsba noch auch das Kapitalzunahmekonto mehr belasten, als sie bei unmittelbarem Bedürfnis und bei billigerer Konju ausgeführt würden, und hat hierbei insbesondere auf die A von Automobilwegen von Staatsbahnstationen zu bedeuten Orten verwiesen, von welch letzteren angenommen werden daß sich zu ihnen ein staatlicher Automobilanschluß etwa rentiert wie in Dingle (siehe S. 545 Jahrg. 1921 d. Ztg.) sind daraufhin allein im ersten Distrikt fünf größere mobillinien, die alle nach Art der schon bestehenden Auto linien im Bohuslän mit je drei Automobilen betrieben w sollen, vorgeschlagen worden. Die Regierung hat der Eisen direktion zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit weiter 12 Kronen angewiesen für Arbeiten an der Inlandsbahn fi Strecke Östansjö-Laxå u. a., die Eisenbahndirektion hat noch weitere 3 300 000 Kr. verlangt, da die Anweisung w nicht genüge, um alles nicht statusmäßige, zu entlassend sonal zu beschäftigen. Der Verkehrsminister hat auch wägung gezogen, die Elektrisierung der Strecke Stock Göteborg noch dieses Jahr als Notstandsarbeit in Angr nehmen, doch ist anscheinend ein fester Entschluß noch gefaßt worden. Nach neueren Nachrichten reichen alle eingerichteten Notstandarbeiten der Staatsbahnen nicht h Unterbringung des in unvorhergesehen großer Anzahl weg Verkehrsniederganges frei werdenden Personals. Um ni viele Entlassungen aussprechen zu müssen, hat man zu de nahme gegriffen, die Arbeiter mehrere Wochentage aus zu lassen, und zwar alle Nichtfamilienversorger zwei T der Woche. Man hofft, damit wenigstens bis zur Inangriff neuer Notstandsarbeiten durchzukommen. Die Regierung h Eisenbahndirektion ermächtigt, bis auf weiteres verabschi Personal Abfindungsgelder bis zu 600 Kr. zu gewähren sonders groß ist die Arbeitslosigkeit im hohen Norden, im bottenlän. Von dort klingt auch der Ruf nach Inangriff neuer Eisenbahnlinien besonders dringlich.

D

— **Entscheidung wegen der Entschädigung für den Loshultwaldbrand in Schweden.** Auf Seite 671, Jahrg d. Ztg. haben wir u. a. von einem ungeheuren Waldbra richtet, der bei Loshult in Schweden angeblich durch eine torfgeheizte Lokomotive der Eisenbahngesellschaft Kristia Hässleholm hervorgerufen wurde. Die Ersatzpflicht der schaft für Schäden an Gebäuden, Boden und Saat ist v hierzu ernannten Schiedsmann nunmehr festgestellt. D der Gesellschaft zu zahlende Entschädigung beträgt un eine Viertelmillion. Hiervon werden 44 000 Kr. für Schä Gebäuden, 102 000 Kr. für Boden und Saat und 66 000 K das Torfmoor der Anteilstorfvereinigung in Hökön ve Diese Beträge sind bereits bezahlt. Der Wert des verbr Waldes ist noch nicht endgültig festgesetzt. Im ganzen e 100 Personen Schadenersatz.

Auch die schwedischen Staatsbahnen waren in dieser zu einer Äußerung veranlaßt worden. Aus den schwe Presseäußerungen geht nicht klar hervor, inwieweit nebe Lokomotive der Kristianstad-Hässleholm-Gesellschaft au Funken einer Staatsbahnlokomotive an dem Brand waren. Die Äußerung der Staatsbahnbehörde geht dahi die Vorschriften über Bewachung der Bahnlinie gegen I gefahr als so sicherstellend wie überhaupt möglich ang werden müssen, und daß diese Vorschriften genau eing

len. Unter Hinweis auf die Brandschutzordnungen, die an Lokomotiven und längs der Bahnen getroffen wurden, hält Eisenbahndirektion weitere Maßnahmen zur Verhütung der ersgefahr nicht für notwendig. Dr. S.

Polnische Bestellungen in Schweden. Zurzeit schweben erhandlungen mit der mechanischen Werkstätte Falu und ren schwedischen Industrien über eine größere polnische ellung von Spezialwerkzeugen für Lokomotiven. Die Verlungen betreffen Bestellungen im Werte von ungefähr llionen Kronen, womit die Wiederaufnahme des Betriebes er mechanischen Werkstätte Falu auf anderthalb Jahre erlicht werden würde. Dr. S.

Tarifänderung in Polen. Am 1. April sind auf den polnen Staatsbahnen Änderungen in Kraft getreten, die die ngebühren, die Güterklassifikation und die Tarife für ügel usw. betreffen. Ursprünglich war, wie der Allgemeine f-Anzeiger schreibt, beabsichtigt, mit Gültigkeit vom 1. Mai dsätzliche Änderungen des Barêmes aller Klassen durchzuhen und auch in den Ausnahmetarifen Änderungen vorzuneh. Insbesonders sollte der Nahverkehr erhöht werden und eine elung erst bei längeren Entfernungen eintreten. Invchen hat der Ministerrat in seiner letzten Sitzung belossen, derzeit von der geplanten Tariferhöhung Abstand ehmen. Die Veranlassung für das Unterbleiben der Tarifhung war die Befürchtung, daß die Tariferhöhung eine Teuerungswelle verursachen würde.

— **Die Untertunnelung der Schelde.** Die belgische Regierung wie die „D. Allg. Ztg." schreibt, einen Plan ausarbeiten en, der einen Unterwassertunnel unter der Schelde vore, der dem Personen- und Güterverkehr dienen soll. Nachder Plan ausgearbeitet worden ist, wird dem belgischen ament eine Vorlage zugehen, die die nötigen Mittel für die ührung des Planes bereitstellt.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die rganisation der Bundesbahnen, über deren ksale hier wiederholt berichtet worden ist, scheint jetzt im entlichen unter Dach und Fach zu sein. Zwar steht noch eBeratung im Ständerat aus, die wegen der starken Inannahme der leitenden Persönlichkeiten infolge der Konnz von Genua noch hinausgeschoben worden ist. Aber man net doch damit, daß die endgültige Verabschiedung der lex a nicht mehr zweifelhaft ist und ihre Durchführung zum anuar 1924 erfolgen wird, nachdem der Nationalrat ihr unwesentlichen Änderungen mit 80 gegen 17 Stimmen zummt hat. Namentlich ist die Verminderung der Zahl der r-direktionen von 5 auf 3 trotz des Widerspruchs der Verer von Basel und St. Gallen, die ihren Kreis verlieren sollen, nommen worden. Allerdings wurde ihnen als Kompensation ie Zuteilung von „Verkehrskommissären" zugestanden, die in dauernde Fühlungnahme mit der Bundesbahnverwaltung ehrleisten sollen. Die vom Bundesrat Haab ausgearbeitete altungsreform stellt zwar nur einen Kompromiß dar, der eildeallösung nicht ganz entspricht, aber doch das unter Besichtigung aller tatsächlichen Verhältnisse Erreichbare entäl. Bezeichnend für die Billigung, die sie bei wirklich ernstaln und auf das Gesamtwohl bedachten Männer gefunden at ist eine Resolution des Vereins technischer Beamten der eizer Bahnen, die gerade in der durch die Reform gegligten Stadt Basel am Ende vorigen Jahres gefaßt worden nd besagt, daß „im Projekt des Bundesrats Dr. Haab die ner Gesundung der Finanzen und des Geistes notwendigen ente bis zur Grenze des heute Erreichbaren vorhanden in".

Je Finanzlage der S. B. B. zwingt in der Tat zu einer starken hränkung der Verwaltungsausgaben. Der vorläufige Rechsabschluß für den Monat Februar 1922 schließt wieder mit im Fehlbetrag von 4,283 Millionen Franken ab. Allerdings at r sich gegen den Vormonat (— 6,292 Mill.) etwas verminet aber er ist doch noch größer als im Monat Februar 1921 — 474 Mill.). In den beiden ersten Monaten dieses Jahres st er Fehlbetrag um über 4½ Mill. höher als im Jahre 1921. a den kürzlich infolge einer Interpellation im Ständerat Bundesrat gegebenen Aufschlüssen ist anzunehmen, daß ahre 1924 das Gleichgewicht in der Betriebsrechnung ereit werden wird und dann das Passivsaldo durch Betriebsschüsse allmählich wird getilgt werden können.

Ie in der Schweiz infolge der wirtschaftlichen Krisis sehr ta gestiegene Arbeitslosigkeit hat zu umfassenden Notdsarbeiten gezwungen. Von den hierfür im ganzen ligten Mitteln in Höhe von 66 Millionen Franken entfallen uf ie S. B. B. 29,850 Millionen, die die Durchführung von Arin (zweite Gleise, Unterführungen, Bahnhofsumbauten) ermöglichen, die sonst erst später oder vorläufig noch nicht hätten in Angriff genommen werden können.

Der Stand der elektrischen Bauarbeiten auf der Gotthardbahn ist derartig, daß der elektrische Betrieb auf der Nordstrecke zwischen Erstfeld und Arth-Goldau noch im Laufe des Monats April wird aufgenommen werden können. Arth-Goldau-Luzern wird wahrscheinlich so zeitig fertiggestellt sein, daß zum Fahrplanwechsel, am 1. Juni, die gesamte Strecke Luzern-Chiasso dem elektrischen Betrieb übergeben sein wird. Die Ausläufer Arth-Goldau-Zug und Zug-Luzern folgen etwa am Ende dieses Jahres, während die Linie Zug-Thalwil-Zürich im Frühjahr 1923 beendigt sein wird. Zu dem Programm gehört noch die Elektrisierung der Strecke Luzern-Olten-Basel, die zum 1. Juni 1924 beendigt werden soll, und der Strecke Zürich-Bern. Für das Teilstück Zürich-Herzogenbuchsee hofft man mit den vorhandenen Kraftquellen auskommen zu können, während über die Beschaffung des Stromes für das Reststück Herzogenbuchsee-Bern noch keine Beschlüsse gefaßt sind. In der Westschweiz wird 1923 die Aufnahme des elektrischen Betriebes Sitten-Lausanne geplant. Lausanne-Yverdon (auf der Strecke nach Neuenburg) und Lausanne-Vallorbe (auf der Strecke nach Paris) werden 1924 folgen und in späterer Zeit Lausanne-Genf und Lausanne-Bern. — Das Graubündener Eisenbahnnetz hat seine Umstellung auf den elektrischen Betrieb vollendet. Am 17. Mai veranstaltet die Rhätische Bahn aus diesem Anlaß eine Feier mit Besichtigung der Strecke Ilanz-Disentis.

Kürzlich ist anläßlich der Rückfahrt des belgischen Hofzuges von Rom nach Brüssel auf der Bergstrecke Bellinzona-Erstfeld eine vorzügliche Leistung im elektrischen Betriebe erreicht worden. Die 109,32 km lange Strecke wurde in 97 Minuten zurückgelegt, was einer mittleren Geschwindigkeit von 68,03 km/St. entspricht. Vorgesehen war allerdings eine Fahrzeit von 112 Minuten (rd. 59 km/St.); durch die schnellere Fahrt wurde eine größere Verspätung zum Teil wieder eingeholt. Die größte Geschwindigkeit, die von schweizerischen Schnellzügen erreicht wird, weist ein Schnellzug Lausanne-Genf mit 65,67 km/St. auf. Diese Strecke ist aber fast eben, während auf der Strecke Bellinzona-Tunnelscheitel 910,5 m und auf der Strecke Tunnelscheitel-Erstfeld 679,4 m Höhendifferenz zu überwinden sind.

Auf der Fahrplankonferenz in Bern (12./13. März) ist eine bedeutende Verbesserung des Fahrplans beschlossen worden. Die gesamte Mehrleistung für das Fahrplanjahr 1. Juni 1922/23 wird rd. 850 000 Zugkilometer betragen, was einer Mehrausgabe an Betriebskosten von etwa 4 Millionen Franken entspricht.

Für den Personenverkehr sind die S. B. B. zu Tarifermäßigungen geschritten, die am 1. Mai in Kraft treten sollen. Sie betreffen zunächst die einfachen Fahrten über 300 km, die Hin- und Rückfahrten über 150 km und die zusammenstellbaren Rundfahrten von mindestens 300 km und betragen hier 20 %. Ferner werden die Schnellzugszuschläge so gestaltet, daß über 200 km eine weitere Staffelung nicht mehr eintritt. Sie betragen künftig für die Stufen von 1—50, 51—100, 101—150 und von über 150 km in der 1. Klasse 1, 2, 3 und 4 Fr., in der 2. Klasse 0,75, 1,50, 2,25 und 3 Fr. und in der 3. Klasse 0,50, 1,50 und 2 Fr. Kinder zahlen nur den halben Schnellzugszuschlag. Ferner werden die langfristigen Generalabonnements von 3 Monaten und 12 Monaten, erstere allerdings nur hinsichtlich des Schnellzugszuschlages, ermäßigt. Die kurzfristigen Generalabonnements werden vorerst noch nicht wieder eingeführt. Schließlich sind für die Gesellschafts- und Schulfahrten Erleichterungen zugestanden worden. Die S. B. B. veranschlagen den Einnahmeausfall aus diesen Tarifermäßigungen auf über 4½ Millionen Franken. Man hofft aber, wenigstens einen Teil dieses Betrages durch eine Steigerung des Verkehrs wieder einzubringen.

Die Generaldirektion der S. B. B. hat ferner grundsätzlich beschlossen, für Viehtransporte eine Tarifermäßigung von 20 % dem Verwaltungsrat vorzuschlagen. Man hofft, dadurch zur Belebung der Viehmärkte und zum Preisabbau beitragen zu können.

— **Neuordnung der spanischen Eisenbahnen.** Der Erlaß eines neuen spanischen Eisenbahngesetzes, das längst geplant ist, zieht sich so lange hin, daß die Regierung zunächst unter dem 15. März einen Ausschuß eingesetzt hat, der die Mittel und Wege zur Neuordnung des spanischen Eisenbahnwesens vorschlagen soll. Bereits sind drei Gesetzentwürfe den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt und von ihren Ausschüssen beraten worden, zu einem Ergebnis haben sie aber nicht geführt. Der Regierung wird der Vorwurf gemacht, daß sie diesen Ausschuß, der nur beratend tätig sein soll, längst hätte einsetzen sollen; die Verzögerung, die nunmehr in bezug auf die neue Gesetzgebung entstanden ist, hätte dadurch vermieden werden können. Der Ausschuß besteht aus sechs Regierungs-

mitgliedern, sechs Mitgliedern aus den Kreisen der Eisenbahnen und drei Vertretern des Handels, des Gewerbes und der Landwirtschaft; den Vorsitz führt der Minister der öffentlichen Arbeiten. Nach den zu uns dringenden Nachrichten zu urteilen, muß das spanische Eisenbahnwesen sehr im Argen liegen; namentlich in bezug auf die Instandsetzungsarbeiten sind große Rückstände vorhanden, und auch der Ausbau der Anlagen läßt zu wünschen übrig. Die geringen Einnahmen ermöglichen es aber den Eisenbahngesellschaften nicht, hier Abhilfe zu schaffen, und das neue Eisenbahngesetz soll, so hofft und erwartet man, alle die Übelstände beseitigen.

— **Das Arsenal in Woolwich als Lokomotivfabrik.** Als nach Einstellung der kriegerischen Handlungen das Arsenal in Woolwich nicht mehr voll für Kriegszwecke beschäftigt werden konnte, wurde sein Betrieb, damit die Arbeiter nicht brotlos wurden, auf Friedensarbeit umgestellt, und es wurden, wie in manchen anderen Kriegswerkstätten auch, Lokomotiven gebaut. Man wartete jedoch nicht Bestellungen ab, sondern begann sofort mit dem Bau. Da aber die englischen Eisenbahngesellschaften zum Teil ihre Lokomotiven selbst bauen und auch sonst in England leistungsfähige, alt eingeführte Lokomotivbauanstalten bestehen, da endlich durch die Währungsverhältnisse die englische Ausfuhr stark behindert ist, stehen jetzt in Woolwich 100 auf Vorrat gebaute Lokomotiven, für die sich keine Abnehmer finden. Die Aufwendungen für diese Lokomotiven haben bis jetzt etwa 1 200 000 £ betragen, und zu ihrer Fertigstellung sind weitere 400 000 £ nötig, wegen deren Bewilligung eine erregte Erörterung im Parlament stattgefunden hat. Der Regierung, die bei der Einführung des Lokomotivbaus in Woolwich augenscheinlich unter dem Druck der Sozialisten gestanden hat, werden heftige Vorwürfe gemacht, daß sie einerseits staatliche Mittel verschwendet, anderseits den — allerdings bis jetzt vergeblichen — Versuch gemacht hat, mit den privaten Lokomotivbauanstalten in Wettbewerb zu treten und so deren Geschäft zu stören. Die Lokomotiven der englischen Eisenbahngesellschaften haben einen Preis von 12 425 £ nicht überschritten, so daß, selbst wenn es noch gelingen sollte, die Lokomotiven in Woolwich zu verkaufen, sie mit Verlust abgegeben werden müssen. Die Regierung gibt zu, daß sie mit ihrem Lokomotivbau einen Fehlgriff getan hat, verteidigt sich aber damit, sie hätte sonst entsprechende Beträge für Armen- und Arbeitslosenunterstützung zahlen müssen.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen in dem ehemaligen deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiet.** Von unterrichteter Seite erhalten wir über den gegenwärtigen Zustand der früher deutschen Eisenbahnen des ehemaligen deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiets die nachstehenden Mitteilungen.

Unser wichtigstes und größtes Verkehrsmittel, die von Daressalam nach Kigoma am Tanganjikasee führende Mittellandbahn ist auf der ganzen Strecke wieder gut in Stand gesetzt worden. Alle aus Kriegsnotwendigkeit zerstörten Brücken und Bauwerke sind wieder hergestellt, und die ganze Strecke wird wieder gut und sachgemäß unterhalten. Allerdings sind viele kleine Stationen, die früher die Anschlußpunkte der großen Pflanzungen waren — auf der Strecke Daressalam-Tabor allein waren es nicht weniger als 18 —, nicht mehr im Betrieb, weil bei der bedauerlichen Vernichtung der Pflanzungen auch jeder Verkehr weggefallen ist. Wohl stehen noch die kleinen Stationsbauten auf den Bahnhöfen, aber alles liegt verschlossen und vereinsamt da, und der Zug eilt ohne Aufenthalt vorüber. Es war eine immerhin anerkennenswerte Leistung, daß in der verhältnismäßig kurzen Zeit alle die bedeutenden Schäden wieder ausgebessert und die erforderlichen neuen Lokomotiven und Wagen in ausreichender Menge herangeschafft wurden. Der durch die Wiederherstellungsarbeiten verursachte Kostenaufwand wird auf insgesamt rund 3 Millionen Rupien = 4 Millionen Mark angegeben.

Der Betrieb auf der Zentralbahn erscheint durchaus befriedigend. Während aber in der früher deutschen Zeit deutsche Lokomotiv- und Zugführer die Züge begleiteten, ist jetzt überall indisches und zwar anscheinend recht zahlreiches Personal vorhanden. Die Durchführung des Betriebes ist dem Betriebe der britischen Ugandabahn angepaßt, während die Tarif- und Frachtsätze grundsätzlich dieselben geblieben sind, wie sie früher üblich waren, weil man gefunden hatte, daß, wie es im amtlichen Bericht darüber heißt, „der deutsche Tarif ein gut durchdachtes Buch war und für das Land zu passen schien". Eine Verbesserung gegenüber dem deutschen Betriebe ist nur darin zu finden, daß in dem einmal wöchentlich von Daressalam nach Kigoma durchgehenden Postzug ein Speisewagen läuft, in dem gute Verpflegung geboten wird. Was den Verkehr — sowohl Personen- wie Güterverkehr — anbelangt, so ist dieser gegenüber dem der deutschen Zeit in Maße zurückgegangen. Der Personenverkehr besteht fa aus Europäern; Farbige und Eingeborene benutzen die bahn nur in geringer Zahl. Vom Frachtverkehr ist we merken. Die Zentralbahn wies daher auch einen B fehlbetrag von etwa 200 000 Rupien auf.

Auch die Nordbahn oder Usambarabahn zw Tanga und Moschi ist wieder hergestellt und im Betriebe. während des Krieges ist bekanntlich zwischen Moschi u Station Voi an der Ugandabahn eine Verbindungslinie worden, die auch jetzt noch im Betriebe ist und die Ha bindung zwischen dem Kilimandscharogebiet und der bildet. Es scheint sogar, daß der ganze Verkehr aus d reich der Usambarabahn, ja sogar auch der von Tanga üb nach Mombassa-Kilindini, dem Hafenplatz der Ugand geleitet wird, da der Hafen Tanga von den Dampferlinie oder nur noch regelmäßig angelaufen wird.

Die von uns vor Kriegsausbruch begonnenen und w des Krieges nach Möglichkeit weitergebauten Neubaust Moschi-Aruscha und Tabora-Kagera Knie (Ruandabahn noch nicht wieder in Angriff genommen. Auf der Moschi-Aruscha hatten die englischen Truppen etwa Gleis gelegt, aber später wieder abgebaut. Die Ruan war von uns in einer Strecke von etwa 40 km fertiggeba bereits in Betrieb genommen worden. Nach der Besetzu Tabora durch die Belgier wurden die Schienen wiede brochen und zur Verwendung bei der belgischen Luku nach dem Kongo geschafft. Es verlautet nichts darüber, wann diese Neubaustrecken weitergebaut werden sollen.

Allgemeines.

— **Die Türen von Schnellbahnwagen.** Auf den dampf benen Vorortstrecken der Illinois Central-Eisenbahn ver Wagen mit 12 Abteilen und Seitentüren. Sie fassen 1 sonen, und durch Versuche und Zählungen ist festgestel den, daß in den verkehrsstarken Stunden 4,8 Fahrgäste Sekunde durch eine solche Tür gehen. Bei Einführung schen Betriebes sollen Wagen benutzt werden, die, eine verbreiteten Gebrauch entsprechend, nur an den Enden haben. Daß man sich für eine solche Bauart entschied muß auffallen, da die alten Wagen sich in bezug a schnelle Einsteigen und Entleeren gut bewährt haben. einem fachmännischen Urteil sind die besten Erfahrung Wagen gemacht worden, die seit 1903 im Vorortverke Illinois Central-Eisenbahn benutzt werden; bei ihnen s Stelle des Mittelgangs zwei schmale Seitengänge ange und die Bänke erstrecken sich in der Querrichtung du Mitte der Abteile, wobei die Fahrgäste auf beiden Seiten an Rücken sitzen. Außer den Türen an den Wagenend auch noch für jede Gruppe von 8 Plätzen Türen in den wänden angebracht. Bei diesen Wagen geht das Aus- u steigen am schnellsten vor sich, und dabei wird den gästen die größte Bequemlichkeit geboten. Auch für d liner Stadtverkehr sind, wenn wir recht unterrichtet sin liche Wagen geplant, bei denen also die Tür nicht wie jetzigen Stadtbahnwagen gegenüber dem Mittelgang der nen Abteile, sondern gegenüber der Doppelbank, die quer den Wagen in Abteile teilt, angeordnet sind. Die Be tung der Frage, welche Bauart von Wagen für einen Verkehr, wie er in Großstädten teils stundenweise dauernd auftritt, am vorteilhaftesten sind, hängt im lichen von der Anordnung der Türen und der dadurch gel Möglichkeit ab, die Wagen schnell zu besteigen und lassen. Hierdurch wird namentlich die Dauer der Auf und dadurch wieder die Zugfolge und die Leistungsfä der Strecken beeinflußt. Die Frage kann nicht durc mäßige Erörterungen, sondern nur durch den Versuch in tischen Betriebe entschieden werden. Da aber derartig suche schwierig anzustellen sind, müssen die Erfahrung an anderen Stellen auf diesem Gebiet gesammelt werd dem Fachmann, der an deutschen Stadt- und Schnell arbeitet, eingehend verfolgt, und es muß erörtert werden, inwieweit er diese Erfahrungen auf deutsche Verhältnis tragen kann.

Rechtspflege.

— **Haftung der Bahn bei außergewöhnlicher Leckage fährlicher Säure.** Im Juni 1917 sandte die Chemische In Aktiengesellschaft in Bochum, in einem Kesselwagen ei tum Mischsäure an die Chemische Fabrik Griesheim-Elek Frankfurt a. M. Auf dem Rangierbahnhof Wedau Wagen infolge von Leckage trotz der Abdichtungsversu Wagenmeisters der Bahn fast ausgelaufen. Die gesc Aktiengesellschaft verlangt Ersatz vom Eisenbahnfiskus

ptet, es müsse auf dem Transport durch äußere Einwirkung Lockerung der beiden unteren Schrauben des Hauptreini- gsstutzens stattgefunden haben. Die Undichtigkeit hätte mit etwas Asbestschnur leicht beseitigen lassen. Die gestellten der Bahn seien jedoch so ungeschickt gewesen, daß Wagen fast ganz leergelaufen sei. Außerdem sei der Scha- auch dadurch zu vermeiden gewesen, daß man die Klägerin rt telegraphisch in Kenntnis gesetzt hätte.

as Landgericht Essen hat der Klage stattgegeben, auf Berufung des Beklagten hat aber das Oberlandes- icht Hamm die Klage abgewiesen. Das Oberlandes- cht hat ausgeführt, der Beklagte hafte gemäß § 86 E.V.O. den Verlust nur dann, wenn ihm ein Verschulden nach- iesen werde. Dieser Beweis sei nicht geführt. Nachdem Schaden von den Angestellten der Bahn entdeckt worden sei der Wagenmeister, der gelernter Schlosser sei und wie- olt mit Erfolg Abdichtungen vorgenommen habe, sofort an und Stelle geschickt worden. Wegen des starken Spritzens Säure und der Dämpfe aus giftigen Stickoxyden habe er ch ebensowenig ausrichten können wie der gleichfalls von Werkstätte telegraphisch herbeigerufene Ingenieur. Mit sicht hierauf bedeute es kein Verschulden, wenn nachträg- von Bahnangestellten zur Beschleunigung des Ablaufens Holzkeile in den Flansch getrieben sein sollten. Die Be- richtigung der Klägerin selbst sei aber infolge der Über- ung des Ingenieurs unterblieben, daß die Mischsäure nicht r zu retten sei. Die von der Klägerin gegen dieses Urteil elegte Revision ist ohne Erfolg geblieben und vom chsgericht zurückgewiesen worden mit folgenden Ent- eidungsgründen: „Die Ausführungen des Berufungs- hts bewegen sich wesentlich auf tatsächlichem Gebiete, das Revision verschlossen ist. Ein Rechtsirrtum ist in ihnen t zu erblicken. Unter anderem beruft sich die Revision darauf, beim rechtzeitigen Zugreifen das Leck sich ohne Schwierig- hätte beseitigen lassen. Dem steht die tatsächliche Fest- ung des Berufungsgerichts entgegen, daß die Undichtigkeit um 2½ Uhr entdeckt ist, daß dann zunächst ein gelernter osser und darauf ein Ingenieur herbeigerufen sind, denen Dichtung nicht gelang. Es ist weder zu verlangen, daß diese onen mit der Handhabung eines Stoffes, der so gefährlich wie Mischsäure, besser hätten Bescheid wissen müssen, daß andere sachverständigere Personen hätten zur Stelle müssen. In Frage kann sonach nur kommen, ob es die ht der Bahnangestellten gewesen wäre, die Klägerin sofort phonisch zu benachrichtigen. Es ist nicht zu leugnen, daß eine solche Benachrichtigung objektiv empfohlen hätte. zdem ist ein kausales Verschulden in der Unterlassung nicht inden. Daß man zunächst versuchte, das Leck durch den andenen Techniker selbst dichten zu lassen, ist durchaus irlich, da man über die Schwierigkeiten, die sich infolge der nschaften der ausströmenden Mischsäure der Dichtung ent- nstellten, nicht unterrichtet war. Als dann der Ingenieur Dichtung für unmöglich erklärte, war die Leckage so weit eschritten, daß es durchaus zweifelhaft erscheinen muß, ob, n jetzt die Klägerin telephonisch in Kenntnis gesetzt wäre, von ihr abgesandter Beamter so rechtzeitig angelangt wäre, von dem Inhalte des Wagens noch etwas zu retten. Die lage spricht vielmehr für das Gegenteil. Danach erweisen die Angriffe der Revision als unbegründet.“ (Aktenzeichen: /21. — 24. 9. 21.) K. M.-L.

Haftung der Bahn für Herausgabe von Gütern an nicht be- igte Empfänger? Anfang November 1919 ging für die großhandlung G. in Cassel auf dem Güterbahnhof zu Cassel Faß Wein als Frachtgut ein. Als die Käuferin das Faß ihrem Kutscher abholen lassen wollte, ergab sich, daß ein kannter den richtigen Frachtbrief aus dem dafür bestimm- Schließfach gestohlen und das Faß Wein von der Güterabfer- g ausgehändigt erhalten hatte. Für den ihr dadurch ent- lenen Schaden hat die Eigentümerin gegen den Preußischen bahnfiskus Klage auf Schadensersatz erhoben. Land- icht und Oberlandesgericht Cassel haben den eanspruch zu zwei Dritteln dem Grunde nach für gerecht- gt erklärt, ihn jedoch zu einem Drittel wegen eigenen Ver- dens des Kutschers abgewiesen. Das Reichsgericht nunmehr die Revision der Klägerin sowohl wie die des Be- en als unbegründet zurückgewiesen, aus folgenden Ent- eidungsgründen: „Unstreitig ist das Faß Wein an nicht empfangsberechtigte Person ausgeliefert worden. Da- wird an sich die Entschädigungspflicht des Beklagten be- det (§ 456 HGB., § 84 EVO.), es sei denn, daß der Schaden ein Verschulden oder eine nicht von der Bahn verschuldete isung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder die natürliche Beschaffenheit des Gutes veranlaßt worden Die Herausgabe des Gutes an eine andere Person als den be- ungsmäßigen Empfänger begründet im Sinne der vorgedach- ten Bestimmungen keine Ablieferung, sondern stellt sich als ein Verlust dar, der die Haftung der Bahn für das Abhandenkommen des Gutes zur Folge hat. Die Bahn durfte nicht darauf verzichten, die Empfangsberechtigung desjenigen nachzuprüfen, der sich zur Abholung des Frachtguts meldete. Mit Recht hat auch das Berufungsgericht die Wirksamkeit eines Handelsgebrauchs verneint, demzufolge die Bahn berechtigt sei, Güter, deren Empfänger ein Schließfach habe, dem Überbringer des Frachtbriefes ohne weitere Prüfung der Empfangsberechtigung auszuhändigen. Ein solcher Handelsgebrauch würde ein Mißbrauch sein und gegen das Gesetz verstoßen. Nach § 471 HGB. kann die durch § 456 HGB. begründete Verpflichtung der Bahn weder durch die Eisenbahnverkehrsordnung noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden. Wenn die Revision geltend macht, die Klägerin hätte ihren Empfangsbeauftragten außer den Frachturkunden niemals weitere Ausweise mitgegeben, so ist nicht einzusehen, wie dieser Umstand sich zugunsten des Beklagten sollte verwerten lassen. Wenn die Güterbodenangestellten sorgloserweise die Vorlegung von Ausweisen nicht verlangten, so hatte die Klägerin auch keinen Anlaß, solche Ausweise ihren Beauftragten mitzugeben.

Als Haftausschließungsgrund kann gegenüber der unabweisbaren Haftung der Bahn nur eigenes Verschulden des Verfügungsberechtigten in Frage kommen. In dieser Beziehung hat das Berufungsgericht in der Tat ein Verschulden des Kutschers der Klägerin, ihres Erfüllungsgehilfen, angenommen. Dieses Verschulden liegt darin, daß der Kutscher der Klägerin die mangelhafte Beschaffenheit des Schließfaches der Klägerin gekannt hat, ohne den beklagten Fiskus hiervon in Kenntnis zu setzen und für Abhilfe zu sorgen. Dieser Mangel des Schließfaches, in dem der Frachtbrief lag, bestand darin, daß sich die Außentür des Faches auch in verschlossenem Zustande nach innen eindrücken ließ und so die Herausnahme der im Fach befindlichen Papiere gestattete. Die zurückgedrückte Tür konnte dann wieder ohne Schwierigkeit in die frühere Lage gebracht werden. Der Kutscher hat deshalb die Pflicht gehabt, diesen Mangel dem Beklagten zu melden. Sein Verschulden muß sich die Klägerin als eigenes Verschulden anrechnen lassen. Andererseits ergibt sich aus der Natur des Vertragsverhältnisses, daß die Klägerin auch von sich aus, da für sie die ordnungsmäßige Beschaffenheit des Fachs von Wichtigkeit war, auf dessen Zustand zu achten hatte. Bediente sie sich zur Leerung des Schließfaches eines Angestellten, so fiel diesem selbstverständlich die Pflicht zu, als ihr Vertreter den Zustand des Faches zu beachten. Durch das Verschulden der Klägerin wird der Beklagte aber nicht von der Haftung für den Verlust gänzlich befreit, da das Berufungsgericht auch auf Seiten des Beklagten ein ursächliches Verschulden festgestellt hat. Einmal deshalb, weil er das Gut dem unbekannten Abholer allein gegen Vorzeigung des Frachtbriefs ausgehändigt hat und zum andern deshalb, weil auch seine Angestellten den Mangel des Schließfaches gekannt haben. Wenn die Vorderrichter dem Beklagten zwei Drittel des Schadens aufgebürdet haben, so ist auch darin ein Rechtsirrtum nicht zu finden.“ (I. 169/21. — 5. November 1921.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Grundbegriffe des Städtebaues** von K. O. Höpfner, o. Prof. a. d. Techn. Hochschule zu Karlsruhe i. B. Erster Band, Berlin, Verlag Jul. Springer 1921. 216 Seiten. Preis 45 ℳ, gebunden 51 ℳ.

Verfasser will in dem Buch, dem noch weitere folgen sollen, eine Grundlage geben für ins Einzelne gehende Untersuchungen, wie unsere Städte zu gestalten sind. Wie wir alte Städte als Spiegel- und Kulturbild ihrer Zeit empfinden, so können wir bei unseren neueren Städten zu gleichen Ergebnissen kommen, wenn wir sie auf „Gegebenheiten“ aufbauen, nicht nur Gelände- und Naturverhältnisse beachten, sondern auch die heutigen Lebensbedürfnisse erforschen und daraus Formen entwickeln. Nicht nur Stadtbaukunst, der äußere Schmuck, sondern auch die Zweckmäßigkeit ist anzustreben. Die Wissenschaft muß sich nicht bloß damit beschäftigen, wie etwas gemacht wird, sondern auch mit dem Problem, wie man zu einer bestmöglichen Lösung kommt. Hiermit will das Buch den Anfang machen.

Der Verfasser gibt zunächst einen Überblick über das Gebiet des Städtebaues und seiner Aufgaben. Welchen Zweck hat der Stadtkörper zu dienen? Die Bürgerschaft soll dort nicht nur Gelegenheit zum Wohnen, sondern auch zum Arbeiten, zum Verdienen des Lebensunterhaltes und zur kulturellen Entwickelung finden. Früher hatte der Bürger in seinem Anwesen alles, was er brauchte, beisammen. Heute scheidet sich Leben und Arbeit, Wohnung und Arbeitsstätte, und es hat sich so der Ruf nach besonderen Wohnvierteln ergeben. Es ist zu gruppieren, zu disponieren, zu organisieren. Das ist der Sinn der Arbeit für den Städtebau. Außer den Wohnvierteln sind auch Viertel für Industrie, Gewerbe und Arbeit zu schaffen. Ein

einheitliches Ganzes ist zu erstreben. Die Lebensgrundlagen des Ganzen sind zu erforschen, und ihnen entsprechend ist ein Teil nach dem andern organisch und logisch auszubilden. Es gibt im Aufbau des Städtekörpers eine Gesetzmäßigkeit, nicht im Sinne einer schematischen Regel, sondern entsprechend dem Wesen der Stadt als Organismus. Man muß die gegenwärtigen Bedürfnisse befriedigen, aber dabei stets bemüht sein, der Zukunftsgestaltung die Wege zu ebnen.

Sodann entwickelt Verfasser die allgemeinen Grundbegriffe für den Ausbau eines Wohnviertels. Bei denjenigen Flächen, die als Wohnviertel zur Erschließung kommen, muß der Anbau so gestaltet werden, daß die Lebensbedürfnisse der Bewohner befriedigt werden. Es dürfen nur Häuser entstehen, die mindestens auf 2 gegenüberliegenden Seiten der Belichtung und der Durchlüftung Eingang gewähren. Flügelbauten, Hinterhäuser, Massenwohnungen werden verworfen. Wo das Einfamilienhaus unausführbar ist, ist wenigstens das zwei- bis dreigeschossige Wohnhaus zu erstreben. Der Ausbau muß nach einem wohldurchdachten Plan und unter ständiger Aufsicht erfolgen und nicht dem Eigennutzen der Eigentümer überlassen bleiben. Dem Bebauungsplan ist eine ganz besondere Bedeutung zur Erreichung einer möglichst weitgehenden Befriedigung der Bedürfnisse der Bewohnung beizulegen. Seine Festsetzung gibt eine Handhabe, von den Bodenbesitzern Gegenleistungen zum Nutzen der wirtschaftlichen, sozialen, hygienischen und ästhetischen Bedürfnisse der Allgemeinheit zu verlangen und durchzusetzen.

Weiter behandelt Verfasser den Baublock im Wohnviertel, seine Grundform und Grundmaße, ferner die Geschoßzahl und Bauweise, die Grundstückspreise, die Herstellungskosten der Wohnungen und ihre Abhängigkeit voneinander. Nachdem er sich auch noch ausführlich über die besondere Gestaltung des Wohnviertels und über die Befriedigung der Wohnbedürfnisse, die außerhalb der Wohnungen selbst liegen, verbreitet hat, lenkt er die Aufmerksamkeit des Lesers auf das Netz der Aufteilungsstraßen und ihre zweckmäßige Richtung, um den zu schaffenden Wohnungen möglichst viel Sonnenlicht zukommen zu lassen. Über die Besonnungsverhältnisse bringen 8 Tafeln schätzenswerte Darstellungen; und in einem letzten Abschnitt wird noch die Frage der möglichsten Anpassung des Straßennetzes an die durch die Örtlichkeit gegebenen Verhältnisse erörtert.

Baurat Voß, Elberfeld.

— **Eisenbahnfahrzeuge.** Von H. Hinnenthal, Regierungsbaumeister a. D. in Hannover. I. Band: Die Dampflokomotiven. Mit 95 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. Zweite, umgearbeitete und vermehrte Auflage. Sammlung Göschen Nr. 107. Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co. Berlin W. 10 und Leipzig. Preis 6 ℳ.

In dem soeben neu erschienenen ersten Bändchen ist versucht worden, auf wissenschaftlicher Grundlage die wesentlichsten Gesichtspunkte und Bedingungen für den Bau von Dampflokomotiven in gedrängter Form darzustellen. Hierbei ist von der Wiedergabe von Konstruktionseinzelheiten möglichst abgesehen und angestrebt, durch schematische Skizzen den Zusammenhang von Ursache und Wirkung zu klären. Das zweite Bändchen, das in Kürze nachfolgen soll, wird in gleicher Weise die Eisenbahnwagen und Bremsen behandeln.

Die Bändchen sollen daher nicht als Handbuch für den Konstrukteur dienen, sondern wollen den sonstigen in der einschlägigen Industrie Beschäftigten, den Studierenden, den zahlreichen technischen und nichttechnischen Beamten der Eisenbahnen und anderen Interessenten eine wissenschaftlich beg dete Einführung in das große Gebiet geben, das ihr umfaßt.

Die zweite Auflage ist gegenüber der 1910 erschienenen e Auflage erweitert und dem heutigen Stande der Technik sprechend umgearbeitet.

— **Die Maschinenelemente** von Rich. Vater, weil. Bergrat, ordentl. Prof. an der Techn. Hochschule Berlin, beitet von Fritz Schmidt, Privatdozent an der Techn. H schule Berlin, sind im Verlage von B. G. Teubner, Lei und Berlin, in der Sammlung: „Aus Natur und Geisteswelt vierter, erweiterter Auflage erschienen. Dem Ziele di Sammlung entsprechend, sind in dem Buche die einzelnen schinenteile in allgemeinverständlicher Weise dargestellt daß jedem, der sich über Keile, Niete, Schrauben, über Za Achsen, Kupplungen und Lager, über Räder-, Riemen- und getriebe, über Kurbelgetriebe, Rohre, Ventile u. dgl., u richten und ihre Anwendung in der Praxis kennen lernen ein geeignetes Hilfsmittel in diesem Buche zur Verfügung s Die überaus klaren Skizzen und Abbildungen verdienen be ders lobend hervorgehoben zu werden, sie erleichtern dem nenden das Verständnis, und so ist das Buch gerade ju Anfängern während ihrer praktischen Beschäftigungszeit Beginn des eigentlichen Fachstudiums zu empfehlen.

— **Aufgaben aus der technischen Mechanik** für den S und Selbstunterricht von Prof. N. Schmitt, Oberlehre Dortmund. Im gleichen Verlage und in gleicher Sammlun in zweiter Auflage der erste Band dieses Buches erschi das Aufgaben aus der Bewegungslehre, der Statik und Festigkeitslehre enthält. In kurzen Abschnitten sind die zelnen Gesetze der Mechanik dargestellt und in Anwendung ser eine Reihe von Aufgaben gestellt. Ein besonderer schnitt enthält die Lösung dieser Aufgaben, so daß der Z des Buches, den Unterricht in der Mechanik zu erleic und den Techniker in seiner weiteren Ausbildung zu u stützen, wohl erreicht werden dürfte. Preis jedes Bandes toniert 6,80 ℳ, geb. 8,80 ℳ.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Im Bannkreis von Nauen. Die Eroberung der Erde durc drahtlose Telegraphie. Von Arthur Fürst. Mit 216 Abbi gen im Text. Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart und B 1922. Preis gebunden 75 ℳ.

Der Wegebau. In seinen Grundzügen dargestellt für St rende und Praktiker. Von Dipl.-Ing. Dr. e. h. Alfred B Eisenbahn-Oberingenieur a. D., o. ö. Professor an der Deuts Technischen Hochschule in Prag. Dritter Teil: Tunnel Zweite erweiterte Auflage. Mit 104 Abbildungen und Tafel Verlag von Franz Deuticke, Leipzig und Wien. Preis broschiert 40 ℳ.

Versuchsergebnisse mit Dampflokomotiven. Von Dr. t R. Sanzin. Heft 251 der Forschungsarbeiten auf dem Ge des Ingenieurwesens. Verlag des Vereins deutscher Ingeni Berlin. 1921. Preis 28 ℳ. (Für den Buchhandel: J Springer, Berlin W 9.)

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 10,9 km lange Teilstrecke Kaufbeuren-Aufkirch der Nebenbahn Kaufbeuren-Schongau ist vom 1. April 1922 ab den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn (R verkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München) zuge net worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Bayrischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 ab wird die Station Schachtelfabrik der Südharz-Eisenbahn in den vorgenannten Tarif einbezogen. Näheres durch die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 4. April 1922.

Eisenbahndirektion. (482)

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 sind infolge der allgemeinen Frachterhöhung die Sätze für die Einstellung von Tieren in Buchten und die Gebühren für eine größere Anzahl Stationen erhöht worden. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. S. 455). Näheres ist aus dem Tari Verkehrsanzeiger der ehemalig bisch-Hessischen Staatseisenbahne aus unserem Verkehrsanzeiger z sehen, auch geben die Stationen kunft.

Dresden, am 4. April 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion als geschäftsführende Verwaltu

2. Nachrufe.

Am 6. April abends 10 Uhr ist uns

Herr Eisenbahndirektionspräsident

Dr. Platho

ganz unerwartet durch den Tod entrissen worden.

Sein hochvornehmes, stets liebenswürdiges Wesen und seine vorbildliche Arbeitsfreudigkeit haben ihm nicht nur die Hochachtung, sondern auch die Liebe aller eingetragen, die mit ihm amtlich oder persönlich in Verbindung gestanden haben.

Sein Wirken als oberster Leiter des Direktionsbezirkes Königsberg (Pr.) wird unvergeßlich bleiben.

Königsberg (Pr.), den 7. April 1922. (493)

Die Mitglieder und Beamten der Eisenbahndirektion.

Am 3. April d. Js. verschied im 71. Lebensjahre der

Oberbaurat a. D. Herr **Hermann Everken.**

Der Verstorbene hat 42 Jahre im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung gestanden und vom 1. April 1907 bis zu seiner Zurruhesetzung am 1. April 1918 der hiesigen Eisenbahndirektion als Mitglied angehört.

Unter seiner Oberleitung sind die großen Bauten zur Umgestaltung der Kölner Bahnanlagen mit den neuen Rheinbrücken entstanden und neue Bahnlinien zur Ausführung gebracht. Ihm war eine erfolgreiche Tätigkeit beschieden, die in seinen Werken fortleben wird.

Sein Andenken werden wir in Ehren halten. (495)

Köln, den 6. April 1922.

Der Präsident
und die Mitglieder der Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Gemeinsames deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200 C II.

In dem Ausnahmetarif 5 d für Talkpulver werden mit Gültigkeit vom 1. April 1922 als Versandstationen nachgetragen: Lichtenfels und Wiesau. Die für nur für Hof Hbf. gültige Anmerkung wird geändert in: „Nur für Sendungen, die von den in im Ausnahmetarif genannten Fundstationen (Gewinnungsstätten) eintreffen und entweder unmittelbar oder nach Lagerung weiter verfrachtet werden."

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, Bahnhof Alexanderplatz. (472)

Berlin, den 3. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif Düngemittel Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 ist die Niederlausitzer Eisenbahn dem Ausnahmetarif für Düngemittel beigetreten. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, Bahnhof Alexanderplatz. (484)

Berlin, den 3. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200 C II.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 treten dem Ausnahmetarif 10a für Torf- eine größere Anzahl von deutschen Privatbahnen bei. Dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln tritt mit dem gleichen Zeitpunkte die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. April 1922. (497)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch
(Nr. 2a des Tarifverzeichnisses).

Die im Nachtrag II vom 1. April 1922 auf Seite 2 unter b aufgeführten Frachtsätze in tschechoslowakischen Hellern treten sofort außer Kraft. Es gelten vielmehr bis auf weiteres die im Nachtrag I vom 1. März 1922 auf Seite 3 unter b bekanntgegebenen Sätze.

Berlin, den 4. April 1922. (477)
Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Südharz-Eisenbahn (Tfv. 189).
Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Umlade- bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagsfrachten erhöht. Die neuen Sätze können aus der am 13. April 1922 erscheinenden Nummer des von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr entnommen werden. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (490)

Berlin, den 8. April 1922.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden, Tarifheft 9 B.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in der Entfernungstafel II die Entfernung Gröditz b. Riesa-Basel Bad. Bf. von 496 km in 796 km berichtigt. (483)

Dresden, am 1. April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden bis auf weiteres unter besonderen Bedingungen Sendungen mit der Frachtbriefvorschrift Trälleborg transit als Versand- oder Empfangsstation zugelassen. Die Bestimmungen unter Abschnitt D 6 auf Seite 24 des Tarifs erhalten aus diesem Anlaß eine neue Fassung.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (475)

Altona, den 31. März 1922.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Auf 1. Juni 1922 wird die für den Frachtgutverkehr eingerichtete Station Karlsruhe Westbahnhof auch für Eilgut in Wagenladungen eröffnet. Gleichzeitig kommen die im Abschnitt D des Badischen Gütertarifs, Abt. 1, vorgesehenen Überfuhrgebühren zwischen Karlsruhe Westbahnhof sowie Karlsruhe Hafen und Karlsruhe Personenbahnhof (Eilgut) in Fortfall. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (488)

Karlsruhe, den 1. April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Auf 5. April 1922 werden besondere Entfernungen für Eilgut mit Wegevorschrift „Immendingen" für die Stationsverbindungen Ertingen-Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) eingeführt und auf den 5. Mai 1922 die für Sendungen mit Wegevorschrift für die Stationen Rohrdorf und Langenargen Bahnhof bestehenden Entfernungen erhöht. Das Nähere ist aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, 2. April 1922. (473)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge — Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die Ausfuhr von Aluminium schweiz. Ursprungs Ausnahmefrachtsätze nach Basel Bad. Bf. Übergang eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 7. April 1922. (492)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsche Reichsbahn. Mecklenburgisches Netz.

Der Binnentarif für das mecklenburgische Netz vom 1. Juni 1919 wird am 1. Mai 1922 aufgehoben. Von diesem Tage ab gehen die Bestimmungen in den Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, über.

Schwerin, 7. April 1922. (487)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. April ist der Stationsfrachtsatz (Nachtrag XI S. 45 zu Heft 1) auf 997 ℳ 20 ₰ für 100 kg erhöht. Gleichzeitig werden die Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn Brunsrode-Flechtorf, Dibbesdorf-Hondelage, Lehre (Braunschw.) und Wendhausen in den Tarif aufgenommen.

Erfurt, den 7. April 1922. (496)
Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 80 des Tarifs ist die Entfernung Grafing Bhf. - Graben-Neudorf von 264 auf 364 km zu ändern. (479)

München, den 4. April 1922.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1922 ist auf Seite 9 und 15 des Schnittarifs nachzutragen:

Bayerische (Staats-) Lokalbahn-Stationen	Anzustoßen an die Entfernung der Anschlußstation	km	Größte zulässige feste Radstände für Güterwagen m	Größte zulässige Raddrücke für Güterwagen kg
Aufkirch (Schw.) [OK]	Kaufbeuren	13	6,0	6500
Linden (Schw.) [OK]	„	9	6,0	6500
Mauerstetten [OK]	„	5	6,0	6500

München, den 10. April 1922. (498)
Tarifamt beim RVM., Z. Bayern.

Staats- und Privatbahnen-Tiertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 10. April wird die Anstoßfracht für Bremen Inlandshafen auf 140 ℳ für den Wagen erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (478)
Hannover, den 5. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1922 werden die Frachtsätze vom 1. Oktober 1921 in der Frachttafel B — auf Seite 41—65 des Tarifs — um 250 % erhöht.

Die durch Verfügung Nr. 1032/21 im Tarifanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatsbahnen bekanntgegebenen Frachtsätze der Stationen Dillingen (Saar), Saarbrücken Hgbf. und Völkingen werden durch neue Frachtsätze ersetzt, die zum 20. April 1922 ebenfalls entsprechend erhöht werden. (474)
Frankfurt (Main), den 3. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. April werden die Anstoßfrachten für die bremischen Hafenbahnhöfe (Tarifheft C I b, Nr. 200 des Tarifverzeichnisses, Nachtrag 4, Seite 2) auf folgende Sätze erhöht:
Eil- und Frachtstückgut 4 ℳ für 100 kg,
Wagenladungen (allgemein) 140 ₰ für 100 kg,
Wagenladungen (Kohlen usw.) 126 ₰ für 100 kg. (476)
Hannover, den 4. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1922.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1922 sind auf den Seiten 22, 35 und 36 des Tarifs die bayerischen Staatslokalbahnstationen Aufkirch (Schw.)*, Linden (Schw.)* und Mauerstetten* nachzutragen.
München, den 10. April 1922. (499)
Tarifamt beim RVM., Z. Bayern.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil IV (Spezialtarif 2 für die Beförderung von Holz). Berichtigung des Nachtrages I.

Auf Seite 6 des vom 1. April 1922 gültigen Nachtrages I zum vorbezeichneten Tarif erhält der Absatz „Seite 11, Punkt 16 (Berechnung der Fracht)" usw. folgende Fassung:

„Seite 11 und 12. Punkt 16 (Berechnung der Fracht), Ziffer (3): In der lit. a) ist unter β) anstatt „10 Kronen, 10 Goldfrancs bzw. 10 Mark" jeweils zu setzen: „1000 Tarifziffern"." (486)
Wien, am 5. April 1922. Z. 33 445/Ia.

3. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b, 1500, 2000).

Am 1. Mai 1922 treten in Kraft:
1. der Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A;
2. der Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B;
3. der Nachtrag IX zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I;
4. der Nachtrag VII zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Ausführungsbestimmungen hierzu, der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs, ferner der Überführungsgebühren im Gepäck- und Expreßgutverkehr. Besonders hervorgehoben wird die Wiedereinführung fester Lieferfristen im Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie im Güter- und Tierverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 a. a. O. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 a. a. O. (s. RGBl. 1914, S. 455), soweit Erhöhungen oder Erschwerungen in Kraft treten. Druckabzüge der Nachträge können vom 25. April an von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüro, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich bezogen werden. (491)
Berlin, den 7. April 1922.
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai 1922 treten Erhöhungen der Fahrpreise im Binnenverkehr und im Wechselverkehr mit der Bad Eilsener Kleinbahn ein. (500)
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-, Privatbahn-, Personen- u. Gepäckverkehr.

Mit Geltung vom 1. Mai d. J. werden im Verkehr mit der Kleinbahn Eltville-Schlangenbad die [...] preise auf der Strecke Eltville-Schla[...] bad in der 2. Klasse um 3,— ℳ, i[...] 3. Klasse um 2,— ℳ und für Hun[...] ten um 1,— ℳ erhöht. Nähere Au[...] erteilt die Betriebsleitung der Klein[...]
Hannover, den 6. April 1922.
Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Oberbauarbeiten zur Erweit[...] der Kehrgleisanlage auf Bahnhof [...]nigsdorf
sollen öffentlich verdungen wer[...] Angebote sind bis Sonnabend, [...] 29. April 1922, nachmittags 1 Uhr, [...] und bestellgeldfrei, versiegelt un[...] entsprechender Aufschrift verseh[...] die Eisenbahndirektion, Berlin [...] Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 25[...] zureichen.

Das Öffnen der Angebote find[...] 2 Uhr nachmittags im Dienstgeb[...] Berlin SW 11, Königgrätzer St[...] Speisesaal, statt. Für den Verding[...] die für die Bewerbung um Arbeite[...] Lieferungen geltenden Vorschriften [...] zuletzt in Nr. 76 des Deutschen R[...] und Preuß. Staatsanzeigers vom 31[...] 1913 veröffentlicht worden sind, [...]gebend.

Angebotshefte sind, soweit der [...] reicht, in unserem Personalbüro, [...] W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimm[...] gegen Erstattung von 10,80 ℳ [...] gegen porto- und bestellgeldfrei[...] sendung vorstehenden Betrages i[...] (nicht in Briefmarken) zu bez[...] Zeichnung und Bedingungen si[...] techn. Büro, Königgrätzer Str. 105[...] mer 24 a, in der Zeit von 10—2 U[...] zusehen.

Zuschlagsfrist 25. Mai 1922.
Berlin, den 5. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Pflaster-, [...] und Packlagesteine zur Befestigu[...] Rampen der Überführungen in den [...] punkten 114+38 und 134+96 de[...] lichen Umgehungsbahn soll in [...] Losen
Los I 2600 qm Pflastersteine IV. K[...] 1100 m Bordsteine;
Los II 1900 qm Pflastersteine IV. K[...] 1900 qm Packlagesteine, 830 m [...]steine
vergeben werden. Die Angebots[...] sind gegen porto- und bestellge[...] Bareinsendung von 6 ℳ von der [...] bahnbauabteilung in Michendorf [...] zu beziehen. Auf besonderes Verl[...] werden auch die allgemeinen Bed[...]gen für 6 ℳ abgegeben.

Die Angebote, auf dem verschlo[...] Briefumschlag als solche kenntli[...]macht, sind bis zum 1. Mai 1922 [...] mittags 11 Uhr, pünktlich und p[...] an die Bauabteilung einzusenden.
Michendorf, den 10. April 1922.
Eisenbahnbauabteilung.

6. Offene Stellen.

Masch. techn.
Betriebsingenieur
m. mehrj. Erfahrung i. Werks[...] betrieb, mögl. m. abgel. Lok.-Führ[...] fung, z. bald. Eintr. ges. Bew. [...] bensl. u. Zeugnisabschr. sowie G[...] anspr. an
Rhein-Sieg Eisenbahn A. G. Beue[...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 15. Berlin, den 20. April 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Arbeiterfrage bei der Reichsbahn.

Vom Regierungs-Baurat **Dr. Müller**, Ölsnitz (Vogtl.).

Die Arbeiterfrage ist bei den Reichsbahnen in letzter Zeit in ein kritisches Stadium eingetreten, sie treibt sogar, wie ohne Übertreibung behauptet werden kann, allmählich einer Katastrophe entgegen, sofern nicht unverzüglich energische Schritte zur Änderung des bisherigen Arbeiterersatzes und -nachschubes unternommen werden. Wie allgemein aus den Zeitungen bekannt, ist allerdings die Zahl der Eisenbahnbediensteten heute in der Gesamtheit wesentlich größer als vor dem Kriege. Diese Zunahme war bedingt durch die Einführung des achtstündigen Arbeitstages, durch beträchtlich erweiterte Urlaubsgewährung und durch andere Maßnahmen, die wohl dem sozial-politischen Geiste der heutigen Zeit entsprechen, eine Stärkung der Gesamtarbeitskraft aber in keiner Weise bedeuten. Die schwierige finanzielle Lage des Reichsbahnunternehmens, hervorgerufen durch die ständig größer werdende Unterbilanz, hat nun im laufenden Jahre das Reichsverkehrsministerium zu einem Sperrgesetz veranlaßt, durch das die Annahme und der Nachschub von Arbeitern so gut wie ganz unterbunden worden ist. Das Eisenbahnunternehmen ist aber ein lebender Organismus, und deshalb gilt gerade für die Eisenbahn das alte Sprichwort: Stillstand ist Rückgang.

Der bei einem solchen Riesenunternehmen auch entsprechend große ständige natürliche Abgang an Bediensteten und die Tatsache, daß bei dem Wiederaufleben der Industrie, die ihren Arbeitern wesentlich höhere Löhne zahlt als die Eisenbahn, die Eisenbahnarbeiter in industriereichen Gegenden scharenweise ihren Dienst aufgeben und zur Industrie hinüberwechseln, haben zusammen mit der Durchführung des Sperrgesetzes die Arbeiterfrage bei den Reichsbahnen in diese kritische Lage gebracht. Sie ist am kritischsten bei der Bahnunterhaltung. Ich verweise hierbei auf den ganz vorzüglichen Artikel „Die Arbeiterfrage bei den Bahnmeistereien“ in der Wochenschrift für deutsche Bahnmeister, Nr. 38, vom 18. September 1921, den jeder, der Einblick in die Verhältnisse der Bahnunterhaltung hat, von Anfang bis Ende unterschreiben kann. Er beleuchtet sachlich, klar und ohne Übertreibung die traurige Lage des Bahnunterhaltungsdienstes, die über lang oder kurz zu einer teilweisen Stillegung gerade betriebswichtiger Hauptlinien führen wird, da schon heute Amtsvorstände und Bahnmeister darauf hinweisen, daß sie die Verantwortung für den betriebssicheren Zustand mancher Gleisstrecken nicht mehr länger übernehmen können. Die Gleisstrecke mit allen ihren Nebenanlagen (Kunstbauten, Sicherungseinrichtungen und dergl.) bildet aber die Grundlage des ganzen Eisenbahnunternehmens, nicht nur technisch, sondern auch bildlich gesprochen. Was nützt der bestorganisierte Verkehrs-, Betriebs-, Werkstätts- und Maschinendienst, was das geistvollste Abrechnungswesen, wenn der Träger des Ganzen, der Schienenweg, versagt? Und daß dieser Fall mit zwangläufiger Notwendigkeit auf der einen Strecke früher und auf der anderen später eintreten muß, wird auch der Fernstehende aus der Tatsache ersehen können, daß gerade in den Sommermonaten, also der Hauptzeit der Gleisunterhaltungsarbeiten, die Rottenführer der Bahnunterhaltungsrotten, deren Sollstärke 15—25 Mann beträgt, in den letzten Jahren größtenteils nur 4—8 Streckenarbeiter zur Verfügung hatten. Und das nach nahezu 5 Jahren Krieg, in welcher Zeit der Unterhaltungszustand nicht nur der Gleise, sondern der gesamten Bahnanlagen wegen des nahezu vollständigen Mangels an arbeitskräftigem Personal ganz beträchtlich heruntergekommen ist.

Schuld hieran trägt der Umstand, daß die Streckenarbeiter-

Rotten der Bahnmeistereien bestimmungsgemäß nicht nur den gesamten Nachschub und Ersatz für die bei anderen Dienststellen eintretenden dauernden Abgänge durch Tod, Pensionierung, Versetzung, Entlassung, freiwilliges Ausscheiden usw. zu stellen haben, sondern auch die bei allen anderen Dienststellen vorübergehend durch Erkrankungen, Beurlaubungen, Kommandierungen und Verstärkungen bei Verkehrsschwankungen erforderlichen Aushilfen abgeben müssen.

Die Bahnmeistereien werden also von der Verwaltung „als Sammelbecken für Arbeiter zu allen auftretenden Anlässen“, wie das in dem bereits angezogenen Aufsatz in der Wochenschrift Deutscher Bahnmeister treffend bezeichnet worden ist, oder, militärisch gesprochen, als Ersatz-Bataillon angesehen. Hiergegen würden Einwendungen nicht zu erheben sein, wenn den Bahnmeistereien nicht bestimmte und, wie eingangs schon ausgeführt, so überaus wichtige Aufgaben, wie sie die Unterhaltung der gesamten Bahnanlagen darstellen, zugewiesen wären. Diese dreifachen Aufgaben (Bahnunterhaltung, Nachschub für dauernde Abgänge und vorübergehende Aushilfen für andere Dienststellen) zu erfüllen, kann aber von den Bahnmeistereien auf die Dauer nicht ungestraft gefordert werden. Deshalb muß dieser Organisationsfehler je eher, desto besser beseitigt werden und eine andere Regelung der Arbeiterfrage Platz greifen.

Wie kann das geschehen? Mittel und Wege hierfür anzugeben ist der Hauptzweck dieses Aufsatzes. Im voraus sei aber hierzu bemerkt: Die überaus ungünstigen finanziellen Verhältnisse zwingen dazu, die breite Straße des Altgewohnten zu verlassen und neue Wege unter Überwindung aller Vorurteile in wirklich neuzeitlichem und kaufmännisch-wirtschaftlichem Geiste einzuschlagen. Dieser neue Geist verlangt, daß der Arbeiterbestand sich dem jeweiligen Bedarfe nach Möglichkeit anpaßt, also innerhalb gewisser Grenzen veränderlich, nicht aber starr auf bestimmte, feste Leistungen zugeschnitten ist. Denn jeder starre Zustand bedeutet notwendigerweise entweder Unwirtschaftlichkeit und Verschwendung, sofern er sich auf Spitzenleistungen gründet, oder aber ungenügende Leistungsfähigkeit und Verkehrshemmung, wenn er nur gewissen Durchschnittsleistungen angepaßt ist. Mit veränderlichem Bedarf ist aber gerade bei den Eisenbahnen und zwar sowohl bei der Bahnunterhaltung (Sommer- oder Winterarbeit) wie im Betriebe und Verkehr (Verkehrsschwankungen) in ganz ausgesprochenem Maße zu rechnen.

Sehen wir uns an Hand des Bahnunterhaltungsdienstes, auf den der wechselnde Arbeiterbedarf der anderen Dienststellen, wie bereits erwähnt worden ist und sogleich näher ausgeführt werden soll, in seinem ganzen Umfange zurückwirkt, die Arbeiterverhältnisse der Reichsbahnen näher an. Bei der Bahnunterhaltung wird der wechselnde Bedarf an Arbeitskräften hervorgerufen

a) durch den Einfluß der Jahreszeiten, die die eigentlichen Gleisumlegungen und Unterhaltungsarbeiten in den Wintermonaten ausschließen,

b) durch den Arbeiternachschub infolge der natürlichen Abgänge bei den anderen Dienststellen,

c) durch die vorübergehende Stellung von Aushilfen an andere Dienststellen bei Verkehrsschwankungen, Erkrankungen, Beurlaubungen und dergl.

Zu a). Der Einfluß der Jahreszeiten ist höhere Gewalt und läßt sich daher nicht beseitigen. Folglich muß das Unternehmen, das wirtschaftlich arbeiten will, sich hinsichtlich seines Arbeiterbestandes den Jahreszeiten anpassen. Anderenfalls hat es während der Sommermonate einen völlig unzureichenden Arbeiterbestand, unter dem die ganze Bahnunterhaltung leidet, oder aber in den Wintermonaten, d. i. in unseren Breiten während einer Dauer von etwa 5 Monaten, muß eine gewisse Anzahl Arbeiter vollkommen unausgenutzt durchgehalten werden, was natürlich jede Wirtschaftlichkeit ausschließt.

Mein Vorschlag geht nun dahin: Die Bahnmeistereien halte sich einen gewissen Bestand eingearbeitete Leute, die aber, um das nur nebenbei mitzubemerken, besse und zwar nicht nach Lohngruppe VII, sondern nach VI gelohn werden müssen, damit sie nicht ständig nach dem nächste Bahnhofe hinzusehen brauchen in der Erwartung, möglichs bald da hineinschlüpfen zu können. Wenn ich auch als alte Oberbaufachmann unausgesetzt den Standpunkt vertreten habe „Grundbedingung eines jeden brauchbaren Oberbausystems mu seine möglichste Einfachheit sein, damit nicht Uhrmacherarbei bei seiner Auslegung und Unterhaltung geleistet zu werde braucht, so hat doch die Entwicklung und Vervollkommnung des modernen Oberbaues es mit sich gebracht, daß für fast alle die mit ihm zu tun haben, also nicht nur Bahnmeister und Rot tenführer, eine Sachkenntnis und Vertrautheit erforderlich ist die nur durch mehrjährige Beschäftigung im Bahnunterhaltungs dienste erworben und praktisch verwertet werden kann. Hierz kommt, daß neuerdings erfreulicherweise auch maschinell Hilfsmittel (Gleisstopf-, Schwellenbohr- und Einschraubmaschi nen) endlich Eingang in den Bahnunterhaltungsdienst gefunde haben, die aber ungestraft Neulingen nicht in Hand gegebe werden dürfen, sondern eine gewisse Vertrautheit mit ihre Handhabung bedingen, wenn anders diese in Beschaffung un Unterhaltung immerhin kostspieligen Maschinen nicht innerhal kurzer Zeit verdorben oder zum mindesten in ihrer Leistungs fähigkeit unausgenutzt bleiben sollen.

Das alles zusammen mit den Forderungen, die hinsichtlic der Kenntnis der Vorschriften (Signal-, Fahrdienstvorschrifte usw.) von den Streckenarbeitern im Bahnunterhaltungs- un Bahnbewachungsdienste — wenn auch in letzterem nur fü Stellvertretungsdiensttuer — gefordert werden, bedingt, da der größere Teil der den Bahnmeistereien für den eigent lichen Bahnunterhaltungsdienst (nach Länge und Art der z unterhaltenden Gleise und Weichen) sowie für Stellvertretunge im Bahnbewachungsdienste überhaupt zustehenden Strecke arbeiter den Bahnmeistereien als dauernder Bestand ge sichert bleibt. Ich schätze diesen Teil auf etwa 60 % der de Bahnmeistereien ihrer Bedeutung gemäß überhaupt zustehende Zahl, die, damit für alle Bahnmeistereien (was heute durchau nicht der Fall ist) gleiche Arbeiterverhältnisse geschaffe werden, nach einheitlichen Grundsätzen und Formeln unte voller Wahrung der jeder Bahnmeisterei eigentümlichen Ve hältnisse und ohne jeden Schematismus noch festgesetzt werde müßte. Nur nebenbei sei hierzu bemerkt, daß die vorkrieg lichen Einheitssätze der Tagewerke für 1 km Haupt- und Neber gleisunterhaltung dem heutigen 8-Stundenarbeitstag ent sprechend um mindestens 25 % zu erhöhen wären.

Diese Streckenarbeiterzahl von 60 % des Sollbestandes ge nügt, um im Sommer für die eigentlichen Gleisunterhaltungs arbeiten einen arbeitskundigen Stamm der einzelnen Arbeite rotten zu bilden und im Winter, der arbeitsschwachen Zei jeder Bahnmeisterei, alle anfallenden Arbeiten allein auszu führen. Die übrigen 40 % der am Sollbestande der Rotten feh lenden Leute wären von den Bahnmeistereien gegen eine gan kurz zu bemessende Kündigungsfrist in den Sommermonate gewissermaßen als „Saisonarbeiter“ auf höchstens 26 Woche oder als Aushilfsarbeiter gegebenenfalls nur wochenweise, wi das namentlich für landwirtschaftliche Arbeiter, abe auch für Industriearbeiter und für kleine, selbständige Handel und Gewerbetreibende — die augenblicklich so unendlich un günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse werden auch älter Schüler und Studenten technischer Berufszweige hierzu geneig finden lassen — in Frage kommt, anzunehmen.

Dieser angenommene Prozentsatz von 40 entspricht, wie jede Eisenbahnbau-Fachmann ohne weiteres bestätigen wird, wobe übrigens kleine Abweichungen von der Zahl 40 keine Rolle spielen, dem Verhältnis, in dem minderwertige Arbeiten und Handreichungen im Bahnunterhaltungsdienste, wie Material transporte, Abladen, Auskoffern und Einbringen von Gleisbet tungsstoffen, Bahngraben heben und ähnliches von ungelernte

d unausgebildeten Arbeitern als Hilfskräften der ständigen ihnunterhaltungsarbeiter verrichtet werden können. Diese ison- oder Aushilfsarbeiter brauchen dem Reichslohntarif der senbahnarbeiter nicht unmittelbar unterstellt zu werden, da eben nur als vorübergehend Beschäftigte anzusehen sind.

Der Gedanke der Saison- oder Aushilfsarbeiter für Gleisbau- d -unterhaltungsarbeiten ist nicht neu. Bei den großen raßenbahnunternehmungen, wie z. B. in Dresden, die doch im- erhin in gewissen Vergleich zu den Eisenbahnen gebracht erden können, macht man schon seit einer längeren Reihe von ihren von dieser Einrichtung Gebrauch, und zwar mit bestem rfolge sowohl nach der rein praktischen als auch nach der irtschaftlichen Seite hin. Auch in der Reichspostverwaltung, e wegen ihres Charakters als Reichsunternehmen den Reichs- ihnen noch nähersteht, bedient man sich schon seit Jahren der- tiger Aushilfskräfte, früher „Postaushelfer", jetzt „Post- elfer" genannt, für ihre gesamten Dienstverrichtungen, so ich für ihre Baukolonnen im Telegraphenbaudienste.

Zu b). Die Bestimmungen, wonach die Bahnmeistereien aus ren Unterhaltungsrotten den Nachschub und Ersatz für alle i anderen Dienststellen eintretenden Abgänge zu stellen aben, beeinflußt naturgemäß auch den Arbeiterbestand der ahnmeistereien und bewirkt seinen dauernden Fluß. Die ierdurch entstehenden Abgänge machen sich für die Bahn- eistereien insofern besonders unangenehm bemerkbar, als hier- urch den Bahnmeistereien immer gerade die tüchtigsten und rebsamsten Leute entzogen werden.

Es ist weiter vorn schon darauf hingewiesen worden, daß ie unterschiedliche Besoldung der Stations- und Streckenarbei- r — erstere nach Besoldungsgruppe VI, letztere nach VII des eichslohntarifs — und die Unmöglichkeit vorwärts zu kommen, eradezu eine Streckenarbeiterflucht in der letzten Zeit hervor- erufen haben. Tatsächlich ist es auch schwer verständlich, eshalb gerade die Streckenarbeiter der Bahnmeistereien, eren Haupttätigkeit (mindestens 75 % ihrer Gesamtarbeit) in leisarbeiten besteht, die, wie schon eingehend dargelegt worden st, neben schwerer körperlicher Arbeit inmitten aller Witte- ungsunbilden ein ziemliches Maß von Sachkenntnis, Fertig- eiten und Vertrautheit mit Material und Vorschriften erfor- ert, so daß die Arbeit der Streckenarbeiter — gemeint sind ie 60 % eingerichteten ständigen Rottenarbeiter — wahrlich icht niedriger einzuschätzen ist als die der Bahnhofs- und üterbodenarbeiter, weshalb also die Streckenarbeiter nach iner niederen Lohngruppe entlohnt werden als die Güterboden- rbeiter.

Ein geringes Hindernis gegen den Abfluß namentlich älterer Streckenarbeiter zu den Bahnhöfen bildet, allerdings nur auf Strecken mit weit voneinander entfernt liegenden Bahnhöfen, ler Umstand, daß ein großer Teil der Streckenarbeiter sich mit ler Zeit in den Dörfern entlang der Bahnstrecke ansässig nacht. Der Streckenarbeiter erwirbt sich dann im Laufe der Zeit ein kleines Anwesen mit etwas Landwirtschaft und wird ladurch bodenständig und weniger geneigt, nach den entfernter iegenden Bahnhöfen überzutreten. Erfahrungsgemäß ergänzt sich nämlich der größte Teil der Streckenarbeiter aus den andwirtschaftlichen Arbeitern. Jedenfalls stellen diese den Bahnmeistereien die brauchbarsten Kräfte, da sie wetterfest, gut zu Fuße, arbeitskräftig, beständig und dabei anspruchsloser sind ils Industriearbeiter, die bekanntlich die erste beste Gelegen- heit wahrnehmen, um wieder zu der besser bezahlten Industrie- arbeit abzuschwenken. Über lang oder kurz werden daher die Reichseisenbahnen in ihrem eigensten Interesse wieder auf die etzt gesperrten landwirtschaftlichen Arbeiter zurückgreifen müssen.

Die Zahl der in jedem Jahre von den Bahnmeistereien zu den Stationen als Nachschub für natürliche Abgänge übertretenden Streckenarbeiter ist glücklicherweise nicht allzu groß und be- rägt im Durchschnitt etwa 3—6 % im Jahre für eine Bahn- neisterei. Jedenfalls ist infolge der günstigeren Lohn- und Ar- beitsverhältnisse der Stationsarbeiter der Bedarf meist geringer als das Angebot. Dieser Zustand könnte, wie schon gesagt, nur gebessert werden durch eine gleichmäßige Entlohnung der Sta- tions- und der Streckenarbeiter, und, wie es erfreulicherweise in neuester Zeit tatsächlich auch schon eingeleitet ist, durch Ver- besserung der Beförderungsverhältnisse bei den Streckenarbei- tern. Eine Entlohnung der Streckenarbeiter nach Lohn- gruppe VI im Zusammenhang mit der Erhaltung eines Stammes von 60 % an gut eingearbeiteten Streckenarbeitern steht auch durchaus im Einklang mit einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Eisenbahnunternehmens, da der Ausfall der 40 % an Saison- und Aushilfsarbeitern während der Wintermonate, also während mindestens 4—5 Monaten des Jahres, eine nicht unwesentliche Verringerung der Gesamtausgaben für die Bahnunterhaltung trotz verringerter, wahrscheinlich sogar vermehrter Leistungs- fähigkeit der Rotten bedeutet.

Daß der Nachschub und Ersatz für bestimmte Bahnhofsbedien- stete, die eine gewisse Kenntnis des Oberbaues und der Signal- und Fahrdienstvorschriften besitzen müssen, wie Weichenwärter, Rangier- und Fahrpersonal, von den Bahnmeistereien aus den Streckenarbeitern gestellt wird, ist berechtigt und nicht an- fechtbar. Unberechtigt und daher abänderungsbedürftig aber ist es, auch den Nachschub für andere Bahnhofsbedienstete wie Ge- päckarbeiter, Wagen- und Lampenputzer und dergl. und vor allem für die Güterbodenarbeiter den Bahnmeisterrotten zu entnehmen. Die Arbeitsverhältnisse gerade der Güterboden- arbeiter und die Anforderungen, die an sie zu stellen sind, sind grundsätzlich verschieden von denen der Streckenarbeiter und gleichen mehr denen der Industriearbeiter.

Aus diesem Grunde, und weil besondere Vorkenntnisse für Güterbodenarbeiter — ihre Arbeit entspricht durchaus der der Speditions- und Transportarbeiter — und für einen großen Teil der Stationsarbeiter nicht erforderlich sind, muß es im Inter- esse einer Festigung der Streckenarbeiterbestände als dringend ratsam bezeichnet werden, daß die Stationen ihren Nachschub für diese Arbeitergattung künftighin von den öffentlichen Ar- beitsnachweisen beziehen, wie das die Bahnmeistereien auch tun müssen. Daß es für die Stationen einfacher, angenehmer und sicherer ist — weil Fehlgriffe vermieden werden —, er- probte Leute von den Bahnmeistereien zu übernehmen, ist ohne weiteres verständlich. Die Interessen der Verwaltung be- dingen aber diese Nachschubregelung nicht, da die Vorteile der bisherigen Ersatzgestellung für die Stationen geringer sind als ihre Nachteile für die Bahnmeistereien.

Zu c). Die vorübergehende Stellung von Aushilfen an andere Dienststellen (gemeint sind vor allem an die Stationen für den allgemeinen Bahnhofs- und für den Güterbodendienst), wozu die Bahnmeistereien bestimmungsgemäß verpflichtet sind, ist diejenige Bestimmung, die, so harmlos sie an sich aussieht, stellenweise geradezu verheerend auf den Bestand und die Leistungsfähigkeit der Bahnunterhaltungsrotten einwirkt. Gibt es doch Bahnmeistereien, die in den Sommermonaten, also ge- rade in der Zeit, in der allein Gleisunterhaltungsarbeiten ausge- führt werden können, 30—40 % ihres ganzen Bestandes wochen- lang als Aushilfen an die Bahnhöfe abgeben, während sie im Winter, der ruhigen Zeit für die Bahnunterhaltung, die von den Bahnhöfen zurückgegebenen Leute als nutzlose Kostgänger auf der Tasche liegen haben. Die Zahl der den Bahnhöfen im Sommer von den Bahnmeistereien gestellten Streckenarbeiter- Aushilfen beträgt als Durchschnitt von allen Bahnmeistereien etwa 15 % des Streckenarbeiterbestandes. Es ist dies eine Zahl, die zusammen mit den eigenen Beurlaubungen innerhalb der Rotten und den vielen Stellvertretungen im Bahnbewachungs- dienste wohl geeignet ist, die Durchführung eines noch so sorg- fältig und vorsichtig aufgestellten Arbeitsplanes der Bahn- meistereien unmöglich zu machen. Man wird einwenden, daß die Anzahl der Aushilfen den Bahnmeistereien bei Bemessung ihres Streckenarbeiterbestandes besonders zugerechnet worden ist. Das trifft zu — soweit es die Verhältnisse vor dem Kriege betraf. Für die Verhältnisse der Nachkriegszeit, gekennzeichnet

durch den 8-Stundentag, die reichlichere Urlaubsgewährung, die häufigen Personalerkrankungen und dergl. auf der einen sowie den geringen Wagenbestand und die dadurch hervorgerufene Notwendigkeit schnelleren Wagenumlaufes — geringere Be- und Entladezeiten — auf der anderen Seite, sind die damals aufgestellten Berechnungen nicht mehr anwendbar. Aber selbst auch für die Friedensverhältnisse konnte, sofern man einen strengeren Maßstab anlegt, eine derartige Regelung nicht als eine wirtschaftliche Gebarung angesehen werden, da sie nach einer mehr oder weniger zutreffenden Schätzung eine gewisse Anzahl von Bediensteten dauernd einstellte, die in der einen Zeit (Wintermonate) nicht ausgenutzt werden konnte und in der anderen (Sommer) größtenteils nicht genügte. In privatwirtschaftlichen Betrieben werden Arbeiter nur dann bezahlt, wenn sie gebraucht werden, im Falle des Bedarfs aber in so großer Anzahl und solange eingestellt, wie sie zur Bewältigung der Mehrarbeit innerhalb kürzester Zeit erforderlich sind.

Man wird einwenden: „Bei den Eisenbahnen liegen die Verhältnisse aber anders als bei privaten Industrieunternehmungen" oder, wie es dem Verfasser auf seinen Vorschlag hin, an Stelle nicht verfügbarer Streckenarbeiter besondere Aushilfen als Güterbodenarbeiter zur Behebung eingetretener Güteranstauungen anzunehmen, entgegengehalten worden ist: „Die Streckenarbeiter sind mit den Betriebs- und Abfertigungsverhältnissen einigermaßen vertraut und in ihrer Ehrlichkeit erprobt." Nun, die Reichspostverwaltung und die großen städtischen Straßenbahnen sind auch keine privaten Industrieunternehmungen, sondern wie die Reichsbahnen selbst in gewissem Sinne sozialisierte oder kommunalisierte Betriebe im Dienste der Allgemeinheit. Und beide haben in Anpassung an die kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätze freier Unternehmungen bereits seit Jahren Einrichtungen getroffen, ihren Personalbestand, natürlich innerhalb gewisser Grenzen, den jeweiligen Erfordernissen des Betriebs und Verkehrs anzupassen zum Besten der Allgemeinheit und zu ihrem eigenen Vorteile. Diese Einrichtungen bestehen in folgendem:

1. Die Reichspostverwaltung hat ihre nachgeordneten Direktionen und Ämter angewiesen und ermächtigt, bei vorübergehendem Personalmangel, hervorgerufen durch Urlaube, Erkrankungen, Abkommandierungen, Verkehrsanhäufungen und dgl., Aushilfskräfte durch die öffentlichen Arbeitsnachweise für die Dauer des Bedarfes nach freiem Ermessen anzunehmen. Die Angenommenen haben sich auf besonderen Vordrucken unterschriftlich zu verpflichten, daß sie nur auf gewisse Dauer zu einem bestimmten Zwecke als „Helfer" im Beamtendienste eingestellt werden und, sofern die aushilfsweise Beschäftigung die Dauer von zwei Monaten nicht erreicht, ohne Kündigung auszuscheiden haben, sobald der Zweck ihrer Einstellung erfüllt ist. Sie müssen dabei unterschriftlich besonders anerkennen, daß sie nur als Hilfskräfte vorübergehend eingestellt sind und aus dieser Einstellung keinen Anspruch auf dauernde Beschäftigung im Postdienste und auf Übernahme in das Beamtenverhältnis herleiten. Diese vorübergehende Beschäftigung darf nach den Erfahrungen der Reichspostverwaltung die Dauer von sechs Monaten nicht überschreiten, da nach einer schiedsgerichtlichen Entscheidung den Eingestellten bei einer Beschäftigung von mehr als sechs Monaten ein gewisser Anspruch auf dauernde Übernahme zugestanden werden muß. Für den Fall, daß ein Eingestellter aus dienstlichen Gründen wider Erwarten über sechs Monate hinaus beschäftigt werden muß, verfährt die Postverwaltung in der Weise, daß sie den Betreffenden trotzdem entläßt und dann sofort auf Grund eines neuen Vertrags auf eine bestimmte Höchstzeit erneut verpflichtet. Nach den Erfahrungen der Reichspostverwaltung in der neuesten Zeit haben sich bei dieser vertraglichen Regelung Unannehmlichkeiten und Anstände aus der vorübergehenden Einstellung derartiger Posthelfer im allgemeinen nicht herausgestellt weder etwaigen Schlichtungsausschüssen gegenüber, noch in der Erledigung des Postdienstes selbst. Vielmehr hat sich die Einrichtung der Helfer bei der Reichspostverwaltung, so viel bekannt, gut bewährt. Insbesondere sind Klagen über u- zureichende Leistungsfähigkeit (bei billigen Ansprüchen), . teresselosigkeit (am Maßstabe des allgemeinen Diensteifers heutigen Zeit gemessen) und Unredlichkeiten der Posthel nicht bekanntgeworden, zumal der Postverwaltung durch mit den Helfern abgeschlossenen Verträge ja die Möglichk gewahrt ist, ungeeignete Elemente sofort ohne Kündigung entlassen.

2. Eine ebenso eigenartige wie praktische Einrichtung hat Dresdner städtische Straßenbahnverwaltung in folgendem g troffen: Die Straßenbahnverwaltung verpflichtet sich für d Fahrdienst an besonders verkehrsstarken Tagen und Stund Aushilfsschaffner aus den Kreisen der freien Breufe (selbstä dige Handel- und Gewerbetreibende und dgl.), die zur Dien leistung herangezogen werden, wenn das ständige Personal nic ausreicht. Diese Aushilfsarbeiter sind während ihrer Dien leistung Beamte im Sinne von § 359 des Reichsstrafgesetzbuch und stehen unter der erhöhten strafrechtlichen Verantwortlic keit der §§ 331 flgd. des Gesetzes. Um diese Aushilfsarbeit zur Ausübung ihres Dienstes zu befähigen, werden sie von d Straßenbahnverwaltung auf deren Kosten ausgebildet und er dann zur selbständigen Dienstleistung herangezogen, wenn s durch Ablegung einer Prüfung diejenigen Kenntnisse und B fähigungen nachgewiesen haben, deren sie zur Ausübung d Dienstes bedürfen. Die Ausbildung erfordert je nach der B fähigung und den Anlagen des Einzelnen bis zu 60 Stunde Nach erfolgter Ausbildung wird für den geleisteten Aushilf dienst Stundenlohn nach den Tarifverträgen gezahlt, währe in der Ausbildungszeit die Hälfte des Stundenlohnes als Vo schuß gewährt wird, der zurückzuzahlen ist oder vom etwaige Lohnguthaben gekürzt wird, wenn der Aushilfsbedienstete wä rend der Ausbildung oder vor Ablauf von mindestens 120 sel ständigen Dienststunden seinen Dienst freiwillig aufgibt od infolge eigenen Verschuldens entlassen werden muß. Währen des Dienstes tragen die Hilfsbediensteten Uniform ohne Diens abzeichen, die ihnen von der Verwaltung unentgeltlich leil weise überlassen wird. Vor Eintritt in das Dienstverhältnis h der Betreffende ein gewisses Haftgeld, gewöhnlich in Spa kassenbüchern, bei der Verwaltung zu hinterlegen zur Siche Stellung der der Verwaltung gegen den Aushilfsarbeiter etw erwachsenden Ansprüche. Das Dienstverhältnis zwische Straßenbahnverwaltung und Aushilfsarbeiter ist von beide Teilen ohne Kündigungsfrist lösbar.

Die Dresdner Straßenbahnverwaltung hat diese Einrichtun schon vor dem Kriege besessen und sie auch in der Nachkrieg zeit (1919) erneuert, da sie mit ihr seit langen Jahren die beste Erfahrungen gemacht hat sowohl hinsichtlich einer wirtschaf lichen wie einer praktischen Betriebsführung. Insbesondere ha sie über unzureichende Leistungsfähigkeit, Interesselosigke oder Unehrlichkeit dieser Aushilfsarbeiter bis zum heutige Tage nicht Klage zu führen gehabt. Ebensowenig hat dies Einrichtung ihr Schwierigkeiten und Anstände mit der eigene Beamten- und Arbeiterschaft noch mit dem Demobilmachung kommissar oder den öffentlichen Arbeitsnachweisen und Schlic tungsausschüssen bereitet. Die Straßenbahnverwaltung hat be etwaigen Anfeindungen dieser Einrichtung, die in der Nac kriegszeit natürlich auch nicht ausgeblieben sind, immer un ausnahmslos mit Erfolg den Standpunkt verfochten, daß sie

1. im Interesse der Allgemeinheit nur ein durchaus zuve lässiges, achtbares und unbescholtenes Aushilfspersonal ge brauchen könne, das aber außerdem nicht längere Zeit hin durch zusammenhängend voll beschäftigt werden könne, son dern den eigenartigen Verkehrsbedürfnissen eines Straße bahnunternehmens entsprechend wöchentlich nur wenig Tage oder gar nur stundenweise zum Aushilfsdienst hera gezogen werde. Diese Beschäftigung könne sonach nur al Nebenerwerb in Frage kommen für Leute, die einen be stimmten festen Beruf haben, der es ihnen aber gestatte sich nach eigenem Ermessen tage- oder stundenweise davo freizumachen, nicht aber für sonstige Erwerbslose.

nur Personen dazu verwenden könne, die ihren ganzen Lebensverhältnissen nach eine Gewähr dafür bieten, daß sie der Verwaltung auf längere Zeit erhalten bleiben, da die Verwaltung durch ihre Ausbildung ein gewisses Kapital an die Leute verwendet habe, was natürlich auf Erwerbslose nicht zutrifft, die darauf bedacht sind, eine lohnende dauernde Arbeitsgelegenheit zu finden, und eine Aushilfsarbeit nur solange leisten, bis sie eine günstigere Arbeitsmöglichkeit gefunden haben.

Hierbei soll nicht verkannt werden, daß bei den heute so verschiedenen Anschauungen, die ja gerade in der Erwerbslosenfürsorge stark zur Geltung und Auswirkung kommen, wohl nicht die Verwaltung in jedem Orte des Deutschen Reiches mit den Beweisgründen der Dresdner Straßenbahnverwaltung durchkommen würde. Aber man wird wohl auch da, zumal bei der allmählich immer mehr in Gang kommenden Industrie und der demzufolge fortschreitenden Abnahme der Erwerbslosigkeit im Laufe der Zeit mit einer Gesundung der hierbei bestimmenden Anschauungen rechnen dürfen.

Man könnte noch einwenden, daß sich derartige Aushilfskräfte vielleicht in der Stadt Dresden und für den nicht allzuschweren Dienst als Aushilfsschaffner finden lassen, sicherlich aber nicht in kleineren Orten und für diejenigen Zwecke, für die sie bei der Eisenbahn auf den Stationen im Bahnhofs- und Güterbodendienst gebraucht werden. Diesen Einwendungen kann man aber doch entgegenhalten: Was einem städtischen Unternehmen, von den so vielen Privatunternehmungen ganz zu schweigen, gelingt, kann und wird auch einer Reichsverwaltung von der Größe und Bedeutung der Reichseisenbahnen nicht unmöglich sein, der doch ungleich größere und zahlreichere Machtmittel zur Verfügung stehen, sofern nur der erforderliche Wille und Unternehmungsgeist vorhanden ist, sie anzuwenden.

So müßte u. a. in erster Linie erreicht werden, die als Aushilfsarbeiter in Frage kommenden Personen und Kreise für die Eisenbahn zu interessieren. Es könnte das neben anderem etwa dadurch geschehen, daß man ihnen für eine gewisse Anzahl geleisteter Arbeitsstunden — vielleicht für je 200 Stunden — eine Fahrkarte dritter Klasse zu halben Preisen für eine Reise innerhalb des Direktionsbezirkes zugesteht oder ähnliches. Durch derartige Maßnahmen werden weder die Einnahmen der Eisenbahn geschmälert, noch wird eine ins Gewicht fallende oder den Betrieb erschwerende Steigerung des Personenverkehrs hervorgerufen, wohl aber das Interesse der in Frage kommenden Kreise für Aushilfsleistungen bei der Eisenbahn geweckt. Denn erfahrungsgemäß übt gerade das Freifahrtrecht und schon die Gewährung von Fahrvergünstigungen eine große Anziehungskraft auf die breite Masse des Volkes aus. Deshalb sollte sich die Eisenbahnverwaltung dieser Anreizmittel für ihre Zwecke bedienen.

Jedenfalls kann es einem geschickten und regsamen Bahnhofs- oder Gütervorsteher wohl gelingen, sich auch in kleineren Städten eine gewisse Anzahl Aushilfsarbeiter für den Bedarfsfall zu verpflichten. Hierbei möchte aber auch auf eine Beobachtung hingewiesen werden, die wohl jeder Amtsvorstand bestätigen kann, der sein besonderes Augenmerk gerade den Anforderungen der Stationen auf aushilfsweise Stellung von Streckenarbeitern zugewendet hat. Sie besteht darin, daß das Bedürfnis der einzelnen Stationen nach Aushilfsarbeitern nicht nur abhängig ist von den augenblicklichen Verkehrs- und Personalverhältnissen des Bahnhofes, sondern in sehr hohem Maße von der Tatkraft, Sachkenntnis und Verwaltungsgabe des Bahnhofsvorstehers selbst. Was dem einen Bahnhofsvorsteher undurchführbar und unmöglich scheint, ist einem anderen einfache Selbstverständlichkeit. Hier könnte durch Belehrung, erforderlichenfalls Verjüngung des Vorsteherpersonals und, wenigstens in Sachsen, durch Organisationsänderung, die den Ämtern einen größeren Einfluß auf die Personalverhältnisse der Bahnhöfe ihres Bezirkes einräumt, manches zum Wohle einer wirtschaftlicheren Betriebsführung gebessert werden.

Außer den vorstehend in Vorschlag gebrachten Maßnahmen und Einrichtungen zu einer wirtschaftlicheren Gestaltung der Arbeitsverhältnisse bei den Reichseisenbahnen sollen nunmehr kurz noch einige Anregungen gegeben werden, die auch in den Rahmen dieses Aufsatzes gehören. Nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen wird nämlich eine Steigerung der Arbeitsleistungen einer Arbeiterschaft sowohl allgemein, d. h. in normalen Zeiten, als auch besonders im Falle erhöhter Konjunktur, d. h. bei gesteigerten Leistungsansprüchen, nicht allein erzielt durch Vergrößerung der Kopfzahl der Arbeiterschaft durch Neueinstellungen, sondern auch durch Erhöhung der Leistungen jedes einzelnen der vorhandenen Arbeiter, also durch intensivere Arbeit. Das Mittel hierzu bietet die der gesteigerten Leistung entsprechende höhere Entlohnung nach dem Akkordverfahren. Das Akkord- oder Stücklohnverfahren ist eine durchaus privatwirtschaftliche Einrichtung, die von der Privatindustrie ins Leben gerufen und von ihr in den dafür geeigneten Betrieben fast durchweg angewandt wird. Auch die Eisenbahnen haben sich der Akkordarbeit schon vor dem Kriege bedient und zwar, soviel bekannt, in größerem Umfange nur in den Eisenbahnwerkstätten, versuchsweise aber auch schon bei der Bahnunterhaltung. Es war dies der Fall bei der vormaligen preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung in den Direktionen Breslau und Hannover.

Die Erfahrungen, die von den Eisenbahnverwaltungen vor dem Kriege mit der Akkordarbeit gemacht worden sind, waren durchweg gut, und zwar sowohl im Werkstätten- wie im Bahnunterhaltungsdienste. Ihre Anwendung in der Nachkriegszeit war aber bei dem moralischen Tiefstand des größten Teiles der Arbeiter zunächst ausgeschlossen, denn Akkordarbeit bedingt eine arbeitsfrohe und strebsame Arbeiterschaft. Allmählich ist die sittliche Gesundung des deutschen Arbeiters soweit vorgeschritten, daß er sich zu Akkordarbeiten wieder bereitfindet. Die Vorbedingungen für ihre Wiederaufnahme sind somit auch für die Reichseisenbahnen wieder gegeben, zumal die eingangs geschilderten Mißstände im Arbeiterwesen zusammen mit dem Gedanken einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Eisenbahnbetriebes eine Steigerung der Arbeitsleistungen dringend erfordern.

Allerdings kann die Einführung der Akkordarbeit unter den heutigen Verhältnissen ohne das Einverständnis der Arbeitergewerkschaften bei den Reichseisenbahnen nicht erfolgen. Um etwaigen Widerständen und Einsprüchen der Gewerkschaften, die vielleicht eine Schmälerung der bisherigen Einkommen der Eisenbahnarbeiter oder eine sonstige Beeinträchtigung ihrer Belange befürchten, von vornherein zu begegnen, muß man von dem Grundgedanken ausgehen, daß dem Eisenbahnarbeiter das bisherige Einkommen, das sich bekanntlich nach dem Reichslohntarif aus Tariflohn, Teuerungszuschlag und Kinderzulage zusammensetzt, als Mindesteinkommen gewahrt bleibt. Es darf durch die Akkordarbeit sonach für die Arbeiter nur ein Mehrverdienst eintreten, der sich aufbaut auf Mehrleistungen, welche die in den einzelnen Dienstzweigen im Stundenlohn erzielten Normal- oder Durchschnittsleistungen um ein meßbares Maß übersteigen.

Zwischen den bei der Privatindustrie angewendeten und den bei den Eisenbahnen für die Anwendung empfohlenen Akkordverfahren — die Eisenbahnwerkstätten, die genau wie die Privatindustrie verfahren, sollen hierbei außer Erörterung bleiben — werden aber grundsätzliche Unterschiede bestehen müssen, die in folgendem zu suchen sind: Die Privatindustrie arbeitet nach dem sogen. Stücklohnverfahren, d. h. für jedes zur Bearbeitung kommende Arbeitsstück wird auf Grund der Vereinbarungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ein bestimmter Lohnbetrag festgesetzt, der sogen. „Stücklohn". Dieser Stücklohn, vervielfacht mit der am Tage geleisteten Stückzahl, ergibt den täglichen Arbeitsverdienst des Akkordarbeiters. Dieses zweifellos einfachste und klarste Verfahren ist bei den Eisenbahnen — von den Werkstätten war von vornherein abgesehen — nicht anwendbar, da es

1. eine vollständige Umstürzung des Reichslohntarifs erfordern würde, die aber geradezu unmöglich ist, da der Reichlohntarif für sämtliche Eisenbahnarbeiter Geltung besitzt, während für Akkordarbeit nur ein immerhin beschränkter Teil der Arbeiter in Frage kommt, und
2. die Eigenart und Verschiedenartigkeit der im Eisenbahnbetriebe vorkommenden Arbeiten bei kaum einer der verschiedenen Arbeitergattungen eine ausnahmslose Beschäftigung im Akkord gestattet.

Diese beiden Umstände lassen allein dasjenige Akkordverfahren im Eisenbahnbetriebe anwendbar erscheinen, das schon vor dem Kriege versuchsweise bei der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung im Bahnunterhaltungsdienste in Geltung gewesen ist. Es ist dies das sogen. Stückzeitverfahren. Wie schon der Name besagt, beruht es darauf, daß für gewisse für Akkord geeignete Arbeiten die dafür erforderliche Zeit, die in dem bisherigen Stundenlohnverfahren für die betreffenden Arbeitsleistungen gebraucht worden ist, eindeutig als Normalleistung oder genauer gesagt: als Normal- oder Stückzeit festgesetzt wird. Jede über diese Normalleistung hinaus gesteigerte Leistung drückt sich also aus als Verminderung der Stückzeit und wird in dem gleichen prozentualen Verhältnis dieser Verminderung als Zuschlag zu dem jeweiligen Stunden- oder, auf den achtstündigen Arbeitstag umgerechnet, Tagelohn gezahlt. Die Stückzeit genau und eindeutig festzustellen, bedeutet somit den Kernpunkt dieses Akkordverfahrens und ist nur möglich auf Grund peinlichster, mit vollster Objektivität und lange Zeit hindurch unter den verschiedensten Verhältnissen durchgeführter Aufzeichnungen der im Stunden- bzw. Tagelohn erzielten Tagesleistungen.

Bei Bezahlung der Akkord- oder Stückzeitarbeit wird man, da es sich ja um eine Entlohnung der Mehrleistung an der Arbeitsstelle handeln soll, von der Voraussetzung ausgehen müssen, daß der Akkord nur als prozentualer Zuschlag zu dem aus Tariflohn und Teuerungszuschlag bestehenden Stundenlohn ausschließlich Kinderzulage gezahlt wird, während die Kinderzulage dem erarbeiteten Akkordverdienst nur als ein bestimmtes Fixum zugeschlagen wird.

Es entsteht nun die hauptsächlichste und wichtigste Frage: Für welche Arbeitergattung der Reichseisenbahnen kommt die Akkordarbeit nach dem Stückzeitverfahren in Frage?

Sie kommt in Frage für diejenigen beiden Arbeitergruppen, die prozentual den größten Teil der Eisenbahnarbeiter überhaupt ausmachen, nämlich:

1. für die Arbeiter auf den Güterböden und Umladehallen, da die hier zu leistenden Arbeiten die gleichartigsten sind, ein Maßstab für die Festsetzung der Stückzeit somit leicht gefunden werden kann,
2. für die Bahnunterhaltungsarbeiter nach den in der Vorkriegszeit bei den preußisch-hessischen Direktionen Breslau und Hannover gemachten günstigen Erfahrungen.

Die Einzelheiten über Festlegung und Bestimmung der Stückzeiten für die Güterboden- und für die Bahnunterhaltungsarbeiter würden über den Rahmen dieses Aufsatzes hinausgehen und genügend Stoff für einen besonderen Aufsatz über dieses Thema bieten. Deswegen sollen hier nur einige Bemerkungen darüber erfolgen.

Zu 1. Die Arbeit der Güterbodenarbeiter besteht, wie bekannt, in der Hauptsache aus der Annahme der Güter vom Verfrachter, ihrer Ordnung und Stapelung im Güterboden und in ihrer Verladung in die Güterwagen bei den abgehenden Gütern und in der Ausladung aus den Güterwagen, der Verteilung und Lagerung im Güterboden und in der Ausgabe an die Empfänger bei den eingehenden Gütern. Bei den Umladungen fallen Ordnung und Lagerung im Schuppen oder in der Umladehalle weg, hier gibt es nur Förderung der Güter von Wagen zu Wagen. Alle diese Arbeiten erfolgen an Hand der Frachtbriefe, die das genaue Gewicht der zu bewegenden Güter enthalten. Eine Feststellung und Messung der tagsüber bewältigten Arbeitsleistung ist bei diesen einfachen Vorgängen — die innerhalb gewisser Gren[zen] stets gleichbleibenden Förderweiten und Handhabungen — o[hne] Schwierigkeiten und Nebenarbeiten der aufsichtsführenden [Be]amten möglich, zumal die ohnehin täglich aufzustellenden R[ap]porte und Zusammenstellungen die Menge und Gewichte [der] behandelten Güter erkennen lassen.

Zu 2. Die Tätigkeit der Bahnunterhaltungsarbeiter ist [im] Vergleich zu derjenigen der Güterbodenarbeiter ungleich v[iel]seitiger und selbst bei an sich gleichartigen Arbeiten — Gleis[neu]bau, Umlegung, Verstärkung, Strangauswechslung normale Un[ter]haltung, Justierung, Bettungserneuerung, Schienen- und Schw[el]lenauswechselung, Weichenein-, -aus- und -umbau, Weich[en]unterhaltung usw. — verschieden nach den Oberbauformen, [der] Art der Bettungsstoffe und der Unterschwellung, außerdem v[er]schiedenartig zu bewerten nach der Gattung und Bedeutung [der] Linien und Gleise — Haupt- und Nebenbahnen, Haupt-, Neb[en]-, Aufstell- und Privatgleise — nach der Dichte der Zugläufe [—] etwa 4 bis 100 Zugfahrten täglich auf den Hauptgleisen [—] u. U. noch verschiedenartigere Zahlen der Ein- und Ausfahr[ten] und Verschubbewegungen auf den Bahnhöfen —, und sie [ist] schließlich in hohem Maße abhängig von den Witterungse[in]flüssen. Alle diese Momente und Einflüsse erschweren nat[ur]gemäß die Festsetzung der verschiedenen Stückzeiten der Ba[hn]unterhaltungsarbeiter, wenngleich, um das gleich von vo[rn]herein besonders zu betonen, die Ausführung von Akko[rd]arbeiten nach dem Stückzeitverfahren durchaus nicht [et]a für sämtliche bei der Bahnunterhaltung anfallenden Arbei[ten] zweckmäßig in Frage kommt oder überhaupt durchführbar [ist]. Die Stückzeit wird vorteilhaft vielmehr nur zur Anwendu[ng] kommen für die bei der Bahnunterhaltung vorkommenden Hau[pt]- und Normalarbeiten. Die Bestimmung der Stückzeiten wird s[ich] gründen müssen auf jahrelange eingehendste und gewissenh[af]teste Beobachtungen, Erfahrungen und Aufschreibungen, wo[mit] nicht gesagt sein soll, daß diese Beobachtungen durchweg e[rst] noch gemacht werden müßten und nicht wenigstens teilwe[ise] schon vorhanden seien.

Die Einführung der Stückzeitarbeit bei der Gleisunterhaltu[ng] wird außerdem, und das ist ein Punkt, der wohl Beachtung v[er]dient, besondere Anforderungen an den Bahnmeister und [die] Rottenführer stellen hinsichtlich der Überwachung und der A[b]nahme der als Stückzeit geleisteten Gleisarbeiten, wenn ande[rs] nicht alle die schlechten Erfahrungen wieder lebendig werd[en] sollen, die bei Gleisunterhaltungsarbeiten durch Unternehmer [ge]macht worden sind. Daß diese Mehrleistung vor allem von d[en] Bahnmeistern nur gefordert werden kann, wenn sie auf ande[ren] Gebieten, d. h. insbesondere mit der gerade in der Nachkrie[gs]zeit gewaltig angewachsenen Büro- und Schreibarbeit ga[nz] wesentlich entlastet werden, soll nur nebenbei mitbemerkt w[er]den. Überlastung der Bahnmeister mit mehr oder wenig[er] unproduktivem Schreibwerk wird stets und ausnahmslos a[uf] Kosten einer wirtschaftlichen und ordnungsgemäßen Gleisunt[er]haltung erfolgen, und zwar nach etwaiger Einführung des Stüc[k]zeitverfahrens noch ungleich mehr als bei der augenblickli[ch] ruhigeren und beschaulicheren Stundenlohnarbeit.

Schließlich soll noch auf einen Punkt hingewiesen werden, d[er] bei Ausführung von Stückzeitarbeiten für das Etats- und A[b]rechnungswesen von Bedeutung ist, und dessen Nichtbeachtu[ng] etatrechtlich Anstände und Schwierigkeiten zur Folge hab[en] kann: Bei den vorm. preußisch-hessischen Staatsbahnen wurd[e] den Bahnmeistereien nach Maßgabe ihres Umfanges und ihr[er] Bedeutung eine bestimmte Anzahl von Tagewerken für die Gle[is]unterhaltung für jedes Rechnungsjahr genehmigt, auf Gru[nd] deren der Bahnmeister die Kopfzahl seiner Bahnunterhaltung[s]arbeiter festsetzte. Bei den vormaligen sächsischen Staa[ts]bahnen wurden die Mittel unmittelbar für eine bestimmte A[n]zahl von Streckenarbeitern, deren Kopfzahl allerdings leid[er] nicht nach bestimmten einheitlichen Grundsätzen genau fe[st]gesetzt war, in den Jahresanschlägen vorgesehen. Und ähnli[ch] wird wohl auch bei den übrigen Verwaltungen verfahr[en] worden sein. Jedenfalls war bei allen Verwaltungen die Za[hl]

d Streckenarbeiter entweder mittelbar oder unmittelbar unter Zugrundelegung gewisser Durchschnittsverdienste hinsichtlich Mittelbewilligungen für jedes Rechnungsjahr bestimmt. Hinsichtlich der Mittelbewilligung für die Güterbodenarbeiter ist den Bahnhöfen in der gleichen Weise verfahren worden d wird auch heute noch verfahren.

Da durch die Stückzeitentlohnung die Leistungen und demgemäß auch die Verdienste der Güterboden- und Streckenarbeiter gesteigert werden — eine Steigerung, die schätzungsweise etwa 30 % der bisherigen Leistungen und Verdienste betragen wird —, kann bei nicht genügender Berücksichtigung dieser Tatsache hinsichtlich Bemessung der Kopfzahl bei den Arbeitergattungen leicht eine Überschreitung der bewilligten Mittel eintreten, die im Interesse einer wirtschaftlichen Gebarung vermieden werden soll. Es kann dies nur dadurch geschehen, daß den zunächst geschätzten und später auf Grund der Erfahrungen festgesetzten Mehrleistungen und Mehrverdiensten bei dem Stückgutverfahren entsprechend die bewilligten Kopfzahlen bei den Arbeitergruppen verringert werden. Und gerade in dieser Verringerung des Arbeiterbestandes beruht, abgesehen von der größeren Anpassung an die Schwankungen des Verkehrs und Betriebes bei den Eisenbahnen, letzten Endes der Vorteil, der den Reichseisenbahnen aus einer Anwendung der Akkordarbeit erwächst. Denn die Akkordarbeit soll ja nicht Selbstzweck sein und auch nicht allein den Interessen der Arbeiter zur Erhöhung ihrer Einkommen dienen, sondern als Endzweck dieser Einrichtung, der, wie jeder Maßnahme natürlich auch gewisse Übelstände und Nachteile gegenüberstehen, kann schließlich nur die wirtschaftlichere Gestaltung der Reichseisenbahnen anerkannt werden.

Daß mit den vorstehend angeführten Vorschlägen die Mittel zur Hebung der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen und zur Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit, auch soweit sie sich nur auf die Arbeiterfrage erstrecken, bei weitem noch nicht erschöpft sind, soll zum Schlusse nur kurz noch erwähnt werden. So könnte die Frage der Gepäckträger, deren jetzige Regelung auf großen Bahnhöfen, Grenzstationen und in Bädern zur Hauptreisezeit eine schwere Schädigung der Eisenbahninteressen bedeutet (wie mehrjährige Beobachtungen auf den Bäderstationen Franzensbad und Bad Elster und auf der Grenzstation Voitersreuth an der sächsisch-tschechoslowakischen Grenze gezeigt haben), wohl nach anderen Grundsätzen gelöst werden. Man kann hierbei an Übertragung des Gepäckarbeiterdienstes auf Grund vertraglicher Regelung an Dienstmannsgenossenschaften oder andere Körperschaften denken, an Frachtereien, an die Mitropa oder an sonstige Privatunternehmungen.

Durch die in Vorstehendem angeführten, der Privatwirtschaft entnommenen Maßnahmen, die sich aber auch bei städtischen und Reichsunternehmungen bewährt haben, kann der unwirtschaftlich hohe Bestand der Eisenbahnarbeiter wesentlich verringert und das Reichsbahnunternehmen wirtschaftlicher gestaltet werden. Daß die Leistungsfähigkeit der Reichsbahnen trotz der Personalverringerung bei Durchführung der Maßnahmen nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern sogar gesteigert wird — Anpassung an die Schwankungen des Verkehrs durch Bereitstellung ausreichender Aushilfskräfte und Steigerung der Arbeitsleistungen der Arbeiter durch Akkordarbeit —, ist eingehend dargelegt worden. Ob und inwieweit die vorgeschlagenen Maßnahmen trotz alledem geeignet sind, bei den Reichsbahnen durchgeführt zu werden, bedarf eingehender Prüfungen und Erörterungen.

Miet- und Pachtschutzwesen und Eisenbahnverwaltung.

Vom Regierungsrat **Dr. Jaeger,** Mainz.

I. Die grundlegende Umwälzung aller wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland, die durch Krieg, Revolution und Zusammenbruch der Währung verursacht worden ist, hat in Lehre und Anwendung des Rechts notwendigerweise zur Anerkennung des Grundsatzes geführt, daß die Vertragstreue in ihrer letzten Auswirkung zur Aufhebung oder Abänderung bindender Verträge führen kann. Der gleiche allgemeine Rechtsgedanke, ausgelöst durch das Bedürfnis nach Schutz des wirtschaftlich Schwächeren, hat den Gesetzgeber berechtigt, für das Gebiet des Miet- und Pachtvertrages eine noch weitgehendere Einwirkung durch rechtsgestaltenden Richterspruch zu ermöglichen. So entstand zunächst die Mieterschutzgesetzgebung und nach ihr die gesetzliche Ordnung des Pachtschutzwesens.

Im Zusammenhang mit dem eigentlichen Mieterschutz, der durch Bekanntmachung vom 23. 9. 18 (R. G. Bl. S. 1140) geregelt ist, stehen die Maßnahmen zur Bekämpfung des Wohnungsmangels, die den Zweck verfolgen, durch Beschaffung von Räumen der Wohnungsnot im allgemeinen abzuhelfen, und die auf einer Bekanntmachung vom gleichen Tage (R.-G. Bl. 1918, S. 1143) beruhen. Beide Bekanntmachungen haben Änderungen erfahren durch Verordnungen vom 22. 6. 19 (R. G. Bl. 1919, S. 592), 11. 5. 20 (R. G. Bl. 1920, S. 949) und 11. 7. 21 (R. G. Bl. 1921, S. 933).

II. Nach der Bekanntmachung über Maßnahmen gegen den Wohnungsmangel können die Gemeindebehörden durch die oberste Landesbehörde ermächtigt werden, den Abbruch von Wohngebäuden oder deren andere Verwendung als zu Wohnzwecken zu verbieten. Auch kann ihnen gestattet werden, eine Anmeldepflicht über das Freiwerden aller bewohnbaren Räume zu verordnen, für leerstehende Wohnungen oder zum Wohnen geeignete Räume einen Mieter zu bezeichnen und mangels gütlicher Einigung zwangsweise den Abschluß eines Mietvertrages durch das Einigungsamt herbeizuführen. Zu diesem Zweck dürfen die Gemeinden auch bisher nicht zum Wohnen benutzte, leerstehende Fabrik-, Lager-, Werkstätten-, Dienst- und Geschäftsräume an sich ziehen und zu Wohnräumen einrichten lassen. Im Falle eines besonders starken Wohnungsmangels, der zu außergewöhnlichen Mißständen führt, sind mit Zustimmung des Reichsarbeitsministeriums auch noch weitergehende Eingriffe in die Unverletzlichkeit der Wohnung und des Eigentums sowie der Freizügigkeit statthaft.

Für die Eisenbahnverwaltung sind diese Maßnahmen von geringerer Bedeutung, da der § 5a der Bekanntmachung vorsieht, daß der Zugriff auf die öffentlichen Gebäude des Reiches nur mit vorheriger Zustimmung der obersten Reichsbehörde, also hier des Reichsverkehrsministers, und wenn diese versagt wird, nur mit Zustimmung der Reichsregierung zulässig ist. Ferner gilt — wenigstens in Preußen-Hessen (vergl. Erlaß des preuß. Volkswohlfahrtsministeriums vom 2. 7. 21) — der Grundsatz, daß Wohnungen, die zur Unterbringung von Angestellten und Arbeitern eines bestimmten Betriebes errichtet oder vor dem 1. 7. 21 zu diesem Zwecke erworben oder gemietet sind („Werkwohnungen"), von den Wohnungsämtern nur für die Angestellten und Arbeiter des betreffenden Betriebes in Anspruch genommen werden dürfen.

Die Eisenbahn hat aber auch selbst das größte Interesse an der Behebung der Wohnungsnot und beteiligt sich an deren Bekämpfung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln. Es dürfte sich daher allerorts ein Zusammenarbeiten mit den Wohnungsämtern der Gemeinden herausgebildet haben, bei dem auch die wichtigsten Sonderinteressen der Eisenbahnverwaltung genügende Berücksichtigung finden.

III. Von größerer Bedeutung für die Eisenbahn ist die Frage des Mieterschutzes nach der Bekanntmachung zum Schutze der Mieter. Auf dieser Bekanntmachung beruht die Ermächtigung der nach der Verordnung vom 15. 12. 1914 (R. G. Bl. S. 511) eingerichteten Einigungsämter zu ihren weitgehenden, jeder Anfechtung entzogenen Eingriffen in bestehende Mietverhältnisse. Das „Mieteinigungsamt" vermag auf Anrufen eines Mieters nach billigem Ermessen über die Wirksamkeit einer Kündigung des Vermieters zu bestimmen. Ein bereits gekündigtes oder ein ohne Kündigung ablaufendes Mietverhältnis kann durch das Mieteinigungsamt jeweils bis zur Dauer eines Jahres verlängert werden. In diesem Falle ist das Mieteinigungsamt befugt, zugleich dem Mieter neue Verpflichtungen aufzuerlegen und insbesondere den Mietzins zu erhöhen. Darüber hinaus kann die Landeszentralbehörde bei besonders starkem Mangel an Mieträumen in einem Gemeindebezirk anordnen, daß die Kündigung von Mietverträgen über Wohnräume, Läden und Werkstätten, insbesondere zum Zwecke der Mietsteigerung, nur mit vorheriger Zustimmung des Mieteinigungsamtes erfolgen darf, und daß ohne Kündigung ablaufende Ver-

träge für unbestimmte Zeit als verlängert gelten, wenn der Vermieter nicht vorher diese Zustimmung zum Ablauf erwirkt hat. Ferner ist in Notstandsbezirken die Gemeinde zu der Anordnung befugt, daß jeder Abschluß eines Mietvertrages über Wohnräume, Läden und Werkstätten binnen einer Woche vom Vermieter anzuzeigen ist. Übersteigt der vereinbarte Mietzins den für Räume der einschlägigen Art und Ausstattung üblichen und angemessenen Betrag, so kann sowohl die Gemeindebehörde binnen einer Woche nach Eingang der Meldung wie der Mieter binnen zwei Wochen nach Vertragsschluß bei dem Einigungsamt die Herabsetzung des Mietzinses auf eine angemessene Höhe erwirken.

Machen sich nach dem Ermessen der obersten Landesbehörde infolge besonders starken Mangels an Mieträumen außergewöhnliche Mißstände geltend, so können auch auf dem Gebiete des Mieterschutzes — entsprechend den Maßnahmen zur Bekämpfung des Wohnungsmangels — noch weitergehende Anordnungen getroffen werden. Hierauf beruht z. B. die preuß. Höchstmietenverordnung vom 9. 12. 1919 (pr. G. S. 187), die eine Höchstgrenze für Mietzinssteigerungen eingeführt hat.

Alle diese Beschränkungen treffen die Eisenbahnverwaltung weniger wegen ihrer Mietverträge über Wohnräume. Die hauptsächlich in Betracht kommende Überlassung von Dienstwohnungen an ihre Beamten beruht nicht auf einem privatrechtlichen Mietvertrage, der dem bürgerlichen Rechte und den Mieterschutzbestimmungen unterworfen wäre, sondern ist Ausfluß des öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses. Der öffentlich-rechtliche Charakter allein schon verbietet die Gleichstellung mit dem privaten Mietvertage; aber selbst der private Dienstvertrag, bei dem als Teil der Gegenleistung freie Wohnung gewährt wird, ist dem Machtbereich der Mieteinigungsämter entzogen (vergl. Jurist. Wochenschrift 1921, S. 50 [1] (M. E. A. Darmstadt), S. 235 [6], 283 [2] (Landgericht Berlin II und III). Dagegen genießt die Eisenbahn ihrerseits den Mieterschutz, soweit sie selbst Dienstwohnungen als Mieterin anmietet.

Es ist die Auffassung vertreten worden, daß alle Wohnungen in Staatsbauten, auch wenn sie an einen nicht dienstwohnungsberechtigten Beamten oder einen Privaten vergeben sind, dem Mieterschutz entzogen seien, da nach § 6 b der Bekanntmachung zum Schutze der Mieter die Mietpreise für Wohnungen, für die aus öffentlichen Mitteln Überteuerungszuschüsse gewährt wurden, der Festsetzung durch die Einigungsämter nicht unterliegen, und daher erst recht die ganz aus Staatsmitteln errichteten Bauten freigestellt sein müßten. Diese Ausdehnung ist willkürlich und unzulässig, denn es handelt sich in der genannten Bestimmung um eine Sonderregelung, die lediglich dem Umstande Rechnung tragen soll, daß Zuschüsse überhaupt nur möglich sind, wenn eine Einflußnahme auf die Rentabilität gewährleistet ist, zumal die Bemessung der Zuschüsse von vornherein hiervon abhängt (vergl. auch Beyer in Preuß. Verwaltg. Bl. 42, S. 345).

Es ist auch versucht worden, die Unzuständigkeit kommunaler Mieteinigungsämter für fiskalisches Eigentum damit zu begründen, daß den Kommunen bei Übertragung von Aufgaben, die im staatlichen Hoheitsrechte wurzeln, im Zweifel nur so viel Rechte zugewiesen seien, als jeweils ausdrücklich festgelegt ist, und daß derartige Ermächtigungen insbesondere gegen den Staat selbst nicht ausdehnend ausgelegt werden dürften. Diese an sich richtige Schlußfolgerung greift aber nur durch, soweit es sich um die vorgesehenen polizeilichen Eingriffe handelt, nicht aber gegenüber Beschränkungen auf privatrechtlichem Gebiete. Wollte das Reich für sich und die Länder auf diesem Gebiete eine Sonderstellung schaffen, so hätte dies besonders zum Ausdruck kommen müssen. Der später eingefügte § 5 a der Bekanntmachung über Maßnahmen gegen den Wohnungsmangel bringt aber nur die an sich selbstverständliche Befreiung der öffentlichen Gebäude von der Beschlagnahme, läßt dagegen die privatrechtlich wirkenden Bestimmungen der Mieterschutzvorschriften unberührt. Damit ist die Unterwerfung von Reichs- und Staatsbehörden unter diese letzteren ausdrücklich bekräftigt worden.

Die größte Zahl der von der Eisenbahn als Vermieterin geschlossenen Verträge betrifft die Vergebung von Lagerplätzen. Ob diese der Mieterschutzgesetzgebung und der Zuständigkeit der Mieteinigungsämter unterliegen, ist eine besonders umstrittene Frage. Sie ist von großer Bedeutung für die Verwaltung, da die Geldentwertung in Verbindung mit der Notwendigkeit möglichster Ausnutzung aller Einnahmequellen die Eisenbahn zu erheblichen Steigerungen der Lagerplatzmieten nötigt, und die Erfahrung lehrt, daß die Mieteinigungsämter nicht immer das erforderliche Verständnis für diese Notwendigkeiten der Eisenbahnwirtschaft aufbringen.

Die Frage der Zuständigkeit für den Lagerplatzvertrag ist von vornherein zu verneinen, wenn sich das angebliche Mietverhältnis bei näherer rechtlicher Betrachtung in Wirklichkeit als Pacht darstellt. Die Grenze beider Rechtsformen ist flüssig. Gemeinhin wird zwar unter Miete die Überlassung des Gebrauchs einer körperlichen Sache verstanden (§ 535 B. G. B.), während die Pacht die Gewährung des Gebrauchs eines Gegenstandes (Sache oder Recht) nebst dem Genuß der nach den Regeln einer ordnungsmäßigen Wirtschaft gezogenen Früchte begreift (§ 581 B. G. B.). Da jedoch unter Früchten auch die Erzeugnisse verstanden werden, die vermöge eines Rechtsverhältnisses gezogen sind (§ 99,3 B. G. B.), so werden die Grenzen verwischt, denn jede Überlassung des Gebrauchs einer Sache zu gewerblichen Zwecken bedeutet im Ergebnis die Erlangung wirtschaftlicher Erträge. Trotzdem ist schon nach dem Sprachgebrauch damit nicht in jedem Falle ein Pachtverhältnis verknüpft. Ist der Ertrag erst das Ergebnis weiterer selbständiger Betätigung, deren Richtung nicht notwendig durch den Gegenstand des Vertragsverhältnisses, insbesondere bestehende Einrichtungen, vorausbestimmt ist, so liegt Miete vor. Bei der Pacht bedarf es zwar ebenfalls eines Aufwandes an menschlicher Tätigkeit, ihre Richtung ist aber stets durch die Art des Pachtgegenstandes und häufig durch dessen besondere Einrichtungen im voraus festgelegt; sie folgt aus dem Vertragszweck und entbehrt insofern der selbständigen Bedeutung. Ihr Schwerpunkt liegt bei der Pacht in der unmittelbaren Gewinnung der in den bestehenden Einrichtungen und bei Grundstücken in der Natur des Bodens liegenden Ertragsquelle, während die Miete nur die Gelegenheit zur gewinnbringenden Betätigung schafft, wobei letztere allein den Ausschlag für die zu erzielenden Erträgnisse gibt. In diesem Sinne ist vom Reichsgericht (Jur. Wochenschrift 1913, S. 280,23 und 928,10) die Überlassung eingerichteter Gastwirtschaftsräume für Pacht erklärt worden, da die Erträgnisse zwar auch von der zu entfaltenden Tätigkeit des Wirtes, in erster Linie aber von der Eigenart und Einrichtung der zum Aufenthalt der Gäste eingerichteten Räume abhängen. Ebenso hat das Reichsgericht neuestens durch Urteil vom 10. 5. 21 (Entscheidungen in Zivilsachen Band 102, S. 186) die Überlassung eines als Erholungsheim eingerichteten Anwesens, das mit vollständiger Einrichtung übergeben worden war, als Pacht bezeichnet.

Bei Anwendung der entwickelten Merkmale ist es denkbar, daß, wie die Übertragung einer Bahnhofswirtschaft, auch die Vergebung eines Lagerplatzes einen Pachtvertrag darstellen kann. Dieser Fall liegt vor, wenn der Platz mit besonderen Einrichtungen, wie Anschlußanlagen, Krananlagen, Silos und dergl., versehen ist und zur unmittelbaren Erzielung von Erträgnissen durch einen Betrieb, der der Einrichtung entspricht, vergeben wird. Das wird aber nur zutreffen bei Vergebung an einen Lagerhalter, der ihn zur gewerbsmäßigen Einlagerung für Dritte benutzt. Bei jedem sonstigen Unternehmer, dem der Platz nicht als unmittelbare Einnahmequelle, sondern für die selbständigen Zwecke seiner gewerblichen Tätigkeit dient, kann stets nur Miete angenommen werden.

Liegt aber, was nach diesen Ausführungen nur selten vorkommen wird, ein Pachtvertrag vor, so kommt die Zuständigkeit des Mieteinigungsamtes nicht in Frage. Aus den Mieterschutzvorschriften, die nur von „Vermieter" und „Mieter" sprechen, ist sie, wie auch das Reichsgericht in dem vorerwähnten Urteil (Bd. 102, S. 186) feststellt, weder nach dem Wortlaut, noch nach Begründung und Zweck dieser Vorschriften herzuleiten. Eine analoge Anwendung der Mieterschutzbestimmungen aber verbietet deren Ausnahmecharakter sowie die Tatsache, daß für Pachtverhältnisse besondere Schutzbestimmungen erlassen worden sind. Diese beschränken sich auf landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Grundstücke und sind im weiteren nicht zu besprechen.

Soweit die Lagerplatzverträge Mietverträge darstellen, ist die Zuständigkeit der Mieteinigungsämter von der Frage abhängig, ob die Mieterschutzvorschriften nach Zweck und Inhalt auch auf unbebaute Räume Anwendung finden, oder ob sie nicht vielmehr auf Wohnräume zu beschränken sind. Aus dem Gesichtspunkt der Bekämpfung des Wohnungsmangels besteht kein Interesse an der Erfassung von Lagerplätzen, noch von etwa darauf errichteten Lagerhallen, die für Wohnzwecke kaum in Frage kommen können. Die Mieterschutzgesetzgebung aber ist entstanden zusammen und in enger Beziehung mit den Maßnahmen zur Bekämpfung des Wohnungsmangels. Die grundlegenden Bekanntmachungen datieren vom selben Tage. Sie gehen also aus von der Notlage der Wohnungsmieter. Wenn in ihren Bestimmungen schlechthin von „Mieter" und „Vermieter" die Rede ist, kann sonach nur an einen Mietvertrag über Wohnungen gedacht sein. Damit steht es durchaus im Einklang, daß in den §§ 5 und 6 der Mieterschutzverordnung bei besonders starkem Mangel an Mieträumen auch Mietverträge über „Läden und Werkstätten" in den Mieterschutz einbezogen werden. Bei besonders starker Raumnot ist diese Ausdehnung des Schutzes, die erst durch die Ergänzungsverordnung vom 22. 6. 19 zugelassen wurde, eine soziale Notwendigkeit. Sie ist daher ebenso berechtigt, wie beim Auftreten außergewöhnlicher Mißstände die noch weitere Ausdehnung, die durch nachträgliche Einfügung des § 5 a vorgesehen ist. Eine andere Auslegung

bt bei der knappen Sprache der Verordnung keinen Sinn. Die ·schränkende Auslegung ist aber auch durch den Ausnahme-arakter der Bestimmungen geboten. Vertragsfreiheit und Unrletzlichkeit der Wohnung und des Eigentums sind als Grundchte aller Deutschen verfassungsmäßig anerkannt. Die einhränkenden Bestimmungen sind einer ausdehnenden Auslegung her nicht fähig, sondern müssen als Ausnahmevorschriften ıschränkend ausgelegt werden. Es geht daher auch nicht an, e Bestimmungen über Läden und Werkstätten etwa entrechend auf Lagerplätze anzuwenden. Solange nicht auf und der Ermächtigung des § 5 a bei außergewöhnlichen Mißinden weitere Einschränkungen verordnet werden, sind daher ıgerplatzmietverträge den Mieterschutzbestimmungen nicht aterworfen. Diese Auffassung findet noch eine Stütze in der orschrift des § 8, wonach die Beisitzer der Mieteinigungsämter r Hälfte aus dem Kreise der Mieter, zur Hälfte aus dem der laus"besitzer zu entnehmen sind, sowie in der Tatsache, daß e Mieterschutzbekanntmachung ausdrücklich nur von Mieträumen" spricht, und auch mit „Wohnräumen, Läden und erkstätten" nur Räumlichkeiten bezeichnet. Bei diesem Sprachbrauch können nur fest umbaute Räume in Betracht kommen.

Während im Gegensatz zu dem hier vertretenen Standpunkte ch die Mieteinigungsämter allgemein auch für die Lagerplätze r Eisenbahn für zuständig erklärt haben, ist das Mietnigungsamt in Frankfurt (Main) durch Entscheidung vom . 8. 1920 im wesentlichen aus den vorentwickelten Gründen r Verneinung seiner Zuständigkeit gelangt. In vielen Fällen rd die Berufung auf die sachliche Unzuständigkeit wenigstens n Abschluß eines für die Eisenbahnverwaltung annehmbaren ergleiches begünstigen. Eine Entscheidung der ordentlichen erichte ist bisher nicht bekanntgeworden; doch dürfte von Inresse sein, daß sich eine Anzahl von Lagerplatzpächtern in aden zusammengeschlossen und beim Landgericht Karlsruhe eststellungsklage erhoben haben, um die Frage zur gerichthen Entscheidung zu bringen.

IV. Von Bedeutung für die Eisenbahn ist ferner die auf die ieterschutzgesetzgebung folgende Ordnung des Pachtschutzesens.

Durch die Kleingarten- und Kleinpachtlandrdnung vom 31. Juli 1919 ist für die Verpachtung von rundstücken „zu nicht gewerbsmäßiger gärtnerischer Nutzung", h. zur Selbstbewirtschaftung für den Eigenbedarf in Hauslt und Kleintierhaltung, das Höchstpreissystem eingeführt. ie untere Verwaltungsbehörde (in Preußen der Landrat bzw. emeindevorstand) ist befugt, unter Berücksichtigung der örthen Verhältnisse und des Ertragswertes der Grundstücke öchstpachtpreise festzusetzen. Auch für die bereits bestehenn Pachtverträge gilt ohne weiteres der solchermaßen festsetzte Pachtzins. Wie beim Mieterschutz ist dem Verpächter s Recht zur Kündigung der Kleingartenpachtverträge entzogen, d die auf Zeit geschlossenen Verträge sind auf Verlangen s Pächters zu verlängern, jedoch in beiden Fällen mit der ınschränkung, daß nicht ein wichtiger Grund für die Lösung orliegt. Über Streitigkeiten entscheidet unter Ausschluß des chtsweges die untere Verwaltungsbehörde unter Vorbehalt r Beschwerde an die höhere Verwaltungsstelle (Regierungsäsident). In Preußen ist diese Zuständigkeit — entsprechend r in dem Gesetz enthaltenen Ermächtigung — in Gemeinden, r die ein Einigungsamt besteht, diesem Einigungsamte als Kleingartenschiedsgericht" übertragen.

Das Einigungsamt bzw. die unteren Verwaltungsbehörden innen nach dem Vorbild der Mieterschutzgesetzgebung auch mächtigt werden, auf Verlangen des Pächters die Wirksamit einer Kündigung sowie den Ablauf eines befristeten Pachtrhältnisses bis zu jeweils sechs Jahren aufzuschieben, anderits aber auch auf Verlangen des Verpächters aus wichtigen ründen ein Pachtverhältnis vor Fristablauf aufzuheben. Die npachtung von Grundstücken zum Zwecke der Weiterverpachng als Kleingartenland ist nur den öffentlichen Körperhaften und Anstalten sowie gemeinnützigen Unternehmen gerattet. die die Förderung des Kleingartenbaues zum Ziele haben. ei Mangel an Kleinpachtland, den jeweils die höhere Verwalngsbehörde festzustellen hat, ist die niedere Verwaltungshörde befugt, von den Grundeigentümern die Überlassung n Grundstücken an die zur Weiterverpachtung berechtigten ellen zu fordern und nötigenfalls zu erzwingen. Auch die isenbahnverwaltung kann sich auf diese Weise das für ihre ediensteten etwa fehlende Kleingartenland beschaffen.

Sie unterliegt andererseits aber auch den Beschränkungen, e die Kleingarten- und Kleinpachtlandordnung gebracht hat, me Unterschied, ob es sich um Dienstland oder Dispositionsnd handelt. Da sie als besonderen Zweig ihres Wohlfahrtsesens im großen Umfange den Kleingartenbau ihrer Beensteten fördert und diesen bahneigenes, wie angepachtetes elände als Dienstland zur Kleingartenbenutzung vergibt (vgl. erzu Diesel im Archiv für Eisenbahnwesen 1921, S. 1085), ird sie durch die mitgeteilten Bestimmungen stark berührt. In Anerkennung dieser gemeinnützigen Leistungen der Eisenbahnverwaltung stellen jedoch die preußischen Ausführungsbestimmungen vom 2. Oktober 1919 zu § 1 der Kleinpachtlandordnung den Grundsatz auf, daß es weder erforderlich noch zweckmäßig sei, durch Preisfestsetzungen in die Kleinpachtverhältnisse der Eisenbahn einzugreifen. Die rechtliche Möglichkeit dazu ist aber zweifellos gegeben. Wie in der Frage der Preisgestaltung, ist auch für die Beurteilung des wichtigen Grundes zur Kündigung die Sonderstellung der Eisenbahn zu berücksichtigen und ein ihren besonderen Verhältnissen gerecht werdender Maßstab anzulegen. So muß es stets als wichtiger Grund anerkannt werden, wenn das Land für die Betriebs- und Verkehrsaufgaben der Eisenbahn Verwendung finden soll, sei es nun zur Errichtung von Lagerplätzen oder für bauliche Zwecke.

V. Dem Kleinpachtschutz folgte die Regelung der über die Kleinpachtung hinausgehenden landwirtschaftlichen Pachtverhältnisse durch die Reichspachtschutzordnung vom 9. Juni 1920 (R.-G.-Bl. S. 1193). Diese beschränkt sich darauf, als bloßes Ermächtigungsgesetz den Rahmen zu geben, innerhalb dessen die Länder Schutzbestimmungen auf dem Gebiete des Pachtrechts treffen dürfen. Im engen Anschluß an die Reichspachtschutzordnung sind die preußische Pachtschutzordnung vom 3. Juli 1920 (Neufassung vom 25. Januar 1921) sowie die hessische Pachtschutzordnung vom 25. Juli 1921 ergangen.

Der hier geschaffene Pachtschutz wird beschränkt auf Grundstücke, die „zur landwirtschaftlichen oder gärtnerischen Nutzung verpachtet oder verliehen sind, oder bei denen sonst die Übertragung des Genusses der Erzeugnisse gegen Entgelt erfolgt ist". Er ist durch Pachteinigungsämter zu üben. Diese werden in Preußen und Hessen bei den Amtsgerichten gebildet unter Zuziehung von je zwei Beisitzern der beteiligten Gruppen. Sie können bei Grundstücken unter 2,5 ha Kündigungen für unwirksam erklären und gekündigte oder ohne Kündigung ablaufende Verträge bis zur Dauer von zwei Jahren verlängern, andererseits aber auch Verträge vor Ablauf der Zeit aufheben. Bei Grundstücken jeder Größe aber können Leistungen, die unter den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen nicht gerechtfertigt sind, durch die Pachteinigungsämter anderweit festgesetzt werden. Voraussetzung ist jedoch in allen Fällen, daß das Verhalten eines Beteiligten entweder 1. eine wucherische Ausbeutung der Notlage, des Leichtsinns oder der Unerfahrenheit bedeutet, oder 2. unter Berücksichtigung der veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse eine schwere Unbilligkeit darstellt, oder 3. zur Folge hätte, daß der andere Teil in eine wirtschaftliche Notlage gerät.

Die Länder können diese Befugnisse der Einigungsämter einschränken. Sie sind insbesondere auch nicht an die in der Reichspachtschutzordnung angegebenen Größenverhältnisse der Grundstücke gebunden. Andererseits ist mit Rücksicht auf die sogenannten Heuerlingsverträge vorgesehen, daß der Schutz auch auf Pachtverträge ausgedehnt werden kann, die zugleich ein Arbeitsverhältnis enthalten.

Der Grundbesitz des Reiches ist von der Unterwerfung unter die Pachtschutzvorschriften ausdrücklich ausgenommen. Gleichwohl hat die Eisenbahnverwaltung ein Interesse auch an deren Bestimmungen, insoweit sie selbst als Pächterin in Frage kommt. Wenn sie so auch weniger Grundstücke zu landwirtschaftlicher oder gärtnerischer Nutzung anpachten wird, so sind solchen Verträgen doch sonstige Vereinbarungen gleichgestellt, die „die Übertragung des Genusses der Erzeugnisse eines Grundstückes" zum Gegenstande haben.

Es liegt nahe, die Pachtschutzbestimmungen daher auf die eisenbahnseitige Anpachtung eines Steinbruches, einer Kiesgrube, einer Quelle oder dergl. anzuwenden, besonders wenn diese auf einem landwirtschaftlichen Grundstücke gelegen sind. Da das Gesetz aber nicht schlechthin die Pacht „landwirtschaftlicher Grundstücke", sondern nur die Verpachtung „zum Zwecke landwirtschaftlicher oder gärtnerischer Nutzung" unter Schutz stellt, können auch mit „sonstiger Übertragung des Genusses von Erzeugnissen" nur landwirtschaftliche oder gärtnerische Erzeugnisse gemeint sein. Die besonders erwähnte Übertragung des Genusses von Erzeugnissen bedeutet also keine Erweiterung des wirtschaftlichen Anwendungsgebietes der Pachtschutzordnung, sondern lediglich eine Ausdehnung auf andere Rechtsformen, die der Pacht wirtschaftlich gleichzustellen sind, wie dies beim Auszug oder Nießbrauch der Fall ist (vgl. Wagemann, Anmerkung zum § 1 der preußischen Pachtschutzordnung).

In diesem Sinne hat sich auch das hessische Pachteinigungsamt in Bensheim — durch Beschluß vom 10. Januar 1922 — in einem Falle für unzuständig erklärt, in dem der Eisenbahnverwaltung das Recht eingeräumt war, für ihre Zwecke das Wasser einer Quelle zu fassen und zu entnehmen, die in einer im übrigen vom Verpächter genutzten Wiese entspringt.

Auch das Gericht stellt sich in der bereits angeführten Entscheidung Bd. 102, S. 187 wohl auf den gleichen Standpunkt.

VI. Schließlich sei noch hervorgehoben, daß die Entscheidun-

gen der besprochenen Sondergerichte trotz ihrer Unanfechtbarkeit nicht verbindlich sind, wenn sie unter Verletzung der gesetzlich gezogenen Schranken, insbesondere der sachlichen Zuständigkeit der entscheidenden Stelle, zustande kommen (vgl. Oberlandesgericht Stuttgart, Jur. Wochenschr. 1921, S. 157, Nr. 12, und die zustimmende Anmerkung von Ortmann, ferner Deichmann in Preuß. Verwaltungs-Blatt 42, S. 235). Steht die sa liche Unzuständigkeit des Mieteinigungsamtes, Kleingart schiedsgerichts oder Pachteinigungsamtes im einzelnen Fa fest, so ist die Eisenbahnverwaltung daher auch an den bere gefällten Spruch nicht gebunden, sondern nach wie vor H ihrer Entschließungen.

Eisenbahnfragen in Genua.

Die in der Vollsitzung der vierten internationalen Kommission (für Verkehrsangelegenheiten) vom 14. d. Mts. gewählten Mitglieder der Unterkommission für den Eisenbahnverkehr traten am 15. d. Mts. um 10½ Uhr im Palazzo Reale zu einer Sitzung zusammen, welcher von deutscher Seite Staatssekretär Stieler und Geheimrat Wolf beiwohnten. Nach dem Vorschlag des Vorsitzenden Jadot wurde vereinbart, der Verhandlung zunächst das Abkommen von Portorose vom 23. November 1921 zugrunde zu legen und zu untersuchen, welche der dort erörterten Fragen sich für eine europäische Vereinbarung eignen. Zur Einführung in die Beratungsgegenstände gab hierauf der tschechoslowakische Vertreter, Dr. Lankas, Mitglied der Verkehrskommission des Völkerbunds, eine eingehende Darstellung über die in Portorose verhandelten Fragen und regte an, die zunächst provisorisch für die Nachfolgestaaten der österreichisch-ungarischen Monarchie getroffenen Abmachungen auf alle europäischen Staaten auszudehnen. Hierbei gedachte er auch mit anerkennenden Worten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dessen Einrichtungen er auf die gesamten europäischen Eisenbahnverwaltungen auszudehnen empfahl, allerdings wegen der veränderten Verhältnisse unter neuem Namen und unter Berücksichtigung der durch die politischen Ereignisse neugeschaffenen Lage. Der Vorsitzende schlug vor, sich den Anregungen des Dr. Lankas anzuschließen und gab sodann einen Vorschlag bekannt, den die einladenden Mächte auf Grund einer englischen Anregung als geeignete Grundlage für die Verhandlungen und eine spätere Beschlußfassung ausgearbeitet hatten. Der Vorschlag geht in seinen einleitenden Worten von der Notwendigkeit der Wiederbelebung des europäischen Handels durch zielbewußte Hebung des Eisenbahnverkehrs aus und bezeichnet als wesentliche Voraussetzung des Erfolgs, daß der internationale Verkehr nicht durch politische, sondern ausschließlich durch wirtschaftliche und technische Gesichtspunkte bestimmt werde. In den nachstehenden sechs Artikeln werden dann im einzelnen die Wege zur Erreichung des Zieles gewiesen und die sofortige Durchführung der Abkommen von Portorose und von Barcelona auf die europäischen Staaten vorgeschlagen:

Artikel 1: Die einzelnen Staaten sollen ihre Anstrengungen zur Wiederherstellung und Verbesserung der Eisenbahnen fortsetzen. Wenn die gegenwärtigen Hilfsmittel eines Staates ungeeignet und das feste und bewegliche Material der Eisenbahnen, besonders die Versorgung mit Kohle usw., unzureichend sind, sollen ohne Verzug Maßnahmen getroffen werden, um die nötige Hilfe zu gewähren.

Artikel 2: Es ist wünschenswert, daß alle europäischen Staaten, die das Abkommen von Barcelona über die Freiheit des Verkehrs unterzeichnet haben, dies Abkommen sobald wie möglich ratifizieren, sofern sie dies nicht bereits taten. Es ist ferner wünschenswert, daß die europäischen Staaten, die dem Abkommen nicht beitraten, sich verpflichten, dessen Bestimmungen ohne Verzug durchzuführen.

Artikel 3: Es ist ferner wünschenswert, daß die Staaten die Empfehlungen über das internationale Eisenbahnregime, wie sie die Konferenz von Barcelona vorschlug, sofort durchführen.

Artikel 4: Die Staaten, die das Abkommen von Portorose über den internationalen Eisenbahnverkehr unterzeichnet haben, sollen die Bestimmungen zur Durchführung bringen, die noch nicht durchgeführt sind. Es ist ferner wünschenswert, daß so schnell wie möglich andere Abmachungen ausgearbeitet und in Kraft gesetzt werden, die sich auf die Eisenbahnen beziehen, soweit derartige Abmachungen durch die Friedensverträge v gesehen sind.

Artikel 5: Es wird anerkannt, daß die Probleme und Schw rigkeiten, wie sie in den Abmachungen von Portorose dargele sind, den Eisenbahnverkehr in der Weise jener europäisc Staaten durchzuführen, die diese Abmachungen nicht unt zeichnet haben, nicht gering sind. Daher ist es wünsche wert, daß alle Staaten die notwendigen Maßnahmen treff um ähnliche Erleichterungen zu vereinbaren, wie sie im kommen von Portorose niedergelegt sind. Infolgedessen s sofort eine Konferenz von technischen Delegierten der Eis bahnverwaltungen einberufen werden, damit diese Konfere

a) unverzüglich alle Entscheidungen trifft, die in Machtbereich der Verwaltungsbehörden gehören;

b) diese Konferenz soll ihren Regierungen Empfehlun übermitteln, damit diese Maßnahmen treffen, die sich auf Machtbereich der Regierungen beziehen.

Die Konferenz soll sobald wie möglich einberufen werd

Artikel 6: Es ist wünschenswert, daß der Völkerbund geladen wird, von Zeit zu Zeit die erreichten Fortschritte internationalen Handelsverkehr nachzuprüfen.

Hierauf ergriff Staatssekretär Stieler das Wort zu nachstehenden Ausführungen, denen die Vertreter mit größ Aufmerksamkeit folgten: Bei Prüfung der Mittel, die sich z Durchführung unserer wichtigen Aufgabe eignen, haben a wir keine anderen gefunden, als die in den Vorschlägen Londoner Sachverständigen enthaltenen, die heute in der neu Fassung bekanntgegeben worden sind. Und ich glaube, es nicht möglich, andere zu finden, denn es sind die natürlich Mittel. Deswegen kann ich erklären, daß die Deutsche Reg rung die Vorschläge grundsätzlich annimmt, natürlich vor haltlich einer Prüfung ihrer Einzelheiten. Diese Prüfung bis heute weder hinsichtlich der Vorschläge selbst mögli noch hinsichtlich ihrer wesentlichen Grundlage, des Abk mens von Portorose, das in Deutschland erst seit etwa 14 Ta bekannt ist. Unter den Fragen von großer Bedeutung und großer Schwierigkeit wird — wie ich bestimmt glaube — e der empfindlichsten die der gegenseitigen finanziellen Aush sein, die nach Ihren Vorschlägen den notleidenden Verwalt gen zuteil werden soll. Im übrigen ist es nicht die einz Frage, die ernstlich geprüft werden muß. Mit diesem V behalt begrüßen wir die Grundsätze dieser Vorschläge. begrüßen insbesondere die Absicht, bei unseren Untersuch gen die politischen Gesichtspunkte auszuschalten, und wir grüßen endlich den Vorschlag, mit diesen Untersuchungen Sachverständigen und namentlich die Eisenbahnverwaltungen beauftragen, die seit langem an solche Aufgaben gewöhnt si Denn wir Eisenbahner waren von jeher gewöhnt, unsere int nationalen Angelegenheiten selbst zu regeln, und bei al Hochachtung vor der Diplomatie können wir versichern, unsere Bemühungen hinsichtlich der internationalen Verke beziehungen nicht erfolglos gewesen sind, weder vor d Kriege, noch seit seiner Beendigung. Ich betone, seit sei Beendigung, denn die erfreulichen Ergebnisse der Konferen von Barcelona, von Stresa und von Portorose sind nur bemerkenswerten Etappen auf dem Wege einer innigeren V ständigung, die sich zwischen den Eisenbahnverwaltungen Laufe der letzten drei Jahre zum Wohle der leidenden Mens heit angebahnt hat.

Nach weiteren Ausführungen des englischen Vertreters Francis Dent, die sich in derselben Richtung bewegten, v tagte sich die Unterkommission.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Beiräte der Reichsbahn.** Die Regierungsvorlage, betreffend den Entwurf einer Verordnung über die Beiräte für die Reichsbahn, haben die Ausschüsse des Reichsrats in verschiedenen wichtigen Punkten abgeändert. So wurde ein besonderer Landeseisenbahnrat — die Bezeichnung „B zirkseisenbahnrat" ist fortgefallen — für den Direktionsbez Erfurt eingerichtet, ein weiterer besonderer Eisenbahnrat Dresden, und aus den bisher vereinigten Bezirkseisenba räten für Baden und Württemberg sind zwei besondere Land eisenbahnräte mit dem Sitz in Stuttgart und Karlsruhe schlossen worden.

Die Ausschüsse haben daran festgehalten, daß die wirtscha lichen Körperschaften kein Ernennungs-, sondern ein V schlagsrecht haben. Die Ernennung selber steht den Land

rierungen zu. Bei der Wahl von Stellvertretern sollen die-
jigen Körperschaften berücksichtigt werden, aus denen die
entlichen Mitglieder der Landeseisenbahnräte nicht gewählt
d. Der Landeseisenbahnrat ist nicht nur auf Anordnung des
rsitzenden einzuberufen, sondern auch dann, wenn die Ein-
ufung von mindestens einem Drittel der Mitglieder bei der
schäftsführenden Eisenbahndirektion beantragt wird. Die
gesordnung ist nicht allein vom Vorsitzenden festzustellen,
dern Anträge auf Ergänzung können auch von den Mitglie-
n gestellt werden und müssen berücksichtigt werden, wenn
ndestens ein Drittel der Mitglieder die Anträge stellen.

Die Zahl der Mitglieder des Reichseisenbahnrats ist
f 50 erhöht worden, und zwar findet hinsichtlich der Zahl der
wählenden Mitglieder eine Staffelung der Landeseisenbahn-
e nach Größe und Bedeutung statt. Köln und München ent-
den je 5, Berlin, Breslau, Bremen, Frankfurt, Hamburg,
ssel und Magdeburg je 4, Erfurt, Karlsruhe, Königsberg und
ttgart je 3 Mitglieder. Unter den vom Reichswirtschaftsrat
ernennenden Mitgliedern sollen sich befinden je 1 Vertreter
r Arbeitgeber und Arbeitnehmer aus den Kreisen der Privat-
nen, der Binnenschiffahrt, der Seeschiffahrt, des Handwerks
d des Bergbaues. Die Mitglieder der Landeseisenbahnräte und
vom Reichswirtschaftsrat gewählten Mitglieder des Reichs-
enbahnrats dürfen nicht im Dienst der Reichseisenbahnver-
ltung stehen. Die Verordnung soll am 1. Mai in Kraft
ten. Die Verordnung wurde vom Plenum nach den Aus-
ußbeschlüssen angenommen mit einem Zusatzantrag Preu-
ns, der lediglich aus Zweckmäßigkeitsgründen bestimmt, daß
Landeseisenbahnräte nach den Orten ihres Sitzes benannt
rden. Thüringen blieb mit seinem Antrag, den Landeseisen-
hnrat Erfurt „Landeseisenbahnrat Thüringen" zu nennen, ver-
zelt.

— **Das Arbeitszeitgesetz für die Eisenbahn.** Aus den Ver-
ndlungen zwischen dem Reichsverkehrsministerium und den
itzenorganisationen über das Arbeitszeitgesetz für die Eisen-
hn bzw. über eine Vereinbarung zur Herausgabe einer die Ar-
itszeit des Personals regelnden Ministerialverfügung berichtet
D. Allg. Ztg. folgendes: An den Begriff der Dienstschicht und
r Dienstbereitschaft, wie er im Referentenentwurf enthalten
, hat das Reichsverkehrsministerium festgehalten, insbeson-
re hat es erklärt, auf die Anwendung dieses Begriffes der
enstbereitschaft auf das gesamte Personal des Betriebs- und
rkehrsdienstes nicht verzichten zu können. In der Bewertung
r Dienstbereitschaft ist im Kompromißweg vorbehaltlich einer
samtverständigung eine Einigung erzielt worden, welche die
enstbereitschaft des Bahnbewachungspersonals mit 25 %, die
s Stationspersonals mit 40 %, des Zugbegleitpersonals
t 50 % und des Lokomotivpersonals mit Lokomotive
t 75 % auf die Arbeitszeit anrechnen will, während
s Vorheizen der Züge voll als Arbeitszeit gerechnet
rden soll. Die Organisationen hatten zunächst für
s Bahnbewachungspersonal 33⅓ %, für das Stations- und
gbegleitpersonal sowie das Lokomotivpersonal ohne Lokomo-
e 50 % und für das Lokomotivpersonal mit Lokomotive 100 %
rlangt. Der bisherige Zustand war, daß alle diese Bereit-
aftsdienste in Preußen-Hessen mit 100 % gerechnet wurden,
d daß erst seit kurzer Zeit die vom Personal stark angefoch-
nen Bemühungen einsetzten, eine weniger schematische und
chanische Anwendung des Achtstundenprinzips in den Dienst-
teilungen durchzuführen. Verständigt haben sich die Ver-
ndlungsparteien auch über Zahl und Dauer der Ruhetage. Die
ganisationen sind von ihrer ursprünglichen Forderung
0 Ruhetage von je 36stündiger Dauer) zurückgegangen auf
Ruhetage von je 32stündiger Dauer. Über eine große Menge
nstiger Einzelheiten ist gleichfalls Einigung erzielt worden
r Reichsverkehrsminister hat seine Bereitwilligkeit erklärt,
neue Erwägungen einzutreten, ob die Regelung der Arbeits-
it im Verkehrswesen durch vorläufig vereinbarte Richtlinien
er auf gesetzlichem Wege erfolgen soll, sobald ihm ein für
e Verwaltung annehmbares Ergebnis der Beratung mit den
itzenverbänden vorgelegt werden kann. Die von den Organi-
tionen verlangte Aufhebung oder zeitliche Außerkraftsetzung
s Erlasses der Zweigstelle Preußen-Hessen vom 9. September
21, durch welchen die gröbsten Auswüchse der Dienstpläne
seitigt werden sollen, hat der Reichsverkehrsminister als
cht möglich bezeichnet, weil der Erlaß eine der Voraussetzun-
n der unbedingt gebotenen wirtschaftlichen Betriebsführung
r Reichsbahn bedeutet.

— **Neue Erhöhung der Gütertarife.** Die deutschen Güter-,
ier- und Expreßguttarife werden zum 1. Mai d. J.
ermals erhöht, und zwar um 20 % der seit dem 1. April d. J.
ltenden Sätze. Das Reichsverkehrsministerium erklärt, es
i zu dieser Maßnahme gezwungen durch die anhaltende
eigerung der Materialpreise und durch die vom Reichstag
schlossene Erhöhung der Bezüge der Beamten und Arbeiter.
Es weist im einzelnen nach, daß beispielsweise die Tonne Stab-
eisen und die Tonne Schienen von 7500 ℳ Anfang März auf
rund 10 000 ℳ, d. h. um 33⅓ %, 1 cbm Kiefernholz von 2400 ℳ
auf 3400 ℳ, d. h. um rund 42 %, 1 kg Kupferblech von 100 ℳ
auf 117 ℳ gestiegen seien. Die Erhöhung der Bezüge der Be-
amten und die entsprechende Aufbesserung der Löhne der
Arbeiter und Angestellten erforderten einen Mehraufwand von
rund 4 Milliarden Mark. Die sächlichen und persönlichen Mehr-
ausgaben belasteten den Haushalt der Reichsbahn mit rund
15 Milliarden Mark, so daß die Tarifschraube eben weiter an-
gezogen werden müsse, um Deckung zu finden. Von einer aber-
maligen Steigerung der Personentarife soll dagegen abgesehen werden. Die Ersparnismaßnahmen, sowohl in den
persönlichen wie in den sächlichen Kosten, sind bei der neuen
Berechnung der Mehrausgaben bereits berücksichtigt. Sie wer-
den bei der Reichsbahn unvermindert fortgeführt. Die organische
Einarbeitung der erhöhten Sätze in die Tarife erfolgt zum
1. Juli d. J., und zwar nach Anhörung der Eisenbahnbeiräte.

— **Der Staatsbetrieb der Reichsbahn.** Ein Berliner Morgen-
blatt brachte kürzlich die Mitteilung, daß im Reichsverkehrs-
ministerium über das dem Reichsverband der deutschen Industrie
hinsichtlich der Umgestaltung der Reichsbahn erstattete Gut-
achten Beratungen stattgefunden hätten, und daß man im Reichs-
verkehrsministerium dazu neige, die Reichsbahn zu einem
privatwirtschaftlichen Betrieb auszugestalten. Die Nachricht
ist vom Anfang bis zum Ende erfunden. Die Reichsbahnver-
waltung hält nach wie vor an dem Standpunkt fest, unter Bei-
behaltung des Staatsbesitzes und Staatsbetriebes die Sanierung
des Unternehmens fortzusetzen und die nötige Bewegungsfrei-
heit desselben zu erzielen.

— **Die deutsche Eisenbahnfrage.** Unter diesem Titel ver-
öffentlicht der Reichsverband der deutschen Industrie eine
Denkschrift über die Lage des deutschen Eisenbahnwesens und
über die Möglichkeiten, die Verkehrsnot zu beseitigen. Die
Verfasser der Denkschrift sind: der Unterstaatssekretär a. D.
Franke, Fabrikdirektor Henrich, Geheimer Baurat Martiny, Geheimer Regierungsrat Quaatz und Eisenbahn-
direktionspräsident a. D. von Schaewen, deren Namen für
eine gründliche und sachverständige Behandlung dieser unge-
mein schwierigen und wichtigen Frage bürgen und dem Inhalt
der Schrift ernste Beachtung sichern. Als ein glückliches Zu-
sammentreffen ist es zu betrachten, daß fast gleichzeitig das
zweite Heft der im Reichsverkehrsministerium herausgegebenen
Schriftenreihe „Die Reichsbahn" erschienen ist, das eine
Sammlung Aufsätze aus der Feder gleichfalls anerkannter Fach-
männer enthält, in denen Fragen erörtert werden, die auch bei
den Untersuchungen der Denkschrift eine entscheidende Rolle
spielen. Wir erwähnen u. a.: Sarter: Reichsbahn und ge-
mischt-wirtschaftliches Unternehmen; Tecklenburg: Die
Leistungsfähigkeit der Reichsbahn jetzt und früher; Kühne:
Die Neugestaltung des Werkstättenwesens; Personalpolitik und
Demobilmachungsbestimmungen; Reichsbahn und Erwerbslosig-
keit; Die Reichsbahnausgaben und die Preissteigerungen.

Ein Studium dieser Ausführungen, die zum Teil von ent-
gegengesetzten Gesichtspunkten und Anschauungen ausgehen
und zu abweichenden Schlüssen kommen, ist für die Klärung
der Eisenbahnfrage von größtem Wert. Einer unserer hervor-
ragendsten Mitarbeiter hat es übernommen, sie in einer ein-
gehenden kritischen Besprechung zu würdigen, die demnächst in
unserer Zeitung erscheinen wird.

— **Die Verkehrssperren.** Solange es nicht möglich ist, Handel
und Wandel wieder in geregelte Bahnen zu leiten, so lange
die natürlichen Verkehrsbeziehungen nicht wiederhergestellt
und auf die Wege gewiesen und verteilt werden können, die
mit ihren zweckentsprechenden Anlagen und Einrichtungen der
Eisenbahn die wirtschaftlichste Ausnutzung der Betriebsmittel
ermöglichen, so lange wird man leider auch mit den erstmals
im Kriege eingeführten und dann in der Nachkriegszeit zu einer
recht häufigen Erscheinung gewordenen Güterverkehrssperren rechnen müssen.

Die Erfahrung mit diesem nur in der äußersten Not zur
Flüssighaltung des Betriebs anzuwendenden Mittel hat gezeigt,
daß es nur wirksam sein kann, wenn die erforderlichen Maß-
nahmen rechtzeitig angeordnet und wieder aufgehoben, wenn
Art und Umfang der zu verhängenden Sperre erkannt und klar
bezeichnet und die zur Ausführung in Frage kommenden Dienst-
stellen restlos, rasch und zuverlässig angewiesen werden.

Die vielen hierbei zutage getretenen Schwierigkeiten haben
die Eisenbahnverwaltung nunmehr veranlaßt, ihren Dienst-
stellen eine Dienstvorschrift: „Grundsätze für die Anordnung, Behandlung und Durchführung von Verkehrssperren" in die Hand zu geben. Sie gibt die

Richtlinien für die Anordnung von Verkehrssperren und behandelt dann eingehend die Arten:

Rückhaltsperren, zu dem Zwecke, bei plötzlich auftretenden Schwierigkeiten und vorübergehenden Stockungen den Zulauf von rollenden Frachten nach dem notleidenden Gebiet schnellstens aufzuhalten und entsprechend der Leistungsfähigkeit des notleidenden Punktes zu regeln und *Annahmesperren*, bei denen die Annahme der Güter allgemein oder nach oder durch bestimmte Verkehrsgebiete oder Verkehrsstellen zeitweilig untersagt wird.

Es wird dabei unterschieden zwischen Sperren innerhalb des Gebietes der deutschen Reichsbahn und im Verkehr mit dem Ausland und in sachlicher Hinsicht, ob sich die Sperren auf Wagenladungen, Stückgut, Eilgut, beschleunigtes Eilgut, Frachtgut, Expreßgut und Gepäck beziehen. Die Rückhaltsperren können mit Rücksicht auf die Aufnahmefähigkeit der Bahnhöfe nur vor kurzer Dauer sein. Häufig werden Rückhalt- und Annahmesperren gleichzeitig anzuordnen sein. Die allgemeinen Ausnahmen von den Sperren (lebenswichtige Güter) müssen klar bezeichnet werden.

Zur *Anordnung* sind ermächtigt die *Eisenbahndirektionen* für *Annahmesperren* im innerdeutschen Verkehr:

a) für Gepäck, Expreßgut, Eil- und Fracht*stückgut*,

b) für Eilgut- und Frachtgut*wagenladungen* nach oder von einzelnen Bahnhöfen des eigenen Bezirks, ausgenommen im Durchgangsverkehr,

c) von und nach anschließenden Klein- und Privatbahnen, soweit sie nicht dem Durchgangsverkehr dienen,

für *Rückhaltsperren* nur für den eigenen Bezirk und für den Nachbarbezirk.

In allen übrigen Fällen werden notwendig werdende Sperren von den *Generalbetriebsleitungen* West in Essen, Süd in Würzburg und Ost in Berlin nach den in der Dienstvorschrift vorgesehenen Regeln angeordnet. Die *Anträge* hierzu gehen ihnen von den ihrem Bezirk zugeteilten Eisenbahndirektionen nach ebenso bestimmten Grundsätzen zu.

Weitere Kapitel der Dienstvorschrift regeln eingehend die Behandlung und Durchführung der Sperranordnungen bei den Generalbetriebsleitungen, den Eisenbahndirektionen und bei den Dienststellen und geben Anhaltspunkte für Prüfung der Durchführung der Sperranordnungen auf den Versandabfertigungen, den Empfangsabfertigungen und auf geeigneten Verschiebebahnhöfen und Umladestellen.

Von besonderem Interesse für die Verfrachter sind die Bestimmungen über die *Anträge auf Ausnahmen von Sperren*. Sie sind im allgemeinen nur angängig, wenn es sich um Sendungen handelt, die nachweislich zur Vermeidung oder Behebung von Notständen dringend erforderlich sind. Für die Erledigung solcher Anträge sind die Versand-Eisenbahndirektionen zuständig.
R.

— **Erhöhung der Löhne der Eisenbahnarbeiter.** Auf Grund der Beschlüsse des Reichstags, betr. Abänderung der mit den Spitzenorganisationen getroffenen Vereinbarungen über die Erhöhung der Beamteneinkommen, waren auch die Verhandlungen über die Erhöhung der Arbeitereinkommen erforderlich geworden, die in den letzten Tagen im Reichsfinanzministerium stattfanden. Nach langen Verhandlungen gestand die Regierung eine Erhöhung des Stundenlohnes um 75 ₰ für die mehr als 18jährigen Arbeiter zu. Für die weiblichen Bediensteten wurde sie auf 55 ₰ festgesetzt. Von der Erhöhung wurden 25 ₰ dem Teuerungszuschlag und 50 ₰ dem Tariflohn zugeschlagen (bei den weiblichen Bediensteten 20 ₰ zum Teuerungszuschlag und 35 ₰ zum Tariflohn). Die nach der Vereinbarung vom 15. März festgesetzte Spannung in den Lebensalterstufen und Lohngruppen bleibt bestehen, nur wird die zwischen dem 14. und 18. Lebensjahr liegende Spannung von 70 ₰ auf 75 ₰ erhöht, um eine Einheitlichkeit in den Spannungssätzen herbeizuführen. Bei der Aufstellung der Lohntabelle und der Festsetzung der Lehrlingslöhne erklärte der Regierungsvertreter, das Reichsverkehrsministerium müsse nunmehr darauf dringen, daß die aus Anlaß der Übernahme des Ortsklassenverzeichnisses der Beamten gewährten persönlichen Ausgleichszulagen an die Arbeiter in Fortfall kommen. Die Organisationsvertreter bemühten sich, diese Maßnahme aufzuhalten. Sie erreichten, daß die persönliche Ausgleichszulage zunächst nur um einen Ortsklassenunterschied verringert wird. Die Lehrlingslöhne sind wie folgt festgesetzt: Ortsklasse A 1. Lehrjahr 2 ℳ, 2. Lehrjahr 3 ℳ, 3. Lehrjahr 4,20 ℳ, 4. Lehrjahr 5,80 ℳ; Ortsklasse E 1. Lehrjahr 1,60 ℳ, 2. Lehrjahr 2,30 ℳ, 3. Lehrjahr 3 ℳ, 4. Lehrjahr 4,60 ℳ. In den Ortsklassen B, C und D sind die Beträge entsprechend abgestuft. Die Zulagen für Beamtendienst wurden wie folgt festgesetzt: für Tätigkeiten der Besoldungsgruppe II 0,25 ℳ, Besoldungsgruppe III 0,45 ℳ, Besoldungsgruppe IV 0,65 ℳ. Die Beträge verstehen sich je Stunde. I… Überteuerungszuschüsse bleiben in der mit Wirkung v… 1. Oktober 1921 festgesetzten Höhe bestehen. Die Auszahlu… der erhöhten Bezüge ist alsbald veranlaßt worden.

— **Arbeitsordnung für die Arbeiter der Reichsbahnverwaltu…** Der Reichsverkehrsminister hat im Einvernehmen mit d… Hauptbetriebsrat eine neue Arbeitsordnung (AO.) herausge… ben, die als Bestandteil des Arbeitsvertrages gilt und für … Verwaltung und die Arbeiter rechtsverbindlich ist. Sie reg… die durch das Arbeitsverhältnis begründeten Beziehungen z… schen der Verwaltung und ihren Arbeitern, soweit diese … ziehungen nicht im Lohntarifvertrag und in der Betriebsrä… verordnung samt Ausführungsbestimmungen geregelt sind, … gilt für alle der Betriebsräteverordnung unterstehenden Arbei… und Arbeiterinnen der Reichsbahn sowie die Werkstättenz… linge und Maschinenbaubeflissenen. Die AO. enthält Vorsch… ten über den Beginn und die Beendigung des Dienstverh… nisses, die allgemeinen Dienstpflichten des Arbeiters, die äuß… Regelung des Dienstes usw. und über Strafen und Ersatzpfli… Die AO. ist am 1. April 1922 in Kraft getreten.

— **Ausbildung der Lokomotivführer.** Die Ausführungsbest… mungen zu dem Erlaß des Reichsverkehrsministeriums v… 3. Februar d. J. sind veröffentlicht worden; der Erlaß wu… seinerzeit während des Eisenbahnerstreiks herausgegeben … brach durch seine Bestimmungen mit einem alten Vorrecht … Eisenbahnhandwerker, die allein zur Lokomotivführerlaufba… zugelassen wurden. Der Erlaß bestimmte nun, daß auch Nic… handwerker und Beamte, wenn sie die nötigen Prüfungen … legten, Lokomotivführer werden könnten. Jetzt wird in … Ausführungsbestimmungen folgendes angeordnet: „Die erwä… ten Beamten bzw. Hilfsbeamten können jetzt zur Prüfung … Lokomotivführer zugelassen werden; an die Stelle der Besch… tigung als Handwerker tritt bei diesen Beamten eine einjähr… Beschäftigung als Hilfsarbeiter oder Werkhelfer bei den … beiten zur Instandsetzung der Lokomotiven in einer Eisenba… werkstätte. Diese Vorbereitungszeit kann aber erlassen werd… wenn die Anwärter jahrelang im Heizerdienst beschäftigt wa… und anzunehmen ist, daß sie sich die wesentlichen Kenntni… über die Bauart der Lokomotiven und ihre Einzelteile an… eignet haben.“

— **Abschluß der deutsch-dänischen Verhandlungen.** Bei … schluß der deutsch-dänischen Verhandlungen am 12. d. M. w… den durch einen Notenwechsel noch folgende Vereinbarung… getroffen:

1. Einrichtung einer Nachtverbindung im Eisenbahnverk… Deutschland-Dänemark vom 1. Juni ab,
2. Herstellung des Dammes nach Sylt innerhalb von … Jahren,
3. während dieser Zeit paß- und zollfreier Verkehr n… Sylt über Tondern-Hoyer, tägliche Zugverbindung nach je… Richtung in einem für die praktischen Bedürfnisse ausreich… den Maße und außerdem für die Badesaison Einlegung … Bäderschnellzüge,
4. entsprechende Verlängerung des paß- und zollfreien … schäftsverkehrs, falls der Damm infolge höherer Gewalt in… halb von drei Jahren nicht fertig werden sollte,
5. die tunlichst baldige Verlegung der deutschen Zollabfe… gung von Tondern nach Süderlügum.

— **Wochenend-Fahrkarten.** Im vorigen Jahre ließ die Eis… bahndirektion Berlin an Sonnabenden und Sonntagen Ausflüg… sonderzüge verkehren, die zum Teil nur Wagen vierter Kla… führten, und für die man Fahrkarten zu ermäßigten Preisen a… gab. Diese Einrichtung hat sich im ganzen nicht bewährt. … Eisenbahndirektion ist den Gründen nachgegangen und hat … dieses Jahr eine neue Einrichtung geschaffen, die zweifel… von den Erholungsbedürftigen Berlins begrüßt werden wi… Man verweist sie nicht in bestimmte Züge, sondern man g… Wochenend-Fahrkarten aus, die zur Benutzung jedes fahrpl… mäßigen Personen- oder Eilzuges berechtigen und von So… abendmittag bis Sonntagnacht gültig sind; die Rückreise m… spätestens bis Sonntag nachts 12 Uhr angetreten werden. … diese Karten, die voraussichtlich nur für die dritte und vie… Wagenklasse ausgegeben werden, wird eine Ermäßigung … einem Drittel des normalen Fahrpreises gewährt. Soweit … jetzt feststeht, wird mit dem Verkauf am 28. April begon… werden. Die Wochenend-Fahrkarten werden für Fernzüge n… allen Richtungen ausgegeben, man wird nach allen bekann… Ausflugsorten die ermäßigten Karten benutzen können; es … der Eisenbahndirektion sogar gelungen, die Neben- und Kl… bahnen in den Bereich der Sonntagsfahrkarten einzubezieh…

— **Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts in der ers… Hälfte des März.** In der Zeit vom 1. bis 15. März gestalt…

die Wagenstellung in (I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) 11 Braunkohlenbezirken wie folgt:

	Es wurden gestellt im ganzen	davon werktags	durchschnittl. für den Werktag
1922	506 340	487 660	37 512
1921	499 354	483 394	37 180
1914	591 649	571 829	47 777
1922	222 816	222 080	17 035
1921	197 974	197 914	15 223
1914	115 431	115 431	9 730

— **Verkehrslage bei der Reichsbahn im März 1922.** Der Personenverkehr war im allgemeinen — wie alljährlich um ...se Zeit — nur mittelstark. Er schwoll vorübergehend an ... Anlaß der Leipziger Messe, so daß zahlreiche Sonderzüge ... den Hauptstrecken für den Hin- und Rückverkehr gefahren ...rden mußten.

...er Güterverkehr brachte wieder erheblich steigende ...forderungen, besonders aus Anlaß der Frühjahrsbestellung ... Äcker und der neuen scharfen Tariferhöhung zum 1. April ...J. Erfreulicherweise stehen dem auf der ganzen Linie stei...nde Leistungen gegenüber. Sie wären wohl noch günstiger ...worden, wenn nicht in der zweiten Hälfte des Monats die ...tterung (Frost, Schnee, Sturm) stellenweise erhebliche ...wierigkeiten für die Betriebsführung auf den großen Ver...iebebahnhöfen mit sich gebracht hätte. Die Auffüllung der ...enstkohlenbestände läßt noch immer sehr zu wün...en übrig. Die Binnenwasserstraßen waren gut ...iffbar und konnten wieder einen großen Teil des Verkehrs auf ...h nehmen. Beispielsweise überstieg der Kohlenumschlag in ... Duisburg-Ruhrorter Häfen mehrmals 30 000 t für den Tag. ...e Gesamtumschlagsleistung von rund 670 000 t für den Monat ...ht an höchster Stelle seit Jahresfrist. Auch die Elbe hatte ...ten Wasserstand. Der Umschlag oberschlesischer Kohle auf ... Oder in Cosel konnte Anfang März wieder aufgenommen ...rden und stieg schnell bis auf 10 000 t für den Tag an. Die ...samtleistung für März stellt sich auf rund 145 000 t. Der ...ckgutverkehr ist bei der starken Beschäftigung der Industrie ...uernd lebhaft, ebenso die Ausfuhr über die deutschen See...fen und über die deutsch-österreichischen Grenzstationen. Die ...rkehrsverhältnisse in Hamburg und Bremen beginnen sich ...mählich zu bessern, so daß die Gütersperren mehr und mehr ...behrt werden konnten.

...er Bedarf an gedeckten Wagen bewegte sich in stark ...steigender Richtung. Die Gesamtgestellung wird als ziemlich ...nstig bezeichnet werden können. Der Kartoffelversand bean...ruchte — obwohl er in den östlichen Bezirken wegen der ...rt herrschenden Nachtfröste noch zögernd ist — wieder rund ...000 Wagen (zu 10 t). Die Anforderungen wurden fast über... rechtzeitig gedeckt. Im Düngemittelverkehr konnten die ...rch den Eisenbahnerstreik im Februar entstandenen Rück...nde etwas aufgeholt werden, indem fast 86 000 Wagen ge...llt wurden. Sehr lebhaft war der Getreide- und Mehlversand ... rund 69 000 Wagen. Für Umzugsgut zum Hauptumzugs...rmin (1. April) bestand starker Wagenbedarf.

...ie Gestellung offener Wagen mit über 2 600 000 hat sich ...gemein beträchtlich gebessert. Die Ausfälle gingen stark ...rück. Die Betriebsverhältnisse im Ruhrbezirk waren noch ...ht schwierig. Sie wurden sehr ungünstig beeinflußt durch ... Stockungen in den Häfen Hamburg und Bremen, so daß der ...uhrbezirk allmählich mit beladenen Wagen überfüllt war. ...n diese zunächst abfahren zu können, blieb nur übrig, den ...lauf beladener und leerer Wagen zum Ruhrgebiet vorüber...hend einzuschränken. Die Kohlenwagengestellung hielt sich ...hrfach über 22 000 und 23 000 Wagen täglich, mußte natur...mäß nach der Verkehrsdrosselung heruntergehen. Trotzdem ...ist der Monat März für das Ruhrgebiet mit rund 590 000 für ...ennstoffe gestellten Wagen das günstigste Ergebnis seit ...ger Zeit auf. In Oberschlesien konnte bei günstigen Be...ebsverhältnissen fast volle Deckung des Bedarfs an Kohlen...gen erreicht werden. Die Gesamtleistung mit rund 240 000 ...agen ist ebenfalls die höchste seit Monaten. Die Verladungen ... den mitteldeutschen Braunkohlengebieten bewegten sich ...ischen 9000 und 11 000 Wagen für den Tag. Auch die säch...chen und niederschlesischen Kohlengebiete konnten besser als ... den Vormonaten mit Wagen versorgt werden, obwohl der ...üterverkehr in Sachsen infolge der glänzenden Beschäftigung ...r dortigen Industrie außerordentlich gewachsen ist und des...lb nur unter größten Schwierigkeiten bewältigt werden ...onnte.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk vollzog sich in der Woche vom 2. bis 8. April glatt. Die angelieferten erheblichen Frachtenmengen konnten ohne Störung abgefahren werden. Der Zulauf an leeren offenen Wagen zur Ruhr steigerte sich, nachdem die Folgen der am 1. d. Mts. eingetretenen Tariferhöhung überwunden waren, ganz erheblich. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der genannten Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 26 216 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 23 076 Wagen (Höchstgestellung am 7. April 24 240). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 21 215 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen bezifferten sich am 8. d. M. auf 1 608 723 t (1 539 671 t). Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug 24 329 t (23 529 t), der Brennstoffumschlag in den Zechenhäfen der Kanäle 28 633 t (38 520 t) werktäglich.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** Der Ausschuß der Gesellschaft hat in seiner Sitzung am 11. d. M. beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1921, vorbehaltlich der Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses durch die Generalversammlung, auf 8 % festzusetzen.

— **Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1921 waren die Erträgnisse der eigenen Unternehmungen in Deutschland im ganzen ausreichend, um daraus die erforderlichen Rückstellungen für Tilgung und Erneuerung (Werthaltung) in verstärktem Maße zu machen, die anteiligen Hauptverwaltungskosten zu decken und eine mäßige Verzinsung des Anlagekapitals zu erzielen. Der Gesamtrohgewinn betrug 12 029 658 ℳ (1920: 6 955 213), die Verwaltungskosten 1 809 636 ℳ (728 860), der Reingewinn 2 951 384 ℳ (2 099 825). Es wurden 10% (7½) Dividende verteilt.

— **Eisenbahnerholungsheime.** Der Verband deutscher Eisenbahn-Erholungsheime teilt mit, daß folgende Verbandsheime in diesem Sommer geöffnet sind: Borkum, Nordseebad, 15. Mai bis 30. September. Anmeldungen an den „Vorstand des Eisenbahnheims Borkum" in Münster (Westf.), Bahnhofstr. 1. Carlshafen an der Weser, das ganze Jahr geöffnet. Meldungen an Bahnhof Carlshafen l. U. Damme in Oldenburg, das ganze Jahr geöffnet. Meldungen an den „Vorstand des Vereins Oldenburger Eisenbahner" in Oldenburg, Eisenbahndirektion. Elgersburg (Thür.), 6. Mai bis Ende September. Anmeldungen bis zur Eröffnung an den „Verwaltungsausschuß des Eisenbahnheims Elgersburg" in Erfurt, Eisenbahndirektion, während des Betriebes an das Heim. Festenburg (Oberharz), 1. April bis 15. Oktober. Anmeldungen an den „Verwaltungsausschuß des Eisenbahnheims Festenburg", Hannover, Eisenbahndirektion, Thielenplatz. Hofgut Hechtsberg bei Hausach im Schwarzwald, Mai bis September. Anfragen an die „Verwaltung des Erholungsheims der Bad. Eisenbahnbeamten", Hechtsberg, Post Hausach (Baden). „Frische Quelle" zu Hiddesen bei Detmold, das ganze Jahr geöffnet. Anfragen an das „Eisenbahnheim", Essen, Eisenbahndirektion. Lubmin, Ostseebad, 15. Mai bis Ende September. Meldungen an den „Vorstand des Eisenbahnheims Lubmin" in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Eisenbahndirektion. Oberhof (Thür.), 13. Mai bis Ende September. Anfragen an den „Verwaltungsausschuß des Eisenbahnheims Oberhof" in Erfurt, Eisenbahndirektion. Prisdorf in Holstein (in erster Linie Kinderheim). Anfragen an den „Ausschuß des Erholungsheims Prisdorf" in Altona, Eisenbahndirektion. Schmiedeberg i. R., Anfang Mai bis Ende Oktober. Anfragen an den „Verwaltungsausschuß des Eisenbahnheims Schmiedeberg" in Breslau, 2, Malteserstr. 13, Eisenbahndirektion.

Die Pensionspreise bewegen sich zwischen 25 und 60 ℳ, sind jedoch unverbindlich. Den Anfragen ist ein freigemachter Briefumschlag für die Antwort beizufügen.

— **Binnenschiffahrtskongreß.** Gelegentlich der Hauptversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen unter dem Vorsitz von Kommerzienrat Gustav Stinnes schilderte Minister Seeliger-Berlin in seinem Vortrage die einschneidenden Veränderungen, die durch die Internationalisierung von Strömen durch den Versailler Vertrag eingetreten seien, durch die Aufnahme von Vertretern aller größern Staaten, die gar nicht Uferstaaten seien, in die Kommission, während für die übrigen Ströme nur die Möglichkeit einer späteren Internationalisierung vorgesehen worden sei. Es seien jetzt Schiffahrtskommissionen mit staatsrechtlichen Befugnissen geschaffen worden, während früher die Beschlüsse der Stromkommissionen erst von den in Frage kommenden Regierungen ratifiziert werden mußten. Zum Schluß betonte der Redner, Deutschland könne sich nicht passiv ver-

halten, sondern müsse auf Grund seiner großen Erfahrungen und seines großen Könnens auf dem Gebiete der Wasserstraßen in diesen Kommissionen mitarbeiten. Landtagsabgeordneter Engberding-Münster sprach über die Entwicklung des Rhein—Hannover-Kanalverkehrs, der durch den Wettbewerb der Eisenbahn mit ihren Staffeltarifen sehr geschädigt werde. Auch das staatliche Schleppmonopol könne dem Privatbetrieb nicht gleichkommen. Gegenwärtig schweben Verhandlungen, wie man den Verkehr privat- oder gemischtwirtschaftlich gestalten könne. Die Kanalschiffahrt könne der Eisenbahn gegenüber nicht wettbewerbsfähig sein, wenn nicht Frachtausgleiche geschaffen würden. Bei der jetzt im Bau befindlichen Reststrecke Hannover-Magdeburg werde es jedenfalls an Rückfracht fehlen.

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Das Verzeichnis der Vorlesungen, die im Sommersemester 1922 in den Hörsälen der Berliner Universität gehalten werden, ist sehr reichhaltig. Aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens hält Oberregierungsbaurat Dr. Martens Vorträge über ausgewählte Abschnitte aus der neueren Literatur über Betrieb und Bau von Industriewerken. Geheimrat Dr. Sarter liest über den Stand der Entstaatlichungsfrage. Die übrigen Vorlesungen betreffen andere Gebiete des Wissens: Finanzwissenschaft, Organisation und Buchführung kaufmännischer und industrieller Betriebe, Rechtswissenschaft, Steuerfragen, Versicherungswesen, Bankwesen u. a. m. Vorlesungsverzeichnisse und Auskünfte in der Geschäftsstelle, Charlottenstraße 50/51.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums sind folgende Änderungen eingetreten. Ernannt sind: der Regierungsrat Willgerodt in Köln zum Oberregierungsrat, der Geheime Baurat Reinhardt in Dresden und die Regierungsbauräte Lieser in Kattowitz und Weinbrenner in Karlsruhe zu Oberregierungsbauräten sowie der Regierungsassessor Weil in Cassel zum Regierungsrat. — Versetzt sind: die Oberregierungsbauräte Hermann Geul, bisher in Hof, als Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion 1 nach München, und Otto Semmelmann, bisher in Schwandorf, als Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion 2 nach München. — Der Gerichtsassessor Dr. jur. Kintscher in Berlin ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen; er ist dem Eisenbahn-Zentralamt zur Beschäftigung überwiesen. — Gestorben sind: der Eisenbahndirektionspräsident Dr. jur. Platho in Königsberg (Pr.) und der Regierungsbaurat Wagenknecht bei der Eisenbahndirektion in Breslau.

Österreich.

— **Der Leiter des Bundesministeriums für Äußeres über die Konferenz in Genua und über Verkehrsfragen.** Der Leiter des Bundesministeriums für Äußeres äußerte sich über die angegebenen Fragen in der Sitzung des Nationalrates am 6. April wie folgt:

Die handelspolitischen Beschlüsse von Portorose über die Beseitigung der Einfuhrverbote und eine Reihe anderer handelspolitischer Fragen sind von den Regierungen der Nachfolgestaaten noch nicht genehmigt. Es wird sich in Genua zeigen, ob die beteiligten Regierungen ihre Zustimmung erteilen. Voraussichtlich werden auch Entschließungen beantragt werden, durch die die Rückkehr Europas zu regelmäßigen handelspolitischen Verhältnissen gefördert werden soll. Die Erzielung tatsächlicher Ergebnisse auf diesem Gebiete wäre ein wahrer Segen. Die außergewöhnlich hohen Zölle in vielen Staaten, die verschiedene Behandlung der Waren nach der Herkunft, die fortwährend wechselnden Ein- und Ausfuhrverbote und ihre ungleichmäßige Handhabung schädigen den zwischenstaatlichen Verkehr auf das schwerste. Leider dürfte es recht schwierig sein, die in unrichtige Bahnen geratene Handelspolitik so vieler Staaten innerhalb einer kurzen Frist in zweckmäßiger Weise umzulenken. Doch auch wenn nur ein erster Anfang dazu gemacht würde, wäre dies schon sehr zu begrüßen. Die österreichische Regierung ist schon seit langem bemüht, die Rückkehr zu geregelten Handelsbeziehungen zu fördern, soweit es ihr möglich ist, und tritt bei jeder Gelegenheit nachdrücklichst für den freien Verkehr ein.

Die Wechselreden über die Verkehrsfragen werden einerseits der Wiederherstellung der russischen Bahnen, andererseits der Ordnung des europäischen Eisenbahnwesens gelten. Auch hier wird an die Beschlüsse von Portorose angeknüpft werden können. Die Arbeiten dieser Konferenz haben volle Anerkennung gefunden, und es dürfte die Ausdehnung ihrer Beschlüsse auf alle europäischen Staaten zur Verhandlung gestellt werden.

In Anbetracht der Wichtigkeit, die dem Reiseverkehr zwischen Österreich und den Nachfolgestaaten im Interesse der eigenen Volkswirtschaft sowie auch in sonstiger Hinsicht zukomm[t, i]st es als eine erfreuliche Tatsache zu buchen, daß die unter [dem] Vorsitze Österreichs Mitte Januar in Graz zusammengetre[tene] Paßkonferenz, an welcher Abgeordnete sämtlicher Nachf[olge]staaten teilgenommen haben, zum Abschlusse eines Übe[rein]kommens gelangte, welches am 27. März d. J. bereits au[f im] Verhältnis zwischen Österreich, Ungarn, Italien und [der] Tschecho-Slowakei in Wirksamkeit getreten ist.

Damit sind für die Angehörigen dieser Staaten wesent[lich] Erleichterungen geschaffen worden, die noch weitergehend [sind] als die in den Beschlüssen der Pariser Verkehrskonferenz [vom] 21. Oktober 1920 vorgesehenen. So wurde die fühlbare L[ücke] der Gebührenbemessung für eine einmalige Reise ausgefüllt, [und] der Kreis jener Personen, welchen Gebührenfreiheit zuz[u]stehen ist, bedeutend erweitert. Seit Anfang dieses Mo[nats] wird diese neue Ordnung tatsächlich gehandhabt. Es wäre [nur] zu wünschen, daß auch Polen, Rumänien und das Königr[eich] der Serben, Kroaten und Slowenen das Grazer Abkommen [bal]digst genehmigen würden, damit das Gebiet dieser Paßerl[eich]terungen dann sämtliche Nachfolgestaaten umfasse.

Von mehr örtlicher Bedeutung ist ein Abkommen zwis[chen] Österreich und Ungarn, betreffend die Regelung des Perso[nen]verkehrs im kleinen Grenzverkehr, dessen Inhalt be[reits] zwischen den Unterhändlern vereinbart wurde, und dessen f[örm]licher Abschluß unmittelbar bevorsteht. Es ist dazu bestim[mt,] das bereits zwischen diesen Staaten am 1. Februar d. J. u[nter]zeichnete, den Warenverkehr betreffende Übereinkommen z[u] ergänzen und die Erleichterungen des Grenzübertrittes für [die] beiderseitigen Grenzbewohner festzusetzen.

— **Ersparungsmaßnahmen.** Auf Anregung der Ersparnisk[om]mission hat der Ministerrat beschlossen, für den Dienstbe[reich] jedes einzelnen Bundesministeriums je einen Ausschuß ei[nzu]setzen, der die Aufgabe hat, nach Überprüfung der Arbeits- [und] Personalverhältnisse aller Dienststellen Vorschläge zu ersta[tten,] in welcher Richtung und in welcher Weise der im Inter[esse] der gebotenen Ersparungen notwendige Arbeitsabbau durc[hzu]führen sein wird.

— **Sommerzeit.** In der letzten Zeit wurde von maßgeben[den] Stellen die beschränkte Einführung der Sommerzeit in der W[eise] angeregt, daß ohne Änderung der Zeitberechnung der Arb[eits]beginn und der Arbeitsschluß in allen Betrieben, Ämtern [und] Schulen sowie im Geschäftsleben einfach um eine Stunde [vor]gelegt werden soll. Dieser Maßnahme stehen im Verk[ehrs]wesen eine Reihe von Hindernissen im Wege. Die Wohnu[ngs]not und die großen Kosten der Übersiedlungen bringen es [mit] sich, daß zahlreiche Bewohner der Stadt Wien Beschäftigun[g] in den nächst Wien liegenden Betrieben nachgehen, wobei [die] Arbeitsort oft in der entgegengesetzten Richtung der W[ohn]stätte liegt. Es ist in vielen Fällen ganz unmöglich, diese z[ahl]reichen Reisenden mit besonderen Zügen zu führen, sondern [es] müssen hierfür auch jene Züge herangezogen werden, die [der] Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Städte, Märkte [und] Ortschaften des flachen Landes untereinander alltäglich in [Ver]kehr gesetzt werden. Dermalen wird aus zwingenden geldlic[hen] und sonstigen Gründen nur ein Jahresfahrplan am 1. Juni [auf]gestellt.

Der große Lokomotivmangel zwingt zurzeit zur [Füh]rung sehr langer Züge, die in einzelnen Wiener Bahnhöfen [nur] mit großen Schwierigkeiten und unter genauer Berücksichtig[ung] der Lage der Fernzüge umgesetzt werden können. Da die F[ern]züge nach wie vor in mitteleuropäischer Zeit verkehren wür[den,] würde einzelnen Zugvermehrungen im Nahverkehr zu gewi[ssen] Stunden ein Hindernis entgegenstehen.

Die für die Postbeförderung bestimmten Züge kön[nten] in den meisten Fällen überhaupt nicht im Einklang mit [der] Vorverlegung der Arbeitsstunden umgelegt werden, wo[durch] mehrfache Anstände zu gewärtigen wären. Auch die Aufstell[ung] der Fahrordnungen der Züge für Lebensmittelvers[or]gung und insbesondere für Milchlieferung stößt schon [der]malen auf große Schwierigkeiten. Die Erzeuger auf [dem] flachen Lande verfügen nicht zu jeder Zeit über die notwendi[gen] Gespanne zur Anlieferung der Erzeugnisse zu den Bahnh[öfen] und wünschen die Sendungen, insbesondere zur Hintanhalt[ung] des Sauerwerdens der Milch, möglichst spät abends aufzuge[ben.] Die Empfänger in Wien müssen auf den Marktbeginn bed[acht] nehmen und wollen die Ware möglichst frühmorgens e[mp]fangen.

Als wesentlichster Übelstand der angeregten Maßnahme [ist] jedoch die Notwendigkeit von Zugvermehrungen [im] Nahverkehre auf den in Wien einmündenden Bahnli[nien] hervorzuheben. Durch eine Umfrage wurde festgestellt, daß [aus] dem angeregten Anlasse bei den Bundesbahnen täglich 50 [bis] 60 Züge, bei den Privatbahnen 10 bis 15 Züge mehr gef[ührt] werden müßten, wobei die Südbahn gar nicht eingerechnet [ist,] da bei dieser Bahn wahrscheinlich der ganze Nahverkehr

ener Neustadt und vielleicht noch weiter umgelegt werden ...te. Diese Zugvermehrungen würden nach einer vorsichtigen Schätzung ohne Südbahn einen Mehrverbrauch von täglich ... t Kohle erfordern. Ob für diesen Mehrverbrauch in den ...lenersparnissen der städtischen Lichtwerke ein genügender Ausgleich erzielt werden könnte, steht noch dahin.

...eiter beabsichtigt die Bundesbahnverwaltung mit 1. Juni ...es Jahres einen Teil des Nahverkehres der Westbahn über ...teldorf auf die obere Wientallinie und Gürtellinie der Stadtbahn zu leiten. Diese Maßnahme wird wieder eine Anzahl von Lokomotiven erfordern. In dem mit 1. Juni einsetzenden Fahrplan sollen, soweit es die Mittel gestatten, auch im Nahverkehr ...besserungen durchgeführt werden, welche weitere Mehransprüche im Lokomotivbedarf ergeben. Schließlich kommt noch ... Güterverkehr in Betracht, wobei erhöhte Ansprüche im ...chzugsverkehr angekündigt sind.

...ie einzige richtige Maßnahme wäre die Einführung der Sommerzeit im ganzen Bundesgebiete. Diese einheitliche Maßnahme in der Zeit vom 23. März bis 23. September im gesamten ...teleuropäischen Bahngebiete ist in diesem Winter durch die ...hnende Haltung der Schweiz, Deutschlands und anderer Staaten unmöglich geworden. Noch im Februar d. J. wurde ...sucht, wenigstens für das Bahngebiet die Sommerzeit sicherzustellen, doch blieben die Schritte der Bundesbahnverwaltung ... der passiven Haltung der beiden Nachbarstaaten ergebnislos. ... Somerzeit wird nach vorliegenden Meldungen nur in Frankreich, Belgien und dem besetzten Gebiet in Deutschland eingeführt, was aber deshalb ohne Belang ist, weil dort die Ortszeit ... eine Stunde sich gegenüber der Mitteleuropäischen Zeit ...erscheidet, die Sommerzeit also die Angleichung an die Mitteleuropäische Zeit bedeutet.

— Verkehrsnachrichten. Die gegenwärtig im Anschlusse an ... D-Züge Ostende-Wien viermal wöchentlich verkehrenden ... Züge Wien-Ostbahnhof-Budapest-Bukarest, laufen seit ... April d. J. zwischen Wien und Budapest auch an den übrigen ... Tagen der Woche und somit auf der Strecke Wien-Budapest ...lich. An den drei neuen Verkehrstagen führen diese Züge ... auf weiteres durchlaufende Wagen und Schlafwagen nur ...schen Wien-Ostbahnhof und Budapest; ein direkter Wagenübergang von D-Zügen Ostende-Wien und umgekehrt findet nur ... den vier bisherigen Verkehrstagen statt.

...ie österreichische und ungarische Zollrevision der Reisen... und ihres Gepäcks erfolgt bei den von Wien abgehenden Zügen gemeinsam in Wien-Ostbahnhof vor Abfahrt der Züge. ... den von Budapest nach Wien verkehrenden Zügen findet die österreichische Zollrevision in Wien-Ostbahnhof, die ungarische Zollrevision hingegen in Budapest vor Abfahrt der Züge bzw. während der Fahrt ab Budapest statt. Die österreichische und ungarische Paßabfertigung erfolgt in der Richtung von Wien in ... Station Wien-Ostbahnhof, in der Richtung von Budapest hingegen in Budapest. Im Verkehr Wien-Budapest und zwischengelegenen Bahnhöfen ist der bisher in französischen Franken erstellte Tarif mit 12. April außer Kraft gesetzt worden, und es werden rücksichtlich der österreichischen Strecke die Beförderungspreise für gewöhnliche D-Züge, und zwar in österreichischen Kronen, eingehoben, für die ungarische Strecke die Beförderungspreise für gewöhnliche Schnellzüge in ungarischen Kronen.

— Die Begutachtung des künftigen Zolltarifes. Da das Finanzministerium im Hinblicke auf die Bedingungen für die Gewährung der Auslandskredite und die Notwendigkeit des baldigen Abschlusses von Abkommen zur Erleichterung des heimischen Außenhandels die Arbeiten des neuen Zolltarifentwurfes besonders beschleunigt und die Vorlage des Tarifes noch vor Ostern in Aussicht nahm, sprach eine Abordnung der handelspolitischen Arbeitsgemeinschaft (Handelskammern, Hauptverband der Industrie, gewerbliche Organisationen, Gremium der Kaufmannschaft) beim Finanzminister vor, die auf die Gefahren und Mängel einer derart beschleunigten Behandlung des Zolltarifes hinwies. Man müsse in den strittigen Punkten den Beteiligten Gelegenheit geben, die Vorlage eingehend zu prüfen und tunlichst zu einem Einverständnis zu gelangen. Nach eingehender Beratung dieser Gründe, der Einwendungen und Wünsche des Ministeriums willigte schließlich der Finanzminister in eine kurze Verlängerung der Begutachtungsfrist unter der Bedingung ein, daß die Arbeiten von den wirtschaftlichen Körperschaften mit unverändertem Hochdruck fortgeführt werden. Die Arbeitsgemeinschaft wird nunmehr mit erhöhten Bemühungen die Zolltarifarbeiten beschleunigen.

— Der Gesetzentwurf über elektrische Anlagen. Die Bundesregierung hat dem Nationalrat einen Gesetzentwurf über elektrische Anlagen vorgelegt, durch den die schon seit vielen Jahren anhängige, trotz wiederholter gesetzgeberischer Versuche aber immer unerledigt gebliebene Frage der Schaffung eines Elektrizitätswegerechts gelöst werden soll. Die Sicherung freier Leitungsbahn für elektrische Leitungen dient auch in hervorragendem Maße den Interessen der Allgemeinheit, indem jene rechtlichen Erschwernisse beseitigt werden, die bisher bei der Übertragung elektrischer Kraft auf größere Entfernungen häufig dem Leitungsbau und damit der Erweiterung der Elektrizitätsversorgung im Wege standen. Zur Sicherung der freien Leitungsbahn sieht der Gesetzentwurf zwei Mittel vor, die Einräumung von Leitungsrechten durch die politische Behörde, der die Genehmigung der Leitungsanlage zusteht, und die Enteignung. Leitungsrechte können für alle Starkstromanlagen ohne Unterschied ihrer Zweckbestimmung erwirkt werden, sofern nur deren ordnungsmäßige Beschaffenheit durch die behördliche Genehmigung festgestellt ist. Hingegen bleibt der Anspruch auf eine Enteignung auf solche Elektrizitätsunternehmungen eingeschränkt, die für die Allgemeinheit besonders wichtig sind, sei es mit Rücksicht auf ihren Besitzer (Bund, Länder oder anderen Gebietskörperschaften, gemeinwirtschaftliche Anstalten), sei es, daß sie wegen ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung von der Behörde als gemeinnützig anerkannt worden sind. Die Befugnis ist zu erteilen zur Führung der Leitung im Luftraum oder unter der Erde, zur Aufstellung von Leitungsstützpunkten, zur Ausästung von Bäumen, soweit diese die Errichtung einer Starkstromleitung behindern oder deren Betrieb gefährden könnten, endlich zur Vornahme von Durchschlägen durch Waldungen, letzteres jedoch nur, wenn eine andere wirtschaftliche Leitungsführung nicht möglich ist und die forstgerechte Bewirtschaftung des Waldes nicht beeinträchtigt. Im wesentlichen die gleichen Leitungsrechte wie den Unternehmern von Starkstromanlagen werden auch dem Bunde für die Herstellung von Telegraphen- und Fernsprechanlagen mit der Erweiterung zuerkannt, daß auch Gebäude in Anspruch genommen werden können. Dies wird der Telegraphenverwaltung die Ausgestaltung ihrer Anlagen wesentlich erleichtern und damit auch zur Befriedigung der einschlägigen Bedürfnisse der Bevölkerung beitragen. Hinsichtlich der angeführten Befugnisse werden dem Bunde auch die Besitzer solcher konzessionierter Telegraphen- oder Fernsprechanlagen gleichgestellt, die von der Konzessionsbehörde als gemeinnützig oder wirtschaftlich hervorragend wichtig anerkannt worden sind. Außer dem Starkstrom- und Telegraphenwegerecht behandelt der Gesetzentwurf die Überwachung der Starkstromanlagen in sicherheitlicher Beziehung; er regelt namentlich die Genehmigung für die Errichtung, Änderung und Erweiterung solcher Anlagen und das hierbei einzuhaltende Verfahren. Dagegen berührt er das Gebiet der Elektrizitätswirtschaft nur insofern, als den Starkstromunternehmungen, wenn sie Leitungs- oder Enteignungsrechte in Anspruch nehmen, verschiedene Verpflichtungen hinsichtlich ihrer geschäftlichen Betätigung im gemeinwirtschaflichen Interesse auferlegt werden.

— Gründung der niederösterreichischen Elektrizitätswirtschafts-Aktiengesellschaft. In der Sitzung des Landtages für Niederösterreich am 6. April wurde über die Übernahme von Garantien durch Niederösterreich anläßlich der Gründung der Niederösterreichischen Elektrizitätswirtschafts-Aktiengesellschaft berichtet. Die Grundlagen der neuen Unternehmung sollen die schon bestehenden Landes-Elektrizitätswerke bilden, welche anläßlich der Elektrisierung der Mariazellerbahn geschaffen wurden. Der heutige Wert dieser Anlagen müsse mit 5 Milliarden beziffert werden. Der Ausbau der niederösterreichischen Wasserkräfte müsse nördlich der Donau beginnen. Damit man die nötigen Geldmittel zur Verfügung stellen könne, sei ein Übereinkommen mit Wien geschlossen worden. Die geplante Aktiengesellschaft werde die Durchführung eines systematischen Bauplanes, den Zusammenschluß der Werke und die Legung eines umfassenden Leitungsnetzes ermöglichen. Im Verwaltungsrate der Gesellschaft werden Wien und Niederösterreich vertreten sein.

Nach kurzer Wechselrede wurden die Anträge des Berichterstatters über die Übernahme der Garantie und über den Finanzierungsvertrag angenommen.

Ungarn.

— Direkter Stückgutverkehr zwischen den ungarischen und tschechoslowakischen Eisenbahnen. Mit Wirksamkeit vom 25. März d. J. wurde zwischen ungarischen und tschechoslowakischen Eisenbahnen der Stückgutverkehr über Szob und Sátoraljaujhely aufgenommen. Seit diesem Tage können daher sowohl Eil- als auch Frachtstückgüter von den Stationen der ungarischen Eisenbahnen mit direkten internationalen Frachtbriefen nach den Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen aufgegeben werden. Bezüglich der Wegeleitung über Szob besteht jedoch die Einschränkung, daß Stückgüter von den an der Teilstrecke Budapest (einschl.)-Szob gelegenen Stationen

über Szob wegen der mangelhaften Einrichtungen dieser Station nicht aufgegeben werden.

— **Unrichtige Angabe der Bestimmungsstation im Frachtbriefe.** In letzter Zeit sind wiederholt Fälle vorgekommen, in denen die Versender, insbesondere Speditionsfirmen, in den Frachtbriefen in der für die Bestimmungsstation dienenden Spalte die Bezeichnung „transit" angeben, anscheinend damit die Eisenbahnverwaltung diese Sendungen als Neuaufgabe behandelt. Da dieses Vorgehen der Bestimmung des Eisenbahnbetriebsreglements widerspricht, wonach die Bestimmungsstation stets den bestehenden Tarifen gemäß im Frachtbriefe zu bezeichnen ist, wurden die Stationen angewiesen, Frachtbriefe, in denen neben der Bestimmungsstation das Wort „transit" steht, zurückzuweisen, weil eine derartige Station in den betreffenden Tarifen nicht enthalten ist. Den Parteien steht es jedoch frei, über die etwaige Weiterbeförderung der im Frachtbriefe angegebenen Sendung einen entsprechenden Vermerk auf der Rückseite des Frachtbriefes anzubringen.

— **Eine neue Kettenrostfeuerung für Dampfkessel.** Die Kettenrostfeuerung hat sich in Deutschland gut bewährt, weil bei dieser Feuerungsart die Kohle dem Feuerkasten ununterbrochen zugeführt werden kann, ohne daß man die Heiztür öffnet, wodurch das Einströmen kalter Luft vermieden wird. In Ungarn sind ebenfalls schon seit langem sehr viele Dampfkessel mit Kettenrostfeuerung ausgerüstet. Diese Einrichtung hat sich auch hier sehr gut bewährt, solange man leicht entzündliche, hochwertige Kohle aus Böhmen und Deutschland in unbeschränkter Menge erhielt. Da aber der Bezug ausländischer Kohle zur Zeit nur in sehr beschränktem Ausmaße erfolgen kann und die gasarmen, minderwertigen ungarischen Kohlen auf den schiefen Kettenrosten nicht verbrannt werden können, hat Ingenieur M. Lengyel diesem Übelstande dadurch abgeholfen, daß er zum Kettenroste einen Zusatzmaschinenteil erbaute. Dieser besteht dem Wesen nach aus einem Aufsatz aus Eisenblech, dessen untere Öffnung auf dem vorstehenden Teile des Kettenrostes ruht und an der Berührungsstelle mit einem kleinen Treppenrost ausgerüstet ist, auf dem sich die glühende Kohle befindet. Bevor nun die Kohle auf den Kettenrost geleitet wird, muß sie vorerst über die auf dem kleinen Treppenrost befindliche glühende Kohle streifen. Die über dem Treppenrost sich bildenden Gase werden durch einen Ventilator, zu dem vom oberen Teile des Blechaufsatzes ein Rohr führt, abgesaugt und in den Feuerungsraum eingeblasen. Dadurch, daß die heißen Gase die auf dem Blechaufsatze befindliche Kohle erwärmen, werden die minderwertigen Kohlenarten leichter erzündbar, und die Feuerung wird gleichmäßig. Ferner ist zwischen dem Kessel und Ventilator ein Behälter eingebaut, in welchen der in den Gasen befindliche wertvolle Teer fließt.

Die Budapester Straßenbahn hat den Beschluß gefaßt, diese neue Einrichtung in ihrem Betriebe einzuführen.

— **Erhöhung des Gepäckfreigewichtes auf Eisenbahnfreikarten.** Nach einer Bestimmung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen ist das Ausmaß des Gepäckfreigewichtes auf Freikarten vom 1. April d. J. an von bisher 25 kg auf 30 kg erhöht worden.

— **Frachtermäßigung für auf der Zuchtviehausstellung nicht verkaufte lebende Tiere.** Nach einer Bekanntmachung der Staatsbahndirektion werden für die Beförderung der auf der Zuchtviehausstellung nicht verkauften lebenden Tiere auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und auf den in deren Verwaltung stehenden Vizinalbahnen die auf diesen Eisenbahnlinien vor dem 20. März d. J. gültig gewesenen tarifmäßigen Frachtsätze angewendet. Zur Inanspruchnahme dieser Frachtermäßigung muß jedoch der Beweis erbracht werden, daß die Tiersendungen an deren ursprünglichen Absender zurückbefördert wurden.

— **Elektrische Zugbeleuchtung auf den Staatsbahnen.** In den Personenzügen der ungarischen Staatsbahnen wurde bisher im allgemeinen die Gasbeleuchtung angewendet. Diese Beleuchtung ist jedoch mit einer gewissen Gefahr verbunden, weil die Gasbehälter mit ihrem erheblichen Inhalt an Gas von hohem Wärmewert unterhalb eines jeden Wagens angebracht werden mußten. Auf den englischen, französischen und anderen Eisenbahnen, auf denen die Züge bisher ebenfalls größtenteils mit Gas beleuchtet wurden, sind wegen des Platzens der Gasbehälter und Entzündung des Gases mehrere Eisenbahnunfälle von schwereren Folgen begleitet gewesen. Dies hat z. B. die französische Regierung veranlaßt, einen Erlaß herauszugeben, demzufolge die Gasbeleuchtung in allen Eilzügen bis zum 1. Januar 1923 entfernt sein muß und alle Vorortzüge vom Beginn des Jahres 1924 an elektrisch beleuchtet werden müssen. Im nachfolgenden Jahre soll die elektrische Beleuchtung auch in allen Personenzügen eingeführt werden.

Gestützt auf diese Erfahrungen entschloß sich die Ver tung der ungarischen Staatsbahnen, die elektrische Zugbele tung in sämtlichen Personen befördernden Zügen einzufüh Die Vorarbeiten hierzu sind in Angriff genommen worden. bald sich die wirtschaftliche Lage einigermaßen günstiger staltet, soll an die Durchführung dieses Planes geschri werden.

— **Frachtermäßigung für die Beförderung von Warenmus für die Mailänder Mustermesse.** Anläßlich der im April d in Mailand stattfindenden Mustermesse haben die ungaris Eisenbahnen für die Hin- und Rückbeförderung der Wa muster auf ihren Linien die Frachtbegünstigung des Abschni B XIII des Eisenbahngütertarifs, Teil I B im Kartierungsw zugestanden.

— **Zugverbindung Budapest-Bukarest.** Auf der Linie Bu pest (Ostbahnhof) - Bukarest werden wie bisher wöchent viermal Eilzüge verkehren, jedoch nicht mehr als Sonderz sondern als gewöhnliche Eilzüge.

— **Die Bánki-Turbine im Dienste der Ausnutzung der ung schen Wasserkräfte.** Die Bánki-Turbine, deren Erfinder kanntlich Donath Bánki, Professor der Budapester technis Hochschule ist, hat vor allen anderen Turbinen den Vor daß ihre Umdrehungszahl der anzutreibenden Maschine Anlage entsprechend und unabhängig von der Wassermenge messen werden kann, so daß für größere Wassermengen ein ein Rad von größerer Länge gewählt wird. Hierdurch ist Unvollkommenheit in der Anpassungsfähigkeit der Turbine gültig behoben. Diese Vorzüge der Bánki-Turbine sind be ders für Ungarn von größter Wichtigkeit, da ihm bekannt im Sinne des Trianoner Friedensvertrages die wichtigsten größten Wasserkräfte mit erheblichem Gefälle entrissen wur und nur mehrere Wasserkräfte mit kleinerem Gefälle verblie sind.

Es klingt eigentümlich, daß, während in Deutschland mehr 100 Anlagen nach dem System der Bánki-Turbine bereits geführt worden sind, Ungarn von diesen kaum zehn Stück Verfügung stehen. Dieses ungünstige Ergebnis ist allem schein nach auf den Umstand zurückzuführen, daß die ung schen Landwirte, in deren eigenem Interesse es in erster Li liegt, die Wasserkräfte für die Landwirtschaft auszunut den Vorzügen der Bánki-Turbine gegenüber mißtrauisch sin

— **Die Budapester Warenmustermesse.** Der Präsidi der Budapester Handels- und Gewerbekammer beschlossen, die diesjährige Warenmustermesse in Zeit vom 17. bis 26. Juni in der Indust halle im Stadtwäldchen und in einem angebauten ne Pavillon abzuhalten. Durch den bereits in Angriff genomme Neubau wird für weitere 2200 qm Raum geschaffen, so daß Teilnahme der gesamten ungarischen Industrie an der Me nichts im Wege stehen wird. An der diesjährigen Messe teiligen sich 14 Fachgruppen.

Uebrige europäische Länder.

— **Ein ungünstiger Betriebsvertrag der schwedischen Staa bahnen mit einer Privatbahn.** Ein langwieriger Rechtsstr zwischen den schwedischen Staatsbahnen und der Växjö-Alve Eisenbahn-A.-G. ist nunmehr endlich durch richterliches Ur entschieden worden. Der Streit ging um die Auslegung versc dener Bestimmungen in einem nur von der Gesellschaft kü baren Übereinkommen, das im Jahre 1864 abgeschlossen wu und nach welchem der Verkehr auf der Gesellschaftsbahn den Staatsbahnen besorgt werden sollte. Als Gegenleistu für die Benutzung des Staatsbahnfahrmaterials auf der Ges schaftsbahn und ihren Stationen sowie auch für die Inanspru nahme des betreffenden Zugpersonals sollte die Gesellsch eine gewisse feste Abgabe entrichten, die bisher stets angewen wurde. Die Vertragsbestimmungen erwiesen sich schon bald als besonders ungünstig für den Staat. Diese unvort hafte Stellung des Staates hat sich im Laufe der Jahre imm weiter verschlechtert. Auch gaben die Vertragsbestimmung im Laufe der Zeiten zu verschiedenen Auslegungen Ver lassung, die wiederholt zu Meinungsverschiedenheiten zwisc den Parteien führten. Die Gesellschaft suchte dabei bis z äußersten, sich an ihren für den Staat sehr verlustbringen Vorteilen festzuklammern. Die Gesellschaft hat es auch v standen, dank diesen Vereinbarungen sich auf Staatskosten e besonders günstige wirtschaftliche Stellung zu beschaffen u hat für ihr Unternehmen außergewöhnliche Dividenden, bis 22 %, verteilt. Außerdem war die Gesellschaft in der La durch wiederholte unentgeltliche Ausgabe von Aktien Aktienkapital von 289 300 Kr. auf nicht weniger als 4 019 700 K

erhöhen. Eine Änderung der Vereinbarungen wurde beim ...tag, bei der Regierung und bei der Eisenbahndirek... wiederholt angeregt. Da das Verlangen des Staates auf ...tragsaufhebung im Jahre 1899 nicht durchgegangen war, be...oß die Direktion im Jahre 1909, den Standpunkt einzu...men, daß sich die Staatsbahnen weigern sollten, täglich eine ...ßere Zuganzahl auf der Gesellschaftsbahn zu befördern, als ... im Übereinkommen benannten vier einfachen Fahrten, wo...n die Staatsbahnen für Benutzung der Station Alvesta ...h die Gesellschaft Entschädigung verlangen und im übrigen ...ingungen für die Abfertigung von mehr täglichen regel...igen Zügen in Alvesta, als den angegebenen vier einfachen ...rten entspreche, aufstellen sollte. Das höchste Gericht hat ... nunmehr dahin ausgesprochen, daß die Eisenbahndirektion ...t verpflichtet sei, in Station Alvesta mehr als vier Züge ...ich abzufertigen, und die Staatsbahndirektion hat sich nun ... wirtschaftlichen Gründen veranlaßt gesehen, die durch das ...ichtsurteil gebotene Gelegenheit, dem bisherigen, für den ...t so verlustbringenden Zustand ein Ende zu machen, zu ...itzen. Sie wird von der Einführung des neuen Fahrplans ...dem 1. Juni 1922, nicht mehr als vier Züge (zwei Zugpaare) ...ich in Alvesta abfertigen, sofern nicht die Staatsbahn von ... Pflicht, die Gesellschaftsbahn zu betreiben, entbunden und ... Rechtsverhältnis zwischen der Gesellschaft und den Staats...nen auf völlig neue Grundlage gestellt wird. Zurzeit ver...en zwischen Växjö und Alvesta täglich 10 Züge; es werden ...r die vier Züge zur Bewältigung des Verkehrs nicht ge...n. Um ferner die Ausgaben für den Zugbetrieb herabzu...ken, beabsichtigen die Staatsbahnen, die Geschwindigkeit ... Züge auf ein möglichst vorteilhaftes Maß herabzusetzen, ...ie zu keiner höheren Geschwindigkeit als 26,7 km/St. ver...htet sind. Es wird interessant sein zu beobachten, wie die ...llschaft sich aus der nunmehr für sie entstandenen Lage ...ushilft, und wie sie sich zu dem Anerbieten der Staatsbahnen ...t. Einstweilen schweigt sie sich aus. Die Staatsbahnen ...en daher der Gesellschaft den 10. März als Termin benannt, ...lem sie die gewünschte Lage der ihr zustehenden vier Züge ...chlagen sollte. Dr. S.

Die Adriabahn. Die Belgrader Nachricht, daß eine serbische ...erungskommission in diesen Tagen das Projekt der von ...m amerikanischen Konsortium zu bauenden sogenannten ...abahn geprüft und als Grundlage weiterer Verhandlungen ...hmigt und hiermit die Zustimmung des Ministerrats gefun...e hat, wird, wie der D. Allg. Ztg. aus Rom berichtet wird, ...er italienischen Presse lebhaft besprochen. Die Bahn, deren ... sechs Jahre beanspruchen würde, soll Belgrad mit den ...ptpunkten der südslawischen Adriaküste, insbesondere Spa... und Sebenico, verbinden und aus Spalato einen Haupthafen ... den Handel Mitteleuropas und der Balkanländer machen. ... Handel Südslawiens, Ungarns, Rumäniens und der Schwarz...gebiete soll durch diese Bahn über Spalato geführt und mit ...e Häfen Odessa, Galatz, Braila und Varna verbunden werden. ... befürchtet in Italien von der Durchführung dieses Planes ... allem den Boykott Triests.

... Rücklagen der englischen Eisenbahngesellschaften. Die ...ischen Eisenbahngesellschaften verfügen über sehr reich...e Rücklagen. Sie beliefen sich am Ende des Jahres 1921 ...hließlich des Vortrags auf neue Rechnung bei den 22 ...enden Gesellschaften auf 73 147 000 £, d. s. 7,2 % des An...kapitals von 1 018 576 000 £. Im Jahre 1920 haben diese ...esellschaften ihren Rücklagen den Betrag von 1 003 000 £ ...führt, im Jahre 1921 waren aber für diesen Zweck nur ...0 £ verfügbar, und zwar haben nur zwei Gesellschaften, ... London und Südwestbahn und die Nordlondoner Eisenbahn ...el übrig gehabt, um damit ihre Rücklagen zu verstärken; bei ... ersteren dienten dazu 60 000 £, bei der letzteren 10 000 £. ...ie geringen Zuwendungen an die Rücklagen hängen damit ...mmen, daß die Eisenbahngesellschaften seit Mitte August ...19 ihre Dividenden selbst aufbringen mußten, also keine ...tsbeihilfen mehr bezogen. Es wird unter diesen Umständen ...r als befriedigend bezeichnet, daß sie ihre Rücklagen nicht ...greifen brauchten, um daraus Dividenden zu bezahlen. ...erhin haben die Rücklagen im Jahre 1921 um etwa 20 000 £ ...nommen; auch konnten statt 1 750 000 £ am 31. Dezember ...19 am 31. Dezember 1921 nur 1 604 000 £ auf neue Rechnung ...etragen werden. Bei Würdigung dieser Zahlen muß be...et werden, daß viele Unterhaltungs- und Erneuerungs...iten, die während des Krieges und nach seiner Beendigung ...chst zurückgestellt werden mußten, im Laufe des Jahres ...19 nachgeholt worden sind; die Kosten für diese Arbeiten ...nten nicht bei allen Gesellschaften aus laufenden Mitteln ...eckt werden, sondern machten einen Eingriff in die Rück...n nötig. Der Gesamtbetrag der Rücklagen und ihr Ver...is zum Anlagekapital ist aber im großen Ganzen im Jahre ...19 unverändert geblieben. Zustatten gekommen ist den Eisenbahngesellschaften dabei der Umstand, daß die englischen Kriegsanleihen im Jahre 1921 stark im Wert gestiegen sind. Sie hatten in diesen Anleihen sehr erhebliche Beträge angelegt und hatten im Jahre 1920 auf diesem Gebiet sehr erhebliche Kursverluste zu verzeichnen. Die Nordostbahn hatte z. B. im Jahre 1920 ihre Rechnung mit 360 000 £ belastet, um derartige Verluste auszugleichen, hat aber davon im Jahre 1921 300 000 £ wieder gut schreiben können.

Das Eisenbahngesetz von 1921 hat den Eisenbahngesellschaften 60 000 000 £ als Entschädigung für die ungewöhnliche Abnutzung ihrer Anlagen im Kriege und für rückständige Unterhaltung zugesprochen; davon waren bis Ende 1921 an die genannten 22 Gesellschaften rd. 22,5 Millionen ausgezahlt. Die Eisenbahngesellschaften hatten aber von diesen Beträgen erst rd. 5 Millionen verausgabt und noch rd. 17,5 Millionen in ihren Beständen. Die 35 000 000 £, die auf diesem Gebiet den Eisenbahngesellschaften noch auszuzahlen sind, werden ihren Einfluß in bezug auf den Kredit dieser Gesellschaften nicht verfehlen, und die Hebung ihres Kredits ist eins der Ziele, das die englischen Eisenbahngesellschaften zurzeit mit großem Eifer verfolgen. Englische Eisenbahnpapiere waren früher an der Börse sehr beliebt; sie verloren dann unter den Nachwirkungen des Krieges stark und beginnen jetzt sich zu erholen. Die Eisenbahngesellschaften suchen diese Erholung zu fördern, indem sie nach außen hin auf alles aufmerksam machen, was zu ihren Gunsten spricht. Andererseits müssen sie aber auch zuweilen über ihre mißliche wirtschaftliche Lage klagen, um vor dem durch das neue Eisenbahngesetz berufenen Tarifgericht hohe Tarife zugesprochen zu bekommen. Durch diese Klagen schaden sie wieder ihrem Kredit und ihrem Ansehen an der Börse. Sie sind also einigermaßen in Verlegenheit, welche Gesichtspunkte sie in den Vordergrund rücken sollen.

— **Verkehrssteigerung bei den Londoner Vorortbahnen.** Die Erweiterung der elektrischen Zugförderung bei der London. Brigthon and Southcoast Railway hat während der letzten Jahre erhebliche Verkehrssteigerungen mit sich gebracht. Obwohl die Zahl der Sitzplätze in den elektrisch betriebenen Zügen geringer ist (im Gegensatz zu dem für Deutschland in Aussicht genommenen elektrischen Zugverkehr), sind die in der Stunde gefahrenen Sitzkilometer infolge der höheren Reisegeschwindigkeit bei elektrisch betriebenen größer. Die Mehrleistung der gefahrenen Züge beträgt beispielsweise im Viktoriabahnhof gegenüber den Dampfbetrieben 220 % bei der Hauptlinie und 225 % bei den Vorortbahnen. Die Berechnung über die Ausnutzung der Güterzuglokomotiven hat ergeben, daß wegen der kürzeren Standzeiten und der vollständigen Ausnutzung des Dienstgewichtes als Leistungsgewicht eine elektrische Lokomotive von 45 t gleichwertig einer Dampflokomotive von 105 t ist. Durch die Einführung der elektrischen Zugförderung erwartet man im Londoner Vorortverkehr eine Verminderung der Betriebskosten um 45 %, auf den Hauptstrecken um 36 %. Man legt allem Anschein nach das Hauptgewicht nicht so sehr auf eine absolute Ersparnis der Betriebskosten als auf die Erhöhung der Verkehrsleistung.

Fremde Erdteile.

— **Belgische Warnung an die Beira-Bahn wegen ihrer Tariferhöhungen.** Nach einer Mitteilung der Afric. World (in ihrer Nr. 1010 vom 18. März d. J., S. 257) hat der belgische Kolonialminister Franck die Beira- und Maschonaland-Eisenbahngesellschaft vor den Folgen ihrer Tariferhöhungen, die, wie man befürchtet, noch gesteigert werden sollen, gewarnt und gegen die Erhöhungen Verwahrung eingelegt, mit der Drohung, daß bei Andauern der Erhöhungen der belgische Katangaverkehr auf eine andere Verkehrsstrecke abgelenkt werden müsse. Inzwischen sollen Vereinbarungen mit der früher deutschen Tanganjika-Eisenbahn Daressalam-Kigoma getroffen sein, wonach die Fracht für Schienen, Schwellen, Lokomotiven und Eisenbahnwagen bei Versendung von Daressalam nach Sanki-Shia, dem mutmaßlichen Anfangspunkt der neuen, inzwischen in Angriff genommenen Bahn von Katanga zum Unteren Kongo, 525,65 Fr. die Tonne kosten würde, während sich die Versendung über Beira nach dem gültigen Tarif auf 915,20 Fr. die Tonne, also 389,55 Fr. mehr, stellen würde. Die Freundschaft zwischen Belgien und England wird also einmal wieder auf eine harte Probe gestellt. Auf den Ausgang des Tarifkampfes darf man gespannt sein. F. B.

— **Beginn des Bahnbaues vom Katangabezirk zum unteren Kongo.** Nach einer Erklärung des belgischen Kolonialministers Franck im Ministerrat vom 21. März d. J. ist (laut einer Mitteilung in der Indépendance Belge) der Beginn der Bauarbeiten an der schon länger geplanten Eisenbahn vom Katangabezirk zum unteren Kongo angeordnet worden. Besondere Schwierig-

keiten bot es, einen guten Endhafen zu finden. Djoko Punda am Kasai, das hierfür anfangs in Aussicht genommen war, ist schwer zugänglich. Nach neueren Erkundungsarbeiten hat man sich für das weiter nördlich gelegene Ilebo, 30 km südlich der Mündung des Sankuru in den Kasai, entschieden. Ilebo ist für Dampfer von 500 t zu jeder Jahreszeit zugänglich und 700 bis 800 m Kai können dort in tiefem Wasser erbaut werden. Die Eisenbahn wird, um diesen Hafen zu erreichen, mit Steigungen von 15‰ = 1 : 66,67 auskommen.

Auf der Katangaseite soll die Bahn von Bukama und nicht, wie anfangs vorgesehen, von Sankisha ausgehen; Bukama ist Anschlußpunkt der Bahn von Katanga und des Ober-Kongo (große Seebahn). Von beiden Endpunkten aus soll der Bahnbau, im ganzen 900 km, beginnen und die Bauarbeiten sollen etwa 6 Jahre dauern, also beendet sein, wenn die neuen umfangreichen Einrichtungen der Union minière im oberen Katangagebiete ihren ersten Ertrag liefern.

— **Hohe Löhne und Betriebseinstellungen bei amerikanischen Eisenbahnen.** In den Vereinigten Staaten sind im Jahre 1921 an das Bundesverkehrsamt 40 Anträge gestellt worden, in denen um die Genehmigung zur Einstellung des Eisenbahnbetriebes nachgesucht wurde. Für Strecken mit einer Gesamtlänge von 1130 km wurde diese Genehmigung erteilt. Die Anträge auf Betriebseinstellung wurden mit den hohen Löhnen begründet, die daran schuld sind, daß die Betriebseinnahmen die Ausgaben nicht decken können. Auf diese Art sind große Bezirke des Eisenbahnverkehrs beraubt worden, und darunter hat ihr Wirtschaftsleben schwer gelitten. Die Angestellten der stillgelegten Eisenbahnen sind aber zugleich arbeitslos geworden. Um weitere derartige Schäden für beide Teile zu vermeiden, wird gefordert, daß von der Festsetzung einer gleichmäßigen Höhe der Löhne für alle Eisenbahnen abgesehen wird, daß die Löhne vielmehr nach der Leistungsfähigkeit der einzelnen Eisenbahnen abgestuft werden. Das Arbeitsamt war zunächst gegen eine solche Herabsetzung der Löhne, hat sich aber doch in einem Falle, wo der Betrieb eingestellt wurde, bereitfinden lassen, einer Kürzung der Löhne um 25 % zuzustimmen. Wenn auf diesem Wege nicht weiter vorgegangen wird, werden die schwachen Eisenbahnbetriebe von den großen Gesellschaften aufgesogen werden müssen, damit letztere aus ihren höheren Überschüssen die hohen Lohnforderungen bei den wenig einträglichen Strecken decken.

Rechtspflege.

— **Rücktritt vom Vertrage bei Wagenmangel?** Die Klägerin, eine Hamburger Kommanditgesellschaft, hatte dem beklagten Kaufmann W. in Leipzig im September 1918 Waren „franko Waggon Hamburg, Akkreditiv bei der Norddeutschen Bank gegen abgestempelten Duplikatfrachtbrief“ verkauft. Da kein Wagen zur Verladung zu bekommen war, ersuchte die Klägerin den Beklagten um eine polizeilich beglaubigte Dringlichkeitserklärung, die nach Angabe ihres Spediteurs zur Erwirkung eines Wagens nötig sei. Auf die Antwort des Beklagten, er habe eine solche Erklärung bis jetzt nicht bekommen können, schlug Klägerin dem Beklagten am 7. Oktober 1918 den Wasserweg bis Halle vor, worauf Beklagter erklärte, er werde sich mit einem Spediteur in Halle in Verbindung setzen, um die Ware von Halle nach Leipzig zu bekommen, und dann weitere Mitteilung machen. Mitteilung hierüber kam aber nicht, obwohl Klägerin den Beklagten am 15. Oktober 1918 an die Einsendung seiner Versandvorschriften erinnerte. Auf die Aufforderung der Klägerin vom 9. November 1918, nunmehr ein Akkreditiv zu stellen, da ihr für die nächsten Tage ein Wagen zugesagt sei, antwortete Beklagter zunächst überhaupt nicht, und auf die Erinnerung der Klägerin vom 29. November erklärte er den Rücktritt vom Vertrage, da er die zur sofortigen Lieferung gekaufte Ware jetzt, nach einem Vierteljahr, nicht mehr gebrauchen könne und sein Auftraggeber seinen Auftrag zurückgezogen habe. Klägerin hat darauf Klage auf Zahlung des Kaufpreises in Höhe von 18 900 ℳ erhoben und nach Versteigerung der Ware und Abzug des Versteigerungserlöses die Klageforderung in Höhe von 12 550 ℳ aufrechterhalten. — Landgericht und Oberlandesgericht Hamburg haben der Klage entsprochen. Ebenso hat das Reichsgericht entschieden und folgendes in seinen Entscheidungsgründen ausgeführt: „Aus dem Handelsbrauche, wonach bei Distanzkäufen der Verkäufer die Ware dem Käufer zu übersenden hat, ergab sich für die Klägerin die Verpflichtung, sich um einen Wagen zu bemühen. Durch die Vereinbarung „franko Waggon Hamburg, Akkreditiv gegen abgestempelten Duplikatfrachtbrief“ würde an dieser Verpflichtung nichts geändert. Inhaltlich ging die Verpflichtung dahin, jedenfalls die gemeinhin üblichen Schritte zwecks Erlangung eines Wagens zu tun; außergewöhnliche Anstrengungen brauchte Klägerin [...] doch in dieser Richtung nicht zu machen, [...] insbesondere kann davon, daß sie für die Stellung eines [...]gens von seiten der Eisenbahnbehörde Gewähr zu leiste[...] habt habe, nicht die Rede sein. Der Verkäufer handel[...] der Versendung der Ware regelmäßig im Interesse und [...] Art eines Beauftragten des Käufers; entstehen beso[...] Schwierigkeiten, so ist es Sache des Käufers, dafür zu so[...] daß die Versendung ausgeführt werden kann. Daraus [...] daß auch bei ungewöhnlichem Wagenmangel, [...] er im Spätjahr 1918 in Deutschland herrschte, der Kä[...] die der Wagengestellung entgegenstehenden Hindernisse aus [...] Wege zu räumen, zum mindesten aber bei deren Beseiti[...] entsprechend mitzuwirken hatte. Aus dem hinsichtlich der [...]heit der einzelnen Schreiben in der Vorinstanz nicht beanst[...]ten Briefwechsel der Parteien ergibt sich nun ohne weit[...] daß Klägerin zur Ermöglichung der Versendung der [...] namentlich auch zwecks Erlangung eines Wagens alles, [...] nach den Umständen von ihr verlangt werden konnte, [...] hat, und daß es lediglich am Beklagten selbst lag, wenn [...]gerin die zur Bereitstellung der Versendung weiter erfo[...]lichen Schritte unterließ. Bei dieser Sachlage ist kein Zw[...] daß Beklagter zum Rücktritt vom Vertrage nicht berec[...] war. (Aktenzeichen: II. 246/21. — 1. 11. 21.) K. M.

— **Ansprüche eines Tiefbauunternehmers gegen den Eisenb[...]fiskus aus Betriebsunfall.** Im Auftrage des Militärbauamtes [...] der Tiefbauunternehmer P. am 9. November 1917 auf dem G[...]bahnhof in Köln-Deutz an dem Prellbock des Anschlußgl[...] des Minenwerferparks eine Schwelle ersetzen. Auf dem A[...]schlußgleise standen in geringer Entfernung vom Prell[...] 11 Eisenbahnwagen, die nicht miteinander verkuppelt waren[...] kamen durch eine auf dem Gleis vorgenommene Rangierb[...]gung ins Rollen, und der letzte Wagen verletzte den Kläger [...] bei der Arbeit mit Hand angelegt hatte, ganz erheblich. [...] Schadenersatzklage wurde vom Landgericht Köln z[...] vom Oberlandesgericht Köln in vollem Umfange [...] Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Reichsgeri[...] hat das Urteil des Oberlandesgerichts Köln bestätigt und [...] Revision des Beklagten mit nachstehenden Entscheidun[...]gründen zurückgewiesen: Das Berufungsgericht führt fol[...] des zur Sache aus: Dem Kläger sei die besondere Gefahr [...]kannt gewesen, die auf dem Anschlußgleis wegen der häuf[...] Rangierbewegungen herrschte. Er würde daher die Pflicht [...]habt haben, die Station von der von ihm beabsichtigten Arbe[...] benachrichtigen, damit so lange das Rangieren eingestellt w[...] wenn ihm nicht von einer Stelle, die ihm zuverlässig ersch[...] durfte, mitgeteilt worden wäre, daß zur fraglichen Zeit auf [...] Gleis nicht rangiert würde. Eine solche Mitteilung sei ihm [...] dem Zeugen St. geworden. Er habe einem Arbeiter des Klä[...] gesagt, daß das Rangieren am fraglichen Tag erst gegen 7 [...] abends stattfinden werde. Diese Mitteilung sei dem Kläger [...]mittelt worden. Kläger habe sich auf ihre Richtigkeit verla[...] dürfen. Denn St. habe damals die Aufsicht über das Aus- [...] Einladen der Wagen für den Minenwerferpark, damit die [...]antwortung für die dabei beschäftigten Soldaten und deshalb [...] besonderes Interesse gehabt, sich über die Rangierbewegu[...] zu unterrichten. Es könne auch davon ausgegangen werden, [...] er von der Leitung des Parks über das Zustellen und Abh[...] von Wagen, mit denen die Rangierbewegungen in engem [...]sammenhang standen, verständigt wurde. Die Aufgabe des [...] sei dem Kläger bekannt gewesen; er habe annehmen dürfen, [...] St. Bescheid wisse, ob und wann rangiert werde, sich daher [...] dessen Mitteilung begnügen dürfen. Zudem habe Kläger [...] 8. November 1917 in Gegenwart der Vertreter der Eisenb[...] des Militärbauamts und der Landespolizeibehörde erklärt, [...] er die Schwelle am folgenden Tag erneuern werde. Er [...] daher, als er die Mitteilung des St. erhielt, wohl damit rec[...] können, daß einer der Herren mit Rücksicht auf die eilig [...] zunehmende Arbeit die Rangierpause veranlaßt habe. Diese [...]wägungen sind frei von Rechtsirrtum und rechtfertigen das [...]gefochtene Urteil. (Aktenzeichen: VI. 421/21. — 3. November [...]) K. M.

Bücherschau.

— **Die Tarifmaßnahmen der ungarischen Eisenbahnen [...] 20. März 1922.** Herausgegeben vom Verlag „Allgemeiner Ta[...]anzeiger“, Wien I, Biberstraße 16.

Die Tariferhöhungen vom 20. März d. J., die von den [...] Ungarischen Staatsbahnen eingeführt und von den wichtige[...] ungarischen Privatbahngesellschaften gleichfalls für [...] Linien übernommen worden sind, sind in Nr. 10, S. 204 die[...] Zeitung, mitgeteilt worden. Der Verlag des Allgemeinen T[...]anzeigers hat die dadurch bedingten Änderungen der Tarif[...] deutscher Übersetzung zusammengestellt. Das jetzt ersc[...]nene Heft enthält demnach die Änderungen des ehemali[...]

...reichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisen... ...ditertarifs, Teil I, Abteilung A und B, die neuen Ge...ühberechnungstabellen und sonstigen Änderungen für die ...ngarischen Staatsbahnen, die in deren Betrieb befindlichen ...ol bahnen, für die ungarischen Linien der Südbahngesell...h und für die Győr-Sopron-Ebenfurter, die Debreczen-Nyir...ater und die Vereinigten Arader und Czanader Eisenbahnen. ...Exemplare dieses Heftes sind bei der Internationalen Zentral...verkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, erhältlich.

...Hippler, **Arbeitsverteilung und Terminwesen in Maschinenfabriken.** Berlin, Julius Springer, 1921. Preis 66 M., geb. 78 M. ...anschaulicher, ungemein fesselnder Ausdrucksform behan...delt der Verfasser das spröde Gebiet der Arbeitsverteilung und ...Terminbestimmung in Maschinenfabriken. Er beschreibt unter ...nführung reichlichen Quellennachweises die verschiedenartig...e Verfahren und beleuchtet kritisch die Grenzen ihres An...wendungsbereiches. Die Schilderungen der mannigfaltigen ...Hemmnisse, die einen reibungslosen Fortgang des Fertigungs...prozesses verhindern, geben uns einen tiefen Einblick in das ...Leben des Fabrikbetriebes und sagen manchem Werkleiter bittere Wahrheiten. Hippler warnt vor Überschätzung der bisher gebräuchlichen Verfahren und zeigt an mancherlei Beispielen, wie groß gerade auf diesem Gebiete der Gegensatz zwischen Wollen und Können ist; mit großer Schärfe schildert er, wie sehr Arbeitsverteilung und Terminbestimmung der wundeste Punkt in der Organisation des Fabrikwesens, selbst in Werken mit mustergültiger Leitung, ist. Jeder Fachmann wird dem Leitsatz des Verfassers zustimmen, daß Arbeitsverteilung und Terminwesen an die Spitze der Organisation gehören, daß sich das Streben mehr auf sie verdichten muß zur durchgreifenden Organisation, um sie überall in ein einheitliches System zu bringen.

Daß der Verfasser von den Eisenbahnwerken schweigt, darf nicht wundernehmen, denn hier war bis in die neueste Zeit hinein das ganze Gebiet noch mehr als in den Maschinenfabriken Ödland, hier wachsen die Schwierigkeiten wegen der Eigenart des Betriebes gewaltig an. Trotzdem wird das Buch auch dem Werkstättenmann der Eisenbahn eine Fülle von Anregungen geben, die er für seinen Betrieb verwerten kann. Für eine Neubearbeitung dürfte es sich empfehlen, die Verhältnisse der Eisenbahnwerke zu berücksichtigen. Mirauer.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Umänderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Der an der Linie Weipert-Annaberg gelegene Bahnhof Buchholz (Sa) Königstraße ist ab 1. April 1922 in einen Haltepunkt umgewandelt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Arader und Csanader Eisenbahnen. Die Stationsnamen der rumänischen Linien sind wie folgt geändert worden:

...Alsóvácza in Veța de jos, Apatelek in Mocrea, Arad in Arad, ...Aciuțalva in Aciuța, Barza in Bârsa, Birtin in Birtin, Bokszeg-Bél ...ócsig, Borosberend in Berindia, Borosjenő in Ineu, Boressebes ...biș, Brád in Brad, Csálatelepi hizlalda in Ferma Cială, Csermö ...ermeiu, Csigérszöllös in Seleuș, Erdöskerek in Cherechi, Halmágycsucs in Ciuciu, Háromalmás in Almaș, Honcztö in Gurahonț, Kisjenő-Erdőhegy in Chișineu, Körösbánya in Baia de Criș, Muszka-Magyarád in Musca-Măderat, Nadabi malom in Moara Nadab, Nagybuzsák in Bujacul-Mare, Nagyhalmágy in Halmagiu, Ottlaka in Otlaca, Opécska in Pecica, Ötvenes in Utviniș, Pankota in Pâncota, Pécskaszenttamás in Sântamaș, Repszeg in Răpsig, Sikló in Șiclau, Székudvar in Socodor, Talács in Talagiu, Tamánd in Tămand, Tornova in Târnova, Ujszentanna in Sântana, Világos in Șiria, Vojkaháza in Guravăii, Zimándujfalu in Zimand.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 87 vom 8. April 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Übergangsvorschriften für Privatwagen (abgesandt am 13. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 15. d. M. verschied nach kurzer Krankheit das Mitglied unserer Verwaltung,

Herr **Reinhold Kleeberg,**

Regierungsbaumeister a. D.

im 73. Lebensjahre.

Ueber 40 Jahre hat der Verstorbene seine ganze Arbeitskraft dem Wohle unserer Verwaltung gewidmet. Wir verlieren in ihm einen verdienstvollen Beamten von hervorragendem Können und vorbildlicher Pflichttreue; das Vornehme seiner Gesinnung, seine warme Herzensgüte und aufrechte Persönlichkeit haben ihm überall Zutrauen und Freundschaft eingetragen. Er wird in unserem Gedächtnis für alle Zeiten in Ehren fortleben.

Berlin, 18. April 1922. (520)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen. Herrmann Bachstein.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

...er zwischen den Bahnhöfen Marggrabowa und Wielitzken an der Strecke ...Marggrabowo-Czymochen belegene Bahnhof Prostkergut wird vom 15. April 1922 für den Stückgutverkehr geschlossen. ...dient vom genannten Tage ab nur ...dem Personen- und Wagenladungsverkehr. Die in Prostkergut zukommenden Reisenden haben Fahrkarten in ...Marggrabowa oder Wielitzken nachzulösen. Die Wagenladungsfrachtbriefe ...den in Marggrabowa abgefertigt.

Königsberg (Pr.), den 15. April 1922.

Eisenbahndirektion. (518)

3. Güterverkehr.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Am 1. Juni 1922 tritt eine Neuausgabe des Tarifs in Kraft, wodurch die Ausgabe vom 1. Juni 1908 mit Nachträgen aufgehoben wird. Infolge Neufestsetzung von Entfernungen ergeben sich zum Teil Frachterhöhungen, die aber von geringfügiger Bedeutung sind. Die Dienstbeschränkungszeichen enthält künftig der Anhang 4 zum Heft A (Tarifvertrag 200); bis zum Erscheinen dieses Anhangs gelten die bisherigen Dienstbeschränkungszeichen weiter. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbüro. (514)

Stuttgart, den 12. April 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

I. Reichsbahn-Tiertarif. (Nr. 1504 des Tarifverz.)

II. Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II. — Tierfrachtzeiger — (Nr. 1504 a des Tarifverz.).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 treten folgende Erhöhungen ein:

a) Zu I: Die Nebengebühren und die örtlichen Gebühren werden gegenüber denen vom 1. April 1922 um 20 % erhöht;

b) Zu II: Die sich nach dem Tierfrachtzeiger vom 1. Februar 1922 ergebenden Frachten werden verdoppelt. Die Umrechnungstafel zum Tierfrachtzeiger vom 1. April 1922 tritt hierdurch außer Kraft.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt (RGBl. 1914, S. 455). (517)

Berlin, den 15. April 1922.

Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer und Ostdeutsch-Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Sätze und Mindestfrachten für die Beförderung von Pferden in Bahnstallungswagen auf den pfälzischen und bayerischen Strecken erhöht. (510)

Erfurt, den 9. April 1922.

Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft Tfv 200 C II.

I. Mit Gültigkeit vom 20. April 1922 wird in den Ausnahmetarif 10a für Torfstreu und Torfmull als Versandstation Sedelsberg nachgetragen. Der Ausnahmetarif wird außerdem auf weitere deutsche Privatbahnen ausgedehnt.

II. Mit Gültigkeit vom 20. April 1922 werden die Stationen Gilsa und Zimmersrode als Versandstationen in den Ausnahmetarif 7a für Eisenerze einbezogen.

III. Mit Gültigkeit vom 20. April 1922 wird ein Ausnahmetarif 3c für Steinsalz, Siedesalz und Hüttensalz (gültig bis auf Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1922) von den Reichsbahnstationen, in deren Bereich sich Steinsalzbergwerke oder Salinen befinden, nach Deggendorf Hafen, Passau Donaulände und Regensburg Donaulände eingeführt. Der Ausnahmetarif wird nur angewendet, wenn die Sendungen von den Donauumschlagsstellen in unverändertem Zustande weiter befördert werden.

IV. In dem Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln wird unter den Ausnahmen die Crefelder Eisenbahn gestrichen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (516)

Berlin, den 13. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft A für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander sowie für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 wird im Anhang 1 bei der Kürzungstafel für die Badischen Nebenbahnen ein Kürzungsbetrag von 140 ₰ für 100 kg für den Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (511)

Berlin, den 13. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Mai d. Js. tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Tier- und Güterverkehr eine weitere Erhöhung ein. (509)

Berlin, den 12. April 1922.
Die Direktion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 werden die Entfernungen für die Stationen Groß Nädlitz und Wüstendorf geändert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (502)

Berlin, den 10. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Desinfektionsgebühr in Breslau Viehhof für einen einbödigen Wagen auf 44 *M* und für einen mehrbödigen Wagen auf 68 *M* erhöht. (507)

Dresden, am 10. April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. April 1922 wird die Station Beuel Rheinwerft in den Tarif aufgenommen, ferner werden die Tarifentfernungen für Frankfurt (Main) Osthafen, Frankfurt (Main) Westhafen und Kappeln (Schlei) ermäßigt. Näheres hierüber und über die Änderung der Dienstbeschränkung und Bahnzugehörigkeit einzelner Stationen enthält unser Verkehrsanzeiger und der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Bereich der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Dresden, am 11. April 1922. (506)
Eisenbahn-Generaldirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 werden die Stationen Daaden und Korb als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbüro sowie die Güterabfertigungen Daaden und Korb. (521)

Frankfurt (M.), den 11. April 1922.
Eisenbahndirektion.

Teutoburger Waldeisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Mai d. Js. tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Tier- und Güterverkehr eine weitere Erhöhung ein.

Gütersloh, den 12. April 1922. (508)
Die Direktion.

Württ. Binnen-Gütertarif. Gemeinschaftliches Heft C Ib (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1922 wird der Zuschlag zu den Frachtsätzen der Privatbahnen Meckenbeuren-Tettnang und Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten (Württ.) für Güter des Ausnahmetarifs für Düngemittel auf 60 ₰ für 100 kg erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der hierdurch hervorgerufenen Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455). (519)

Stuttgart, den 11. April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Anhang zu den bad. Gütertarifen.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1922 werden für den Ausnahmetarif 10 für Kartoffeln nachgetragen: in der Kürzungstafel ein Betrag von 140 ₰, im Frachtsatzzeiger die mit der Umrechnungstafel vom 1. April umgerechneten und sodann um 140 ₰ gekürzten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10. Diese Ergänzung des Anhangs gilt nicht im Verkehr mit den Nebenbahnen Rhein-Lahr-Seelbach, Kehl - Altenheim - Offenburg - Ottenheim, Kehl-Bühl und Rastatt-Schwarzach.

Karlsruhe, 11. April 1922. (504)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif).

Ab 15. April 1922 werden die Entfernungen von und nach Frankfurt (Main) Osthafen und Westhafen aufgehoben. An deren Stelle treten für beide Stationen die Entfernungen der Station Mainkur. (515)

München, den 6. April 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Gütertarif Beringen Bad. Bf. usw.- Schweiz, Stationen.

Für Zement ab Thayngen nach S. B. B. und Basel St. Johann Übe wird bei Frachtzahlung für mind 10 000 kg im Erstattungswege ein F satz von 68 Rp. für 100 kg gew Nähere Auskunft erteilt unser Güter bureau.

Karlsruhe, den 11. April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr Brenner, Innichen, Tarvis, Pied und Postumia.

Kundmachung vom 1. Oktober 19

Sendungen nach Fiume können mehr mit direktem internatio Frachtbrief, also ohne die Vermit eines Spediteurs, in einer italieni Grenzstation, über Brenner, Innichen Tarvis aufgegeben werden. Die nahme von Sendungen mit dire Frachtbrief über Piedicolle und Post bleibt vorerst noch ausgeschlossen. Sendungen nach Fiume über Bre Innichen und Tarvis gelten die Be mungen der Kundmachung über deutsch-italienischen Güterverkehr 1. Oktober 1921.

München, 11. April 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Stationsverzeichnis der österreichis Eisenbahnen vom 1. Februar 192

Abänderung der Angaben Sollenau Lokalbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1922 i dem vom 1. Februar 1922 gültigen tionsverzeichnisse der österreichi Eisenbahnen auf den Seiten 180 und bei Sollenau Lokalbahn in den Sp 9—17 das Zeichen „*)" und in Spal die zu diesem Zeichen gehörige merkung zu streichen.

Wien, am 5. April 1922.
Österreichische Bundesbahnen,
namens der beteiligten Verwaltung

---

4. Personen- und Gepäckverkel

Nr. .... Tfv. 2540 a. Vorläufiger für den deutsch-österreichischen sonen- und Gepäckverkehr über deutsch-österr. Grenzstationen, Hef (Übergänge Passau, Salzburg, Kuf und Lindau).

Mit Wirkung von 1. Mai 1922 der Nachtrag II in Kraft. Die Bez nung des Heftes wird in „Heft A" (Ü gänge Passau, Salzburg, Kufstein Lindau) geändert.

Q 3/8 — Verkehrsamt beim Reichs kehrsministerium, Zweigstelle Ba

---

Nr. .... Tfv. 2540 b. Vorläufiger für den deutsch-österreichischen sonen- und Gepäckverkehr über deutsch-österr. Grenzstationen, Hef [Übergänge Mittenwald (Scharn Griesen und Pfronten-Steinach (Sc bichl)].

Mit Wirkung von 1. Mai 1922 ein neues Tarifheft B in Kraft. Tarifheft B v. 1. Dezember 1921 und hiezu erschienene Nachtrag I werden durch aufgehoben. Die Umrechnu tafel für österreichische Kronen in (Verkehr von Deutschland nach Ös reich) behält ihre Gültigkeit und weiter verwendet werden.

Q 3/2 — Verkehrsamt beim Reichs kehrsministerium, Zweigstelle Bay

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9. Köthener Str. 28/29.

ʼr. 16. Berlin, den 27. April 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Leistungsmaßstab für Lokomotiv-Ausbesserungswerke.

Vom Regierungs- und Baurat Weese, Magdeburg-Buckau.

;ie Leistung eines industriellen Werkes wird im allgemeinen ·ch die Stückzahl oder das Gewicht der erzeugten Güter ge- ·ssen. Bei der Beurteilung der Leistung der Werke für Aus- ·serung von Lokomotiven ist es bisher üblich, in ähnlicher ·se zu verfahren, indem die Anzahl der in einem Monat das ·k verlassenden ausgebesserten Lokomotiven ermittelt und ·Vergleich gestellt wird einerseits zu der Zahl der im glei- ·h Werk in anderen Monaten herausgebrachten Lokomotiven, ·erseits zu der Zahl der aus anderen Ausbesserungswerken ·inem Monat ausgehenden Lokomotiven. Daß ein derartiger ·gleich wegen des großen Unterschiedes im Umfang der jewei- ·n Ausbesserungsarbeit ungerechtfertigt ist, weiß zwar der ·hmann, doch ließ sich bisher nicht vermeiden, daß aus ·er Ausgangszahl falsche Schlüsse gezogen wurden.

·ährend vor dem Kriege die Öffentlichkeit sich um die ·stung der Eisenbahnwerkstätten nicht kümmerte, setzte ·rend des Krieges und namentlich nach seiner Beendigung ·i lebhaftes Interesse dafür ein. Der Zusammenbruch unseres ·kehrswesens wurde mit der geringen Leistung der Eisen- ·werkstätten begründet. Wo war die Ursache zu suchen? ·n Verwaltungskörper, bei den Arbeitern oder aber in dem ·gelhaften Zustand der den Werkstätten zugeführten Loko- ·iven? Große Meinungskämpfe entbrannten. Viele sta- ·sche Erhebungen wurden angestellt, aber die Frage konnte ·ı nur einigermaßen zutreffend von niemand beantwortet ·len, da es gar nicht einmal möglich war, zahlenmäßig das ·en der Leistung zu erfassen.

·n Leistungsmaßstab für Ausbesserungswerke muß zunächst ·n der Zahl der ausgegangenen Lokomotiven den Umfang ·an jedem Fahrzeug vorgenommenen Arbeiten berücksichtigen.

Diese Erkenntnis veranlaßte schon im Jahre 1907 den preußischen Werkstättenausschuß, die Lokomotiven nach ihrer Größe in drei verschiedene Gruppen und die Art der Ausbesserungen in vier verschiedene Gruppen zu teilen. Die leichten Lokomotivgattungen erhielten die Bewertungszahl 1, die mittleren die Bewertungszahl 1,5, die schweren die Bewertungszahl 2,5. Die Art der Ausbesserung wurde folgendermaßen bewertet:

Ausbesserung über drei Tage . . .	1
Äußere Untersuchung	1,5
Innere Untersuchung	3
Ausbesserung bis zu drei Tagen . .	0,1

Die Gesamtbewertung eines ausgegangenen Fahrzeuges ergab sich durch Multiplikation dieser beiden Bewertungszahlen, z. B. bei einer nach innerer Untersuchung ausgegangenen P 4-Lokomotive, die nach ihrer Gattung die Bewertungszahl 1,5 hatte,

$$1{,}5 \cdot 3 = 4{,}5.$$

Wie weit dieses Bewertungsverfahren etwa einige Zeit praktisch durchgeführt worden ist, ist dem Verfasser nicht bekannt. Wenn es aber auch eine Verfeinerung gegenüber der bloßen Erfassung der Zahl der ausgegangenen Lokomotiven darstellt, so wäre die Einführung doch insofern ein Nachteil, als zu befürchten wäre, daß man sich nun berechtigt glaubte, auf Grund dieses Maßstabes gültige Schlußfolgerungen zu ziehen. In Wirklichkeit aber ist auch dieser Maßstab viel zu roh, um auch nur annähernd maßgebend sein zu können.

Um den richtigen Weg für die Aufstellung eines Maßstabes zu finden, muß man zunächst die Frage beantworten: „Was ist die Aufgabe eines Ausbesserungswerkes für Lokomotiven?“

Die Antwort dürfte zu lauten haben: „Die im Betriebe abgenutzten oder beschädigten Lokomotiven wieder herzustellen und zwar

a) mit möglichst geringen Kosten,
b) in möglichst kurzer Zeit,
c) unter Versetzung in einen möglichst betriebssicheren Zustand.“

Punkt a und b — Kosten und Zeit — sind abhängig von dem Zustande der Lokomotive, in dem sie dem Ausbesserungswerke zugeführt wurde. Eine zahlenmäßige Erfassung dieses Zustandes ist nur denkbar durch das Maß der zur Herstellung in betriebssicheren Zustand erforderlichen Arbeiten. Man könnte erwägen, ob der Auftraggeber des Ausbesserungswerkes, z. B. in Preußen das Maschinenamt, bei Erteilung des Auftrages diesen Zustand festlegen sollte*). Die Ermittlung des Zustandes bzw. der erforderlichen Arbeiten kann aber fast in allen Fällen erst nach Abnehmen und meist auch Auseinandernehmen von vielen Einzelteilen erfolgen.

Also erst in dem Werke selbst könnte dieses Maß festgelegt werden. Um aber als Unterlage für die Bemessung der Leistung der Werkstatt dienen zu können, darf die Festsetzung nicht, wie zuweilen beabsichtigt wird, von einem Beamten des Werkes vorgenommen werden. Eher wäre schon berechtigt, sie durch einen Beauftragten des Maschinenamtes im Werk erfolgen zu lassen. Einerseits ist aber kein Beamter in allen Arbeiten genügend bewandert, um eine richtige Entscheidung in allen Fällen abgeben zu können, andererseits würde das Maß dem subjektiven Ermessen des Beauftragten unterliegen und daher für einen Vergleich nicht voll maßgebend sein können.

Die Entscheidung über den Umfang der Ausbesserungsarbeiten wird vielmehr dem Werk überlassen und nicht die auszuführende, sondern die tatsächlich ausgeführte Arbeit den Ermittlungen zugrunde gelegt werden müssen. Um zu erkennen, ob das Werk den beiden ersten Aufgaben gerecht geworden ist, möglichst geringe Ausbesserungskosten und möglichst geringe Ausbesserungszeiten aufzuwenden, müssen die aufgewendeten Kosten und die aufgewendete Zeit in Vergleich gesetzt werden zu den Kosten und der Zeit, die nach dem Umfang der ausgeführten Arbeiten als angemessen zu erachten waren. Man muß also für alle vorkommenden Arbeiten Soll-Ausbesserungskosten und Soll-Ausbesserungszeiten festsetzen. Das Verhältnis der Istkosten zu diesen Sollkosten und der Istzeiten zu diesen Sollzeiten ergibt den Maßstab für die Lösung der beiden genannten Aufgaben.

Die in einem industriellen Unternehmen entstehenden Kosten setzen sich nach dem vom Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung aufgestellten Grundplan der Selbstkostenberechnung zusammen aus:

I. Materialkosten.
II. Personalkosten (Löhne, Gehälter, Personalnebenkosten, Unternehmerlohn, Reisekosten, Personalversicherungen).
III. Sachversicherungen.
IV, Steuern und andere Abgaben.
V. Postgebühren.
VI. Werbekosten.
VII. Beförderungskosten.
VIII. Kosten für Schutzrechte.
IX. Abschreibungen.
X. Zinsen für Anlage- und Betriebskapital.
XI. Grundstücks- und Gebäudekosten.
XII. Wagnisse und Ausfälle.

Wenn auch einzelne Posten hiervon bei einem staatlichen Ausbesserungswerk ausfallen, so ist doch ohne weiteres aus dieser Zusammenstellung ersichtlich, daß es ganz ausgeschlossen ist, vor Ablauf mehrerer Jahre die Istkosten in allen Werken ermitteln zu können. Der erste Anfang hierzu ist zunächst nur in drei Werken gemacht worden. Aber auch w[enn] es jetzt schon möglich wäre, die genauen Kosten zu ermitt[eln,] so würde ein unmittelbarer Vergleich durch die seit eini[gen] Jahren so außerordentlich schwankenden Preise und Löhne [un]möglich sein. Um vergleichen zu können, müßten schwier[ige] Umrechnungen erfolgen, ohne daß es dadurch gelingen wür[de,] ein einwandfreies Ergebnis zu erzielen. Für einen Vergle[ich] ist daher zunächst vorteilhafter, denjenigen Faktor der Kost[en] in die Berechnung einzustellen, der einerseits die Kost[en] hauptsächlich bedingt, und auf dessen Höhe andererseits [die] Werkleitung einen wesentlichen Einfluß hat, nämlich die [Ar]beiterstunden. Von diesen kommen hier nur diejenigen in [Be]tracht, die für den Fortschritt der Arbeit von Bedeutung sin[d.] Von den bezahlten Stunden müssen daher diejenigen für [Er]holungsurlaub und sonstige persönliche Zwecke außer Ans[atz] bleiben.

Die erste Aufgabe würde also die Aufstellung von S[oll]stunden sein. Das Verhältnis $\frac{\text{Iststunden}}{\text{Sollstunden}}$, das Arbeitsstund[en]verhältnis, würde der Maßstab für die Wirtschaftlichkeit [der] Ausbesserungsarbeit sein.

Bei der Bildung von Sollstunden könnte zunächst daran [ge]dacht werden, solche nur für die Hauptarten der Ausbesseru[ng] festzusetzen, nämlich für Zwischenausbesserung, allgemei[ne] Ausbesserung, äußere Untersuchung und innere Untersuchu[ng,] getrennt nach Lokomotivgattungen. Eine Prüfung der in irge[nd] einem Werke für eine der genannten vier Ausbesserungsart[en] an verschiedenen Lokomotiven gleicher Gattung aufgewendet[en] Arbeiterstunden läßt sofort die Ungangbarkeit dieses Weg[es] wegen des großen Unterschiedes in dem Umfang der Arbeit[en] erkennen. Auch die Einteilung in eine größere Zahl von Au[s]besserungsarten ist nicht möglich, da es unendlich viele Mö[g]lichkeiten der Ausbesserung gibt, von denen genügend zu [er]fassen nicht möglich ist.

Es muß vielmehr die Gesamtarbeit an einer Lokomotive [in] eine große Zahl von Einzelarbeiten zerlegt und für jede Einz[el]arbeit eine Sollstundenzahl festgesetzt werden. Gewisse A[r]beiten, die bei einer bestimmten Art der Ausbesserung st[ets] wiederkehren, wird man zusammenfassen und für sie eine ei[n]zige Zahl von Sollstunden festsetzen können. Diese Wer[te] mögen als Grundstunden bezeichnet werden. Für alle Arb[ei]ten, die nicht durch diese Grundstunden erfaßt werden, si[nd] Zuschlagstunden festzusetzen. Die Schwierigkeit beste[ht] hauptsächlich in der Unterteilung der Arbeiten derart, daß [in] keiner Einzelarbeit Arbeiten enthalten sind, die in ander[en] Einzelarbeiten vorkommen, und in der genauen Festlegung d[es] Umfanges der Arbeiten, so daß kein Werk sich, wenn au[ch] nur mit einem Schein von Recht, befugt glauben kann, zu se[i]nem Vorteil Werte einzusetzen, deren Anrechnung nicht bea[b]sichtigt ist. Gelingt dies, so ergibt die Zusammenzählung d[er] Zahl der Sollgrundstunden und aller Sollzuschlagstunden d[ie] gesamten Sollstunden.

Die Zahl der Sollstunden, also der für die Ausführung ein[er] bestimmten Arbeit erforderlichen Arbeiterstunden, ist in d[er] Hauptsache abhängig von:

1. Fleiß und Geeignetheit der ausführenden Arbeiter.
2. Art des Arbeitsverfahrens.
3. Art und Güte der benutzten Werkzeuge und Maschine[n.]
4. Güte der verwendeten Betriebs- und Werkstoffe.

Auch die Art der Gesamtorganisation sowie die Regelmäßi[g]keit der Belieferung mit Betriebs- und Werkstoffen spielen ei[ne] Rolle.

Theoretische Sollstundenwerte könnten ermittelt werde[n,] wenn man für alle überhaupt vorkommenden Arbeiten b[e]stimmte Annahmen für jeden der genannten Einflüsse mach[t.] Begonnen ist diese Arbeit bereits durch Ausführung von Zei[t]aufnahmen in mehreren Werken, wodurch die Arbeitsvorgän[ge] und die erforderlichen Zeiten bis ins kleinste erforscht werde[n.] Ein genügendes Ergebnis für den vorliegenden Zweck ist ab[er] erst in mehreren Jahren zu erwarten. Schneller gelangt ma[n]

*) Siehe Hartwig. Ein Weg zur Hebung der Leistungen der Reichseisenbahnwerkstätten. Z. d. V. D. E. V. S. 153/22.

.. Ziel bei Zugrundelegung der Stunden, die tatsächlich für .. Einzelarbeiten aufgewendet werden. Vergleicht man diese .. in mehreren Werken und nimmt jeweils die .. igsten, so erhält man Sollstunden, die in einem durch- .. d gut ausgerüsteten und gut geleiteten Werke erreicht .. en können.

.. r Ermittlung der Sollstunden muß noch die Art der Arbei- .. estgelegt werden, die überhaupt berücksichtigt werden soll. .. uscheiden haben alle Arbeiten an Wagen, Weichen, .. ellen usw., alle Arbeiten für die Betriebswerke (z. B. .. tzteile für Lokomotiven, Unterhaltung maschineller An- ..), für Bahnmeistereien (Geräte), für Privatwerke, welche .. motiven ausbessern, und für andere Ausbesserungswerke. .. leiben also nach diesen Abzügen von den Gesamtarbeiter- .. den nur noch die Stunden übrig, die an den zur Ausbesse- .. überwiesenen Lokomotiven geleistet worden sind.

.. se Stunden können entweder ganz berücksichtigt werden .. nur der Teil, der unmittelbar für die Ausbesserung der .. motiven aufgewendet wird. Der zweite Weg dürfte vorzu- .. n sein, da sonst einerseits die Trennung von den Arbei- .. die überhaupt nicht mit der Lokomotivausbesserung in Be- .. ung stehen, schwierig ist, andererseits auch die Berück- .. igung vieler Arbeiten erfolgen müßte, die an einigen .. en im eigenen Werke, an anderen außerhalb geleistet wer- .. z. B. Herstellen von Werkzeugen. Bei der Trennung in .. lbar und unmittelbar an Lokomotivausbesserung beschäf- .. Arbeiter wird am besten die Einteilung zur Richtschnur .. mmen, die in der Monatsmeldung über die in den Eisen- .. -Hauptwerkstätten beschäftigten Beamten, Angestellten .. Arbeiter bereits vorgesehen ist.

.. r Gewinnung eines klareren Überblicks wird es sich emp- .. n, die Ermittlungen getrennt für die Lokomotive aus- .. eßlich Kessel, für den Kessel und für den Tender durch- .. hren. Eine genaue Festsetzung über die Zugehörigkeit der .. iten zu einer dieser drei Gruppen wäre erforderlich.

.. nd nach Vorstehendem für alle Arbeiten Sollstunden fest- .. gt, so würden die Sollstunden für alle in einem bestimmten .. raum — etwa einem Monat — ausgegangenen Lokomotiven .. rmitteln sein. Diese Sollstunden stellen unmittelbar die .. tsleistung dar. Ihnen sind entweder die für die ausgegan- .. n Fahrzeuge aufgewendeten Arbeiterstunden oder die im .. htsmonat insgesamt an Ausbesserung von Lokomotiven .. steten Arbeiterstunden gegenüberzustellen. Der erstere .. gibt unmittelbar ein zutreffendes Bild, der zweite erst .. Betrachtung eines größeren Zeitraumes, da ja die in Rech- .. gestellten Stunden nur zum Teil an den im Monat aus- .. ngenen Lokomotiven geleistet wurden. Der erstere Weg .. ngt jedoch, daß in allen Werken die für jede Lokomotive .. ttelbar geleisteten Stunden aufgeschrieben werden, ist also .. nach Einführung solcher Aufschreibungen gangbar. Der .. te Weg könnte dagegen sofort eingeschlagen werden.

.. s Verhältnis $\frac{\text{Iststunden}}{\text{Sollstunden}}$ liegt bei guten Werken in .. Nähe von 1. Würde es 1,05 betragen, so würde dies be- .. en, daß 5 % mehr Stunden aufgewendet wurden, als in .. n durchgehend gut ausgerüsteten und gut geleiteten .. ke entstehen. Wo große Abweichungen von 1 vorhanden .. kann nur eine eingehende örtliche Prüfung ergeben, wel- .. der früher genannten Einflüsse das Ergebnis so ungünstig .. altet, also geringe Leistung der Arbeiter oder ungeeignete .. itsverfahren oder schlechte Werkzeuge und Werkzeug- .. hinen oder mangelhafte Organisation oder mangelhafte .. eferung mit Betriebs- und Baustoffen. Allgemeine Regeln .. eine zahlenmäßige Erfassung dieser Einflüsse können nicht .. ben werden. Die baldige Ermittlung von Sollstunden wird .. insofern von großem Nutzen sein, als es unter Ansatz .. r Sollstunden möglich ist, allen Privatwerken für die Aus- .. rung der Lokomotiven bei gleichem Umfang der Arbeiten .. gleichen Preise zu bewilligen.

Nachdem so in dem Stundenverhältnis der Maßstab für die erste Aufgabe eines Ausbesserungswerkes, mit möglichst geringen Kosten Lokomotiven auszubessern, gefunden ist, wäre nun die Lösung der zweiten Aufgabe, möglichst schnell die Lokomotiven dem Betriebe zurückzugeben, an dem Zeitenverhältnis $\frac{\text{Istzeit}}{\text{Sollzeit}}$ zu messen.

Die Ausbesserungszeit steht in keinem festen Verhältnis zu den Arbeiterstunden, da sie außer von der Summe der Arbeiterstunden noch von der Zahl der täglich aufgewendeten Arbeitsstunden abhängig ist. Es muß daher hierfür ein besonderer Maßstab aufgestellt werden.

Die Wichtigkeit eines solchen Maßstabes zeigt das folgende Beispiel.

Es mögen aus einem Werke mit 1000 für die Lokomotivausbesserung in Frage kommenden Arbeitern im Jahre 600 ausgebesserte Lokomotiven herausgehen.

Bei achtstündiger Arbeitszeit werden 8 . 300 . 1000 = 2 400 000 Arbeiterstunden geleistet, für jede ausgebesserte Lokomotive also im Durchschnitt $\frac{2\,400\,000}{600} = 4000$ Stunden.

Werden täglich im Durchschnitt 10 Arbeiter an der Ausbesserung einer Lokomotive beschäftigt, so ist die Ausbesserungszeit $\frac{4000}{10 \,.\, 8} = 50$ Arbeitstage.

Werden dagegen täglich 20 Arbeiter zur Arbeit herangezogen, so ist die Ausbesserungszeit $\frac{4000}{20 \,.\, 8} = 25$ Arbeitstage.

Im ersteren Falle wären im Durchschnitt in dem Werk

$$\frac{600 \,.\, 50}{300} = 100 \text{ Lokomotiven,}$$

im zweiten Falle

$$\frac{600 \,.\, 25}{300} = 50 \text{ Lokomotiven.}$$

Der Ausbesserungsstand ist also im zweiten Falle nur halb so hoch. Es können die Beschaffungskosten für 50 Lokomotiven gleich rund 200 Millionen erspart werden.

Zu diesem Vorteil kommt aber noch hinzu, daß das Werk bedeutend kleiner sein kann als im ersteren Falle. Die Richthallen und die Aufstellgleise brauchen nur etwa die halbe Größe zu haben, während die mechanische Werkstatt eine Verringerung nicht erfahren darf, da die Summe der zu leistenden Arbeit unverändert bleibt. Um dem jeweiligen Anfall von Arbeit schnellstens entsprechen zu können, müßte sogar eine Vergrößerung dieser Werkstatt erfolgen, wenn nicht durch verbesserte Organisation eine gesteigerte Ausnutzung der Werkzeugmaschinen herbeigeführt werden könnte.

Durch schnellere Ausbesserung tritt also neben der Verringerung der Kosten für die Beschaffung von Lokomotiven auch eine Verringerung der Anlagekosten der Ausbesserungswerke ein. Es ist also von größter wirtschaftlicher Bedeutung, die Werke hinsichtlich der Ausbesserungszeiten vergleichen zu können.

Die Festsetzung von Sollzeiten kann nicht auf demselben Wege erfolgen, wie die der Sollstunden, nämlich durch Zerlegung in Einzelarbeiten, Bildung von Sollzeiten hierfür und Summierung dieser Einzelsollzeiten. Vielmehr dürfen nur die Arbeiten berücksichtigt werden, die für die Zeit der Ausbesserung in dem gerade vorliegenden Falle maßgebend sind. Arbeiten, die außer diesen, die Gesamtausbesserungszeit bestimmenden Arbeiten ausgeführt werden müssen, dürfen eine Verlängerung dieser Zeit nicht herbeiführen. Dies kann erreicht werden durch Sonderung der Arbeit, Verschiebung von Arbeitern von einer Rotte zur andern oder Bildung von fliegenden Hilfsrotten, die jeweils dort eingesetzt werden, wo eine größere Menge von Arbeiten anfällt, die gleichzeitig erledigt werden können.

Man wird wieder vorteilhaft für verschiedene Hauptarten der Ausbesserung Sollgrundzeiten und für in Verbindung mit die-

sen Hauptarten vorkommende Ausbesserungen einzelner Teile Sollzuschlagszeiten bilden. Von diesen Zuschlägen darf aber nur ein einziger zu der Grundzeit zugeschlagen werden, und zwar derjenige, der für die Gesamtausbesserungszeit maßgebend ist.

Bei Bemessung der Werte für die Sollzeiten wird man wieder die Verhältnisse in gut ausgerüsteten und gut geleiteten Werken zugrunde legen.

Den Sollzeiten sind die wirklich gebrauchten Ausbesserungszeiten gegenüberzustellen. Sonntage, Feiertage und sonstige Werkstillstandstage sind abzuziehen, ebenso die Tage vom Eingang der Lokomotive bis zur ersten Inangriffnahme der Arbeiten, da das Werk für die Zuweisung von Lokomotiven, deren Ausbesserung sie noch nicht vornehmen kann, nicht verantwortlich gemacht werden kann.

Das Verhältnis $\frac{\text{Istzeit}}{\text{Sollzeit}}$ ist für jede im Berichtsmonat ausgegangene Lokomotive und zusammen für alle in diesem Monat ausgegangenen Lokomotiven zu bilden. Wo letzteres wesentlich größer als 1 ist, wäre den Ursachen nachzugehen. Den Haupteinfluß auf dieses Zeitenverhältnis übt die Organisation des Werkes aus, hier wird daher bei ungünstigem Zeitenverhältnis meist eine Besserung angestrebt werden müssen. Sachgemäße Bestimmung von Fristen für die Einzelausbesserungen und vor allem strenge Überwachung der Einhaltung dieser Fristen sind die erste Vorbedingung für die Erzielung günstiger Zeitenverhältnisse.

Verzögerungen, die durch Warten auf Baustoffe oder zur Ausbesserung an andere Stellen gesandte Teile entstehen, dürfen nicht von der Istzeit abgezogen werden, da auf diese Lieferungen das Werk durch rechtzeitige Bestellung mit erschöpfenden Angaben, häufige Mahnung usw. einen gewissen Einfluß hat. Nur bei der Herstellung von Kesseln in Privatwerken oder Bezug von Ersatzkesseln wird wegen der sehr ins Gewicht fallenden Wartezeiten eine entsprechende Berücksichtigung geboten sein.

Die beiden behandelten Leistungsmaßstäbe — Stundenveri nis und Zeitenverhältnis — sind von voller Gültigkeit bei gleicher Güte der Ausbesserung. Zur Erzielung gle Güte sind zweckdienlich:

a) einheitliche Vorschriften über den notwendigen Min umfang bei allgemeiner Ausbesserung, äußerer Untersuc und innerer Untersuchung;

b) Abnahme der Einzelarbeiten durch Arbeitsprüfer, di reits in den im Gedinge arbeitenden Werken erfolgt;

c) Abnahme der fertigen Lokomotiven durch Beauftragt Maschinenämter, wie bereits zum größten Teile durchgef Es käme in Frage, die von diesen Abnahmelokomotivführer stellten Anforderungen durch zentrale Unterweisung dieser amten in den Geschäften der Abnahme auf eine gleichmäßi Grundlage zu stellen.

Kann so eine gleiche Güte nicht in genügendem Maße er werden, so wäre noch als dritter Maßstab ein Betriebsverhä aufzustellen, bei dem die wirklichen betrieblichen Leistu der Lokomotiven in Beziehung gesetzt werden zu den betriebsleistungen. Einem ähnlichen Zwecke dienen schon jetzigen monatlichen Aufschreibungen über die Zahl der besserungstage und der Arbeiter für je 1000 Lokomotiv meter bzw. Einheitskilometer. In diesen Ergebnissen sind so viele außerhalb der Werkleistung liegende Umstände bestimmend, daß sie als gültiger Maßstab für die Leistung Werkes nicht gelten können. Sehr erwünscht wäre es, eine vollkommenere Lösung hierfür gefunden würde.

Die behandelten drei Maßstäbe gestatten ein Urteil über Leistung der Ausbesserungswerke. Es ist zu erwarten, nach ihrer Einführung das Streben der Werkleiter und Bea nach Hebung der Leistungen gesteigert werden wird, da gerechte Würdigung des Erfolges sichergestellt ist. Wo Ergebnis unbefriedigend ist, muß seitens einer sachverstä gen Aufsichtsstelle den Ursachen im einzelnen nachgega werden. Eine geeignete Stelle hierfür würden die künft Oberwerkdirektionen sein.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1920.

Durch das englische Verkehrsgesetz vom Jahre 1919 ist dem Verkehrsministerium das Recht eingeräumt worden, umfangreiche statistische Berichte von den Eisenbahngesellschaften einzufordern. Diese klagen zwar über die hohe Belastung, die ihnen durch die Bearbeitung dieser Berichte erwächst, und die sie auf 500 000 £ beziffern; andererseits wird aber die Vorliebe für Statistik, die der erste englische Verkehrsminister, Sir Eric Geddes, entwickelt hat, und die Veröffentlichung der statistischen Berichte von ihrer Fachpresse mit Genugtuung begrüßt, da auf diese Weise Einblicke in die Verhältnisse der englischen Eisenbahnen, namentlich in wirtschaftlicher Beziehung, vermittelt werden, die ohne diese Veröffentlichung nicht möglich sein würden. Allmonatlich werden neuerdings statistische Angaben veröffentlicht, und bereits im Sommer ist ein vorläufiger Bericht über die Eisenbahnen Englands, Schottlands und Irlands erschienen; ihm ist im November der endgültige Jahresbericht gefolgt, der ein stattlicher Band von 20 Seiten ist, während frühere Jahrgänge nur etwa 100 Seiten umfaßten. Er enthält eine Anzahl Angaben, die bisher der Allgemeinheit nicht zugänglich waren, und ist daher für den Statistiker von besonderer Bedeutung, was sich freilich erst in vollem Umfang erweisen wird, wenn eine Anzahl Jahrgänge des Berichts in der neuen Form vorliegen. Statistische Angaben haben ja, aus dem Zusammenhang herausgerissen, wenig Wert; um sie recht würdigen zu können, bedarf es immer des Vergleichs mindestens mit einem Vorjahr, möglichst aber mit einer ganzen Anzahl. Freilich hat der Krieg eine solche Unstetigkeit in das Wirtschaftsleben und damit in den Verkehr hineingetragen, daß, selbst wenn für die letzten vorhergehenden Jahre vergleichbare Zahlen vorlägen, die Gegenüberstellung nur geringen Wert hätte. Das Jahr 1920, in dem mit der Überwindung der Kriegsfolgen der Anfang gemacht worden ist, ist daher für den Beginn einer neuen Statistik ganz besonders geeignet. Die nachstehenden Angaben sind Auszügen aus dem statistischen Bericht über die englischen Eisenbahnen im Jahre 1920 entnommen, die in Railway Gazette und Engineering erschienen sind.

Die Eisenbahnen von England, Schottland und Irland, di folgenden als die englischen Eisenbahnen bezeichnet seien, faßten Ende 1920 ein Netz von 38 094 km Streckenlänge; d hatten 32 450 km Regelspur, 4663 km Breitspur (1,601 m), 88 Yardspur (0,915 m) und 100 km Schmalspur (0,600 m). Zunahme im Berichtsjahr war unbedeutend; sie betrug 207 Vollspurgleis, darunter 72 km Nebengleis, so daß nur 135 neue Gleise von Hauptstrecken fertiggestellt wurden; von le ren waren 10 km eingleisige Neubaustrecken, 26 km zw 13 km dritte Gleise, und auf 14 km wurde die Strecke auf oder mehr Gleise ausgebaut. Bei den Schmalspurbahnen be der Zuwachs 8 km. Auf Strecken von 608 km Länge verke elektrische Züge; das Jahr 1920 hatte hier einen Zuwachs 11 km gebracht.

Das Anlagekapital der englischen Eisenbahnen Ende 1920 trug 1 208 200 000 £, das sind nur 5 300 000 £ mehr als im jahre; von der Zunahme entfallen 2 800 000 £ auf die ei lichen Eisenbahnanlagen, 2 100 000 £ auf die Anlagen für Seeschiffahrt und die Dampferflotte der Eisenbahngesellscha 200 000 £ auf Pferde und Straßenfahrzeuge.

Die Einnahmen und Ausgaben der englischen Eisenbahng schaften sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ers lich. Das Jahr 1920 gehörte zum Teil noch zu dem Zeitr während dessen die Transportleistungen für Staatszwecke besondere Vergütung ausgeführt werden mußten; die Ge leistung waren die Staatszuschüsse, die so hoch bemessen wa daß die Eisenbahngesellschaften dieselbe Dividende wie im J 1913 geben konnten. Infolgedessen ist unter den Einnah ein nach dem damaligen Stande der Tarife geschätzter Be für solche Leistungen unter die Einnahmen mit aufgenom der bei den Staatszuschüssen wieder abgesetzt ist. Der St zuschuß war also tatsächlich um 2 930 000 £ höher als in der sammenstellung angegeben, doch ist für diesen Betrag wirklich etwas für den Staat geleistet worden, während der trag von 43 089 000 £, der in der Zusammenstellung als St zuschuß erscheint, nur dazu gezahlt worden ist, um den F

…innahmen und Ausgaben der englischen Eisenbahnen im Jahre 1920.

	Ein-nahmen	Aus-gaben	Überschüsse und Fehlbeträge		Be-triebs-zahl	
				Vermehrung oder Verminderung gegen 1919		
	1	2	3	4	5	6
	1920				1920	1919
	£	£	£	£		
…nbahnen .	248 132 000	241 398 000	+6 734 000	−6 652 000	97	93
…onenbeför-…ung auf der …aße	147 000	182 000	−35 000	−11 000	124	123
…ffahrt . .	4 688 000	4 954 000	−266 000	+34 000	106	111
…ile	417 000	883 000	−466 000	−60 000	212	224
…n.	6 373 000	7 276 000	−903 000	−327 000	114	112
…höfe, Bahn-…swirtschaf-…, Speise-…gen	7 544 000	6 904 000	+640 000	−140 000	92	87
…ere Betrie-…	113 000	158 000	−45 000	−6 000	140	147
Insgesamt	267 414 000	261 755 000	+5 659 000	−7 162 000	98	94
…verschiedene Einnahmen . . .			+4 264 000	−249 000		
…mteinnahme ohne Staatszu-…uß			+9 923 000	−7 411 000		
…Staatszuschuß			+43 089 000	+7 353 000		
…mteinnahme einschl. Staats-…chuß			53 012 000	−58 000		

…g, der sonst entstanden wäre, auszugleichen. An diesem …betrag wird der Regierung unter Hinweis auf ihre Lohn-…Tarifpolitik während des Krieges die Schuld beigemessen, …von diesem Standpunkt aus erachten es die Eisenbahngesell-…ften nur für angemessen, daß der Staatssäckel derartige Zu-…sse leistet.

…ie auch aus der Zusammenstellung zu ersehen ist, haben die …schen Eisenbahnen eine ganze Anzahl Nebenbetriebe, die …aber nichts einbringen, sondern sehr erhebliche Zuschüsse …dern. Eine Ausnahme macht nur der Gasthof- und Speise-…nbetrieb. Die Eisenbahngesellschaften trösten sich über … Fehlbeträge mit dem Gedanken, daß ihnen diese Neben-…ebe viel Verkehr zuführen, wodurch die Einnahmen aus dem …bahnbetrieb erhöht werden. Im übrigen zeigt die Zu-…nenstellung, daß die Eisenbahnen den Staatszuschuß sehr …endig brauchen, denn ihr eigener Überschuß von 9 923 000 £ … t nur etwa 19 % des Betrages von 53 012 000 £ aus, dessen …edürfen, um die Dividenden in derselben Höhe wie 1913 zu …len.

…i Würdigung der Einnahmen des Jahres 1920 müssen die …erhöhungen berücksichtigt werden, die im Laufe des Jahres …treten sind. Am 15. Januar wurden die Frachtsätze um …s mehr als 50 % erhöht, und am 1. September folgte eine …re Erhöhung, so daß die Frachten jetzt etwa das 2,12fache …Vorkriegssätze betragen. Gewöhnliche Fahrkarten wurden …6. August um 16⅔ % verteuert, so daß mit einer schon …end des Krieges vorgenommenen Erhöhung um 50 % die …nte Steigerung gegenüber der Vorkriegszeit 75 % beträgt. …h die Verteuerung der Monatskarten, die am gleichen Tage …nommen wurde, aber nicht die Höhe wie bei den gewöhn-…n Fahrkarten erreicht, wird der Gesamtdurchschnitt auf ein … von 50 % herabgedrückt. Auch Wagenstandgelder und … Gebühren, z. B. solche im Kanal- und Hafenbetrieb der …bahngesellschaften sind im Durchschnitt um 50 % gestei-… worden. Diese beiden Betriebszweige haben die höchsten …träge aufzuweisen, doch ist derjenige beim Hafenbetrieb …3 000 £ bei einer Einnahme von 6 373 000 £ — verhältnis-… gering gegenüber dem Fehlbetrag aus dem Kanalbetrieb, …mit einer Betriebszahl von 212 % am schlechtesten ab-…idet.

…e hohen Ausgaben rühren namentlich von den hohen Löhnen …aber auch die Preise für Bau-, Betriebs- und Werkstoffe …n dabei eine erhebliche Rolle; sie sind im großen Durch-…tt auf das Dreifache gestiegen. Im übrigen wird die un-günstige Lage der englischen Eisenbahnen auch auf den Ausstand der Kohlenbergleute und auf den allgemeinen Niedergang des Wirtschaftslebens zurückgeführt, der im Jahre 1920 eingesetzt hat.

Der Überschuß von 53 012 000 £ wurde wie folgt verwendet: 2 032 000 £ (plus 121 000 £ gegenüber 1919) für feste Verzinsung, 49 708 000 £ (minus 144 000 £) für Dividenden, 1 264 000 £ (minus 79 000 £) für Rücklagen; der Vortrag auf das Jahr 1922 war 44 000 £ höher als 1919.

Legt man das Anlagekapital von 1 208 200 000 £ und die Gesamteinnahmen einschließlich des Staatszuschusses von 53 012 000 £ zugrunde, so ergibt sich eine durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals mit 4,39 %. Von den 53 012 000 £ Gesamteinnahmen sind aber den Geldgebern der Eisenbahnen nur die 2 032 000 £, die für feste Zinsen, und 49 708 000 £, die für Dividenden aufgewendet worden sind, zusammen also 51 740 000 £, zugute gekommen; das bedeutet eine durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals mit 4,28 %. Sieht man aber von dem Staatszuschuß ab, so haben die Gesamteinnahmen im Betrage von 9 923 000 £ das Anlagekapital nur mit 0,82 % verzinst. Aus diesen letzteren Zahlen ergibt sich also ein recht trübes Bild der wirtschaftlichen Lage der englischen Eisenbahnen. Da sie Privatbahnen sind, müssen ihre Aktien als Industriepapiere angesehen werden, und für diese wäre eine Verzinsung mit 5 % auch bei Berücksichtigung des in England üblichen, niedrigen Zinsfußes nicht zu viel verlangt; bei dem genannten Anlagekapital würden hierzu 60 410 000 £ nötig sein. Soviel hatten aber die englischen Eisenbahnen selbst mit dem Staatszuschuß nicht übrig, und bei den Gesamteinnahmen von 9 923 000 £, die sie selbst aus dem Betrieb herausgewirtschaftet haben, bliebe noch ein Fehlbetrag von 50 487 000 £. Berücksichtigt man dabei noch den Stand der Währung, so stehen die Eisenbahnen des armen „besiegten" Deutschlands neben denen eines „siegreichen" Landes gar nicht schlecht da. Zur Begründung dieses schlechten wirtschaftlichen Standes wird darauf hingewiesen, daß 1920 ein sehr unruhiges Jahr war; es hat besonders unter dem schon erwähnten Kohlenarbeiterausstand gelitten, und man erhofft für das Jahr 1921 bessere Ergebnisse.

Nun zum Betriebsmittelpark. Für diesen war das Jahr 1920 ebenso wie 1919 ein Jahr des Wiederaufbaues, aber selbst am Ende des Jahres fehlten z. B. der London und Nordwestbahn und der Großen Westbahn noch 58 Lokomotiven, die sie für die Kriegführung nach Übersee abgegeben hatten. Die Zahl der abgestellten Wagen, die ausbesserungsbedürftig waren, aber wegen Überlastung der Werkstätten nicht in Arbeit genommen werden konnten, war allerdings auf 767 gesunken. Der Lokomotivpark der Vollspurbahnen ist im Berichtsjahre um 223 Stück vermehrt worden; die Zahl der elektrischen Lokomotiven hat dagegen um fünf abgenommen. Daß auch die Zahl der Personenwagen für den Dampfbetrieb um mehr als 500 abgenommen hat und dadurch ein Verlust von 3627 Sitzplätzen entstanden ist, ist durch die zunehmende Ausbreitung des elektrischen Betriebes, namentlich in London, zu erklären. Es sind nämlich Wagen mit 5543 Sitzplätzen für die elektrischen Strecken neu eingerichtet worden.

Bei den Güterwagen ist die Zahl der Fahrzeuge mit mehr als 20 t Tragfähigkeit um ein geringes, die derjenigen mit weniger als 8 t stark zurückgegangen, dagegen hat die Zahl der Wagen für Lasten von 8—20 t sehr erheblich zugenommen. Wenig gestiegen ist die Zahl der Privatwagen, die bekanntlich bei den englischen Eisenbahnen eine besondere Rolle spielen; es sind nur 7217 neue Privatwagen eingestellt worden gegen 17 000 bis 19 000 jährlich in der Zeit vor dem Kriege.

Die englischen Eisenbahnen betreiben bekanntlich die Spedition selbst. Nach den eingehenden Berichten über deren Betrieb mit Kraftwagen, die die englischen Fachzeitschriften bringen, sollte man meinen, daß der Kraftwagen bei diesem Betriebszweig schon weit verbreitet wäre. Das ist aber nicht der Fall. Die Eisenbahnen besitzen nur 821 Kraftwagen, aber 34 000 Pferde.

Die Lokomotiven der englischen Eisenbahnen haben insgesamt im Jahre 1920 926 677 745 km zurückgelegt, das sind 68 907 702 km oder 8,03 % mehr als im Vorjahr. Die Züge haben eine Leistung von 608 693 392 km, und zwar 366 109 738 km im Personen- und 242 583 654 km im Güterverkehr aufzuweisen, gegenüber 561 748 046 km im Jahre 1919, die sich mit 327 738 096 km auf den Personen- und 234 009 950 km auf den Güterverkehr verteilten. Unter den Lokomotivleistungen waren 871 840 032 km der Dampflokomotiven, das sind 64 186 045 km oder 7,95 % mehr als im Vorjahr, während die elektrischen Lokomotiven 53 223 691 km, das sind 4 794 780 km oder 9.90 % mehr als im Vorjahr, zurückgelegt hatten.

Die Durchschnittseinnahme auf einen Zugkilometer betrug im Personenverkehr 74,58 Pence gegen 79,41 Pence im Vorjahre, im Güterverkehr 130,41 Pence gegen 76,94 Pence. Der geringen Abnahme im Personenverkehr steht also eine sehr erhebliche Steigerung im Güterverkehr gegenüber. In letzterer Zahl kommt die Erhöhung der Tarife deutlich zum Ausdruck; der Rückgang der

Einnahme aus dem Personenverkehr, auf die Einheit bezogen, muß wohl damit zusammenhängen, daß der Personen-Fahrplan wieder reichlicher mit Zügen ausgestattet worden ist, so daß der einzelne Zug weniger besetzt war. Wenn der deutsche Verkehrsfachmann bei den obengenannten Zahlen Vergleiche mit deutschen Verhältnissen anstellen wollte, müßte er sie in Markwährung umrechnen, doch ist es schwer zu sagen, welchen Stand er dabei zugrunde legen müßte. Zu beachten wäre dabei auch, daß die Überteuerung in England, wie schon erwähnt, nur etwa das Dreifache beträgt.

Die Benutzung der 1. Klasse ist gegen das Vorjahr um 6 972 569 Reisende oder 15,62 % zurückgegangen; es reisten noch 37 675 085 Fahrgäste in dieser Klasse. Der einzelne Reisende bezahlte aber statt 4 sh 0,62 Pence im Jahre 1919 4 sh 6,03 Pence. In der 3. Klasse fuhren 1 096 585 156 Fahrgäste, das sind 13 126 402 oder 1,21 % mehr als im Vorjahr; hier betrug die Einnahme 1 sh 2,99 Pence gegen 1 sh 1,70 Pence. Die 2. Klasse, die in England nur eine untergeordnete Bedeutung besitzt, wurde von 7 488 276 Fahrgästen, das sind 483 116 oder 6,90 % mehr, benutzt. Dieser als überraschend bezeichnete Zuwachs ist jedenfalls der Preissteigerung für die 1. Klasse zu verdanken. Fahrgäste mit Dauerkarten sind unter den angeführten Zahlen nicht enthalten. Die Durchschnittseinnahme, bezogen auf einen Fahrgast, wiederum ohne die Inhaber von Dauerkarten, ist von 1 sh 3,11 Penc 1 sh 4,37 Pence gestiegen.

Nun zum Güterverkehr. Es wurden 323 971 117 t Güter sind 13 082 353 t oder 4,21 % mehr als im Vorjahr befö Darunter waren 72 613 046 t Stückgut, 67 272 t oder 0,09 % Kohle und Koks 182 640 401 t, 1 178 774 t oder 0,65 % mehr, 68 717 670 t, 11 836 307 t oder 20,81 % mehr als im Vorjahre Zunahme im Güterverkehr, außer bei den Erzen, war als unbedeutend.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen auf eine T bezogen für Stückgut 20 sh 3,47 Pence gegen 10 sh 3,38 I für Kohle und Koks 3 sh 11,16 Pence gegen 2 sh 5,85 Penc Erze 5 sh 5,04 Pence gegen 3 sh 4,05 Pence im Vorjahr. hier kommt, ebenso wie bei den Gesamteinnahmen aus Güterverkehr, die Erhöhung der Frachtsätze deutlich zum druck. Bei den Stückgütern sind in den angegebenen Zahle Kosten für das Abholen und Zurollen, das in England bek lich die Eisenbahngesellschaften mit besorgen, nicht inbegr Im großen Durchschnitt brachte eine Tonne Gut 7 sh 10,72 l gegen 4 sh 4,18 Pence im Jahre 1919 ein. Auf 1 tkm entfi den Vollspurbahnen 1,68 Pence im Stückgutverkehr, 0,63 Pen Kohlenverkehr, 0,80 Pence im Erzverkehr und 1,04 Penc Durchschnitt aller Güter.

Wernek

Beschlüsse des Gemischten Ausschusses für die Ergänzung der Übergangsvorschriften für die Zulassung, Behandlung und Beförder von Privatwagen im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach § 19 Ziff. 6 des neuen seit Beginn dieses Jahres gültigen Vereinswagenübereinkommens (VWÜ) finden auf die Zulassung, Behandlung und Beförderung von Privatgüterwagen, das sind Kesselwagen und sonstige zur Beförderung bestimmter Güter besonders eingerichtete Wagen, die Bestimmungen der Tarife Anwendung.

I. Zulassung von Privatwagen.

Bis zum Inkrafttreten der neuen tariflichen Bestimmungen gelten die von dem Gemischten Ausschuß in seiner Sitzung zu Salzburg am 26./27. Oktober 1921 aufgestellten und dem VWÜ am Schluß beigegebenen Übergangsvorschriften. Diese weisen die Entscheidung darüber, ob ein in den Wagenpark einer Vereinsverwaltung eingestellter oder einzustellender Güterwagen im Verkehr mit anderen Vereinsverwaltungen als „Privatwagen" zu gelten hat, und welche Güter zur Verladung in diesen Wagen zugelassen sind, den an der Beförderung beteiligten Vereinsverwaltungen zu. Ist die Beförderung bestimmter Güter in besonders eingerichteten Privatwagen durch den Binnentarif einer Vereinsverwaltung zugelassen, darf diese Verwaltung die Zustimmung zur Zulassung gleichartiger Güter und Wagen im Vereinsverkehr nicht verweigern.

Hierzu lag in der zweiten Sitzung — München, den 22./23. März 1922 — ein Antrag vor, für das Vereinsgebiet eine Liste aller jener Güter aufzustellen, die zur Beförderung in Privatwagen einheitlich bei allen Vereinsverwaltungen zuzulassen sind, sowie festzulegen, welche besonderen Einrichtungen der Wagen für die in dieser Liste angeführten Güter erforderlich sind, um die betreffenden Wagen als „Privatwagen" gelten lassen zu können.

Der Ausschuß lehnte indes nach eingehender Beratung die Aufstellung eines solchen Güterverzeichnisses ab mit der Begründung, daß diese Frage im Hinblick auf die sehr verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Wirtschaftsgebiete in erster Linie vom volkswirtschaftlichen Standpunkt zu beurteilen sei und somit in die Zuständigkeit der Tarifverbände falle. Auch wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß ein derartiger Ausbau der Übergangsvorschriften leicht die so dringend nötige Schaffung der Verbandstarife verzögern und die Beweglichkeit der Tarifverbände beeinträchtigen könnte.

Auch die Verhandlungen über die Frage, welche Wagen als solche mit „besonderen Einrichtungen" im Sinne des § 19 Ziff. 1 b des VWÜ zu gelten haben, führten zu keiner Ergänzung der Übergangsvorschriften; diese wurden vielmehr für ausreichend erachtet, zum besseren Verständnis jedoch in folgender Weise erläutert:

1. Über die Frage, welche Wagen als solche mit besonderen Einrichtungen zu gelten haben und welche Güter zur Verladung in diesen Wagen zugelassen sind, bestimmt die einstellende Verwaltung. Als besondere Einrichtung gelten nicht solche Vorrichtungen, die mit dem Wagen nicht in fester Verbindung stehen oder nicht der besonderen Art der zu befördernden Güter angepaßt sind.

2. Für den Übergang von Privatwagen und der darin ladenen Güter in den Bereich einer anderen Verein waltung ist deren Zustimmung erforderlich, die jedoch eingeholt zu werden braucht, wenn gleichartige Güter im Binnenverkehr der anderen Verwaltung zur Beförd in gleichartigen Privatwagen zugelassen sind.

3. Privatwagen, die ausnahmsweise entgegen diese stimmungen in den Bereich einer anderen Vereinsverwa übergehen, werden für diese Fälle hinsichtlich der W verwendung auch im Bereich dieser Verwaltung als P wagen behandelt, wenn sie den Buchstaben [P] und die sprechenden Nummern tragen; jedoch finden dann hinsic der Frachtberechnung nicht die Tarifvorschriften für in Privatwagen, sondern die allgemeinen Tarife der an Verwaltung Anwendung. Die Abfertigungsstellen habe solchen Fällen der vorgesetzten Verwaltung Anzeige z statten.

Die Vereinsverwaltungen sichern sich ferner möglichst sch Beantwortung von Anfragen zu, sowohl wegen des Ver von Privatwagen, als auch wegen der Übernahme solcher gen, die auf Grund besonderer Vereinbarungen wie P wagen behandelt werden sollen (z. B. österreichische „Ein wagen").

II. Behandlung und Beförderung von Privatwagen.

Nach den Übergangsvorschriften sind alle Verfügunge Einstellers über den Leerlauf von Privatwagen ausschli mit Frachtbrief zu treffen, der vom Einsteller al sender zu unterschreiben und von der Heimatstation mit pel und Unterschrift (Sichtvermerk) zu versehen ist.

Hierzu lag ein weiterer Antrag vor, diesen — im Deut Eisenbahnverkehrsverband nicht eingeführten — Sichtve der Heimatstation auch im Bereiche des Vereins falle lassen, weil die verschiedene Behandlung der Verbands u Vereinswagen die Dienststellen unnötig belastet und vi zu falschen Behandlungen der Vereinswagen führen d Der Ausschuß hielt indes die völlige Ausschaltung der He station während der Übergangszeit im Interesse der Eins nicht für ratsam und beschloß deshalb, den Sichtvermerk zubehalten. Auch ein Antrag, das Verfügungsrecht über Privatwagen nicht auf den Einsteller zu beschränken, sol — wie das im Deutschen Eisenbahnverkehrsverband bereit geführt — jedem Dritten ohne Prüfung seiner Berechtigu überlassen, fand nicht die Zustimmung des Ausschusses Verkehr unter den Vereinsverwaltungen bleibt sonach für läufe von Privatwagen das Erfordernis der Unterschri Einstellers auf dem Frachtbrief sowie des Sichtvermerk Heimatstation bestehen.

Da beim künftigen Wegfall der Übergangsvorschrifte Bestimmung im § 19 Ziff. 6 das VWÜ, d. h. die wahlweis wendung von Frachtbrief oder Begleitschein, wieder

…eift, wird es Aufgabe der Tarifverbände sein, in allen Ver…ndstarifen ausschließlich den Frachtbrief als Begleitpapier …rzuschreiben und die damit verbundene strenge Haftung der …senbahn gegenüber dem Verfrachter auf Grund des Art. 35 …s Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfracht…rkehr im Tarif einzuschränken.

Um nicht an Stelle des soeben erst abgeschafften Begleitscheins wieder einen neuen Vordruck zu schaffen, sah man von der Einführung eines einheitlichen Frachtbriefs ab und überließ es den Einstellern, sich mit solchen Frachtbriefen zu versehen, die den Stempelvorschriften des Versandlandes entsprechen.

Sämtliche Leerläufe der Privatwagen sollen künftig gebührenpflichtig sein; die Deutsche Reichsbahn erhebt diese Gebühr vom 1. Mai 1922 ab.

Eisenbahnfragen in Genua.

(Vgl. Nr. 15, S. 302 d. Ztg. am 19. April.)

Unter dem Vorsitz des belgischen Vertreters Jadot trat … Unterkommission für den Eisenbahnverkehr im Palazzo …ale zu einer zweiten Sitzung zusammen, an welcher sich …aatssekretär Stieler und Geheimrat Wolf beteiligten. Zu…chst fand eine Aussprache über die Ratifikation des Abkom…ens von Portorose statt, in deren Verlauf es sich heraus…llte, daß die Mehrzahl der an diesem Abkommen beteiligten …aaten aus dem Grunde das Abkommen noch nicht ratifiziert …ben, weil sie es für eine provisorische Abmachung hielten, … erst einer allgemeinen europäischen Konferenz unterbreitet …rden müsse. Alle beteiligten Staaten erklärten sich zur Ra…ikation bereit, wenn das Abkommen nach eingehender Prü…ng aller Einzelfragen etwa auf der Genueser Konferenz als …gemeines Abkommen der hier vertretenen europäischen …ichte vereinbart werden sollte.

Hierauf wurde die Aussprache über das Abkommen von Bar…lona eröffnet und durch einen Vortrag eines Beraters des …ölkerbundes, Herrn Haas, eingeleitet. Im einzelnen wurde so…nn der Entwurf einer Resolution, den die einladenden Mächte … der ersten Sitzung der Unterkommission für den Eisenbahn…rkehr überreicht hatten, einer Besprechung unterzogen. …eser Vorschlag fand im allgemeinen die Zustimmung der be…iligten Staaten. Zu dem in Artikel V enthaltenen Vorschlag, …fort eine Konferenz der technischen Vertreter aller Eisen…hnverwaltungen zur Prüfung der Frage der ungesäumten …rchführung der zur Wiederbelebung des internationalen Ver…hrs erforderlichen Maßnahmen einzuberufen, gab Staats…kretär Stieler namens der deutschen Regierung eine …ngere Erklärung ab, in der er zunächst darauf hinwies, daß … nationalen Eisenbahnsysteme sich unbeschadet ihrer vollen …lbständigkeit hinsichtlich aller den internationalen Verkehr …treffenden Angelegenheiten künftig mehr als bisher einander …passen sollten, so insbesondere hinsichtlich der Linienfüh…ng der Übergangsbahnhöfe, der technischen Grundsätze über …n Bau der Strecken, der Bauart und Ausnutzung der Fahr…uge, der Betriebs- und Verkehrsvorschriften des Tarifwesens, …r Aufstellung von Transportprogrammen und des Eisenbahn…llwesens. Im Interesse einer raschen und tatkräftigen Durch…hrung dieses Gedankens empfahl er die Schaffung einer …uernden Vereinigung der Verwaltungen, deren Organ gegen…er allen beteiligten Unternehmen und für alle in Betracht …mmenden Gegenstände auf Anruf der Beteiligten oder aus …enem Antrieb anregend und vermittelnd, vielleicht auch an…dnend einzugreifen hätte. Der Entwurf für die Satzungen …eser Vereinigung sei von der Konferenz auszuarbeiten und …n Regierungen vorzulegen. Ebenso habe die Konferenz Vor…läge darüber auszuarbeiten und vorzulegen, wie die Mittel …fzubringen und zu verwalten sind zur Unterstützung der Ver…ltungen, die noch nicht in der Lage sein sollten, aus eigenen …äften Maßnahmen zu treffen, wie sie zur Durchführung der …schlüsse und Anregungen der Vereinigung im Interesse des …ernationalen Verkehrs notwendig erscheinen. Zu Artikel VI …s Resolutionsvorschlags der einladenden Mächte, der es als …nschenswert bezeichnet, daß der Völkerbund aufgefordert …rde, von Zeit zu Zeit die Durchführung der in den vorher…henden Artikeln erwähnten Bestimmungen einer Prüfung zu …terziehen, gab Staatssekretär Stieler die weitere Erklärung …, daß die deutsche Regierung der Auffassung sei, daß die …fsicht des Völkerbundes weder notwendig noch nützlich sei. …e Staaten, deren Eisenbahnverwaltungen nach dem deutschen …rschlag eine Vereinigung abschlössen, seien ohnedies ver…ichtet, die Arbeiten des von der deutschen Regierung vor…schlagenen Organs zu beaufsichtigen. Da hiernach der Ein…ß der beteiligten Regierungen gewährleistet sei, halte die …utsche Regierung es nicht für erforderlich, sich an den …lkerbund zu wenden, der einerseits Staaten umfasse, die in …iner Weise beteiligt seien, und der andererseits gewisse …ächte noch nicht in sich schließe, die sehr wesentlich beteiligt …en.

Die deutschen Vorschläge fanden lebhaftes Interesse, und es …rde beschlossen, sie in einer der nächsten Sitzungen zum …genstand der eingehenden Erörterung zu machen. Auf Antrag des englischen Vertreters Sir Francis Dent wurde sodann beschlossen, eine besondere Unterkommission mit der Aufgabe zu betrauen, die sich aus der schwankenden Währung für den Eisenbahnverkehr ergebenden Schwierigkeiten zu prüfen und im Einvernehmen mit der Finanzkommission nach Wegen zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten zu suchen. Mitglieder der Kommission sind Belgien, Frankreich, die Schweiz, Italien, Deutschland und Polen. Die Wahl Deutschlands in die Kommission erfolgte auf eine deutliche Anregung des französischen Vertreters.

In der dritten Sitzung der ersten Unterkommission für den Eisenbahnverkehr, am 21. April, wurde von den einladenden Mächten ein Abänderungsvorschlag zu der Einleitung und den Artikeln 1 bis 3 des in der ersten Sitzung überreichten Resolutionsvorschlags (vgl. Nr. 15, S. 302 d. Ztg.) besprochen. Die Einleitung ist unverändert geblieben.

Artikel 1 in der neuen Fassung deckt sich im wesentlichen mit der ursprünglichen Fassung und bestimmt im ersten Satze, daß alle europäischen Staaten ihre Anstrengungen fortsetzen sollen, um die Organisation ihrer Eisenbahnen zu verbessern. Weiterhin heißt es: Wenn die Eisenbahnen eines Staates sich nicht in einem befriedigenden Zustande befinden, und dieser Staat nicht über die erforderlichen Mittel verfügt, um die baulichen Anlagen und das rollende Material auf den früheren Stand zu bringen und die erforderlichen Betriebsstoffe zu beschaffen, so sollen ungesäumt Maßnahmen getroffen werden, um den nötigen Beistand zu gewähren. Zu diesem Zwecke wäre es wünschenswert, daß die Staaten, die des Beistandes bedürfen, ein Untersuchungsorgan schaffen unter Zuziehung von Sachverständigen.

Artikel 2 deckt sich mit der ursprünglichen Fassung und wiederholt den Wunsch, daß alle europäischen Staaten, die das Übereinkommen von Barcelona vom 20. April 1921, betreffend die Freiheit des Transitverkehrs, unterzeichnet haben, es baldmöglichst ratifizieren, und daß ferner alle europäischen Staaten, die nicht zu den vertragschließenden Parteien gehören, seine Bestimmungen baldmöglichst in Kraft setzen.

Artikel 3 gibt in Übereinstimmung mit der ursprünglichen Fassung dem Wunsch Ausdruck, daß alle Staaten sofort die Empfehlungen in Wirksamkeit setzen, die hinsichtlich des internationalen Eisenbahnverkehrs durch die Generalkonferenz von Barcelona, betreffend Verkehr und Transit, ergangen sind.

In einem neuen Artikel 3a wird in Erweiterung der im zweiten Absatz des ursprünglichen Artikels 4 vorgeschlagenen Fassung es als wünschenswert bezeichnet, daß in kürzester Frist die übrigen den Eisenbahnverkehr betreffenden Abmachungen ausgearbeitet und in Kraft gesetzt werden, die in den Friedensverträgen vorgesehen sind. In dem gleichen Artikel wird weiterhin dem Wunsch Ausdruck gegeben, daß in Erwartung der neuen Vereinbarung über den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr auf den Eisenbahnen diejenigen europäischen Staaten, deren Eisenbahnen der Berner Konvention unterworfen sind, sich verpflichten, diese Vereinbarung sofort in Kraft zu setzen, sofern es noch nicht geschehen sein sollte.

Bei der Besprechung der vorstehenden Artikel gab der russische Vertreter Rakowsky die Erklärung ab, daß seine Regierung mit der Fassung des letzten Satzes der Einleitung des Resolutionsvorschlags nicht einverstanden sei, wonach großer Wert darauf gelegt werde, daß die Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs nicht durch politische Erwägungen beeinflußt werden solle, sondern ausschließlich durch kaufmännische und technische Gesichtspunkte. Rakowsky kann nicht anerkennen, daß die vorgeschlagene Unterscheidung der Gesichtspunkte sachlich gerechtfertigt sei.

Staatssekretär Stieler konnte sich dieser Auffassung nicht anschließen, erklärte sich vielmehr mit der vorgeschlagenen Fassung durchaus einverstanden. Auch der Vorsitzende Jadot vertrat diesen Standpunkt, und es wurde demgemäß die Einleitung des Resolutionsvorschlags mit allen gegen die russische Stimme von der Versammlung gutgeheißen. Ebenso wurden Artikel 1, 2, 3 und 3a von der Unterkommission angenommen.

Nur der russische Vertreter behielt sich seine Stellungnahme vor, gab aber die Erklärung ab, daß Rußland gern bereit sei, mit den übrigen europäischen Staaten in direkten Verkehr zu treten, jede mögliche Erleichterung bei der zollamtlichen Abfertigung zu geben, und sich über die allgemein gültigen Grundsätze für die Haftung auch über einheitliche Abrechnungsgrundsätze mit den übrigen europäischen Staaten zu verständigen.

Die weiteren Artikel des Resolutionsvorschlags der einladenden Mächte werden in der nächsten Sitzung beraten werden; so soll von den Vertretern der einladenden Mächte geprüft werden, inwieweit das von der deutschen Regierung in der zweiten Sitzung der Unterkommission übergebene A dement zu Artikel 5 und 6 ihres Vorschlags berücksichtigt den kann, und es soll den Vertretern der deutschen Delega noch vor dieser Sitzung Gelegenheit gegeben werden, etw Wünsche in dieser Frage noch geltend zu machen. Der sitzende gab hierauf bekannt, daß von dem Vorsitzenden Finanzkommission als weitere Mitglieder des in der zwe Sitzung eingesetzten Sonderausschusses zur Prüfung der den Währungsschwankungen und Währungsunterschieden den Eisenbahnverkehr sich ergebenden Schwierigkeiten noc ein Vertreter von Dänemark, Holland und Polen bezeic worden sei.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Benutzung von Privatwagen. Auf eine Anfrage des Reichstagsabgeordneten Sievers haben der Reichsverkehrsminister und der Reichsarbeitsminister folgende Antwort erteilt: „... Welche Güter in Privatwagen befördert werden dürfen, ist durch den Eisenbahngütertarif vorgeschrieben. Es ist danach nicht ohne weiteres zulässig, beliebige Güter wie z. B. Baustoffe, in Privatwagen zu befördern.

Die Eisenbahnverwaltung hat während des Krieges, als auf Veranlassung der militärischen Stellen Privatwagen in großem Umfange eingestellt worden sind, die denkbar schlechtesten Erfahrungen damit gemacht. Während beladen eingegangene Wagen nach Entladung der Eisenbahn sofort wieder zur Verfügung stehen und entweder auf demselben Bahnhof wieder Verwendung finden oder aber leer nach den Bedarfsgebieten abgefahren werden, muß ein Privatwagen stets wieder leer nach seinem Ausgangspunkte zurücklaufen. Er kann infolgedessen nicht ausgenutzt und auch nicht in Leergüterzüge eingestellt werden, welche die Rangierbahnhöfe durchlaufen, ohne dort behandelt zu werden. Er muß vielmehr in Nahgüterzügen befördert und meistens umrangiert werden. Es werden dadurch also betriebliche Leistungen erforderlich, die bei der ohnehin sehr schwierigen Betriebslage unbedingt vermieden werden müssen.

Die Eisenbahnverwaltung hat nur in einzelnen geeigneten Fällen die Verwendung von Privatwagen zur Beförderung von Zement für die Zeit des Wagenmangels zugelassen, wenn die Einsteller auf jeden Schadensersatzanspruch verzichten, falls die Wagen, was häufiger vorkommt, im Betrieb verlorengehen. Gegen die Zulassung von Privatwagen zur Zementbeförderung zwischen Warstade-Hemmoor und den Unterweserorten für die Dauer des Wagenmangels bestehen unter der gleichen Voraussetzung keine Bedenken. Ein entsprechender Antrag hat jedoch der Eisenbahndirektion Altona bisher nicht vorgelegen. Die Zulassung von Privatwagen für Zement in anderen Verkehrsbeziehungen, in denen ihre Verwendung regelmäßig betriebliche Schwierigkeiten verursacht, muß nach wie vor ausgeschlossen bleiben."

— Sonderzüge zu ermäßigten Fahrpreisen. Die Reichsbahn wird, um weiten Kreisen eine Erholungsreise zu ermöglichen, in der Zeit von Juni bis August, also unabhängig von den Ferien, Sonderzüge zu ermäßigten Preisen fahren. Die Züge haben nur die dritte Klasse; während auf der Hinfahrt der Sonderzug zu benutzen ist, werden für die Rückfahrt zu ermäßigten Preisen neben den Sonderzügen auch die Züge des gewöhnlichen Verkehrs freigegeben. Bei Schnellzügen ist der tarifmäßige Zuschlag zu bezahlen. Die Preise der Fahrkarten sind um rund ein Viertel ermäßigt und berechnen sich nach den zurzeit geltenden Tarifen mit 69 ₰ für das Kilometer Hin- und Rückfahrt. Die Geltungsdauer der Fahrkarten beträgt 2 Monate. Die Fahrtausweise können nach bekannten Erholungsorten auch dann ausgegeben werden, wenn diese nicht unmittelbar mit dem Sonderzug zu erreichen sind. Die Orte, zwischen denen Sonderzüge gefahren werden, können zurzeit noch nicht mitgeteilt werden; sie werden demnächst bekanntgegeben. Da bekanntlich die Reichsbahn vom 1. Juni ab auch beschleunigte Personenzüge mit 4. Klasse einführt, ist der finanziellen Lage des großen Teiles der Reisenden, für welche die Tariferhöhungen besonders fühlbar sind, weitgehend Rechnung getragen.

— Keine Sonntagsfahrkarten im Berliner Vorortverkehr. Aus Anlaß der Wiederausgabe von Sonntagskarten für Fernstrecken ist das Verlangen laut geworden, auch für die Berliner Vorortstrecken verbilligte Sonntagskarten ausgeben zu lassen. Dabei wird übersehen, daß Berlin bereits besonders billige Vorortfahrpreise hat, die nur ½ bis ⅓ der Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs betragen und ständig Gegens lebhafter Angriffe und Berufungen anderer Großstädte bil Bekanntlich werden die Beförderungsselbstkosten im Berl Vorortverkehr nicht gedeckt, erfordern somit Zuschüsse Allgemeinheit. Eine weitere Verbilligung, wie sie in der gabe von besonderen Sonntagskarten im Berliner Vorortver liegen würde, muß daher als völlig ausgeschlossen gelten.

— Die Fahrpreisermäßigung für hilfsbedürftige Kinder. Erweiterung der Fahrpreisermäßigung für hilfsbedür Stadtkinder zur Unterbringung auf dem Lande und im Aus wird mit sofortiger Wirksamkeit zur Durchführung gebr Die Altersgrenze der hilfsbedürftigen Kinder, von denen Fahrpreisermäßigung in Anspruch genommen werden darf, von 16 auf 17 Jahre erweitert. Daneben tritt eine Bestimm in Kraft, nach der die Fahrpreisermäßigung nach solchen O ausgeschlossen sein soll, bei denen ein dem Landaufenthalt sprechendes gesundheitsförderndes Unterkommen in der R nicht gegeben ist (wie Industrie- und Großstädte) sowei sich nicht um Kur- oder Badeorte handelt. Daher muß in kunft in den Anträgen neben der Zielstation der Reise auch Unterkunftsort der Kinder angegeben werden.

— Entlassungen aus dem Eisenbahndienst. Der Reichs kehrsminister hat angeordnet, daß Bedienstete, die aus A des Streiks der Reichsgewerkschaft entlassen wurden, oder unter dem Einfluß des Erlasses vom 20. Januar 1922 (der 20 000 Entlassungen anordnete) aus dem Eisenbahndienst willig ausgeschieden sind, auf die vorgeschriebenen Zahlen zu entlassenden Kräfte angerechnet werden dürfen. Ferner verfügt worden, daß vor Anordnung von Entlassungen in je Falle die Bedürfnisfrage möglichst eingehend geprüft we muß. Vor allem dürfen die Werkstätten in ihrem Pers bestande nicht derartig beschränkt werden, daß die wirtsch liche Ausnutzung der Einrichtungen und maschinellen Anl dadurch in Frage gestellt ist. Besonderes Augenmerk ist auf zu richten, daß der Eisenbahnverwaltung die guten, gearbeiteten Kräfte und Qualitätsarbeiter erhalten bleiben. jetzt zur Entlassung gekommenen Bediensteten sollen im darfsfall vorzugsweise in den Eisenbahndienst wieder ei stellt werden, ohne daß die Vermittlung der nicht gew mäßigen örtlichen Arbeitsnachweise in Anspruch genomme werden braucht, sofern es sich dabei um Arbeitnehmer han die sich im Eisenbahndienst bewährt haben und für die gewordene neue Stelle geeignet sind. Die für Schwerbeschä bestehenden gesetzlichen Schutzvorschriften dürfen bei lassungen nicht verletzt werden.

— Aufwandsentschädigung für Beamte im Überwachu dienst. Das Reichsverkehrsministerium hat den im Eisenb überwachungsdienst tätigen Beamten und Arbeitern, denen sonderer Mehraufwand für Lebensmittel, Kleider, Schuhw und sonstige notwendige Ausgaben bei Ausübung des Ü wachungsdienstes entsteht, und die keine Reisekostenentsch gung oder Auswärtszulage beziehen, rückwirkend vom 1. 1921 eine Aufwandsentschädigung bis zu 120 ℳ monatlich willigt. Die Entschädigung steht den örtlichen Wächtern den lediglich im Bürodienst beschäftigten Bediensteten nich

— Eröffnung der Strecke Schönaicher First-Schönaich. vollspurige, vom Reich gebaute Nebenbahn Schönaicher F Schönaich wird am 1. Mai 1922 dem öffentlichen Betrieb ü geben. Diese 3,02 km lange Strecke schließt in Schönaicher an das von der Eisenbahn-Generaldirektion in Stuttgart ver tete Bahnnetz an und wird mit Dampfkraft betrieben. Die Strecke dient dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- Tierverkehr. Es liegen an ihr die Station Schönaich, die den Gesamtverkehr eingerichtet ist, und die Station Sc aicher First, die nur dem Personenverkehr dient. Auf der n Linie beträgt der zulässige feste Radstand 6 m, der Radd 8 t, der kleinste Krümmungshalbmesser 250 m und die gr Neigung 1 : 35. Bei der Beladung offener Wagen ist das L

§ I anzuwenden. Die neue Bahn ist dem Bezirk der Be-bsinspektion Stuttgart zugewiesen. Sämtliche Stationen an neuen Linie gehören dem Verkehrsbezirk 35 (Württem-g) der Warenstatistik der Güterbewegung innerhalb des itschen Reichs im Verkehr mit dem Ausland an.

— **Urlaub zur Maifeier.** Das Reichskabinett hat für die ichspost- und Eisenbahnverwaltung folgender elung wegen des Dienstes am 1. Mai zugestimmt: „Beamte, estellte und Arbeiter, welche zwecks Teilnahme an einer er am 1. Mai dem Dienst oder der Arbeit fernbleiben wollen, en rechtzeitig bei ihren Dienstvorgesetzten um Befreiung Dienste nachzusuchen. Solchen Anträgen ist grundsätzlich rall insoweit zu entsprechen, als dadurch die notwendige rführung des Dienstbetriebes nicht in Frage gestellt wird. der Entscheidung über derartige Gesuche soll nicht eng-zig verfahren werden. Die hiernach beantragte und be-ligte Freizeit ist bei Beamten und Angestellten auf den Er-ungsurlaub anzurechnen. Das gleiche kann auf Wunsch bei eitern geschehen. Wird von Arbeitern jedoch nicht aus-cklich um Anrechnung auf den Erholungsurlaub nachgesucht, wird nach den Bestimmungen der Lohntarife für die Dauer Arbeitsversäumnis Lohn nicht gewährt."

ür die Bezirke, in denen der 1. Mai landesgesetzlich Feiertag erklärt ist, werden besondere Anordnungen ge-fen.

ür die übrigen Reichsverwaltungen sollen ent-echende Grundsätze gelten.

— **Der Fahrplan des ersten beschleunigten Personenzuges.** den neuen beschleunigten Personenzügen, die die Reichs-n am 1. Juni mit 3. und 4. Klasse als Ersatz der teuren üge einführt, liegt jetzt der erste vollständige Fahrplan im wurf vor. Die Züge verkehren zwischen Berlin und Stralsund dem nächsten Wege über Neustrelitz. Man fährt von Berlin nm., Fürstenberg 9.40, Neustrelitz 10.10, Neubrandenburg 7 und kommt 12.56 nach Stralsund; zurück fährt man von lsund 7.45 vm., Neubrandenburg 9.31, Neustrelitz 10.20 und mt 12.33 nach Berlin. Die Züge halten im ganzen auf 15 16 Zwischenstationen.

— **Deutsch-finnisches Wirtschaftsabkommen.** Am 22. d. M. de im Auswärtigen Amt in Berlin nach mehrtägigen Ver-llungen zwischen einer deutschen und finnischen Abord-g ein Abkommen unterzeichnet, welches die Regelung drin-der wirtschaftlicher Fragen betrifft. Es bezieht sich ins-ondere auf die Regelung des gegenseitigen Verkehrs der dlungsreisenden, gewissen Fragen des beiderseitigen iffahrts- und Eisenbahnverkehrs und der Be-nisse der beiderseitigen Konsularbehörden. Das Abkommen ält ferner eine Erklärung, wonach beide Teile bereit sind, nächst in Verhandlungen über ein Wirtschaftsabkommen breiter Grundlage einzutreten. Das Abkommen unterliegt Ratifikation durch die beiderseitigen Parlamente und tritt dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in ft.

— **Berlins Fremdenverkehr.** Der Monat März weist, wie Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins mitteilt, 120 620 Fremden gegen den voraufgegangenen Februar mit em verkehrshemmenden Eisenbahnerstreik ein Mehr von 09 auf. Aber auch gegen den Januar ist ein Mehr von 6700 verzeichnen. Der Ausländerbesuch weist ebenfalls mit 2 gegen den Februar ein Mehr von 8000 und gegen den uar eine Steigerung von nahezu 4000 auf und beträgt rund des Gesamtverkehrs. An der Spitze erscheint wieder weden mit 2513; es folgen Holland mit 2250, Dänemark mit Österreich mit 15 971, Rußland mit 1418, Amerika mit 1401, land mit 1243, Norwegen mit 1178, Ungarn mit 814, die weiz mit 712 usw.

— **Eisenbahnerbewegung.** Die Fachgewerkschaft 6 Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten (Beamte ehobener Stellung) hat einmütig folgenden Beschluß ßt:

„1. Der Austritt der Fachgewerkschaft 6 aus der Reichs-werkschaft ist sofort zu vollziehen.

2. Vom geschäftsführenden Vorstand der Fachgewerk-aft 6 ist alles vorzubereiten, um den Anschluß an die Aussicht stehende Gründung einer neuen Eisenbahner-ganisation auf vertikaler Grundlage und in Verbindung mit n Deutschen Beamtenbund herbeizuführen.

3. Die endgültige Beschlußfassung über den Anschluß an neue Beamtenorganisation wird dem baldmöglichst einzu-ufenden ordentlichen Fachtage überlassen."

Ferner ist die Gewerkschaft der Lokomotiv- und Schiffsheizer mit etwa 10 000 Mitgliedern aus der Reichs-gewerkschaft ausgetreten.

Von den aus Anlaß des letzten Eisenbahnerstreiks aus der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten ausgeschiede-nen Fachgewerkschaften und Fachgruppen ist am 22. d. M. in Berlin eine neue Eisenbahnbeamtenorganisation, die „Gewerkschaft deutscher Reichsbahnbeamten" gegründet worden. Die neue Gewerkschaft ist parteipolitisch und religiös neutral, steht auf dem Boden des Programms des Deutschen Be-amtenbundes und zählt bereits im Augenblick der Gründung mehr als 80 000 Mitglieder. Sie umfaßt Beamtengruppen aller Besoldungsstufen.

— **Zum 100. Geburtstage von Max Maria von Weber** schreibt Dr. Sinner in der D. Allg. Ztg.:

Am 25. April ist ein Jahrhundert verflossen, seit Max Maria von Weber, der Sohn des berühmten Tondichters Carl Maria von Weber, in Dresden das Licht der Welt erblickte. Neben List ist Max Maria von Weber einer der Männer, die sich um den Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes die allergrößten Verdienste erworben haben. Seine schöpferisch-künstlerische Natur ließ ihn die gegebenen Verhältnisse klar erkennen und Werke schaffen, die erst eine spätere Zeit in ihrer Bedeutung voll gewürdigt hat. Sein großes organisatorisches Talent leitete ihn sicher, wenn es galt, Maßnahmen, sowohl für den äußeren Aufbau wie für den inneren Ausbau unseres Eisenbahnwesens zu treffen.

Schon 1845, zehn Jahre nach der Vollendung der ersten deut-schen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth und sechs Jahre nach der Eröffnung der Strecke Leipzig-Dresden trat er in den sächsischen Staatsdienst, nachdem seine technische Ausbildung ihn bereits mit dem Eisenbahnbau in enge Berührung gebracht hatte. Er war vorher bei Borsig in der Lehre, hatte bei ver-schiedenen deutschen Eisenbahnbauten mitgearbeitet und schließlich am Ende seiner Lehrzeit auch die Lokomotivführer-prüfung bestanden. Tiefen Eindruck machte auf ihn bei einem Besuch in England das dortige Eisenbahnnetz, das damals schon eine recht ansehnliche Ausdehnung aufwies. Im sächsischen Staatsdienste hat er sich um den weiteren Ausbau des Bahn-netzes und die Leitung des Betriebes die größten Verdienste erworben. Zahlreiche Schriften technischer und wirtschaftlicher Natur, die in jener Zeit entstanden, und aus denen sein gründ-liches technisches Wissen hervorgeht, trugen wesentlich zur Klärung der technischen Fragen des Eisenbahnwesens bei. Im Jahre 1869 berief man ihn zur Reorganisation des österreichi-schen Verkehrswesens nach Wien und hier wirkte er zuerst als Beamter im Ministerium, später als Zivilingenieur, als Be-rater und anerkannter Fachmann bei der Lösung der verkehrs-wirtschaftlichen Fragen Österreichs mit. Ende der 70er Jahre nach Deutschland zurückgekehrt, waren ihm nur noch wenige Lebensjahre vergönnt. Mitten in seinen Arbeiten, als er ge-rade ein amtliches Gutachten über die Wasserstraßen abge-schlossen hatte, machte am 18. April 1881, am Ostermontag, ein Herzschlag seinem arbeitsreichen Leben ein Ende . . ."

— **Exzellenz Wackerzapp †.** Am 23. März d. J. ist in Berlin der frühere Präsident des Reichseisenbahnamts, Wirklicher Ge-heimer Rat Michael Wackerzapp, im 74. Lebensjahre gestorben. In ihm ist ein Mann dahingegangen, der lange Jahre an her-vorragender Stelle für die Entwicklung und Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens mit bestem Erfolge gewirkt hat.

Wackerzapp wurde am 4. November 1848 zu Immerath in der Rheinprovinz geboren. Nach dem Besuch des Gymnasiums an der Apostelkirche zu Köln widmete er sich dem Studium der Rechte auf den Universitäten Bonn und Heidelberg. Seine Dienstlaufbahn begann er im Justizdienst, dem er über sechs Jahre angehörte. Am 15. Dezember 1876 trat er zur Verwaltung der Preußischen Staatseisenbahnen über, bei der er drei Jahre als Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion Saarbrücken tätig war. Ende 1879 wurde er in den Reichsdienst übernommen und der Generaldirektion der Reichseisenbahnen zu Straßburg i. Els. zu-geteilt, bei der er längere Jahre mit der Verwaltung einer Mit-gliedstelle betraut war. In dieser Stellung hatte er sich so ausgezeichnet, daß im November 1888 seine Einberufung in das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen erfolgte, wo ihm zunächst die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters ver-liehen wurde. Nachdem er daselbst im Jahre 1890 zum Ge-heimen Regierungsrat und Vortragenden Rat ernannt war, wurde ihm 1894 die Wahrnehmung der Geschäfte eines Dirigenten dieses Amtes übertragen. Als im Jahre 1899 der wichtige und verantwortungsvolle Posten eines Präsidenten der Generaldirek-tion der Reichseisenbahn in Straßburg i. Els. neu zu besetzen war, fiel die Wahl auf Wackerzapp, der als einer der besten Kenner des Eisenbahnwesens und der Verkehrsbedürfnisse in den Reichslanden galt. Er hat dies schwierige Amt 10½ Jahre

lang mit bestem Erfolge verwaltet. Ein besonderes Verdienst hat er sich durch die Neuordnung der Verwaltung der Reichseisenbahnen, deren Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit dadurch ganz wesentlich gehoben wurde, erworben. Auch sorgte er durch planmäßigen Ausbau des Bahnnetzes mit weitsichtigem Verständnis für die Entwickelung des gesamten Wirtschaftslebens in den Grenzlanden. Mit klarem Blick hatte er die Wichtigkeit der elsaß-lothringischen Bahnen für den internationalen Verkehr erkannt; seine unausgesetzten Bemühungen waren daher darauf gerichtet, den Reichseisenbahnen die ihnen im Verkehr zukommende Stellung zu verschaffen.

Am 1. Januar 1910 wurde er zum Präsidenten des Reichseisenbahnamts ernannt. Diesen wichtigen Posten, der ihm Gelegenheit bot, nachdrücklich für die weitere Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen einzutreten, bekleidete er bis zu seinem am 1. Juli 1918 erfolgten Übertritt in den Ruhestand. In allen Stellungen seiner Laufbahn hat er Hervorragendes geleistet; er war durch seinen scharfen, klaren Verstand, seine außergewöhnliche Arbeitskraft und seine große Energie zur Lösung schwieriger Aufgaben befähigt. Stets hat er sich als einen geraden, aufrichtigen Mann von unermüdlicher Schaffensfreude und treuester Pflichterfüllung gezeigt.

Den für Deutschland unglücklichen Ausgang des Weltkrieges und den Verlust der Reichslande, denen seine Lebensarbeit überwiegend gewidmet war, hat auch er persönlich schwer empfunden; hierdurch sowie durch den Tod seiner ihm vorausgegangenen Gattin waren seine letzten Lebensjahre stark getrübt.

Seine großen Verdienste sichern ihm ein treues, bleibendes Andenken in der Reichseisenbahnverwaltung.

— **Oberbaurat Everken †.** Am 3. April 1922 starb in Köln der Oberbaurat i. R. Hermann Everken. Mit ihm ist einer der alten Eisenbahntechniker aus der Glanzzeit der preußisch-hessischen Staatsbahnen dahingegangen, dessen Persönlichkeit eine Würdigung in unserer Zeitung verdient.

Everken wurde am 22. September 1851 zu Paderborn als Sohn eines Sanitätsrats geboren. Nach Ablegung der Reifeprüfung wandte er sich im Oktober 1870 dem Baufache zu. Am 28. Januar 1875 wurde er zum Regierungsbauführer ernannt und hat dann seine Bauführerzeit beim Bau der Berliner Nordbahn verbracht. Nach dem Bestehen der zweiten Staatsprüfung wurde er am 17. Juni 1882 Regierungsbaumeister und zum 8. November 1882 der Eisenbahndirektion Hannover überwiesen. Hier entwickelte er eine erfolgreiche Tätigkeit während der Jahre 1883—1887 bei den Vorarbeiten und dem Bau der Linie Osnabrück-Brackwede als Sektions- und Abteilungsbaumeister und danach bis zum Jahre 1894 als Leiter der Vorarbeiten für die vielen Neubaustrecken des Direktionsbezirks. Nebenher genoß er die Ausbildung im Betriebsdienst beim ehemaligen Betriebsamt Hannover-Rheine. Nachdem er am 23. Juni 1891 zum Bau- und Betriebsinspektor ernannt war, wurde er im April 1894 Mitglied des ehemaligen Betriebsamtes in Cottbus und bei der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung zum 1. April 1895 nach Bremen versetzt, wo er nacheinander die Betriebsinspektionen 2 und 1 verwaltete. Am 1. April 1900 kam er zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Direktionsmitgliedes nach Mainz, wurde am 9. April 1900 Regierungs- und Baurat und erhielt am 1. Januar 1901 die etatsmäßige Stelle eines Direktionsmitgliedes. In Mainz leitete er hauptsächlich den Bau der Umgehungsbahn von Mombach über Castel nach Bischofsheim mit den neuen Brücken über den Rhein und Main und nachher den Neubau des Bahnhofes Wiesbaden mit seinen verschiedenen Zuführungslinien. Bei der Ausführung dieser wichtigen Bauten trat er in nähere Berührung mit dem derzeitigen Präsidenten, dem späteren Minister von Breitenbach, der ihn nach Fertigstellung der Wiesbadener Anlagen zum 1. April 1907 nach Köln berief und ihn hier als Oberbaurat an die Spitze der Bauleitung für die großen Kölner Bahnhofsumbauten und die sonstigen umfangreichen Bauausführungen des Direktionsbezirks setzte. Außer der Umgestaltung des Kölner Hauptbahnhofes wurden unter seiner Leitung außerordentlich zahlreiche Neubauten im Kölner Bezirk durchgeführt, die große Anforderungen an seine Arbeitskraft stellten. Viele dieser Bauarbeiten fielen zeitlich zusammen, so daß er zeitweise nicht weniger als 18 Bauabteilungen unter sich hatte. Als Oberrat führte er auch die Kommissariatsgeschäfte für die Privatbahnen und seit 1908 war er Kommissar für die Diplomprüfungen an der technischen Hochschule in Aachen. Am 1. April 1918 trat er in den Ruhestand und blieb, da er die Tätigkeit als Prüfungskommissar beibehielt, in Köln wohnen. Am 2. Weihnachtstage 1921 erlitt er beim Antritt des Kirchganges frühmorgens in der Dunkelheit auf der Treppe seiner Wohnung einen Unfall, der ihn aufs Krankenlager warf und schließlich zu seinem Ende führte.

Everken war ein echter Sohn der roten Erde; er wußte seinen starken Willen meist durchzusetzen. Wenn er aber nach außen hin oft hart erschien, so hatte er doch im Innern seines Wesens ein weiches, mitfühlendes Herz. Für seine Ko[...] ist er immer warm eingetreten, und besonders die jü[...] Kollegenschaft suchte er nach Kräften zu stützen und vo[...] zu bringen. Auch den ihm unterstellten mittleren und u[...] Beamten war er trotz seiner rauhen äußeren Schale ein [...] aus wohlwollender Vorgesetzter. Seine Laufbahn hat [...] regelrechten Gang eines Staatsbeamten genommen, und [...] war sie ausgezeichnet vor anderen, weil sie ihn währen[...] Hochstandes der Bautätigkeit bei den preußisch-hess[...] Staatsbahnen auf hervorragende Stellen setzte, die die [...] lung großer Aufgaben von ihm verlangten, wie sie nur we[...] Technikern beschieden werden. F[...]

Österreich.

— **Paßübereinkommen.** Der Inhalt des Grazer Paßüb[...] kommens (siehe Nr. 6 der Ztg.), das am 12. April amtlic[...] lautbart wurde, schafft auf dem Gebiete des Paßwese[...] wesentlichen folgende Neuerungen: Die alten Reisepäss[...] lieren Ende Juni unter allen Umständen ihre Gültigkeit, k[...] aber bis dahin für eine einmalige kurzfristige Auslandreis[...] verwendet werden. Abgelaufene Pässe oder solche, die [...] ausgeschrieben sind, dürfen nicht verlängert werden. Da[...] heften von Blättern in die Pässe ist unter allen Umst[...] verboten.

Die Ausfertigungsgebühr beträgt in Öste[...] 200 K., für die Nebengebühren, wie Paßanweisung, Paßf[...] lare, Stempel usw., werden 100 K. eingehoben. Die eingeh[...] Gebühr darf in keinem Vertragsstaat einen fiskalischen C[...] ter tragen und muß für Staatsangehörige und Angehörig[...] anderen Vertragschließenden gleich sein. Sichtverm[...] für Ausreisen werden aufgehoben, für Einreisen mi[...] jähriger Gültigkeitsdauer mit 10 Goldfranken, für eine e[...] Reise mit 5 Goldfranken festgesetzt, doch müssen sie s[...] Personen, die nachweisen, daß ihr Einkommen ihren und [...] Familie notwendigen Bedarf zur Deckung des Unterhaltes [...] übersteigt, gebührenfrei erteilt werden. Auch Persone[...] zwecks Teilnahme an künstlerischen und wissenschaft[...] Kongressen oder zum Antritt körperlicher Arbeit ins A[...] reisen, dann Hilfskräfte der öffentlichen Verwaltungen und [...] angestellte sind von den Sichtvermerkgebühren befreit.

Familienpässe können, wenn der Paß für mehr[...] Reisen von den auswärtigen Vertretungsbehörden vidie[...] auch von den einzelnen Familienmitgliedern gesondert b[...] werden und sind auch hinsichtlich der Gebühren den I[...] pässen gleichgestellt.

Anläßlich der Paßrevision beim Grenzüber[...] darf keine Manipulationstaxe eingehoben werden. Di[...] wiederholte Reisen geltenden Einreisesichtvermerke berec[...] zum Grenzübertritt an einer beliebigen Grenzstelle. Di[...] wendigkeit der Reise wird in Zukunft nicht bewiesen w[...] müssen, doch wird der Reisende wegen der Festsetzu[...] Sichtvermerkgebühr den Zweck der Reise angeben müss[...]

Von den an der Konferenz in Graz beteiligten Staaten [...] bisher Österreich, Ungarn, Italien und die tschecho-slowa[...] Republik mit dem 27. März die Ratifikationsübereinkomm[...] terlegt, so daß zwischen diesen Staaten das Übereinkomm[...] 27. März in Kraft getreten ist. Polen, Rumänien und S[...] wien haben bisher die Ratifikation noch nicht vorgenomm[...]

— **Zolltarifentwurf.** In einer Pressekonferenz gaben [...] treter des Handelsministeriums und des Finanzminist[...] Aufklärungen über den neuen Zolltarifentwurf. Aus ihre[...] stellungen ist folgendes zu entnehmen:

Der neue Zolltarifentwurf ist das Ergebnis von Berat[...] die von den beteiligten Ministerien gemeinsam mit de[...] tretern der Arbeitsgemeinschaft der wirtschaftlichen Or[...] tionen der Handelskammern, des Verbandes der Industr[...] des Zentralverbandes der Kaufleute in der Zeit vom 20.[...] bis zum 6. April geführt wurden. Der Entwurf ist vo[...] nur als eine Ausarbeitung dieses Tarifausschusses zu b[...] ten, zu dem die Regierung, das heißt der Ministerrat, [...] noch nicht Stellung genommen hat. Auch im Ausschusse [...] sind noch nicht alle Meinungsverschiedenheiten ausgeg[...] Der Entwurf wurde den wirtschaftlichen Körperschaft[...] Begutachtung übermittelt. Die Gutachten der verschie[...] Interessentengruppen werden den Gegenstand neuerlicher [...] prüfung im Tarifausschusse bilden und der dann fertigge[...] Entwurf den Ministern zur endgültigen Beschlußfassun[...] gelegt werden. Nach den bestehenden Verfügungen s[...] Zolltarifvorlage am 25. April im Nationalrat eingebracht w[...]

Zur Erklärung der Anordnung des neuen Tarifentwurf[...] wiesen die beiden Sektionschefs auf folgende Umstände [...] heute zur Einhebung gelangenden Zölle sind teils die auto[...] Sätze des bestehenden Tarifs, teils die Vertragssätze a[...]

en Verträgen, die wir auch nach dem Aufhören der Verträge Geltung gelassen haben. Die Zollsätze des geltenden autonomen und Vertragstarifs waren ursprünglich in Gold erstellt und in Gold einzuheben. Diese Bestimmung hatte in der Vorkriegszeit bei dem unversehrten Stande unserer Währung keine praktische Bedeutung. Sie wurde im September 1918 aufgehoben, das heißt, es wurde die Zahlung der Zölle in Banknoten zulässig erklärt. Gleichzeitig wurde aber der Finanzminister ermächtigt, mit Rücksicht auf die Entwertung des Geldes bei Banknotenzahlung einen Zuschlag zum gewöhnlichen Betrage des Zolles einzuheben. Der Zuschlag betrug anfangs das Einein-halbfache des Zolles und wurde fortgesetzt erhöht. Er ist immer hinter der Goldparität zurückgeblieben. Heute werden die Zölle mit dem siebenhundertfachen Betrage in Papier eingehoben, nur für eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Waren wird der Zoll in Gold bemessen. Das sind solche Waren, die auf der Goldzolliste namentlich angeführt sind, und für die der Zoll entweder tatsächlich in Gold oder in Banknoten zur vollen Goldparität entrichtet werden muß. Dies gilt insbesondere für Luxuswaren und andere hochwertige feine Waren. Die Einhebung des Zolles mit dem siebenhundertfachen Betrage des Tarifsatzes bedeutet, daß wir unsere ursprünglich in Gold erstellten Zölle je nach dem Kurs der Krone mit 50, 60 oder 70% einheben. Ist zum Beispiel im geltenden Tarif der Zollsatz für eine bestimmte Ware mit einer Krone erstellt, so müßten bei der Einhebung des Zolles in Goldparität statt dieser Goldkrone je nach dem Kurs 1400, 1200 oder 1000 Kronen Papier gezahlt werden. Heute wird aber nur das siebenhundertfache des Satzes in Papier verlangt, das heißt, bei einem Kurse von 1400 nur 50% des ursprünglich mit einer Goldkrone bemessenen Zolles, bei einem Kurse von 1200 rund 60% und bei einem Kurse von 1000 rund 70%. Unter Zugrundelegung eines bestimmten Kurses, zum Beispiel von 1400, hätte es dieselbe Wirkung, als ob der Tarifsatz von einer Krone mit dem siebenhundertfachen Betrage eingehoben wird, oder ob dieser Tarifsatz auf eine halbe Krone ermäßigt wird und zur vollen Parität zur Einhebung gelangt. Unter Zugrundelegung des Kurses von 1200 oder 1000 würde die entsprechende Herabsetzung der Krone rund 40 bzw. 30 Heller betragen.

Im neuen Tarif sind für jeden Posten zweierlei Zollsätze vorgesehen, ein allgemeiner (autonomer) Satz und ein Anwendungssatz. Beide sind in Gold erstellt. Es wird künftighin keinen Zuschlag mehr geben, sondern der Zoll ist zur vollen jeweiligen Goldparität zu entrichten. Die autonomen Sätze sind im allgemeinen in der Höhe des alten autonomen Satzes bemessen, allerdings einzelne mit vielfachen Änderungen, sowohl Erhöhungen als auch Herabsetzungen, die den geänderten Bedürfnissen unserer neuen Wirtschaft entsprechen. Gewöhnlich würde sich ein Staat nur einen Tarif, und zwar mit den autonomen Sätzen erstellen, diese einheben und abwarten, ob allfällige Verträge zu Änderungen seiner autonomen Sätze führen. Da wir aber durch die Beibehaltung der Vertragssätze sowie durch Zuschläge stark hinter den Ansätzen zurückgeblieben sind, können wir die neuen autonomen Sätze nicht sofort ohne Übergang einheben. Wir können sie nur in einem bestimmten Ausmaße zur Anwendung bringen, und der dieses Ausmaß festsetzende Satz ist der Anwendungssatz. Der allgemeine Satz ist als etwas Festes gedacht, der Anwendungssatz als etwas Veränderliches, wobei er erhöht werden kann bis zur Höhe des allgemeinen Satzes. Es ist daran gedacht, daß die Regierung im Tarifgesetze die Ermächtigung ausspricht, die Anwendungssätze durch Verordnung nach und nach bis zur Höhe der autonomen Sätze zu erhöhen. Die vorgeschlagenen Anwendungssätze zeigen zum Teil die Beibehaltung, zum Teil eine mäßige Steigerung der Höhe der heutigen Zölle, aber auch Herabsetzungen. Sie sind ebenso wie die autonomen Sätze den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen unseres Staates angepaßt worden. Es mußte hierbei auch der Handelspolitik unserer Nachbarstaaten Rechnung getragen werden.

— **Fahrbegünstigungen für Schüler.** Dem Bundesministerium für Verkehrswesen sind in letzter Zeit zahlreiche Zuschriften von Elternvereinigungen an Volks- und Bürgerschulen zugekommen, in denen gegen die Aufhebung der Fahrbegünstigung für Schüler Stellung genommen und die Beibehaltung gefordert wird. Demgegenüber wird festgestellt, daß die Begünstigung zum Zwecke des Schulbesuches lediglich insofern eine Änderung erfahren hat, als sie nur noch Schülern gewährt wird, die nicht im selbständigen Erwerb stehen, eine Voraussetzung, die bei Volks- und Bürgerschülern wohl ausnahmslos zutrifft. Des weiteren wurde die Begünstigung der Fahrt zum halben Preise für Schüler, die im Schulorte wohnen und in Verpflegung stehen, bei einzelnen Fahrten nach dem Wohnorte der Eltern aufgehoben, doch können solche Kinder jetzt für beliebig oftmalige Fahrten Schülermonatskarten lösen, deren Benutzung schon bei nur zweimaliger Hin- und Rückfahrt im Monat ein weit größeres Begünstigungsausmaß gewährt als die frühere 50prozentige Fahrpreisermäßigung. Rücksichtlich der Fahrbegünstigung für Schulausflüge ist für die nicht in selbständigem Erwerbe stehenden Schüler öffentlicher Lehranstalten und die begleitenden Lehrpersonen eine Änderung weder eingetreten noch beabsichtigt.

— **Vereinfachung des Frachterstattungsdienstes.** Wie in Nr. 14, S. 284 d. Ztg. mitgeteilt, hat das Bundesministerium für Verkehrswesen die Bundesbahndirektionen ermächtigt, festgestellte Nachzahlungsansprüche aus unrichtig berechneten Frachten und Gebühren bis einschließlich des Betrags von 50 K. nicht weiter zu behandeln. Die Wiener Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie hat jetzt die Interessenten aufgefordert, auch ihrerseits Erstattungsansprüche, die im Einzelfalle 50 K. nicht überschreiten, fallen zu lassen. Der Betrag derartiger Ansprüche stehe in einem Mißverhältnis zu den durch ihre Behandlung sowohl den Parteien als auch den Bahnen erwachsenden Ausgaben und hindere überdies die wünschenswerte Beschleunigung des Geschäftsganges der Bahnen.

— **Wagenstandgeld für die Dauer der steueramtlichen Abfertigung.** Wie der „Allg. Tarif-Anz." schreibt, beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehrswesen die einschlägigen Bestimmungen der E. V. O. dahin abzuändern, daß in Zukunft Wagenstandgeld und Lagergeld in der tarifmäßigen Höhe für einen Teil der Dauer der zollamtlichen oder polizeilichen Abfertigung zu bezahlen sein wird. Nach dem derzeitigen Stand der Gesetze ruht nach § 80 (Absatz 5) der Lauf der Abnahmefristen für die Dauer der zollamtlichen oder polizeilichen Abfertigung; die sinngemäß gleiche Bestimmung befindet sich im § 63 (Annahme), Absatz 1. Da die Wagenstand- und Lagergelder erst beginnen, wenn die Fristen abgelaufen sind, so war durch die vorstehenden Bestimmungen der E. V. O. gegeben, daß für die Dauer der zollamtlichen usw. Abfertigung Wagenstand- oder Lagergelder nicht erhoben werden konnten.

An Stelle der gänzlichen Befreiung von diesen Gebühren tritt eine teilweise. Die einschlägigen Bestimmungen werden dahin abgeändert, daß der Lauf der Fristen „während der im Tarife festzusetzenden Zeit", soweit die Abfertigung nicht durch den Absender bzw. Empfänger verzögert wird, ruht. Es wird also der Tarif bestimmen, welche Zeit bei der Verzollungsmanipulation frei von den Gebühren ist, während für die darüber hinausgehende Zeit Wagenstandgeld oder Lagergeld eingehoben werden wird. Die im § 65, Absatz 1 zugestandene 48stündige Befreiung vom tarifmäßigen Stand- und Lagergeld, wenn ein Aufenthalt durch Mängel der Begleitpapiere entstanden ist, wird vollständig aufgehoben.

Das ist natürlich eine Verschärfung des gegenwärtigen Zustandes, die um so mehr ins Gewicht fällt, als das Wagenstandgeld in Österreich für die ersten 24 Stunden derzeit 200 K. und für jede weitere Stunde 300 K. für die Stunde beträgt. Wie groß diese neuerliche Belastung der Frachtgeber sein kann, läßt sich noch nicht ermessen, weil vorerst nicht bekannt ist, in welchem Ausmaße die Freifrist im Tarife bemessen sein wird. Übrigens kann der Tarif innerhalb der 14tägigen Frist immer geändert werden, und es liegt also im Bereiche der Möglichkeit, daß die tarifmäßigen Fristen im Laufe der Zeit ermäßigt werden, wenn es das Interesse der Eisenbahn erfordert. Daß die tarifmäßig festzusetzenden Fristen nur knapp bemessen sein werden, ergibt sich aus den Gründen der neuen Maßregel. Es ist die schlechte finanzielle Lage der Eisenbahnen im Verein mit dem Umstand, daß in dem vom 1. Januar d. J. gültigen Wagenübereinkommen des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen keine Befreiung mehr von der Verzögerungsgebühr für fremde Wagen für die Dauer der zollamtlichen oder polizeilichen Abfertigung vorgesehen ist, wie sie bis Ende des Vorjahres bestanden hat.

Ungarn.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Polen und Ungarn im Durchgange durch die Tschecho-Slowakei.** Mit Wirksamkeit vom 1. April 1922 wurde der direkte Güterverkehr zwischen den Stationen der polnischen Eisenbahnen und den ungarischen Eisenbahnstationen über die Linien der tschecho-slowakischen Republik mit internationalen Frachtbriefen auf Grundlage der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit einigen Ausnahmebestimmungen aufgenommen.

— **Die Szeged-Dorozsmaer Eisenbahngesellschaft,** die sich vor kurzem zum Ausbau einer elektrischen Eisenbahn zwischen Szeged und Dorozsma gebildet hat, hat in ihrer letzten Sitzung das Stammkapital im Betrage von 6,6 Millionen Kronen festgesetzt.

— Die Ausnutzung der Wasserkräfte der Maros. Die Csanáder und Torontaler Komitate und die Stadt Szeged beabsichtigen mit Hilfe fremden Kapitals auf dem Laufe der Maros zwischen Mako und Szeged vier Wasserkraftanlagen zu errichten, die insgesamt 14 000 PS liefern sollen. Der Bau der Anlagen soll etwa eine Milliarde Kronen beanspruchen. Die Vorarbeiten werden demnächst unter Kontrolle der Regierung vorgenommen werden.

— Eisenbahnwagenbestellungen bei ungarischen Wagenfabriken. Die Bulgarischen Staatsbahnen haben bei ungarischen Eisenbahnwagenfabriken insgesamt 400 Güterwagen bestellt. Außerdem hat die bulgarische Regierung mit der Herstellung von mehreren Lastkraftwagen die Raaber Eisenbahnwagenfabrik betraut.

Niederlande.

— Verstaatlichung einer Privatbahn. Nach Zeitungsnachrichten beschloß die Generalversammlung der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft in Winterswijk, ihre Eisenbahnlinien zu einem Preise von 3½ Millionen Gulden dem holländischen Staate zu verkaufen und die Gesellschaft zum 1. Januar 1923 aufzulösen. Danach geht nach 50jährigem Bestehen diejenige holländische Eisenbahngesellschaft ein, die die besten geldlichen Erfolge aufzuweisen gehabt hat.

Die Gesellschaft wurde am 16. März 1872 gegründet; sie erhielt am 27. März die Konzession für eine Linie von Zutfen über Winterswijk nach Bismarck (Westfalen), am 18. April die für eine Linie von Zutfen nach Bocholt und am 15. Oktober die Konzession für die Linie Winterswijk-Bocholt. Auf Grund dieser Konzessionen wurden die Linien Zutfen-Winterswijk, Winterswijk-Bocholt und Winterswijk-Borken-Dorsten-Bismarck gebaut. Zum Bau dieser Linien erhielt die Gesellschaft einen Zuschuß von 900 000 fl. vom niederländischen Staat und einen solchen von 150 000 fl. von der Provinz Gelderland. Den Betrieb der am 24. Juli 1878 eröffneten Linie Zutfen-Winterswijk übernahm die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft (HSM) zum Anschluß an ihre Linie Amsterdam-Amersfoort-Zutfen, während die anderen Strecken von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gepachtet wurden, und zwar wurden eröffnet die Strecke von Winterswijk nach Borken am 28. Juni 1880, die nach Bocholt am 25. August 1880. Bei der Verstaatlichung der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft übernahm der preußische Staat die deutschen Teile der Bahnen für 6 254 251,47 ℳ und gleichzeitig damit die Betriebsführung auf den der Gesellschaft verbleibenden Strecken von Winterswijk zur Grenze. Die Linie Zutfen-Winterswijk blieb nach wie vor bei HSM, und zwar hatte die betriebführende Gesellschaft als Pachtsumme für jedes Kilometer zunächst 1200 fl. für jedes Jahr zu bezahlen. Jedes Jahr stieg diese Summe um 200 fl. bis zum zehnten Jahre. Von da ab mußten jährlich 2500 fl. gezahlt werden. Überstieg die Einnahme 7000 fl. für das Kilometer, dann erhielt die Eigentümerin außerdem ein Viertel des überschießenden Betrages. Preußen bezahlte als Pacht in den ersten 10 Jahren 4%, später 5% des Anlagekapitals.

Bei der günstigen Lage der Linien gelang es HSM bald, ihnen einen großen Teil des Güterverkehrs aus dem Westfälischen Industriebezirk zuzuführen. Das geldliche Ergebnis der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft war daher — im Gegensatz zu dem der meisten anderen holländischen Bahnen — von Anfang an recht gut. Die Dividende stieg langsam, und seit 1890 betrug sie 10—16% jährlich. Das Kapital der Gesellschaft betrug zunächst 2,1 Mill. Gulden. Nach dem Verkauf der deutschen Teilstrecken wurde es auf 1 428 000 fl. ermäßigt, indem auf jede Aktie von 250 fl. 80 fl. zurückgezahlt wurden. Dem steht jetzt eine Kaufsumme von 3½ Mill. Gulden gegenüber.

An den Betriebsverhältnissen der Bahn wird sich nichts ändern; die Strecken werden nunmehr als Staatsbahnen von den Vereinigten Niederländischen Eisenbahnen (HSM-SS) betrieben. Nach außen bleibt somit alles wie es ist, nach innen bedeutet jedoch die Verstaatlichung eine geldliche Erleicherung der betriebführenden Gesellschaften. Dr. O.

— Verbindungen mit Süddeutschland und England. Im Anschluß an die Nachtdampfer Hoek van Holland-Harwich werden zum 1. Juni 1922 wieder die alten D-Züge 163/164 Basel-Hoek van Holland eingelegt werden, die über Karlsruhe-Wiesbaden-Köln HB-Cleve verkehren und außer dem Speisewagen Basel-Hoek auch durchgehende Wagen Frankfurt-Hoek van Holland, Genf-Den Haag sowie Genua- und Baden-Baden-Amsterdam führen werden. Dagegen ist die Frage der Anschlußzüge von Vlissingen noch nicht einwandfrei gelöst. Der von Vlissingen im Anschluß an die Tagesdampfer (vgl. Nr. 14, S. 285) kommende Zug erhält in Goch Anschluß an einen Eilzug nach Köln, der dort an die D-Züge 254/255 Amsterdam-Wien-Bukarest anschließt. Diese Züge sollen auch dem Verkehr nach Basel die[nen] einen Schlafwagen Amsterdam-Nijmwegen-Basel sowie du[rch]gehende Wagen Amsterdam-Mailand und Den Haag-Chur [er]halten, die in Köln an den neu vorgesehenen D-Zug 207/208 [...] Wiesbaden-Karlsruhe übergehen. Die D-Züge 107/108 über Em[me]rich behalten dann hauptsächlich den Verkehr in der Richt[ung] Stuttgart-München. Sie werden Schlafwagen Amsterdam-St[utt]gart und für D 207/208 auch Oberhausen-Basel sowie du[rch]gehende Wagen Den Haag-München, Rotterdam-Innsbruck [...] Stuttgart-Amsterdam führen. Die ebenfalls über Emmerich [ver]kehrenden D-Züge 281/282 bleiben bestehen und erhalten [...] einen durchgehenden Wagen Amsterdam-Triest. Somit st[...] für den Verkehr Holland-Süddeutschland bereits wieder vier [aus]gezeichnete Verbindungen zur Verfügung.

Für den Verkehr von Vlissingen nach Norddeutschland [sei] noch nachgetragen, daß auch die Wiederherstellung des dire[kten] Verkehrs nach Hamburg durch Einlegung eines Schlafwag[ens] Vlissingen-Altona in Aussicht genommen ist. Leider geht d[ie] Verbindung nicht wie bereits seit mehreren Jahren vor Kri[egs]ausbruch über Wesel-Haltern-Münster-Osnabrück, sondern [in] dem nach Berlin über Goch-Crefeld-Duisburg führenden [...] Für den Berliner Verkehr erscheint diese Leitung zweckmä[ßig], da auf diese Weise auch der Industriebezirk durchfahren w[ird], für den Verkehr nach Hamburg bedeutet sie einen Um[weg]. Dr. [...]

Uebrige europäische Länder.

— Der Hafen von Trälleborg. Wie Prof. Dr.-Ing. Blum [im] Verein für Eisenbahnkunde ausführte, hat der Hafen von Trä[lle]borg eine besonders große Bedeutung wegen seiner günsti[gen] Lage für die Verschiffung wertvoller und leicht verderbli[cher] Güter, insbesondere für die Verfrachtung der für die deuts[chen] westlichen Industriegebiete benötigten Nahrungsmittel wie F[...] Milch, Butter. Um seine Aufgaben erfüllen zu können, m[uß] der Hafen in den letzten Jahren eine großzügige Erweiter[ung] erfahren. Von den verschiedenen auf den Wettbewerb [...] schwedischen Regierung eingegangenen Entwürfen ist der e[rste] Preis der Siemens-Bauunion, Berlin, zugefallen. Prof. Blum [hat] den eisenbahntechnischen Teil des Entwurfes bearbeitet. [...] den Schweden ist für den ersten Ausbau des Hafens eine [...]summe von 10 Mill. Kronen, etwa 800 Mill. Mark, bewi[lligt] worden. Der alte Hafen bleibt so gut wie unverändert, in[be]sondere hinsichtlich des für Trälleborg wichtigen Fährdamp[fer]betriebes. Der erste und späterhin auch die weiteren Ausba[uten] schließen sich auf der Westseite eng an den alten Hafen [an]. An die alte Werft schließt sich der 5 m tiefe Fischereihafen, der bei einer späteren Vergrößerung der Werft ganz nach au[ßen] hin verlegt werden soll. Weiterhin ausgenutzt wird auch die [...] 8 m tiefe Fahrrinne, die höchstens vertieft zu werden brau[cht]. Bei den Eisenbahnanlagen handelt es sich in erster Linie [um] eine Verbesserung der Bahnhöfe, die einen beschleunigten [Um]schlag der Güter und die Ausnutzung der Krananlagen [ge]stattet.

— Interessenkontore bei den schwedischen Staatsbahnen. [In] Nr. 50, S. 574, Jahrg. 1920 haben wir über die Absicht, bei [den] schwedischen Staatsbahnen sog. Interessenkontore ins Leben [zu] rufen, eingehend berichtet. Die Sache scheint inzwischen [...] nicht weitergekommen zu sein. Mit Schreiben vom 19. Mai [...] hatte die Eisenbahndirektion bei der Regierung beantragt[, es] möchten die Interessenkontore nach dem Vorschlag des [Aus]schusses eingerichtet werden. Das Staatskontor erwid[erte] unterm 31. Juli 1920 und vertrat dabei die Anschauung, daß [ein] besonderer Betriebskostenanschlag beim Reichstag eingebr[acht] werden müsse, wenn die Kosten für den Vorstand des In[ter]essenkontors und für Anschaffung von Formularen aus Sta[ats]mitteln bestritten werden sollten. Am 30. November 1920 ber[ich]tete die Eisenbahndirektion von neuem und sagte hierbei u[...], daß, wenn sich die Staatsbahnverwaltung nicht wenigstens [bei] Beginn der Wirksamkeit des Interessenkontors mit dem größ[ten] Teil der Verwaltungskosten seiner annehme, das Zusta[nde]kommen von Interessenkontoren bei den schwedischen Sta[ats]bahnen überhaupt zweifelhaft sei. Außerdem vertrat die Di[rek]tion die Ansicht, daß die Kosten für die Tätigkeit des In[ter]essenkontors als Betriebskosten von der Art anzusehen se[ien,] wie sie im allgemeinen aus Betriebsmitteln bestritten wür[den]. Eine besondere Antragstellung an den Reichstag zur Mi[ttel]bewilligung dürfte daher nicht erforderlich sein. Am 21. M[...] d. J. hat nun die Regierung in der Sache beim Reichstag ei[nen] Antrag eingebracht zugleich mit einer Änderung gewisser [Ab]schnitte im Gehaltsreglement für das Verkehrspersonal. [Der] Verkehrsminister stellt sich in seiner Äußerung zum Sta[ats]ratsprotokoll zur Einrichtung von Interessenkontoren bei [den] schwedischen Staatsbahnen sehr wohlwollend und scheint [mit] der Eisenbahndirektion und mit dem Interessenkontorausschu[ß] darin einig zu sein, daß die Interessenkontore sowohl für [...]

atsbahnverwaltung als auch für das angestellte Personal Vorteil seien. Es ist nun abzuwarten, wie sich der Reichs- zur Sache stellt. Dr. S.

— **Von baltischen Bahnen.** Unter den baltischen Staaten ht sich ein starker Wettbewerb um den russischen Durch- gsverkehr bemerkbar. „Ost Express" teilt mit, daß es in ner Regierungs- und Geschäftskreisen einen äußerst pein- en Eindruck hervorgerufen hat, daß die esthnische Regie- g dem russischen Volkskommissariat für auswärtigen Handel Bereitwilligkeit erklärte, die Zollsätze für Waren im rchgang nach Rußland herabzusetzen; besonders bot die esth- he Regierung an, diese Sätze für Lebensmittelsendungen die Hungergebiete sogar auf 50 % abzumindern. Man sieht rin den Anfang eines Wettbewerbes um den russischen rchgangsverkehr, der für alle baltischen Staaten sich in sehr ünstiger Weise äußern kann. Es heißt, daß sich die Sowjet- ierung schon an Lettland mit der Aufforderung gewendet e, eine ähnliche Herabsetzung der Sätze vorzunehmen.

as litauische Verkehrsministerium arbeitete den Plan einer enbahnverbindung des Pangiaensker Hafens (Polangen?) über sch mit dem Süden des Landes aus. Außerdem sind noch ge Linien örtlicher Bedeutung vorgesehen. Die Gesamt- ge der geplanten Strecken wird auf 460 km angegeben. An Bau von Teilstrecken wird man noch in diesem Jahr her- reten.

as lettische Verkehrsministerium bietet den Sowjetbahnen große Anzahl von leeren Güterwagen an und verlangt für n täglich 50 Kopeken in Gold. Man hofft auf diese Weise, russischen Durchgangsverkehr über Lettland zu heben und Wagenverstopfungen, die sich an den Grenzstationen bilden, beseitigen. Nach statistischen Feststellungen der lettischen ierung erreichte der Durchgangsverkehr durch Lettland im re 1921 3 000 000 Pud verschiedener Waren, von denen zwei ttel auf Lebensmittel trafen. Nach Rußland gingen 2 Mil- nen Pud, nach Littauen 250 000 Pud. Der Durchgang in um- ehrter Richtung nach England, Deutschland und Frankreich eichte 400 000 Pud.

m 27. März fand die Unterzeichnung des deutsch-lettischen ndelsvertrages statt. Der Vertrag stellt eine Fortsetzung Ergänzung des Handelsvertrages, der im Jahre 1920 zwi- en Deutschland und Lettland abgeschlossen wurde, dar.

ach einer Rostamitteilung wurden im vergangenen Jahre ch Esthland nach Rußland 11 770 000 Pud Güter befördert, on 41,8% aus Deutschland, 17,9% aus England, 16,4% aus weden, 11,3 % aus Amerika, 3 % aus Norwegen, 2,8 % aus emark, 2,1 % aus Finnland und Belgien, 1,9 % aus Holland, % aus Lettland und 0,3 % aus Danzig und Frankreich nmten. Dr. S.

— **Neue polnische Eisenbahnverbindungen.** Wie die polni- en Blätter melden, wird ab 1. Juni ein Schnellzug Paris- lin-Kattowitz-Warschau eingerichtet werden. Ferner sollen h andere Linien über oberschlesisches Gebiet hinweg Polen anderen Ländern verbinden. Von besonderer Wichtigkeit die Einrichtung eines Schnellzuges von Warschau und Prag h Wien und Budapest über Kattowitz. Ein weiteres pol- hes Verkehrsprojekt ist die Errichtung eines Schnellzuges, die Ostsee mit der Adria auf dem Landwege verbindet. ser Zug soll von Danzig nach Triest über Posen-Kreuzburg- towitz geleitet werden.

— **Milliardenkredite für die italienischen Bahnen.** Ein ienischer Gesetzentwurf, der vom Minister der öffentlichen eiten eingebracht wurde, ermächtigt die italienischen tsbahnen, Verpflichtungen für außerordentliche Ausgaben Gesamtbetrage von 1750 Millionen Lire einzugehen. Die gaben bezwecken die Beschäftigung der italienischen In- rie und die Einschränkung der Arbeitslosigkeit und sollen auf die nächsten fünf Jahre verteilen. Die Kredite sollen wendet werden für die Elektrisierung weiterer Strecken, Anschaffung elektrischer Lokomotiven und zur An- ffung von Eisenbahnmaterial, wie folgt: 405 Millionen für Erwerbung neuer Lokomotiven zur Ergänzung des Be- des von gegenwärtig 6436 Stück, von denen einige Hundert en Abnutzung ausgeschaltet werden müssen, 408 Millionen Anschaffung von Personenwagen, 60 Millionen für Gepäck- en, 240 Millionen für Güterwagen, 35 Millionen für Spezial- en, 130 Millionen für Betriebsmaterial und 400 Millionen Arbeiten auf den Strecken und an Stationen.

— **Neun Millionen Lire für den Kanal Mailand-Po.** Die nverwaltung von Mailand teilt mit: Das Ministerium für ntliche Bauten hat drei von der Hafenverwaltung von Mai- eingereichte Pläne gutgeheißen. Danach sollen 9 400 000 verausgabt werden für Erdarbeiten und Kunstbauten auf 10 km langen Strecke Lodi-Pizzighettone des Schiffahrts- kanals von Mailand zum Po. Die Arbeiten, die schon in den nächsten Tagen begonnen werden sollen, gestatten die Beschäftigung zahlreicher Arbeiter, zumal bei hohen Vertragsstrafen gewisse Mindestmengen an Erdarbeiten für die nächsten acht Monate festgesetzt sind. Mit den bereits bisher in Angriff genommenen Arbeiten wären also demnächst von den 61 km der Gesamtstrecke des Kanals 17 km in Bearbeitung.

— **Kraftstellwerke bei Hochbetrieb in London.** Daß selbsttätige Stellwerke und der Kraftantrieb von Signalen und Weichen eine sehr erhebliche Ersparnis an menschlichen Arbeitskräften, ganz abgesehen von der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke zur Folge haben, geht aus einem Vortrag hervor, der kürzlich vor der englischen Gesellschaft der Zivilingenieure über den ganz elektrischen, selbsttätigen Kraftstellwerkbetrieb auf der Londoner Metropolitan-Eisenbahn gehalten worden ist. Der verkehrsstärkste Teil dieser Eisenbahn ist die etwa 8 km lange Strecke Praed Street-Aldgate. Als auf dieser Strecke 1905 elektrischer Betrieb eingerichtet wurde, verkehrten auf ihr täglich bei 20 stündigem Betrieb 621 Züge in beiden Richtungen, wobei die Strecke in 49 Blockabschnitte geteilt war. Nachdem 1909 selbsttätiger Signalbetrieb eingeführt worden war, konnte die Zugzahl auf 893 in beiden Richtungen erhöht werden, wozu allerdings auch eine Vermehrung der Blockstrecken auf 68 erforderlich war. Der Bahnhof Bakerstreet wurde täglich von 983 Zügen bedient, was 49 stündlich in beiden Richtungen bedeutet. Ehe das selbsttätige Blocksystem im Betrieb war, waren 86 Stellwerkswärter zur Bedienung von 649 Stellhebeln erforderlich; nach Einführung des selbsttätigen Betriebs konnte die Zahl der Stellwerkswärter auf 27 verringert werden, die nur noch 362 Hebel zu bedienen hatten. Die Verringerung der Kopfzahl der im Stellwerksdienst beschäftigten Kräfte bedeutet unter heutigen Verhältnissen eine Ersparnis von 325 £ wöchentlich.

— **Der Stand des rollenden Eisenbahnmaterials in Rußland.** Die „Ostdeutsche Wirtschaftszeitung" schreibt: Das Volkskommissariat für Verkehrswesen bereitet zurzeit alles vor, um die Sommermonate zur Instandsetzung und Vergrößerung des rollenden Eisenbahnmaterials auszunutzen. Die Zahl der verwendungsfähigen Lokomotiven, die im Dezember 1919 4489 betragen hat, ist 1920 auf 5480 und 1921 auf 7544 gestiegen. Gegenwärtig gibt es nur etwa 7000 gebrauchsfähige Lokomotiven, weil mit dem Ende des Jahres 1921 wegen Mangels an Brennstoff und entsprechendem Material die Reparaturen stark eingeschränkt werden mußten. Die Zahl der gebrauchsunfähigen Wagen ist von 96 738 im Juli 1921 auf 123 752 im Januar 1922 gestiegen, bei einer Gesamtzahl von 468 011 Wagen. Diese Zahlen, die wir einem Aufsatz der „Iswestja" entnehmen, zeigen klar die ungeheuren Schwierigkeiten, auf die das Auslandsgeschäft mit Sowjetrußland noch auf geraume Zeit stoßen muß.

Fremde Erdteile.

— **Die indischen Eisenbahnen im Betriebsjahr 1920/21.** Der Bericht der indischen Eisenbahnen über das am 31. März 1921 zu Ende gegangene Betriebsjahr ist kürzlich erschienen. Nach ihm betrug die Länge der indischen Eisenbahnen zu dem eben genannten Zeitpunkt 59 620 km, d. s. 480 km mehr als am Ende des Vorjahrs. Hiervon sind 29 290 km in Breitspur (1,678 m), 24 550 km in Meterspur und der Rest in 75- und 61-cm-Spur angelegt. Nahezu sechs Siebentel dieser Strecken sind Staatsbahnen, teils Eigentum der englischen Regierung, teils der Eingeborenen-Staaten. Die englische Regierung betreibt davon 14 380 km, die indischen Staaten 4660 km, die Privatgesellschaften 40 590 km. Es finden sich in Indien alle Formen des Betriebes von Eisenbahnen: Staatsbahnen in Staats- und Privatbetrieb und Privatbahnen, die von ihren Eigentümern, und auch solche, die vom Staate betrieben werden. Die Einnahmen aller indischen Eisenbahnen betrugen im Betriebsjahr 1920/21 919 876 000 Rupien (1 Rupie = 1,25 Shilling nach Friedenswährung), d. s. 28 344 000 Rupien oder 3,18 % mehr als im Vorjahre. Zugleich sind die Betriebseinnahmen von 506 565 000 Rupien auf 602 904 000 Rupien gestiegen, was eine Verminderung des Überschusses von 384 967 000 Rupien auf 316 972 000 Rupien und einen Rückgang der Verzinsung des Anlagekapitals von 6,80 % auf 5,06 % zur Folge hat. Bei den Staatsbahnen allein standen 809 906 000 Rupien Einnahmen 545 295 700 Rupien Ausgaben gegenüber, so daß sich ein Überschuß von 264 610 300 Rupien ergab, was eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 4,74 % bedeutet. Gegen das Vorjahr mit 6,28 % liegt zwar auch hier eine Verschlechterung vor, jedoch dürfen die indischen Eisenbahnen trotzdem noch mit Befriedigung auf die wirtschaftlichen Ergebnisse ihres Betriebes blicken, und namentlich die Staatsbahnen dürften mit ihrer angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals einzig dastehen.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Papiermark oder Goldmark? Von Oberregierungsbaurat Rintelen, Köln. Sonderabdruck aus den Preußischen Jahrbüchern. Jahrg. 1922. Heft 1.

Mitropa, Kursbuch der Schlafwagen und Speisewagen führ[enden] Schnellzüge in Deutschland und Holland. Winter 1921: Aprilausgabe. Preis 3,50 ℳ. Mitropa, Mitteleuropäis[che] Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G., Berlin NW 7, Prinz-Lo[uis-]Ferdinand-Straße 1.

Die Reichsbahn. Schriften und Mitteilungen aus dem Rei[chs]verkehrsministerium. Heft II (siehe Nr. 15, S. 303 d. Zt[g.]

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Vom 1. Mai 1922 ab werden die folgenden Stationsnamen geändert: Essen Hbf. (Fil. Krupp) in Essen Krupp Hbf.; Essen Nord (Fil. Krupp) in Essen Krupp Nord; Präsident in Bochum=Präsident. Vom gleichen Tage ab wird der Freiladebahnhof der Station Dortmund Hbf. unter der Bezeichnung Dortmund Ost zur selbständigen Tarifstation erhoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 92 vom 19. April 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zulassung, Behandlung und Beförder[ung] von Privatgüterwagen im Bereiche des VWÜ. (abgesandt 24. April d. Js.);

Nr. IV 109 vom 18. April 1922 an das österreichische Bun[des]ministerium für Verkehrswesen in Wien als vorsitzende V[er]waltung des Satzungsausschusses und abschriftlich an [die] übrigen Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Restabrechnungen in der Frankenwährung (abgesandt 22. April d. Js.);

Nr. V 230 vom 12. April 1922 an sämtliche am VWÜ. [be]teiligten Verwaltungen, betreffend Eigentumsmerkmal [der] Güterwagen der Szamosvölgyer Eisenbahn (abgesandt 19. April d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Im vorigen Monat verstarb zu Weimar

Herr Oberbaurat a. D.

Geh. Baurat **Gotthold Clausnitzer.**

Seit dem Jahre 1872 im Dienst der ehem. Preuß.-Hess. Staatseisenbahnverwaltung stehend, hat der Verstorbene bis zu seinem, im Jahre 1912 erfolgten Ausscheiden aus dem Staatsdienst, seine ganze Persönlichkeit dem Eisenbahnwesen gewidmet. Er war in den Bezirken Kattowitz, Elberfeld und vom Jahre 1903 ab als Oberbaurat in Frankfurt (Main) tätig. Durch sein reiches Wissen und seine rastlose Tätigkeit hat er der Verwaltung unschätzbare Dienste geleistet und sich durch seine liebenswürdigen Charaktereigenschaften in den Herzen der Fachgenossen einen ehrenvollen Platz gesichert.

Wir werden sein Andenken stets hoch in Ehren halten.

Frankfurt (Main), den 22. April 1922. (555)

Der Präsident und die Oberbeamten der Eisenbahndirektion Frankfurt (M.)

Am 13. d. M. verschied in Stettin, wo er im Ruhestand lebte, nach längerem Leiden im Alter von 67 Jahren der

Geheime Baurat

Herr **Franz Traeder.**

Der Verstorbene hat nahezu 38 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung gestanden. Seit dem 1. September 1909 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Oktober 1920 hat er der Eisenbahndirektion Stettin angehört.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, fleißigen Mitarbeiter; seine persönliche Liebenswürdigkeit und die Lauterkeit seines Charakters sichern ihm unsere dauernde Wertschätzung.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren. (524)

Stettin, den 15. April 1922.

Der Präsident und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai 1922 ab werden die folgenden Stationsnamen geändert:

Essen Hbf. (Fil. Krupp) in Essen Krupp Hbf.

Essen Nord (Fil. Krupp) in Essen Krupp Nord.

Präsident in Bochum=Präsident.

Vom gleichen Tage ab wird der Freiladebahnhof der Station Dortmund Hbf. unter der Bezeichnung Dortmund Ost zur selbständigen Tarifstation erhoben.

Wegen der Abfertigungsbefugnisse der Tarifstationen Dortmund Hbf. und Dortmund Ost für den Güterverkehr wird auf den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, verwiesen.

Essen, den 21. April 1922. (543)
Eisenbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigun[gs]befugnisse von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 [wird] die Gütertarifstation Wolfgang (K[r.] Hanau) an der Strecke Hanau (M)-[...] Fulda für den Güterverkehr geschlo[ssen.] Nähere Auskunft erteilt unser Tarif[büro] und die Güterabfertigung Hanau (M) Ost.

Die Abkürzung der Veröffentlichu[ngs]frist gründet sich auf die vorübergeh[ende] Änderung des § 6 der Eisenbahn-[Ver]kehrs-Ordnung (R. G. Bl. 1914, S. [...]

Frankfurt (Main), den 11. April [1922.]
Eisenbahn-Direktion. [...]

4. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverk[ehr]

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 we[rden] die Teilhefte B II 8 und 19 neu her[aus]gegeben. Hierin sind die Nachträ[ge ...] bis 17 eingearbeitet. Preis für das [Teil]heft 35 ℳ. Zu beziehen durch die [be]teiligten Güterabfertigungen sowie [das] Auskunftsbüro, hier Bahnhof Alexa[nder]platz.

Berlin, den 21. April 1922. [...]
Eisenbahndirektion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Genehmigung unserer Aufsi[chts]behörde werden vom 1. Mai 1922 ab s[ämt]liche Frachten im Güter-, Tier- und [Ex]preßgutverkehr in demselben Umf[ange] wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichungs[frist] ist vom Reichsverkehrsministerium g[e]nehmigt.

Neuhaldensleben, den 19. April 19[22.]
Die Direktion. [...]

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 w[erden] die Anstoßfrachten für die bremis[chen] Hafenbahnhöfe [Tarifheft C I-b, Nr. 2 des Tarifverzeichnisses, Nachtrag ... Seite 2] auf folgende Sätze erhöht:

Eil- und Frachtstückgut 5 ℳ f[ür] 100 kg, Wagenladungen (allgem[ein]) 168 ₰ für 100 kg, Wagenladu[ngen] (Kohlen usw.) 150 ₰ für 100 kg.

Hannover, den 20. April 1922. [...]
Eisenbahndirektion.

itsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Gültigkeit vom 1. Mai 1922 werden che Frachten im Güter- und Tierhr, einschl. der Ausnahmetarife, und weitere 20 % erhöht; ebenso zum gleichen Zeitpunkte bei den äßigen Mindest- und Sonderfrachtzen, den Neben- und örtlichen Geu fast durchweg Erhöhungen um weitere 20 % ein. Die Erhöhungen n teils durch Neuausgabe von Taoder im Nachtragswege, teils im gungswege durchgeführt. Soweit neu oder Nachträge ausgegeben n, können sie vom 28. April 1922 n den deutschen Eisenbahnverwaln, in Berlin von dem Auskunfts(Bahnhof Alexanderplatz) käuflich en werden. Die verkürzte Verlichungsfrist ist auf Grund der rgehenden Änderung des § 6 E.- (s. R. G. Bl. 1914, S. 455) genehworden.

lin, den 15. April 1922.

bahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen. (523)

---

hmetarif für Düngemittel Tfv. 2.

Gültigkeit vom 1. Mai 1922 erhält bsatz 2 des Abschnitts Frachtbeung folgende Fassung:

rd nur ein Teil einer Wagenung als Düngemittel verwendet, er werden Stoffe dieses Ausnahmeifs mit anderen Gütern zu einer agenladung vereinigt, so wird der il der Fracht, der auf die zum ngen verwendeten Stoffe dieses snahmetarifs dem Gesamtgewicht ch entfällt, um 20 % gekürzt.

kunft geben die beteiligten Gütergungen sowie das Auskunftsbüro, Bahnhof Alexanderplatz.

in, den 18. April 1922.

Eisenbahndirektion. (532)

---

eutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wird n Tarifheften 1, 2 und 3 je der ag I ausgegeben. Sie enthalten Hauptsache:

tfernungen für die badischen Staen der M. N. B., die vom 1. Juni als Stationen des Dir.-Bez. Mainz ten (Heft 1—3).

tfernungen für verschiedene neu bezogene Stationen der badischen enbahnen im Privatbetrieb eft 1).

fernungen für den neuen Knoten dshöfe (Heft 3) und anderweite stoßentfernungen für einige würtbergische Stationen. Dadurch en für diese württembergischen tionen mit verschiedenen preuß. s. Stationen Erhöhungen bis zu km ein.

abgekürzte Veröffentlichungsfrist et sich auf die vorübergehende ung des § 6 der EVO.

re Auskunft erteilt bis zum En des Nachtrags unser Tarifbüro.

kfurt (Main), den 18. April 1922.

Eisenbahndirektion. (539)

---

her Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, eres Tarifheft, enthaltend den metarif 6 für Steinkohlen usw. 1101 des Tarifverzeichnisses.)

Gültigkeit vom 1. Mai 1922 wird ag III herausgegeben, durch den isherigen Frachtsätze um rund rhöht werden.

n, den 19. April 1922. (540)

Eisenbahndirektion.

Tfv. 195. Binnentarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Am 1. Mai 1922 werden wie auf der Reichsbahn auch im Verkehr mit Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn die Expreßgut-, Tier- und Gütertarife um 20% erhöht. Feste Tarifzuschläge bleiben unverändert bestehen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Eschershausen, den 20. April 1922.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft. (544)

Die Direktion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I, Abt. B.

Am 1. Mai d. J. treten mehrfache — durchweg auf Ermäßigungen auf den dänischen Bahnen beruhende — Änderungen sowie eine Erhöhung der Mindest- und Sondergebühren für die deutsche Strecke um 20 v. H. in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 18. April 1922. (529)

Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinsames Heft A, Anhang 4 (Stationstarif) und Anhang 5.

Im Anhang 4 auf Seite 59 ist mit sofortiger Gültigkeit bei Düsseldorf Hbf. die Dienstbeschränkung „F. W.“*) zuzusetzen mit folgender Fußnote: *) Düsseldorf Hbf. „Nur für den Versand der in der Eisenbahnbetriebswerkstätte entfallenden Kohlenabfälle.“

Der gleiche Zusatz ist im Anhang 5 bei Düsseldorf Hbf. auf Seite 16/17 zu machen.

Elberfeld, den 19. April 1922. (542)

Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Gemeinsames Heft.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 10 des Nachtrags II die Anstoßfracht für Bremen Inlandshafen von 65 ℳ auf 140 ℳ für den Wagen erhöht. Das sofortige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Dresden, am 18. April 1922. (553)

Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahngütertarif.

Westdeutsch-südwestdeutscher Gütertarif. Heft 6. (Ausgabe vom 1. März 1907.)

Die Tarifentfernungen der Stationen des Saargebiets nach und von den belgischen, luxemburgischen und französischen Grenzübergangspunkten von Aachen West (Bleyberg) Grenze bis Perl (Sierck) Grenze sind neu zusammengestellt und im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatsbahnen veröffentlicht. Soweit gegenüber den bisherigen Entfernungen Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Juni 1922 an.

Frankfurt (Main), den 19. April 1922.

Eisenbahndirektion. (549)

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 wird die Station Schönaich in den Tarif aufgenommen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 22. April 1922. (557)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 an wird die Station Schönaich in den Tarif einbezogen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 21. April 1922. (554)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1922 wird die Gütertarifstation Wolfgang (Kr. Hanau) für den Güterverkehr geschlossen und im Tarif gestrichen.

Dresden, den 24. April 1922. (556)

Eisenbahn-Generaldirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 ist bei der Station Karlsruhe West das Dienstbeschränkungszeichen „F“ in „FSt, W“ zu ändern.

Hannover, den 13. April 1922. (522)

Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit hat der Stationsname Haßloch den Zusatz „(Pfalz)“ erhalten.

Hannover, den 18. April 1922.

Eisenbahndirektion. (533)

Am 1. Mai 1922 treten Erhöhungen der Güter-, Tier- und Expreßguttarife in Kraft.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft. (530)

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. Mai 1922 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 20 % erhöht. Unsere Zuschlagsfrachten werden nicht geändert.

Braunschweig, den 20. April 1922.

Die Direktion. (531)

Deutsch-dänischer Gütertarif.

Am 1. Mai 1922 tritt Nachtrag II in Kraft. Er enthält in der Hauptsache neue ermäßigte dänische Schnittfrachtsätze. (Die gleichzeitig in Kraft tretende Erhöhung der deutschen Schnittfrachtsätze ist durch eine besonders herausgegebene und angezeigte Einrechnungstafel durchgeführt.)

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 21. April 1922. (563)

Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 1. Mai 1922 tritt Nachtrag XVI in Kraft. Er enthält die den deutschen Frachtsätzen vom 1. Mai 1922 entsprechenden erhöhten deutschen sowie ermäßigte dänische Schnittfrachtsätze.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 21. April 1922. (564)

Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Am 1. Mai 1922 tritt Nachtrag X in Kraft. Er enthält die den deutschen Frachtsätzen vom 1. Mai 1922 entsprechenden erhöhten deutschen sowie ermäßigte dänische Schnittfrachtsätze.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (565)

Altona, den 21. April 1922.

Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Dem Vorgehen der Deutschen Reichsbahn entsprechend werden am 1. Mai d. Js. die zurzeit geltenden Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr um 20 % erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt. (545)

Dahme (Mark), den 21. April 1922.
Die Direktion.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. Mai 1922 ab werden die z. Zt. geltenden Frachtsätze um 20 % erhöht. Für die Frachtberechnung gilt der Frachtsatzzeiger, Heft C I a zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses vom 1. Mai 1922.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Finsterwalde, den 24. April 1922.
Die Direktion der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn. (560)

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güterverkehr ab 1. Mai 1922 erhöht. Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage die unterzeichnete Direktion.

Sommerfeld, den 18. April 1922.
Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft. (525)

Badischer Pfälzischer Güterverkehr.

Der angekündigte neue badisch-pfälzische Gütertarif ist erschienen und zum Preise von 7 ℳ durch die Dienststellen zu beziehen.

Der bisherige badisch-pfälzische Gütertarif bleibt für gewisse Stationsverbindungen vorläufig noch bestehen. Das Nähere hierwegen ist aus unserm Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, den 12. April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion. (527)

Deutsch-dänischer Gütertarif. Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.

Die in den Schnittafeln A (im Tarif 574 auch Schnittafel A I) der Tarifnachträge vom 1. Februar 1922 (Tarif 580 Nachtrag I, 574 Nachtrag II) enthaltenen deutschen Schnittfrachtsätze werden vom 1. Mai an um 104% erhöht. Die erhöhten Schnittfrachtsätze sind aus einer besonders herausgegebenen Einrechnungstafel zu entnehmen. Durch diese Einrechnungstafel wird die am 1. April 1922 in Kraft getretene „Einrechnungstafel zur Erhöhung der deutschen Schnittfrachtsätze“ vom 1. Februar 1922 aufgehoben.

Altona, den 21. April 1922. (541)
Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Der Bahnhof Seifersdorf erhält vom 1. Mai 1922 an volle Abfertigungsbefugnisse. Die bisherigen Beschränkungen — vgl. besondere Ausführungsbestimmungen zu § 53 der Eisenbahn-Verkehrsordnung — fallen weg.

Dresden, am 19. April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion. (534)

Württ. Binnen-Gütertarif. Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1922 wird der Zuschlag zu den Frachtsätzen der Privatbahnen Meckenbeuren-Tettnang und Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten (Württ.) für Güter des Ausnahmetarifs für Düngemittel auf 60 Pf. für 100 kg erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der hierdurch hervorgerufenen Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichsgesetzblatt 1914, Seite 455). (547)

Stuttgart, den 11. April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Württembergische Nebenbahnen A.-G.

Mit dem 1. Mai d. J. werden die Güter- und Tiertarife auf den von uns betriebenen Linien erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion.

Stuttgart, den 20. April 1922. (537)
Direktion der Württembergischen Nebenbahnen.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. Juni 1922 werden die noch bestehenden Stationsfrachtsätze Konstanz-Baienfurt usw. mit Ausnahme derjenigen für Friedrichshafen aufgehoben. Die Frachtsätze sind von diesem Zeitpunkte an auf Grund der angegebenen Tarifentfernung aus dem Frachtsatzzeiger Heft C I a zu entnehmen. Auf den 1. Mai werden die Stationsfrachtsätze zufolge der auf diesen Zeitpunkt eintretenden allgemeinen Tariferhöhung ebenfalls um rund 20 % erhöht.

Karlsruhe, den 21. April 1922. (551)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Vom 1. Mai 1922 ab tritt die gleiche Tariferhöhung in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Gera-R., den 22. April 1922. (552)
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 1. Mai 1922 werden die Tarifsätze des Güterverkehrs nach dem Vorgehen der Reichsbahn um 20 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenb.-Verk.-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (550)

Siegen, den 21. April 1922.
Eisern-Siegener Eisenb.-Gesellsch.
Die Direktion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Für die Schnitte II (österreichische Schnittsätze) der Abteilungen A (Brenner) und B (Tarvis) sind die Sätze der Reihen A und B, für die der Nachtrag III noch keine Ziffern enthält, ausgegeben worden. Sie sind als Deckblatt zum Nachtrag III gedruckt, gehen den Dienststellen in der gleichen Anzahl wie der Nachtrag selbst zu und werden den Interessenten auf Antrag von der Stelle, von der sie den Tarif bezogen haben, kostenlos abgegeben.

München, 19. April 1922. (538)
Tarifamt beim RVM, ZB.

**Deutsch-italienischer Güterverkehr
Brenner und Tarvis. Tarif vom 1.
tober 1921.**

Mit Gültigkeit vom 16. Mai 1922
den die in den Schnitten I der Abt
gen A und B des Tarifs sowie des
trags III vom 10. März 1922 enthal
deutschen und deutsch-saarländi
Schnittsätze um 320 % erhöht.

Die Erhöhung ist in der Weise d
zuführen, daß die Sätze des Schnit
(Seite 56—125 des Tarifs und Seite
des Nachtrags III) mit 4,2 verviel
und Bruchpfennige auf volle Pfe
aufgerundet werden (z. B. Satz des
rifs Nr. 14 a für München Süd
1. außeritalienischen Tariftafel
Brenner 399 ₰ × 4,2 = 1675,8 e
aufgerundet den neuen Satz von 167

Die Bekanntmachung vom 29. II
Nr. 444, wonach die Frachtsätze
Schnitte I um 250 % zu erhöhen w
tritt mit dem 16. Mai 1922 außer

München, den 24. April 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB in Münc

Bayerischer Lokalbahn-Schnittar

Seite 12 des Tarifs ist in der 1.
bei F u r t h a m m e r noch „W“ z
gänzen.

München, 24. April 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d
scheidet die Neustadt-Gogoliner
bahn aus dem Ausnahmetarif fü
regelmäßige Beförderung von Milch

Neustadt, den 20. April 1922.
Die Direktion.

---

5. Personen- und Gepäckverke

**Binnen-Personen- und Gepäcktarif
Zschipkau-Finsterwalder Eisenba**

Am 1. Februar 1922 ist der Nach
erschienen, durch welchen Erhöh
der Fahrpreise und Expreßgutfra
eingetreten sind. Nähere Auskun
teilt die unterzeichnete Direktion.

Finsterwalde, im April 1922.
Die Direktion der Zschipkau-Fins
walder Eisenbahn.

**Binnen-Personen- und Gepäcktari
Zschipkau-Finsterwalder Eisenba**

Vom 1. Mai 1922 ab werden di
preßgutfrachten um 20 % erhöht.
verkürzte Veröffentlichungsfrist is
nehmigt.

Finsterwalde, den 24. April 1922
Die Direktion der Zschipkau-Fin
walder Eisenbahn.

---

6. Verkauf von Wagen.

Deutsche Reichsbahn.

In der Werkstatt Rostock (M
stehen zwei wegen Abgabe des
wagenbetriebes an die Post entbe
gewordene betriebsfähige Daimler-
omnibusse nebst Zubehör- und Re
teilen zum Verkauf. (Baujahr
Vollgummibereifung, 16—21 PS., B
vergasung, Gewicht etwa 480
15 Sitzplätze.) Verdingungsunte
und Lichtbild bei unserer Kanzlei
postfreie Einsendung von 15 ℳ
erhältlich. Angebote verschlosse
Aufschrift „Angebot auf Moto
busse“ postfrei an die Unterzei
zum 13. Mai d. J. vormittags 11 U
senden; Öffnung der Angebote 11
im Verwaltungsgebäude, 1 Treppe.

Schwerin, im April 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 17. | Berlin, den 4. Mai 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur deutschen Eisenbahnfrage.

Vom Staatsminister a. D. Wirkl. Geh. Rat **Hoff**, Bad Driburg.

ie Erfahrung lehrt, daß in Zeiten schwerer allgemeiner rtschaftskrisen immer wieder umgestaltenden Plänen gerade i Eisenbahnwesen, das mit fast allen Wirtschaftskreisen ndig verbunden ist, besonders stark das Wort geredet wird. gilt für alle Länder, einerlei, welches Verkehrssystem, d staatliche oder private, herrschen mag. Immer soll das rschende dem anderen Platz machen.

ie deutsche Wirtschaft ist durch den für uns unglückien Ausgang des Weltkriegs, durch die härtesten Friensvertragsauflagen und durch die nachfolgenden itischen und wirtschaftlichen Wirren in schwerste Drang- geraten. Selbstverständlich leidet das Verkehrswesen mit Gesamtwirtschaft am stärksten. Hauptträgerin des Massenkehrs ist die Reichsbahn. Es kann nicht wundernehmen, in solcher Zeit der niemals und nirgends ruhende Widereit der Meinungen über die Vorteile oder Nachteile des einen r des anderen Systems stärker als in Zeiten gesunder Wirtaftslage in die Erscheinung tritt.

in solcher Widerstreit der Meinungen hat seine zwei Seiten. deckt wirklich vorhandene Mängel auf und spornt die Vertung an, ihre Geschäftshandhabung und Wirtschaftsgebag, ihre Verkehrs- und Personalpolitik, überhaupt ihr ganzes ken immer wieder scharf, nicht nur mit eigener Brille, aufhin zu prüfen, wo sie die bessernde Hand anzulegen und, nötig, mit scharfer Sonde einzugreifen hat. Schwache len hat ein solcher Großbetrieb immer, wie jedes Menschenk unvollkommen ist. Diese Erkenntnis und diese Tatkraft der Verwaltung, der ein so gewaltig großes und bedeutes Unternehmen anvertraut ist, und ihrem ganzen Dienstper zu keiner Zeit, am wenigsten in unserer gegenwärtigen e, fehlen. Dies ihr immer wieder vor Augen zu halten, mag sein; es ist unvermeidbar und nicht nutzlos.

Auf der anderen Seite kann ein solcher Widerstreit allzuleicht zu einseitiger Auffassung und Darstellung, zur Verkennung der wirklichen Ursachen von Schwächezuständen, zur Hervorhebung von Mängeln, die tatsächlich nicht vorhanden sind, letzten Endes zum Eintreten für Neuerungen an ungeeigneter Stelle und, das schlimmste von allem, zur Anpreisung von umwälzenden, nach Lage der Dinge unausführbaren Plänen verleiten. Allzu leicht pflegen Kritiker und Neuorganisatoren zu vergessen, daß auch sie nur Menschen sind, daß ihre Gedanken, so geistreich sie auch immer dargestellt werden, noch unvollkommener sein können, als das bereits geschaffene Werk. Natürlich greift die schwer bedrängte Wirtschaft aussichtsreich hingestellte Pläne begierig auf; sie sieht die Unausführbarkeit nicht; die allgemeine Unzufriedenheit erhält neue Nahrung. Diese Seite der Sache ist bedauerlich, erst recht in einer Zeit, die dem behutsamen, bedächtigen Wiederaufbau dienen sollte, und in der umwälzende Pläne für das Verkehrswesen und die gesamte Wirtschaft verhängnisvoll werden könnten und müßten.

Nach beiden Seiten muß auch das Gutachten beurteilt werden, das der Reichsverband der deutschen Industrie kürzlich unter dem Titel: „Die deutsche Eisenbahnfrage“ veröffentlicht hat, wie in der Nummer 5 dieser Zeitung bereits mitgeteilt ist.

In dem Gutachten wird zunächst die finanzielle Lage der Reichsbahn, ihr Leistungsgrad im Betriebe und die sinkende Betriebsleistung im Verhältnis zur Kopfzahl des Personals besprochen. Sodann werden die Ursachen der Fehlbeträge der letzten Jahre und die Pläne erörtert, die von der Reichsbahn zur Wiedergesundung von Betrieb und Bewirtschaftung in Angriff genommen sind und vorbereitet werden. Alle diese Untersuchungen kommen zu einem für die

Reichsbahn ungünstigen Ergebnis, und auch eine allgemeine Betrachtung vom Staats-, Privat- und gemeinwirtschaftlichen Betrieb fällt zu ungunsten des Staatsbetriebes aus, vermag die Rückkehr zum reinen Privatbetrieb nicht gutzuheißen und kommt zu dem Vorschlage, den Reichsbahnbesitz einem Aktienunternehmen zu übereignen, als deren Hauptträger die Berufsstände gedacht sind. Der Aufbau der Aktiengesellschaft und der Gesellschaftsverwaltung, die Reichsaufsicht und die künftige Regelung der Beamten- und Arbeiterverhältnisse werden skizziert und zum Schluß für die Ordnung der Finanzfragen, insbesondere für die Vergütung, die das Reich für die Übereignung des Reichsbahnbesitzes zu erhalten hätte, Vorschläge gemacht. Auf die außenpolitische Lage und die innenpolitischen Möglichkeiten will das Gutachten keine Rücksicht nehmen, vielmehr die Durchführung des Planes den hierfür zuständigen Stellen überlassen.

Die Darstellungen und Vorschläge des Gutachtens enthalten nichts von Bedeutung — konnten es auch wohl nicht —, das nicht bereits vorher bekannt war, und das nicht besonders sorgfältig von der Sozialisierungskommission in ihren Sitzungen vom 17. November bis 3. Dezember v. J. (Verhandlungen der Sozialisierungskommission. Verlag R. Engelmann. Berlin 1922) behandelt worden ist. Von Anhängern und Gegnern des Reichsbahnsystems ist damals unter Zuziehung von Vertretern des Reichsverkehrsministeriums die Eisenbahnfrage in tagelangen Beratungen, die sich auf alle Gebiete erstreckten, erörtert worden, was die Betriebsform anlangt, mit dem Ergebnis, daß die weit überwiegende Mehrzahl der Mitglieder mit aller Entschiedenheit an dem Reichsbahnsystem festhält. Dies war auch der Standpunkt gegenüber gemischt- oder gemeinwirtschaftlichen Systemen nach Art des Vorschlags. Auch bei solchen Systemen würde „der Kampf aller innerhalb der deutschen Volkswirtschaft einander widerstreitenden Interessentengruppen in Verkehrs- und Tariffragen entbrennen".

Auch die als Sachverständige geladenen Minister v. Breitenbach und Oeser, der Wirkl. Geh. Rat Dr. v. d. Leyen und der Verfasser dieser Abhandlung haben sich für das Festhalten am Reichsbahnsystem ausgesprochen.

Bei den sehr umfassenden Beratungen haben dem Verfasser, der auch nach Kenntnis des Gutachtens jene Entschließung für richtig hielt, zwei Hauptgesichtspunkte — abgesehen von Erwägungen allgemein politischer Art — als unverrückbar gegolten, nämlich:

I. Das Reich könnte seine Eisenbahnen nicht in eine andere Hand geben, wenn nicht mit Sicherheit feststünde, daß sie unter dem neuen Eigentümer der Volkswirtschaft in ihrer Gesamtheit in höherem Grade dienstbar und förderlich wären, als wenn sie vom Reiche verwaltet werden.

II. Die Veräußerung des wertvollsten Bestandteils des Reichseigentums könnte nur gegen Zahlung eines Kaufpreises vor sich gehen, der den notleidenden Reichsfinanzen eine wirkliche Entlastung sicherte.

Diese beiden Hauptgesichtspunkte stehen auch heute noch im Vordergrunde. Es scheint daher eine Betrachtung nicht überflüssig, ob das Gutachten ihnen entspricht.

I. Die Sicherheit der künftigen Eisenbahnleistungen.

1. Ist der Privatbahnbetrieb dem Staats- oder Reichsbahnbetrieb überlegen?

Das Gutachten arbeitet bei seinen Beurteilungen und Vorschlägen stark mit „privatwirtschaftlichen Grundsätzen". Das ist insoweit berechtigt, als — wie weiter unten im Abschnitt II näher dargelegt wird — bei einer Durchführung der Vorschläge unbedingt privatwirtschaftliche Kreise die herrschende Oberhand haben würden. Das neue Unternehmen wäre tatsächlich ein privates Aktienunternehmen.

Die an die Spitze dieser Betrachtung gestellte Frage ist danach wohl die wichtigste von allen, vielleicht die Kardinalfrage. Von der Beantwortung dieser Frage ist die Stellu nahme gegenüber dem Gutachten im wesentlichen abhängig.

Demgegenüber macht das Gutachten sich die Beantwort dieser wichtigsten Frage allzu leicht. Ihre Bejahung wird selbstverständlich vorausgesetzt. Jeder Staats- und Rei betrieb ist nach dem Gutachten „naturgemäß" mit Mängeln haftet. Der Privatbetrieb ist ihm in jeder Weise überle „Will man kaufmännischen Geist, so muß man vorerst die V waltung in privatwirtschaftlicher Form neu aufbauen." Aktiengesellschaft muß „nach privatwirtschaftlichen Gru sätzen" organisiert werden. In dieser Betriebsform wird Gesundung als unbezweifelbar gewährleistet hingestellt. Reichsbahnsystem gewährleistet sie angeblich nicht.

Zweifellos hat unsere Privatwirtschaft Tüchtiges geleis Das wird auch der Eisenbahnfachmann voll anerkennen, der der gleichen Tüchtigkeit der Staats- und Reichsbahnen üb zeugt ist. Aber das Dogma von der Überlegenh der Privatwirtschaft gerade im Verkeh wesen muß er ablehnen. Es besteht für ihn nicht. Da muß um so mehr der Beweis erbracht werden, als die fache Behauptung dieser Überlegenheit der Hauptpfei ist, auf dem der ganze Aufbau der Vorschläge des Gutacht ruht. Entbehrt der Hauptpfeiler des Stützpunkts, so ist j Sicherheit für das Erreichen des von der Gesamtwirtschaft wollten Zieles hinfällig.

Dieser Beweis wird aber in dem Gutachten in keiner W erbracht. Die Aufzählung gegenwärtig, nach einem starken niederliegen noch vorhandener Mängel der Reichsbahn k hierfür nicht in Betracht kommen. Freilich wäre auch se der Versuch einer solchen Beweisführung recht schwer. Im hin hätten sich gewisse Anhalte für ein Abwägen der Vort und Nachteile der einen oder anderen Betriebsform fir lassen.

Zu allererst wäre an ein Vergleichen der heutigen Pri eisenbahnen mit der Reichsbahn zu denken. Aber diese Pri bahnen mit ihren noch nicht 200 km Hauptbahnen und eini Tausend Kilometer Neben- und Schmalspurbahnen sind ü haupt kein Vergleichsobjekt gegenüber dem Großbetrieb Reichsbahn. Daß manche von ihnen mit den allergrö Schwierigkeiten kämpfen, andere mit Not fortbestehen, ei wenige vorübergehend sogar kleinen Überschuß erzielen, ohne jede Bedeutung für die Beurteilung der Reichsbahnverh nisse.

Von Wert wäre hingegen ein Rückblick auf die Zeit vor Verstaatlichung der großen Privatbahnen gewesen. Damals die Allgemeinheit, auch ein großer Teil der Industrie und Handels von dem Wirken der Privatbahnen nicht erbaut, gegen von den Vorzügen der Staatsbahnen durchdrungen, das Wirken der Staatsbahnen hat ihren großen Vorkämp Recht gegeben. Der Staatsminister v. Breitenbach hat in Sozialisierungkommission (Verhandlung S. 349) ausgeführt glaube feststellen zu können:

> „daß die communis opinio in ganz Deutschland in „letzten vierzig Jahren die gewesen ist, daß der Sta „betrieb dem Privatbetrieb weit überlegen war, und „als großartigstes und durchgreifendstes Wirtschaftsin „ment."

Die Wahrnehmungen, die bei der Überleitung der Pri bahnen in Staatsbetrieb gemacht worden sind, lassen sich in folgendem zusammenfassen:

Die Verkehrstarife der Privatbahnen waren, von gewi Tarifermäßigungen zugunsten einzelner und kleiner Kreise gesehen, fast durchweg, in manchen Fällen erheblich, höher die der Staatsbahnen, obgleich die Privatbahnen durch Staatsbahntarifpolitik wiederholt wider Willen zu Tarifermä gungen veranlaßt worden waren. In einer sehr lehrreichen handlung im Archiv für Eisenbahnwesen 1905, S. 80 ff. ist wandsfrei nachgewiesen, wie die von der Staatsregierung dem Verstaatlichungsakte in Aussicht gestellten Tarifermä

ngen tatsächlich durchgeführt sind, und welcher Nutzen da-
ch der Wirtschaft zuteil geworden ist.

ie Privatbahnbeamten waren, ausgenommen nur eine ganz
ne Schicht von Leitern und Oberbeamten, die außerordent-
hohe Einkünfte erzielten, durchweg geringer besoldet als
Staatsbahnbeamten. Das Gleiche galt von den Arbeiter-
nen. Hingegen war die dienstliche Inanspruchnahme des
vatbahnpersonals größer als bei der Staatsbahn. Die Pen-
nskassen waren samt und sonders unzureichend. Die Etats
Rechnungen der Staatsbahnen geben zahlenmäßige Aus-
ft, wie erhebliche Geldmittel die Staatsbahn eine lange
ihe von Jahren aufgewendet hat, um ihre dem Personal
sentlich günstigeren Grundsätze gleichmäßig auf das über-
mmene Privatbahnpersonal auszudehnen.

ie Betriebs- und Verkehrsverhältnisse auf den übernommenen
ien erfuhren im Staatsbetriebe nirgends eine Verschlechte-
g. Das Bestehende galt als Mindestgrenze. Der Fahrplan,
h für den Güterverkehr, erfuhr zum Teil wesentliche Ver-
serung. Der Fuhrpark wurde verstärkt, und bei den Ersatz-
Erweiterungsbauten waren die früheren Privatbahnlinien,
die Anschläge, Anleihegesetze und Bauberichte ergeben,
ndestens in gleichem Umfange, meistens wesentlich stärker
die alten Staatsbahnlinien zu berücksichtigen.

rotz alledem waren die Wirtschaftsergebnisse der Staatsbahn
neswegs ungünstig. Sie haben eine Verkehrspolitik großen
s ermöglicht und die Erfüllung allgemeiner Staatsaufgaben
ch beträchtliche Abführungen an die Staatskasse wesentlich
ichtert.

ngesichts solcher Wahrnehmungen wird es schwer halten,
von der Güte eines Vorschlags zu überzeugen, der der
ksgemeinschaft die Überlegenheit des kaufmännischen
stes an einem Eisenbahnwesen zunutze machen will, das
atwirtschaftlich organisiert ist. Das gerade Gegenteil ist
der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens zu folgern.
n amtlichen Verwaltungskörper fehlt es nicht an dem e c h -
kaufmännischen Geiste, der nötig ist, um die Eisenbahnen
Nutzen des Volksganzen, d. h. a l l e r Berufsstände und
e r Volksschichten, zu verwalten. Der Staatsbetrieb hat
gerade in dieser Hinsicht dem Privatbetrieb überlegen er-
sen.

2. D i e U m s t e l l u n g e n v o m K r i e g s - z u m F r i e d e n s z u s t a n d e.

er s c h w e r s t e V o r w u r f , den das Gutachten der Eisen-
nverwaltung macht, besteht ohne Zweifel darin, daß diese
Umstellung vom Kriegs- auf den Friedenszustand nicht so
h zuwege gebracht habe als die Industrie. Diese habe „mit
lichen Schwierigkeiten" zu kämpfen gehabt, aber gleichwohl
Umstellung in „überraschend schneller Zeit" erreicht.

ieser Vorwurf wäre gerechtfertigt, wenn tatsächlich auf bei-
Seiten „ähnliche" Schwierigkeiten bestanden hätten. Das ist
nicht der Fall gewesen. Die Lage beider war so un-
ch wie denkbar.

ie Staatsbahnen standen vor dem Kriege, damals unbestrit-
auf gleicher Höhe mit der Gesamtwirtschaft. Vom Beginn
Krieges an bis über sein Ende hinaus haben sie als staat-
s Kriegsinstrument gegolten, das sich allen, auch den bit-
ten Staatsnotwendigkeiten zu unterwerfen habe. Sie hatten
der Verfassung zu leisten, was die Landesverteidigung
erte. Der Friedensbetrieb lag darnieder, der Kriegsbetrieb,
ig anders geartet, erstreckte sich über ungezählte Kriegs-
uplätze. Der Fuhrpark erlitt ungeheuer große Verluste,
de in seiner Leistungsfähigkeit fast zum Erliegen herabge-
lert. Menschenkräfte und bewährte Stoffe wurden den
nbahnen entzogen, weil die oberste Gewalt sie an anderer
e für nötiger hielt. Die überstürzte Demobilmachung
nte keinen anderen Betrieb so schwer treffen als den un-
elbar beteiligten Eisenbahnbetrieb. Trotzdem waren die
tungen der Eisenbahnen, wie alle Welt anerkannte, glän-
. Nur die geldliche Anerkennung fehlte. In den Eisen-
bahnkassen herrschte beängstigende Leere. Der starke Militär-
verkehr war uneinträglich, und der öffentliche Verkehr bedurfte
nach der Auffassung der obersten Gewalten in und erst recht
nach dem Kriege der größten Schonung. Nicht die im Gut-
achten herangezogene Instanzenbeteiligung, sondern diese Auf-
fassung, verstärkt durch die s t a r k v e r l a u t b a r t e A b -
n e i g u n g d e r A l l g e m e i n h e i t , n i c h t z u l e t z t e i n -
f l u ß r e i c h e r K r e i s e d e r f r e i e n W i r t s c h a f t ,
g e g e n V e r k e h r s t a r i f e r h ö h u n g e n , i s t d e r w i r k -
l i c h e G r u n d d e s „z u s p ä t e n E i n s e t z e n s d e r
T a r i f e r h ö h u n g e n", das unbegreiflicherweise jetzt aus
gleichen Kreisen herben Tadel erntet.

Aus diesem, zeitweise trostlosen, Zustande zu gesunden, sich
betrieblich und wirtschaftlich wieder emporzuarbeiten, eine Um-
stellung zu vollziehen, die jeder Verkehrsanforderung gerecht
wird und gleichzeitig das Wirtschaftsleben durch mög-
lichstes Niedrighalten der Tarife schont, ist in seinen ungeheuer
großen Schwierigkeiten unvergleichbar mit der Umstellung in
der Privatindustrie und in der ganzen freien Wirtschaft.

Unzweifelhaft hat die freie Wirtschaft auch auf diesem Ge-
biete ihre starke Tatkraft bewiesen. Ebenso unzweifelhaft ist
aber auch die starke Hilfe, die ihr dabei von den obersten
Gewalten zuteil geworden ist. Und zwar wiederum als Folge
von Staatsnotwendigkeiten, wie sie den verantwortlichen Stellen
in Ansehung des Zieles, das zu erreichen sie entschlossen waren,
als unabänderlich erschienen. Der freien Wirtschaft gegenüber
wiesen diese Staatsnotwendigkeiten auf Zuweisung von
allem, was zur Höchstleistung gebraucht wurde, vor allen Din-
gen von Arbeitskräften, Stoffen und nicht zuletzt von Geld-
mitteln. Es ist kein Geheimnis, sondern von hervorragender
industrieller Seite anerkannt, daß in einem sehr großen Teile
der Industrie die Lieferpreise zum Ansporn zu allergrößter
Kraftentfaltung derart hoch waren, daß es kaufmännischer
Kalkulation überhaupt nicht mehr bedurfte, der Sinn dafür ver-
loren ging. Auch auf die Vorteile aus den Valutaverhältnissen
mag dabei hingewiesen werden.

Auf solcher Grundlage die Umstellung zu vollziehen, ist
nicht so schwierig, selbst große Erweiterungsbauten sind er-
klärlich. Wem es nicht an Geldmitteln fehlt, der braucht kein
Hindernis zu scheuen. Für den tiefer Sehenden ist danach die
schnellere Umstellung der Industrie k e i n e Überraschung ge-
wesen.

Nicht so erklärlich sind hingegen die überraschend häufigen
und hohen Steigerungen, die alle Preise der Industrieerzeug-
nisse, zeitweise der allgemeinen Preissteigerung sogar kräftig
vorauseilend, erfahren haben. Beispielsweise hat die Reichs-
bahn im Haushalt für 1922 an Preiserhöhungen gegenüber den
Vorkriegszeiten u. a.

für Kohle	das 75 fache,	für Petroleum	das 60 fache,
„ Schienen	„ 64 „	„ Kiefernholz	„ 43 „
„ Eisenschwellen	„ 70 „	„ Stabeisen	„ 73 „
„ Holzschwellen	„ 50 „	„ Kupferblech	„ 50 „

zugrunde legen müssen. Nur zum Teil werden dabei Be-
schaffungen von Auslandsstoffen in Betracht kommen. Ferner
haben von der Reichsbahn bei den Aufwendungen zur Fahr-
zeugunterhaltung für die Mitarbeit von Privatfabriken Preise
berücksichtigt werden müssen, die sehr viel höher sind als
der Aufwand für die gleichen Unterhaltungsarbeiten, die in den
bahneigenen Ausbesserungswerken vorgenommen werden.

Der Wert der Eisenbahnen für die Volkswirtschaft wird zu
einem guten Teil nach der Höhe der Verkehrstarife eingeschätzt.
Wird der gleiche Maßstab an jene Lieferungs- und Leistungs-
preise der freien Wirtschaft angelegt, so gewinnt es nicht
den Anschein, daß die Umstellungen in der Industrie so voll-
kommen und so stark der Gesundung der Eisenbahn voraus-
geeilt seien, wie in dem Gutachten angenommen wird. Viel-
mehr scheint die Forderung begründet, zunächst durch einwand-
freie Untersuchung festzustellen, worauf die überaus hohen
Preissteigerungen auf dem öffentlichen Markt zurückzuführen
sind, inwieweit vor allem die Produktion, gemessen nach der

Zahl der Werkskräfte und nach der Summe des Aufwandes für diese einschließlich aller Kosten der Geschäftshandhabung und Verwaltung, überhaupt und im Verhältnis zur Preissteigerung gesunken ist. So lange hierüber nicht volle Klarheit geschaffen ist, kann nur von der Tatsache ausgegangen werden, daß die Umstellungen in der freien Wirtschaft die äußerst starken Preiserhöhungen ebensowenig verhindert haben, wie die Reichsbahn die minder starken Verkehrstariferhöhungen nicht hintanzuhalten vermochte.

Jedenfalls bieten aber diese Umstellungen nicht den geringsten Anlaß zu einer Umstellung des Reichsbahnsystems in ein privat-wirtschaftlich organisiertes System.

3. Die Verkehrstarifeinheit.

Als die größte Errungenschaft des Reichsbahnsystems gilt mit Recht die Einheitlichkeit der Verkehrstarife und der Verkehrsbedienung im ganzen Reichsbahngebiete genau so wie die Einheitlichkeit der Gebührentarife und der Verkehrsbedienung im Reichspostgebiete. Dies ist die vornehmste Seite der Tarifhoheit des Reiches. Nach dieser Einheitlichkeit hat sich die Allgemeinheit Jahrzehnte hindurch gesehnt.

Sie könnte im Falle der Billigung der Vorschläge des Gutachtens nicht fortbestehen. Die geplanten acht Generaldirektionen wären „vollkommen geschlossene wirtschaftliche Gebilde mit eigener Bilanz“. Solche Gebilde mit eigener Verantwortung müßten natürlich auch die Preise ihrer Leistungen nach ihren Kosten bestimmen. Diese wären, wie die Bezirke auch immer abgegrenzt würden, verschieden hoch. Günstigstenfalls könnten Einheitstarife als niedrigste Norm festgesetzt und dazu bezirksweise Zuschläge erhoben werden. Aber auch diese Lösung würde die Einheitlichkeit durchbrechen. Daran würde grundsätzlich auch dadurch nichts geändert, daß die Tarifpolitik an der obersten Stelle der neuen Aktiengesellschaft behandelt würde, und daß die an der Fortbildung der Tarife beteiligten allgemeinen Körperschaften fortbestehen würden. Die Einheitlichkeit wäre nicht gewahrt.

Berechtigt ist vom Standpunkt des Gutachtens der Anspruch des künftigen Eigentümers der Eisenbahn auf das Recht der Festsetzung der Verkehrstarife. Der Eigentümer käme ohne dies Recht nicht auf seine Kosten. Er müßte notgedrungen bedeutende Tariferhöhungen vornehmen, die von der Wirtschaft nur schwer getragen werden könnten, und er könnte nicht festhalten an dem heutigen, auf völliger Gleichmäßigkeit aufgebauten Tarifsystem. Ebenso selbstverständlich wird aber auch die Ablehnung dieses Anspruchs vom Reich gelten, das sein Tarifhoheitsrecht bei solcher Erkenntnis der Sachlage unmöglich preisgeben könnte. Eine Vorlage der Reichsregierung, in der dies doch beabsichtigt würde, hätte ohne Zweifel in heutiger Zeit nicht die geringste Aussicht auf Zustimmung der Volksvertretung.

Erst recht ist der Vorschlag des Gutachtens für das tarifarische Gebiet abzulehnen, weil eine wirksame Reichsaufsicht ausgeschlossen werden soll. Für eine dreijährige Übergangszeit soll dem Aktienunternehmen sogar völlige Tariffreiheit gewährt werden. Und doch würde, wenn jemals eine Veräußerung des Eisenbahnbesitzes in Frage kommen sollte, allein die schärfste Aufsicht des Reiches die Gewähr dafür bieten können, daß die Verkehrstarife so festgesetzt werden, wie es der Volksgemeinschaft entspricht. Auch das Tarifgericht, dessen Entscheidungen übrigens nicht einmal aufschiebende Wirkung haben sollen, könnte diese unmitttelbare, eingreifende Reichsaufsicht nicht ersetzen. Der Hinweis auf die Vereinigten Staaten von Amerika ist abwegig. Dort handelt es sich um ein Land mit früher zügelloser Tarifwirtschaft, die notgedrungen nach und nach in geordnetere Bahnen gelenkt werden soll. Deutschland ist ein Land, in dem einheitliche Tarife bestehen, der Verkehr nach völlig einheitliche
sichtspunkten bedient wird; Errungenschaften, die Reic
Volk nicht preisgeben wollen.

4. Der Verwaltungsapparat eines privatw schaftlich organisierten Unternehmen

Die heutige Verwaltungsordnung der Reichsbahn mag
Mängel haben. Sie trägt der Umformung der Staats- in R
bahnen und den mannigfachen Änderungen der Neuzeit au
tischem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiet noch nich
Rechnung. Die dazu nötigen Neuregelungen sind nach amt
Kundgebung im Gange. Als oberste Grundsätze der im w
lichen noch geltenden Verwaltungsordnungen der Staatsb
haben gegolten: Einfachheit, Durchsichtigkeit, Schlagfert
und möglichst geringer Kostenaufwand. Je weniger Inst
desto einfacher der Geschäftsgang, desto schneller die A
nung, worauf es im Verkehrswesen an erster Stelle ank
desto geringer die Belastung der nach vielen Tausenden z
den, ausführenden Stellen. Es ist zu hoffen, daß vo
Reichsbahn an diesem bewährten Grundsatz festgehalten,
halb dieser Richtlinien aber großzügig eingegriffen wird.

Der für ein privatwirtschaftlich organisiertes Untern
nötige Apparat würde selbstverständlich schon deshalb
mein verbreitert und verteuert werden, weil k
Aufsicht und Verwaltung — jetzt in einer Ha
getrennt wären.

Die Aufsicht würde bedeutende Arbeit und dem U
nehmen, das sie verursacht, aufzuerlegende, erhebliche K
verursachen. Sie wäre nicht, wie das Gutachten irriger
annimmt, einfacher Art. Sie müßte vielmehr notwendig
lichst umfassend sein, und zwar sowohl zum Schutze des U
nehmens, das als monopolartiger Betrieb zwangsläufig den
bar schwersten Angriffen der Allgemeinheit ausgesetzt
als auch zum Schutze des Gemeinwohls und besonders de
Eisenbahnerberuf angehörenden bedeutsamen Bruchteile
werktätigen Bevölkerung. Man denke nur an das gegenw
Personal der Reichsbahn, dessen Forderungen sich auf die R
gesetze stützen! Der Reichsverkehrsministe
oberste Aufsichtsbehörde wäre mit weitreichenden Befug
auszustatten. Er bedürfte zu ihrer Erfüllung eines große
amtenstabes und außerdem einer Anzahl von eisenbahnsa
ständigen Bezirksaufsichtsbehörden und
sichtsbeamten. Vorbildlich hierfür könnte vielleicht
land sein. Dort ist seit einigen Jahren die Eisenbahnau
neu geordnet, ebenfalls unter Einrichtung eines beso
Ministeriums mit sehr großem Beamtenapparat.

Ob die Gesellschaftsverwaltung, wie sie im
achten skizziert ist, tatsächlich privatwirtschaftlichen (
sätzen entspricht, mag der Beurteilung zuständiger Seite
lassen bleiben. Vom eisenbahnfachlichen Standpunkt betr
ließe sie die Einfachheit, Durchsichtigkeit und Schlagfert
der Verwaltung einer großen Verkehrsanstalt vermissen,
aber ungleich kostspieliger als die staatlich organisierte V
waltung. Das Kollegial- und das Vielinstanzensystem (J
verwaltung mit engerem und erweitertem Vorstand, da
Generaldirektionen und unter diesen Eisenbahndirekti
wären, wie der Mißerfolg der ähnlich geartet gewesenen V
waltungsordnung der preußischen Staatsbahnen vor 18
weist, das denkbar schlechteste Verwaltungssystem für ein
Verkehrsunternehmen. Treffend wird dies in dem Werke
der erfahrensten und verdienstvollsten Eisenbahnverwal
männer, des früheren Präsidenten Seydel: „Die Organi
der preußischen Staatseisenbahnen bis zum Kriegsaus
Berlin 1919“ dargelegt. Die Vielheit der neuerdachten V
tungsstellen würde den Geschäftsbetrieb bis zur Unerträgli
steigern und, was schlimmer ist, auf die Betriebsdurchfü
und Verkehrsbewältigung erschwerend und lähmend wirke
Auseinandersetzungen unter den „vollkommen geschlo
wirtschaftlichen Gebilden“ mit dem gewollten und weit
noch mit dem ungewollten Wettbewerb auf vielen Gebiet

...kehrs, Tarifs, Betriebes, Fahrplans, der Bahnerweiterung ..., würden, wenn auch noch so viel in — übrigens recht ...spieligen — Konferenzen erledigt werden sollte, neue Ar... ...n und Mehrkosten aller Art verursachen.

...an sollte einmal durch erfahrene Verwaltungs- und Finanz...ner einen Überschlag über die unmittelbar faßbaren Posten ... künftigen Aufsicht und Verwaltung der Eisenbahnen auf...en lassen. Er würde, wenn er auch bei weitem nicht alle ...n Lasten erfassen könnte, manchem die Augen weit öffnen ... ihm das Konzept gründlich verderben.

5. Die Gesundungsmaßnahmen.

...ch dem Gutachten sind die Maßnahmen, die von der Reichs...n zur Wiedergesundung getroffen sind und noch geplant ...den, durchweg unzulänglich.

...ls ihre erste Sorge haben Staats- und Reichsbahnen es an...hen, ihre Betriebsleistungen wieder auf den Friedenszustand ...ringen. Das ist noch nicht ganz gelungen, aber nach vor...gegangenem Rückschlag hofft man ihm immer näher zu ...men. Starke Verschiebungen in den Verkehrsbeziehungen, ... sie in der Vorkriegszeit kaum vorkamen, Regellosigkeiten ...Verkehr — herbeigeführt durch Valutaänderungen, drohende ...iferhöhungen und andere wirtschaftliche Unsicherheiten — ...men und verzögern immer wieder die Erreichung glattester ...kehrsbewältigung. In einer Abhandlung („Die Reichsbahn", ... II) wird dies von Dr.-Ing. Tecklenburg anschaulich dar...gt.

...as ist bedauerlich, und die Reichsbahn hat gewiß keinen ...ß, sich mit dem bisher Erreichten zu begnügen und nicht ... aller Kraft der Erreichung des Zieles zuzusteuern. Aber ... darf ihr gerechterweise auch nicht die Anerkennung ver...n, daß trotz der ganz außergewöhnlichen, mit keiner Zeit ... dem Kriege vergleichbaren Schwierigkeiten der Wieder...au des Betriebes weit vorangeschritten ist. Auch in den ...rn, am Kriege beteiligt gewesenen Ländern ist der Eisen...betrieb noch nicht wieder auf voller Höhe, obgleich dort ... Betriebsapparat nicht entfernt so stark gelitten hat als der ... deutschen Eisenbahnen, und obgleich die Verkehrsschwierig...en seit dem Ende des Krieges in den Siegerstaaten auch ...t entfernt so groß sein können.

...cht unberücksichtigt darf bei der Beurteilung des Leistungs...es der Eisenbahnen weiter bleiben, daß die Lieferungs...ktlichkeit der freien Wirtschaft, auch der ...ustrie, die volle Höhe ebenfalls noch nicht ...der erreicht hat, wie jedermann im täglichen Leben ...hrt und tragen muß. Es fehlt noch an vielem, und häufig ... der Bestellende sich mit der Auskunft begnügen, daß die ...erwerke jetzt nach Plänen arbeiten, die sich nicht so voll...dig mit den Anforderungen des Wirtschaftslebens decken, ... man es vordem gewöhnt war. Wenn es möglich wäre, diese ...tezeiten der Verbraucher ebenso festzustellen wie die Zahl ... bei starken Verkehrwellen nicht rechtzeitig gestellten Fahr...e im Eisenbahnverkehr, so würde dadurch ohne allen ...ifel erwiesen werden, daß die Umstellungen und der Aufbau ... freien Wirtschaft ebensowenig als vollendet angesehen wer... dürfen, wie es für die Betriebsumstellungen der Reichsbahn ...nommen werden kann. Das ist auf beiden Seiten die ...meidbare Folge denkbar schwerster und anhaltender wirt...ftlicher Krisen. Man darf daraus keiner von beiden, oder ... muß daraus beiden einen Vorwurf machen.

...ird der heutige Leistungsgrad der Reichsbahn nach diesem ...echten Maßstab gemessen, so wird festzustellen sein, daß ... Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen mit dem Wiederaufbau ... Gesamtwirtschaft vorangeschritten ist, und daß auch die ...ahme nicht begründet wäre, die Eisenbahnen würden in der ...zeit darin zurückstehen.

...e Voraussetzungen für ein planmäßiges Heben der Eisen...betriebsleistungen sind vielmehr günstig. Der Bahnkörper ist wieder in voller Ordnung, und der mehr denn irgendein anderer Betriebsapparat mitgenommene Eisenbahnfuhrpark wird täglich leistungsfähiger und leistungsbereiter. Die Beschaffung von neuen Fahrzeugen hat trotz aller Geldnot nicht geruht und ist bedeutend; die Zahl der Lokomotiven ist — trotz der starken Kriegsverluste — heute größer als 1914! Auch vor kühnen Zugriffen nach neuen Bauarten schreckt die Reichsbahn nicht zurück. Ein Beispiel dafür ist die neuerdings begonnene Beschaffung von offenen Güterwagen mit 50 Tonnen Ladegewicht. Es ist zu hoffen, daß diese Neubeschaffung der Wirtschaft einen nicht unerheblichen Ausgleich gegenüber den Mehraufwendungen infolge der Verkehrstariferhöhungen bringen wird.

Um die schweren Schäden an dem vorhandenen Fuhrpark gründlich zu beseitigen, was allein eine betriebliche und wirtschaftliche, volle Ausnutzung gewährleistet, sind und werden unter recht kostspieliger Mitbeteiligung von Privatwerken gewaltig hohe Summen aufgewendet. Das sehr umfangreiche eigene Ausbesserungswesen der Reichsbahn ist seit dem Ende des Krieges von Grund auf neu geordnet mit dem Erfolge, daß nach amtlicher Feststellung (s. Abhandlung vom Geheimen Baurat Kühne in Heft II der Reichsbahn) die Arbeitszeit des einzelnen Arbeiters wieder den Wert der Vorkriegszeit erreicht, an einzelnen Stellen ihn bereits überholt. Die Ausbesserungswerke sind und werden wesentlich erweitert und mit modernsten Werkzeugmaschinen ausgestattet. Für die volle Wiederinstandsetzung der besonders stark verwüsteten Lokomotiven ist ein fester Plan aufgestellt, der aller Voraussicht nach durchgeführt sein wird, bevor überhaupt ein Systemwechsel der Verwaltung zustande kommen könnte.

Alles dies sind bedeutsame Gesundungsmaßnahmen, denen unbezweifelbar der Erfolg beschieden sein wird. Nur darf man nicht einen auch sonst nicht erreichbaren Maßstab anlegen.

Das beabsichtigte Reichsbahnfinanzgesetz ist nach dem Gutachten ohne praktischen Nutzen. Daß diese Ansicht nicht allgemein geteilt wird, und wie der Gesetzentwurf auszugestalten sein wird, um den darin enthaltenen guten Kern fruchttragend zu machen, ist besonders in Abhandlungen in der Nr. 5 dieser Zeitung vom 2. Februar d. J. und in den Nummern 111 und 112 der Deutschen Allgemeinen Zeitung vom 7. März d. J. ausführlich dargelegt. Aber auch darauf sei hier hingewiesen, daß dieser Gesetzentwurf von einem Unterausschuß nach sehr gründlicher Prüfung, namentlich vom wirtschaftlichen Standpunkt, als „eine geeignete Grundlage zu einem Anfang der wirtschaftlichen Gesundung der Reichsbahn" bezeichnet worden ist. Dies war die Auffassung von vier Mitgliedern gegen ein Mitglied. Unter den zustimmenden Mitgliedern befand sich je ein hervorragender Vertreter der Industrie und der Banken und ein angesehener technisch-wirtschaftlicher Sachverständiger. Die Regelung ist zur Erfüllung der Reichsverfassung nötig, und sie wird für die Reichsbahn von erheblichen Nutzen sein.

Das im Werke befindliche Arbeitszeitgesetz und die dadurch erhoffte Personalersparnis, die Ausdehnung des Gedingeverfahrens, das Prämienverfahren im Rangierdienst, die neuen Maßnahmen zur Einschränkung des Materialverbrauchs namentlich der Heizstoffe für Lokomotiven, die Einschränkung der kostspieligen Fahrzeugausbesserung in Privatwerken und manche andere Ersparnismaßnahmen der Reichsbahn werden im Gutachten als kleine Mittel bezeichnet, die nicht zum Ziele führen würden. Daß die Gesundungsmaßnahmen der Reichsbahn tatsächlich bedeutsam sind, ergibt z. B. schon die Feststellung, daß allein die Einschränkung des Kohlenverbrauchs um etwa 3 t für 1000 Lokomotivkilometer im Jahre 1922 gegen 1919 eine Ersparnis von mindestens 1,6 Milliarden M., nach den Kohlenpreisen vom Februar d. J., bedeuten. Welche anderen wirksameren Ersparnismaßnahmen an die Stelle jener von einem privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen ergriffen werden würden, sagt das Gutachten nicht. Was an greifbaren Vorschlägen im Gutachten enthalten ist, vor allem der Kern-

punkt aller Vorschläge, die Umwandlung des Verwaltungskörpers, trägt ganz gewiß zu einer Verminderung der Ausgaben nicht bei, wird vielmehr die Ausgaben unmittelbar und zwar sehr beträchtlich steigern. Es erübrigt nur die Zuflucht zu dem „kaufmännischen Geiste“ in der neuen Verwaltung.

Ist aber nicht gerade deshalb die schwere Sorge begründet, daß das Gesundungswerk der neuen privatwirtschaftlich organisierten Verwaltung in der Hauptsache in der Rückkehr zu den Grundsätzen der vormaligen Privatbahnen bestehen würde?

Die Folge davon wäre: Auf der einen Seite eine noch viel stärkere Steigerung der Verkehrstarife, als die Reichsbahn sie vorzunehmen genötigt ist. Der Leidtragende wäre, vielleicht von einigen begünstigten Kreisen abgesehen, die gesamte Volkswirtschaft, der selbst die schärfste Reichsaufsicht kaum Schutz gewähren könnte. Auf der anderen Seite der Versuch, die Bezahlung der großen Massen der Beamten- und Arbeiterschaft wesentlich herabzudrücken. Von der „voraussichtlich besseren Bezahlung der Gesellschaftsbeamten“ könnte schon wegen der eigenen Geldnot nur für verhältnismäßig sehr wenige höhere Leiter die Rede sein. Daß dieser Versuch — nach jahrzehntelanger Gewöhnung des Personals an die andersgearteten staatlichen Grundsätze — durchführbar wäre, muß bezweifelt werden. Auf jeden Fall würde er schwerste Beunruhigungen und Erschütterungen auslösen.

Unter diesen Umständen kann nicht erwartet werden, daß die umwälzenden Pläne des Gutachtens die Aussichten auf eine wirkliche Gesundung des Eisenbahnwesens verbessern würden. Um so größer wäre die Sorge, daß unsere Eienbahnen erneut einen schlimmen Rückschritt erleben würden, der vermieden werden könnte, wenn das Gesundungswerk der Reichsbahn von allen Seiten kräftig unterstützt und neue Erschütterungen von ihm ferngehalten werden würden.

II. Die Verkaufsentschädigung des Reiches.

Wenn das Reich sich jemals des wertvollsten Bestandteils seines Eigentums — das ist die Reichsbahn auch heute noch — entäußern wollte, könnte dies nur gegen den vollen Ersatz des Eigentumswertes geschehen. Eine Lösung, wie sie im Gutachten empfohlen wird, mag für Unerfahrene bestrickend sein. In Wirklichkeit ist sie unmöglich.

Eine Verpachtung der Reichsbahn an die gesamte Aktiengesellschaft hält das Gutachten aus Sorge um die Volkswirtschaft für unzweckmäßig. Die vorgeschlagene Übereignung des Reichsbahnunternehmens an die Gesellschaft unter Fortbestehen der Reichseisenbahnschuld, deren Verzinsung und Tilgung die Gesellschaft mit 5 % „vergüten würde“, wäre aber um das Vielfache schlimmer als eine Verpachtung. Die Gesellschaft würde Eigentümerin des gewaltig großen, wirtschaftlich bedeutsamen Eisenbahnunternehmens und zahlte dafür nichts, verpflichtete sich nur zur Erstattung der Zinsen und Schuldentilgung. Die Reichsschulden würden nicht vermindert, der gegenüberstehende Bestandswert ganz erheblich herabgedrückt. Von einer Verbesserung des Reichskredits könnte keine Rede sein.

Völlig abwegig ist der Versuch, diesen Verkauf dem Vorgange der Umwandlung der Staatsbahnen in Reichsbahnen gleichzustellen. Diese Umwandlung hatte nicht sowohl die Natur eines Kaufvertrags, war vielmehr eine Neuregelung zwischen Reich und Reichsländern, eine Art von Familienübereinkommen zur Erfüllung der Reichsverfassung. Was in dem Gutachten empfohlen wird, ist der Verkauf der Reichsbahn an ein Aktienunternehmen unter grundsätzlicher Änderung der Reichsverfassung.

Freilich wird die Aktiengesellschaft im Gutachten mit beredten Worten als die verkörperte Volksgemeinschaft hingestellt. Als Hauptträger denkt es sich die Berufsstände: Landwirtschaft, Handel einschließlich Banken, Industrie, Handwerk, außerdem die Gewerkschaften und die Kommunen; auch wird empfohlen, der Beamten- und Arbeiterschaft eine Beteili zu gewähren.

Es ist aber völlig undenkbar, wie kürzlich von dem Reg.-Rat Dr. Sarter („Die Reichsbahn“ 1922, Heft II) zeugend dargelegt hat, bei solchen Unternehmen den Schl für eine gleichmäßige, von den beteiligten Ständen und fen als gerecht anerkannte, unter Umständen auch tragbar teiligung zu finden. Ähnlich geartete, gegenüber dem heuer großen Objekt, um das es sich hier handeln würde, schwindend kleine Vorgänge haben noch immer gezeigt, daß zelne, besonders kapitalkräftige Stände überwiegenden Ei gewinnen. Er wäre in diesem Falle des Aufbringens von talien allergrößten Stils und der Bewirtschaftung des gr und schwierigsten Betriebsunternehmens erst recht unver bar. Überlegene Geschäftserfahrung, hervorragende Befähi für Kapitalbeschaffung und unmittelbarste Geschäftsbezi gen zum Eisenbahnwesen müßten und würden der strie die herrschende Oberhand zuweisen. Ein solches U nehmen wäre weder gemeinwirtschaftlich, noch wäre es en tisiert. Ob die Gefahr ausländischen Einflusses völlig wendet werden könnte, mag unerörtert bleiben.

Auf keinen Fall wäre das Aktienunternehmen so geartet Reich und Volk ihm den Reichsbahnbesitz anders als g Zahlung des Kaufpreises übereignen könnten, den er fü bezahlt hat. Er wäre erheblich gegenüber dem Linseng des Gutachtens

Mag die Reichsbahn gegenwärtig manchem unrentabel g Ohne Zweifel ist der weitaus größte Teil der Bevölk nicht davon überzeugt, daß sie unrentabel bleibt, ist viel der Zuversicht, daß sie die großen Schwierigkeiten un Zeit überwinden und dann dem Reiche und der gesamten V wirtschaft die starke Stütze sein wird, als die sie bei neuen Reichsaufbau gedacht ist. Der Weg der Gesundun beschritten; er ist, wie vorauszusehen war, dornenreich, keineswegs hoffnungslos, sofern nicht unsere ganze Wirts einem unerträglichen Drucke von außen unterliegt.

Wenn unter diesen Umständen einem Vorschlage auf äußerung der Reichsbahn gleichwohl nähergetreten würde, ausgeschlossen scheint, wäre weiter zu bedenken, daß nie die zukünftige Entwicklung unserer Wirtschaft im einz und im ganzen kennt. Vorerst wachsen noch alle P Wer jetzt festen Besitz veräußert, kann vielleicht binnen ku in den Ruf eines schlechten Geschäftsmannes kommen, den wurf mangelnden kaufmännischen Geistes auf sich l Überdies fehlt dem einzelnen mancherlei statistische U lage, weshalb von einer auch noch so überschlägl Schätzung des Wertes des Reichsbahnbesitzes abgesehen den mag. In der bereits erwähnten Abhandlung wird Sarter — für einen nur theoretisch angenommenen Fall — vom Käufer zu zahlende Mindestsumme auf rund 500 Millia Papiermark geschätzt. Das würde eine gewaltige Ka beschaffung voraussetzen und eine sehr schwere Vorbela der Jahresrechnung des neuen Unternehmens zur Folge h Angesichts der immer weitergehenden Geldentwertung w aber die Schätzung eher eine Änderung nach oben als unten erfahren müssen. Jedenfalls würde die im Guta empfohlene Beteiligung des Reiches am Gewinn, der 6 des Aktienkapitals übersteigen würde, kaum eine Mind des Verkaufspreises rechtfertigen können. Wert hätte solche Beteiligung wohl überhaupt nur dann, wenn dem Re gleichzeitig ein eingehendes und nötigenfalls anordnendes sichtsrecht über die Finanzgebarung des Unternehmens behalten würde, was aber unter dem Gesichtspunkt völ Selbständigkeit des neuen Unternehmens wohl als a schlossen gelten könnte.

Die weiteren Einzelheiten der im Gutachten entwick Finanzpläne dürften bei der grundsätzlichen Ablehnung Hauptangebote hinfällig werden, so daß von einem näh Eingehen darauf an dieser Stelle abgesehen werden kann.

III. Gesamturteil.

ach den vorstehenden Betrachtungen würde die Stellungme zu dem Gutachten in folgenden Sätzen zusammenzuien sein:

ie deutschen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs sind, die jedes anderen wirtschaftlich hochentwickelten Landes, auch politisch mächtiges Wirtschaftsinstrument. Sollen sie ecks Einheitlichkeit des Verkehrs in einer Hand sein, so l dies nur bei der obersten Gewalt, dem Reiche selbst, sein nen.

is auf kleine Privatbahnen, deren Vereinigung mit der Reichsn die Reichsverfassung grundsätzlich vorschreibt, sind die tschen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs in der Hand Reiches. Das Reich hat die Pflicht, die Eisenbahnen zum zen der Volkswirtschaft als einheitliche Verkehrsanstalt e Inanspruchnahme der Steuerzahler zu verwalten.

ie Wirkungen des verlorenen Krieges und die Wirren der hkriegszeit haben diesen Hauptgrundsatz durchbrochen. weit damit der Volkswirtschaft übermäßig gedient, der uerzahler übermäßig belastet sein mag, ist schwer, vielet unmöglich festzustellen. Das Reich, in welcher Form mmer bestehe, hat alle betrieblichen und wirtschaftlichen nahmen, die zur Durchführung jenes Grundsatzes, zur Wieresundung der Reichsbahn im Rahmen der Wiedergesundung Gesamtwirtschaft führen, mit allergrößtem Nachdruck zu eiben.

Das Gesundungswerk ist im Gange und hat Fortschritte erzielt. Es erheischt die opferbereite Mithilfe aller Kreise der Wirtschaft, der Volksvertretung und der mitbeteiligten Reichsressorts. Manches berechtigt zur Hoffnung, daß das Werk gelingen wird. Der Nachweis der Unzweckmäßigkeit und des Nichtgelingens des amtlichen Gesundungswerks wird in dem vom Reichsverband der deutschen Industrie veröffentlichten Gutachten nicht erbracht. Es wäre ein Verhängnis, wenn mit umwälzenden, überhasteten Plänen vorzeitig eingegriffen würde.

Die Vorschläge des Gutachtens bieten keinen ausreichenden Ersatz der amtlichen Gesundungsmaßnahmen. Sie würden unmittelbar neue, sehr beträchtliche Mehraufwendungen verursachen und für volkswirtschaftliche Leistungen, die denen der Reichsbahn mindestens gleichwertig wären, keine Gewähr bieten. Die empfohlene Veräußerung der Reichsbahn, des wertvollsten Bestandteils des Reichseigentums, kann nicht in Frage kommen.

Sollte wider Erwarten die parlamentarische Regierungsform sich außerstande erweisen, die Reichsbahn nach staatlichen und wirtschaftlichen Grundsätzen mit Erfolg zu verwalten, so würde für eine andere Betriebsform eine Lösung gefunden werden müssen, die nicht zur Vertrustung des deutschen Eisenbahnwesens führen könnte. Andere Länder, wie die Vereinigten Staaten von Amerika, haben gegen die Vertrustung gesetzliche Schutzmaßnahmen treffen müssen. Das Gutachten würde für eine derartige Lösung vielleicht Fingerzeige bieten können.

Zeitkarten mit Lichtbild.

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Fritz Müller**, Dresden.

e allgemeine Verteuerung des Reiseverkehrs hat bei den enden das Bestreben ausgelöst, die für bestimmte Zwecke Verfügung gestellten wohlfeilen Beförderungsmöglichkeiten in unerlaubter Weise zur Erlangung eines billigeren Fahrs nutzbar zu machen. Dies geschieht insbesondere dah, daß die einzelnen Monats- und Wochenkarten entgegen im Tarif enthaltenen Bestimmungen des Beförderungsvers und trotz des auf den Karten aufgedruckten Vermerkes ht übertragbar" von mehr als einer Person benutzt werden. Zeitkarten werden zwar mit Vor- und Familiennamen unterebeu, um die Übertragung zu verhindern. Wie jedoch bei hiedenen Beratungen der Personenverkehrsdezernenten estellt worden ist, bedeutet die Unterschrift auf den Zeitn erfahrungsgemäß nur eine geringe Sicherung gegen Mißch (zu vgl. insbesondere die Niederschrift über die Sitzung ürzburg am 25./26. August 1920), und die formlose Überng der Zeitkarten hat deshalb großen Umfang angenomund zu bedenklichen Einnahmeausfällen geführt. Die bahn stand diesem Treiben zunächst machtlos gegenüber, ie kein Mittel hatte, bei der gewöhnlichen Fahrkartenng im Zuge und an der Sperre dem Reisenden nachzuen, daß er die Zeitkarte zu Unrecht benutze. Dieser Nachwar nur dadurch zu erbringen, daß zu jeder Zeitkarte ein tbild des Benutzungsberechtigten beigefügt wurde. Es war unmöglich, zu verlangen, daß bei jeder Lösung einer Karte ichtbild beigebracht und auf der Rückseite der Karte aufbt würde. Auch bestand keine Möglichkeit, das Bild in ngigkeit von der Karte zu bringen, so daß es für längere beibehalten und gleichzeitig eine Sicherheit dafür geboten en konnte, daß eine Ablösung von der Unterlage oder die echselung von Karte oder Bild ausgeschlossen war. Für Ausarbeitung eines Lichtbildverfahrens war daher die ng dieser Aufgaben von grundsätzlicher Bedeutung.

nächst wurde versucht, ohne Anwendung mechanischer mittel Karte und Bild nebeneinander auf eine Unterlage kleben und das Bild mit einem Gummistempel so abzueln, daß die eine Hälfte des Stempels auf das Bild und ndere auf die Unterlage kam. Außerdem sollten Karte und unterschrieben werden. Ein ähnliches Verfahren war schon r bei den ehemals preußisch-hessischen Staatsbahnen ern worden. Ganz abgesehen davon, daß also schon früher Anwendung des Klebeverfahrens abgelehnt worden ist, eruch die erneute eingehende Prüfung der Frage, ob durch ingen weiterer Verbesserungen und Sicherungen dessen hrung doch noch zu empfehlen sei, schwerwiegende Ben. Zunächst müssen Unterschrift auf Bild und Karte instimmen, und zwar nicht nur der Name selbst, sondern auch die Schriftzüge, da die Unterschrift bei diesem Verfahren ein Gültigkeitsmerkmal von großer Bedeutung sein muß. Theoretisch war das einwandfrei und auch vielleicht durchführbar, so lange schreibgewandte Personen in Frage kamen. Diese Sachlage änderte sich aber sofort, wenn die große Masse der arbeitenden Bevölkerung in Betracht gezogen wurde. Die meisten dieser Leute schreiben an sich wenig. Sie schreiben keine ausgeschriebene Handschrift und malen die Buchstaben mehr, als daß sie sie schreiben. Außerdem kann sich in solchen Fällen leicht ein Unterschied in den Schriftzügen ergeben, je nachdem die Unterschrift stehend oder sitzend sowie vor Beginn oder nach Beendigung der Arbeit geleistet wird. Es war daher kaum anzunehmen, daß die Unterschriften auf Bild und Karte stets genau übereinstimmen, selbst wenn sie von denselben Reisenden geschrieben waren. Wollte man bei Abweichungen in den Schriftzügen nicht von vornherein von einem Einschreiten überhaupt absehen, so war jedenfalls mit lästigen Auseinandersetzungen zu rechnen, die sich daraus, vor allem im großen Betriebe, ergeben hätten. Übrigens wurde, wie schon erwähnt, von zahlreichen Sachverständigen der Unterschrift als Gültigkeitsmerkmal nur ein sehr geringer Wert beigemessen. Außer diesen Schwierigkeiten, die eintreten konnten, ohne daß eine Betrugsabsicht vorlag, erschien das Verfahren auch um deswillen unzweckmäßig, weil sich trotzdem ein Betrug in der bisherigen Weise und im bisherigen Umfange hätte sehr leicht durchführen lassen. Die Reisenden A, B und C z. B. kaufen sich am Schalter je eine Unterlage, die wegen der größeren Haltbarkeit aus Blech bestehen sollte, auf die sie eine zweite Unterlage aufkleben, die das Lichtbild trägt. Das Bild wird in der Fahrkartenausgabe abgestempelt. Vielleicht lösen alle drei Reisenden auch erstmalig eine Wochenkarte. Die Unterlage, auf der das Bild befestigt ist, läßt sich stets ohne Mühe und ohne äußerlich sichtbare Spuren von der Blechunterlage ablösen. Der Reisende A, der dann regelmäßig eine Karte weiter löst, unterschreibt die Bilder von B und C mit seinem Namen A, so daß nur die mit A unterschriebenen Bilder von B und C, zu der ebenfalls von A unterschriebenen Karte umgesteckt zu werden brauchen, um je nach Bedarf für A, B oder C einen nach außen hin gültigen Fahrausweis zu schaffen. Es können also nach wie vor trotz des Lichtbildes mehrere Personen auf eine Karte fahren. Um ganz sicher zu gehen, würde es für die Reisenden eine kleine Mühe sein, das umgesteckte Bild am Rande durch Wachs oder in sonst geeigneter Weise leicht anzukleben. Würde das Bild unmittelbar auf eine Unterlage aus beliebigem Stoff aufgeklebt, so wäre der Betrug ebenso leicht durchführbar. Das Lichtbild, vor allem wenn es auf glänzendem photographischem Papier hergestellt

ist, saugt die Stempelfarbe nur unvollkommen an. Es ergab sich gewöhnlich ein undeutlicher, unleserlicher Stempelabdruck, der meist schon durch einen Flaschenkork nachgemacht werden konnte. Die Reisenden B und C brauchten ihr über das Bild von A zu steckendes Bild nur an der entsprechenden Stelle mit einem halbkreisförmigen Überdruck zu versehen und das Bild in der vorhin angedeuteten Weise leicht zu befestigen. Da alle Gültigkeitsmerkmale vorhanden waren, würden die Reisenden wahrscheinlich meist ungehindert auf die übertragene Karte gefahren sein. Ganz besonders erschwerend wog aber der Umstand, daß der auf Betrug ausgehende Reisende sich selbstverständlich einen Gummistempel ohne große Mühe selbst beschaffen konnte, so daß dadurch der Betrug außerordentlich erleichtert wurde. Diese einfache Art des Klebeverfahrens erschien daher nicht geeignet, Betrügereien zu unterbinden, und konnte deshalb von vornherein ernsthaft nicht in Frage kommen.

Nicht viel besser war die zweite, mechanische Hilfsmittel ausschließende Möglichkeit, die sich an das Verfahren bei den Straßenbahnen anlehnte. Die Monatskarte wurde in der Klassenfarbe und in großem Format hergestellt und galt nur noch als Vordruck, auf dem auf der oberen schmalen Seite das Lichtbild des Reisenden aufgeklebt war. Der Vordruck war in eine größere Anzahl Felder eingeteilt, je nachdem es sich um Monats- oder Wochenkarten handelte. Der Preis der Karte war aufgedruckt. Gültigkeit als Fahrkarte erlangte der Vordruck erst durch Aufkleben einer Wertmarke, die dem jeweiligen, der Karte aufgedruckten Zeitkartenpreis entsprach. Hinsichtlich der Befestigung und der Austauschmöglichkeit des ebenfalls abzustempelnden Bildes bestanden dieselben Bedenken, wie bei dem vorher erwähnten ursprünglichen Klebeverfahren. Das Markenverfahren selbst hätte aber eine große Belastung der Schalter und der Druckerei bedeutet. Es wäre notwendig gewesen, für jeden Monat verschieden gekennzeichnete Marken auszugeben, bei Wochenkarten hätte sogar das Unterscheidungszeichen in jeder Woche wechseln müssen. Sollte die Möglichkeit der Abfertigung für alle im Tarif vorgesehenen Entfernungen nicht wesentlich eingeschränkt werden, so wäre für die an sich schon zahlreichen Fahrpreise ein überaus großer Bestand an Wertmarken nötig geworden. Außerdem wäre eine sichergehende Kontrolle über die Richtigkeit der aufgeklebten Marken außerordentlich schwer gewesen. In dieser Sachlage hätte großer Anreiz zum Betrug gelegen. Auch dieses Verfahren mußte sonach ausscheiden, so daß eine Lösung nur noch unter Anwendung mechanischer Hilfsmittel möglich erschien.

Hierbei ist, was das Befestigungsmittel anlangt, zunächst von bekannten Einrichtungen, und zwar von der einfachen Schuhöse ausgegangen worden. Die Einrichtung für das Lichtbildverfahren mußte jedoch so sein, daß sowohl die Ösen selbst als auch die Ösungsform nach außenhin sofort erkennen ließen, daß es sich um eine von der Eisenbahn vorgenommene Befestigung handelte. Die Schuhöse konnte diesen Zweck nicht erfüllen, weil bei deren unveränderter Übernahme auch von Stellen außerhalb der Eisenbahnverwaltung solche Ösungen hätten vorgenommen werden können. Bei dem schließlich von Sachsen zuerst eingeführten Lichtbildverfahren wird daher die Öse dreiteilig aufgerissen.

a Falze zur Aufnahme von Karte und Bild.
b Längsloch mit enger werdenden Enden c, in die die Ösen eingesetzt werden.
d Dreiteilig aufgerissene Öse nach der Vernietung mit aufgeprägtem Sicherheitszeichen R E B.

Abb. 1.

Die dadurch entstehenden drei Lappen werden gleichzeitig scharf umgebogen und in die Unterlage (Karte oder Bild) fest eingepreßt. Die Ösenmaschine, die dazu erforderlich ist, prägt gleichzeitig die Buchstaben REB mit in die Unterlage ein. Die Öse selbst wird ebenfalls durch Einprägung der B staben REB auf der Rückseite als solche der Eisenbahnve tung gekennzeichnet, so daß sie im Handel nicht erworben den kann. Die Unterlage, auf die Bild und Karte durch Ösen befestigt werden, mußte so eingerichtet sein, daß Ösen nach Zerstörung von Bild oder Karte mühelos wieder fernt werden konnten. Die Unterlage zeigt daher auf der B bildseite zwei, auf der Kartenseite eine Öffnung, die in schmale Zunge auslaufen. Die Ösen werden in die sch Zunge eingesetzt. Bei der Vernichtung von Karte oder werden die Ösen einfach durch die breite Öffnung ausgest

Nach diesem Verfahren werden also Karte und Bild mi Unterlage tatsächlich vernietet, und zwar durch eine Öse nur aus einem Stück besteht, und die aus sprödem Metall gestellt ist, damit sie bricht, wenn das Aufbiegen ver werden sollte. Eine Entfernung von Karte und Bild ist möglich, wenn Karte oder Bild vorher zerstört werden. I Ösungsform mit der einteiligen, spröden Öse ist der Vo gegeben worden, da bei einer zweiteiligen Öse, die nu einander gepreßt wird, und deren Ober- und Unterteil nicht wieder durch besondere Einrichtungen festgehalten den, stets die Möglichkeit bestehen wird, sie zu trennen, daß dies nach außen erkennbar ist. Die praktische Erpro des sächsischen Verfahrens hat nun ergeben, daß die a Verfahren geknüpften Erwartungen sich durchaus erfüllt h und daß den umfangreichen Betrügereien tatsächlich ein vorgeschoben worden ist, da die früher geübte formlose tragung sich nicht mehr ermöglichen läßt. In welchem fange und in welcher ganz selbstverständlichen Weise übr die Karten von mehreren Personen benutzt worden sind, die Eingabe einer Gewerbekammer, in der sie aus Anlaß Einführung des Lichtbildverfahrens darum nachsucht, „da bisherige Übertragbarkeit der Wochenkarten beibehalten w obwohl die Wochenkarten von jeher in deutlicher Form Aufdruck „Nicht übertragbar“ getragen haben.

Nebenher liefen Versuche, unter Anwendung des Ösv fahrens Karte und Bild so miteinander zu verbinden, da Karte auf der Vorderseite, das Bild auf der Rückseite kleinen Rahmens befestigt wurden. Die Anbringung des B auf der Rückseite hätte aber seine Nachprüfung sehr ersch Da außerdem auf der einen Seite des Rahmens die Karte der anderen das Bild untergebracht waren, konnte die (nur so erfolgen, daß mit der Öse der Rahmen an der Einstecken von Karte und Bild eingerichteten Seite schlossen wurde, um das Auswechseln zu verhüten. Da daß also die Öse als Sicherheitszeichen nicht in das Bild gesetzt werden konnte, wäre das Überstecken von Bildern die eingeösten Bilder leicht möglich gewesen, so daß Gedanke ebenfalls nicht weiter verfolgt worden ist.

Die Einführung des Lichtbildverfahrens in der gegenwä Form setzt, wie schon erwähnt, die Beschaffung von maschinen voraus, damit die Ösen eingetrieben werden kö die Karte und Lichtbild mit der Unterlage untrennbar binden. Die Notwendigkeit der Beschaffung von Ösenmasc hat wiederholt Anlaß zu Einwendungen gegeben, bei w die Wirtschaftlichkeit in den Vordergrund gestellt wird. männisch betrachtet bestehen diese Bedenken nicht, den Nutzen, den die Verwaltung aus dieser Einrichtung zieh groß genug, um die Anlagekosten sehr bald zu amortis Die Einrichtung ist ja dazu bestimmt, die Eisenbahn da vor Verlusten zu schützen. Die Anlagekosten würden durchaus ihre innere Berechtigung haben. Gleichwohl is Versuch gemacht worden, die untrennbare Befestigung Karte und Bild auf der Unterlage auch ohne besondere M nen zu ermöglichen. Diese Versuche dürften nunmehr zu einem brauchbaren Ergebnis geführt haben.

Anfangs bestand die Absicht, die Befestigung von Kart Bild nach Art und Wirkung des Patenthosenknopfes nehmen. Aus den schon vorher erwähnten Gründen ist j zunächst von dieser Befestigungsform abgesehen worden, die beiden Teile nur ineinander gepreßt wurden und dies Gewähr dafür gab, daß eine unbemerkte Trennung unm wäre. Der Gedanke ist jedoch, nachdem Einwendungen der Wirtschaftlichkeit der Maschinenbeschaffung gelten macht wurden, erneut aufgegriffen worden.

Zunächst schien eine Lösung in Anlehnung an das bish Verfahren in der Weise möglich, daß in derselben Gruppi an Stelle der Löcher auf den Unterlagen Vertiefungen bracht wurden, in denen Federn ruhten. In diese Federn den kleine Stahlkegel mit einem besonders geformten eingepreßt, durch die Bild und Karte befestigt wurden. Feder, die in der Unterlage ruht, hielt den in der Mitte gesparten Stahlkegel auf zwei Seiten fest umklammert. war so eingerichtet, daß nach Entfernung des Lichtbildes der Karte der Stahlkegel genau so, wie bei dem jetzigen fahren die Öse, in eine breite Öffnung eingeschoben und h gehoben werden konnte. Das Verfahren hatte aber einen

eachtlichen Nachteil insofern, als der Reisende bei Ent-
ung des Bildes zu jeder Zeit selbst in den Besitz der Ösen
, mit denen er weitere Ösungen vornehmen konnte. Diese
lichkeit erschien um deswillen außerordentlich bedenklich,
l bei der weitverbreiteten Liebhaberphotographie sich sehr
e Reisende Bilder selbst zu einem Preis herstellen konnten,
in den meisten Fällen weit unter dem Fahrpreis für die ein-
e Fahrt lag, so daß die Reisenden, die eine Zeitkarte ge-
nsam benutzen wollten, selbst wenn sie mehrere Bilder
chten, immer noch billiger wegkamen, als wenn sie für die
elne Fahrt den einfachen Fahrpreis bezahlten. Das Ver-
en bot sonach keine lückenlose Gewähr dafür, daß die form-
Weitergabe und damit die Betrugsmöglichkeit wirksam
rbunden wurde.

ine weitere Möglichkeit, Karte und Bild zu befestigen, be-
d darin, daß man die Unterlage selbst als Ösungsmittel
wendete, indem man ihre beiden Längsseiten beweglich ge-
tete und sie mit einer Feder verband, die in ein in der
erlage ruhendes Schloß einschnappte.

a Falze zur Aufnahme von Karte und Bild.
b Vorrichtung zur Aufnahme der Verschlußbrücke g.
c Öffnung zur Aufnahme des Knopfes d.
e Öffnung zur Aufnahme des Knopfes f.
h Riegel zur Festhaltung des Knopfes f.
i Klappe, die nach Öffnung den Riegel h selbsttätig zurückzieht und den Knopf f an der Verschlußbrücke g freigibt.

Abb. 3.

ild und Karte waren tatsächlich befestigt, nachdem die bei-
Längsseiten an dem Rahmen festgedrückt waren. Die
er wurde durch Karte und Bild vollkommen verdeckt, so
von außen nicht erkannt werden konnte, in welcher Weise
befestigt waren. Zu der Feder sollte man nur gelangen
en, nachdem das sie bedeckende Bild oder die Karte zer-
t waren. Das die Feder haltende Schloß mußte selbstver-
dlich leicht lösbar sein, wenn es in der praktischen Ab-
gung verwendbar sein sollte, ohne Verzögerungen zu ver-
chen. Versuche mit diesem Verfahren ergaben jedoch, daß
in ganz unauffälligerweise die Feder lösen konnte, indem
mit einer Nadel durch die Karte stach und das Schloß an-
so daß dann die Feder gelöst war und der bewegliche
menteil herausgezogen und nach Belieben wieder hineinge-
kt werden konnte. Außerdem hatten, wie schon erwähnt,
er Lichtbild noch Karte irgendein Merkmal der Befestigung,
es war sonach weiter ohne Schwierigkeiten möglich, das
tbild des richtigen Inhabers der Karte mit dem Lichtbild
r anderen Person zu bedecken, ohne daß bei der Nach-
ung der Karte voraussichtlich hiervon etwas bemerkt wor-
wäre. Dieselben Mängel wären aufgetreten, wenn nach dem
er beschriebenen Ösungsverfahren das Lichtbild auf der
kseite des Kartenrahmens angebracht worden wäre. Diese
gel hätten sich vielleicht beheben lassen, wenn man in
tbild und Karte an beliebiger Stelle noch einen durch
erverschluß gehaltenen Stahlkegel wie bei dem vorher be-
iebenen Verfahren einsetzte. Trotzdem waren die Beden-
die auch gegen dieses Verfahren sprachen, so groß, daß
weiteren Lösungen für ein brauchbares maschinenloses
fahren gesucht werden mußte.

Diese Lösung wurde nach längeren Versuchen in einem Verschluß gefunden, der wie eine Schere wirkt und dessen Verschlußstück gleichzeitig Bild und Karte so in Abhängigkeit voneinander bringt, daß das Bild erst entfernt werden kann, wenn die Karte zerstört und der Verschluß geöffnet ist. Das Verschlußstück besteht aus einer Brücke, die mehrfach geschweift ist, und die auf der einen Seite einen Stab, auf der anderen Seite einen Knopf trägt, der an der einen Seite tief ausgespart ist. Der Stab wird in eine längliche Öffnung auf der Lichtbildseite eingesetzt und dann um 90 Grad gedreht, bis der Knopf auf der Kartenseite über der Öffnung steht, in die er nach Einführung der Karte einzudrücken ist. Der Verschluß für die Karte liegt so unter dieser, daß er erst nach der Zerstörung der Karte erreicht wird. Der einfache, unverdeckte Scherenverschluß hätte vielleicht doch noch die Möglichkeit geboten, die Öffnung in unerlaubter Weise zu versuchen. Die Form des Verschlusses ist daher unter Beibehaltung aller sonstigen Einrichtungen noch etwas geändert worden. Insbesondere wurde er mit einer besonderen Klappe so abgedeckt, daß nach Zerstören der Karte und nach Öffnen der Klappe der Verschluß von selbst gelöst wird, so daß der Knopf herausgehoben werden kann, eine Arbeit, die mit einer Hand in einer Sekunde auszuführen ist. Gegen Betrug bietet das neue Verfahren dieselben großen Sicherheiten wie das jetzt von Sachsen mit unbestrittenem Erfolg erprobte Ösungsverfahren, das damit in keiner Weise als minderwertig hingestellt werden soll. Das neue Verfahren hat nur den Vorteil, daß die Eisenbahn keine besonderen Kosten für die Anlage braucht, wie das bei den bisherigen Verfahren mit Ösenmaschinen der Fall ist. Es brauchen auch nicht die Druckmaschinen der Fahrkartendruckerei umgeändert zu werden, damit beim Druck gleichzeitig das Loch zur Einführung der Öse angebracht wird. Die Lochung der Karte kann, wo die Änderung der Fahrkartendruckmaschinen auf Schwierigkeiten stoßen sollte, im Schalter durch einen ganz einfachen Locher vorgenommen

a Falze zur Aufnahme von Karte und Bild.
b Beweglicher Rahmenfalz mit
c Verschlußschieber und
d Schnappfeder.
Die linke Seite zeigt die Wirkung des Verschlusses.

Abb. 2.

werden, der so eingerichtet ist, daß er zugleich das Lichtbild an der richtigen Stelle mit locht. Auch die Kosten für die Ösen, die jetzt eine laufende Ausgabe darstellen, würden künftig wegfallen. Die gesamten Kosten der Einrichtung bezahlt der Reisende in Form einer Leihgebühr, die er nach der bisherigen Übung zurückerhält, wenn er den Rahmen unbeschädigt zurückgibt. Die Rahmen bleiben dauernd verwendbar.

Es fragt sich nur noch, ob man mit Rücksicht auf die Höhe der Zeitkartenpreise den Reisenden zumuten kann, diese besonderen Aufwendungen für das Lichtbildverfahren zu übernehmen. In dieser Beziehung recht lehrreich ist eine Gegenüberstellung der Zeitkartenpreise mit den Industrielöhnen, aus der sich erkennen läßt, welchen Anteil des Wochenlohnes der Reisende für die Zeitkarte aufwenden muß. Es haben betragen:

a) Wochenkarten
(bis 31. 10. 19 Arbeiterwochenkarten)

km	Ende 1913	ab 1. 2. 22
5	0,60 M	7,50 M
10	1,10 „	13,00 „
15	1,60 „	19,00 „
20	2,10 „	25,00 „

b) Wochenlöhne.

	Ende 1913	ab 1. 2. 22
Ungelernte Arbeiter	19,20 M	540,50 M
Schwerindustrie	24,00 „	575,00 „
Textilindustrie	22,00 „	434,70 „
Baugewerbe	39,00 „	708,40 „

Der Anteil, den der Reisende mit Wochenkarte von seinem Arbeitslohn für Eisenbahnfahrgeld aufwenden muß, beträgt hiernach in runden Hundertteilen

bei	auf km	1913	1922
ungelernten Arbeitern	5	3	1 1/3
	10	6	2 1/3
	15	8	3 1/2
	20	11	4 1/2
Schwerindustrie	5	2 1/2	1 1/3
	10	4 1/2	2 1/3
	15	6 1/2	3 1/3
	20	8 1/2	4 1/3
Textilindustrie	5	2 3/4	1 3/4
	10	5	2 3/4
	15	7 1/4	4 1/3
	20	9 1/2	5 3/4
Baugewerbe	5	1 1/2	1 1/10
	10	2 3/4	1 3/4
	15	4	2 2/3
	20	5 1/3	3 1/4

Diese Zahlen zeigen, daß dieser Anteil trotz der 1913 noch bestehenden, nach dem Pfennigsatz errechneten Arbeiterwochenkarten ganz wesentlich gesunken ist. Auch bei Monatskarten ergibt sich dasselbe Bild gegenüber den Monatslöhnen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Vereinigung deutscher Arbeitgeberverbände (Landesstelle Sachsen), die die Unterlagen für diese Aufstellung geliefert hat, im allgemeinen Mindeststundenlöhne angenommen hat, und daß die in der vorstehenden Übersicht unter b angegebenen Lohneinkomn ebenfalls nur Durchschnittsbeträge sind, bei denen die in Wi lichkeit vielfach höheren Bezüge durch Akkordarbeit, ins sondere in der Textilindustrie, noch nicht berücksichtigt w den sind. Als Beispiel, welche Stundenlöhne tatsächlich zahlt werden, mögen die Stundenlöhne aus der Textilindust im März 1922 angeführt werden, die betragen haben

in der Färberei	Weberei männl.	Weberei weibl.	Filzindustrie männl.	Filzindustrie weibl.	Handsch-wirker
11,05 M	9,35 M	6,80 M	12,10 M	8,35 M	11,10

Der hieraus gebildete Durchschnitt von 9,45 M Stundenl mit 46 Stunden für die Woche berechnet, ergibt einen Woch lohn von 434,70 M. Für eine große Anzahl Wochenkarten haber mit höheren Lohnbezügen würden also die Anteilszahl noch weit niedriger sein. Bei dieser Sachlage dürfte die mutung, eine Leihgebühr zu bezahlen, kaum unbillig sein. würden auch keine wesentlichen Bedenken dagegen besteh wenn bei einer der nächsten Tarifänderungen ein bestimm Betrag — etwa 1 M — für die Beschaffung der Rahmen d Zeitkartenpreis zugeschlagen würde, der voraussichtlich der nächsten Tarifänderung wieder wegfallen könnte, wenn Kosten für die Beschaffung der dauernd verwendbaren Rahm gedeckt sind. Dadurch könnte die Leihgebühr wie bisher tr der gestiegenen Herstellungskosten niedrig gehalten werden

Wenn auch zugegeben werden muß, daß die Reisenden d Lichtbildzwang durchaus nicht freundlich begrüßen, so erwäc doch der Eisenbahnverwaltung die Pflicht, Sicherheitsm regeln zu ergreifen, die ihr nach Möglichkeit die unverkür Zuführung der Fahrgelder gewährleisten, und man wird her die allgemeine Einführung des Lichtbildzwanges als n wendiges Übel in Kauf nehmen müssen. Im vorstehenden versucht worden, einen Überblick über die Entwicklung u den Stand des Verfahrens zu geben. Hierbei ist davon ab sehen worden, alle kleinen, aber oft mühsamen Zwischenv suche zu schildern, die notwendig waren, um das gesteckte Z zu erreichen, doch sollte gezeigt werden, wie außerordentl schwer es ist, ein Verfahren zu bringen, das die denkbar grö Sicherung gegen die formlose Weitergabe der Zeitkarten biet. Ein Lichtbildverfahren aber, das in dieser Beziehung Lück läßt, und das dem Reisenden noch eine Möglichkeit eröffn die Eisenbahn zu schädigen, würde völlig zwecklos sein, w es den Reisenden in seinen Betrugsversuchen nur begünstig und vor Entdeckung schützen würde.

Der Zugwiderstand in Gleiskrümmungen

Bei Berechnung der Bewegungs- und Arbeitsverhältnisse von Bahnzügen und dem Aufbau der Fahrschaulinien spielt der Fahrwiderstand, bestehend aus Bewegungswiderstand zuzüglich Steigungs- und Krümmungswiderstand, eine große Rolle. Für die Ermittelung des Widerstandes in Gleiskrümmungen gibt Dipl.-Ing. Konrad Hirschmann in der Dezembernummer des Jahrgangs 1921 der „Hanomag-Nachrichten" (Heft 98) einige wertvolle Winke. Er knüpft an Mitteilungen an, die gelegentlich eines im Aprilheft (Nr. 90) des Jahrgangs 1921 der „Hanomag-Nachrichten" veröffentlichten Berichtes über die Berechnung der Baulokomotive gegeben wurden. Es sei daran erinnert, daß für die Bestimmung der Bewegungswiderstände die von Prof. Frank (Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1907 S. 94 usw.) aufgestellte, weitverbreitete Formel und die aus dieser hervorgegangene v. Glinskische vorzügliche Widerstandsformel beste Dienste leisten.

Für die Ermittelung des Krümmungswiderstandes sind die bekanntesten Formeln die von Hoffmann („Organ" 1885, S. 174 u. 202), die von F. Leitzmann und v. Borries (Theoretisches Lehrbuch des Lokomotivbaues, Berlin 1911, S. 270) und vor allem die vom Eisenbahnbaudirektor v. Röckl bereits im Jahre 1876 aufgestellte, auf praktische Versuche sich stützende Formel

$$W_{kg/t} = \frac{650}{R_m - 55}$$

die noch heute am meisten verwendet wird (vgl. Zeitschrift für Baukunde 1880, S. 541).

Die Röcklsche Formel ist abgeleitet aus Versuchen hauptsächlich mit zweiachsigen Wagen von 3,6 bis 4,4 m Radstand und 7,2 bis 9 t Eigengewicht sowie zwei- und dreiachsigen Lokomotiven von 24—38 t Dienstgewicht; dieser Formel nachgebildet sind die entsprechenden Widerstandsformeln für die einzelnen Spurweiten und Radien. Andere durch rein theoretische Ableitungen gefundene Formeln haben in den Kreisen der entwerfenden Ingenieure wenig Verbreitung gefunden. Der angezogene Aufsatz macht nun besonders aufmerksam auf eine in neuerer Zeit von C. Hamelink, Abteilungsdirektor der Niederländischen Straßenbahngesellschaft, gefundene Formel für den zusätzlichen Reibungswiderstand in Gleiskrümmungen, die, obwohl auf Grund nur theoretischer Erwägungen aufgestellt, einfach und handlich und vor allem brauchbar erscheint, wie die von Dr.-Ing. Leonhard Adler auf der Großen Berli Straßenbahn durchgeführten Versuchsergebnisse lehren. I Hamelinksche Formel lautet in vereinfachter Form:

$$W = \frac{k_1 a + k_2 s}{R}.$$

Hierin ist:

W = zusätzlicher Reibungswiderstand in Gleiskrümmung in Kilogrammtonnen,
R = Krümmungshalbmesser bis Gleismitte in Metern,
a = Abstand der Achsen in Metern,
s = Spurweite in Metern,

k_1 und k_2 sind Werte, die vom Reibungswerte zwischen und Schiene abhängig sind. Nach den für die obige Form gemachten Voraussetzungen besteht zwischen den Werten und k_2 und dem Reibungswerte, der mit F bezeichnet wi folgende Beziehung:

$$k_1 = 500\,F + 1000\,F^2,$$
$$k_2 = 333{,}3\,F,$$

so daß die Hamelinksche Formel lautet:

$$\text{für } F = 1/4: \quad W = \frac{190\,a + 80\,s}{R}$$

$$\text{für } F = 1/5: \quad W = \frac{140\,a + 66\,s}{R}$$

$$\text{für } F = 1/6: \quad W = \frac{110\,a + 50\,s}{R}$$

Mit Recht regt Hirschmann an, noch zu prüfen, inwieweit vorstehende Formel sich den Verhältnissen auf Haupt- u Nebenbahnen anpaßt; er glaubt für genauere Rechnu bei Hauptbahnen und stark befahrenen Kleinbahnen die Form

$$W_h = \frac{110\,a + 50\,s}{R}$$

und bei wenig befahrenen Kleinbahnen, namentlich, wenn keinen eigenen Bahnkörper besitzen, die Formel:

$$W_n = \frac{140\,a + 66\,s}{R}$$

empfehlen zu können.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

- Neuordnung der Tarife für den Stadt-, Ringbahn- und ortverkehr. Der jetzige Tarif für den Berliner Stadt-, gbahn- und Vorortverkehr wird demnächst durch einen ren Zonentarif ersetzt, der das gesamte Verkehrsgebiet im kreise um Berlin in 5 feste Streckenabschnitte (Ent- ungszonen) zerlegt. Die Stadt- und Ringbahn bildet einen ckenabschnitt für sich. Für den Verkehr im Durchgang r Berlin ergeben sich somit 11 Streckenabschnitte. Im Vor- verkehr reicht der erste Streckenabschnitt von den Berliner gangsbahnhöfen (einschließlich Charlottenburg und Schlesi- r Bahnhof) bis 7,5 km, der 2. Abschnitt bis 15 km, der bis 25 km, der 4. bis 35 km und der 5. Abschnitt bis letzten Vorortstation. Für die 11 Streckenabschnitte wer- 10 Preisstufen eingesetzt, derart, daß die beiden ersten ckenabschnitte, also auch die Stadt- und Ringbahn mit der Vorortzone zusammen, als erste Preisstufe (Mindestfahr- s) und jeden weitere Abschnitt als eine Preisstufe gezählt l. Für die Preisstufen werden folgende Sätze eingerechnet:

	1. Preisstufe (Mindestfahrpreis)		Anstoß für jede weitere Preisstufe	
	3 Kl.	2. Kl.	3. Kl.	2. Kl.
elreisekarten	3,00 ℳ	4,50 ℳ	1,00 ℳ	1,50 ℳ
atskarten . .	80,00 „	120,00 „	20,00 „	30,00 „

ispielsweise sind bei Fahrten von Stationen der Stadt- und gbahn

Karlshorst	(1. Preisstufe)	in 3. Kl. 3 ℳ, in 2. Kl. 4,5 ℳ
Friedrichshagen . .	(2. „)	in 3. Kl. 4 ℳ, in 2. Kl. 6 ℳ
Erkner	(3. „)	in 3. Kl. 5 ℳ, in 2. Kl. 7,5 ℳ
Fürstenwalde (Spree)	(4. „)	in 3. Kl. 6 ℳ, in 2. Kl. 9 ℳ

i die Einzelkarte zu zahlen. Die Preise der Wochen- und ilerkarten sowie der Monatskarten für Eisenbahnbedienstete ten sich nach den bisherigen Grundsätzen. Die Einführung neuen Sätze erfolgt voraussichtlich am 1. Juni d. J.

Die Beteiligung am Eisenbahnerstreik. Eine Anfrage Abgeordneten Dr. Barth (Chemnitz) und Genossen wegen Beteiligung am Eisenbahnerstreik hat der Reichsverkehrs- ister — soweit Sachsen in Frage kommt — wie folgt be- ortet:

r von den Eisenbahnerorganisationen nicht gebilligte wilde ik von Eisenbahnarbeitern und Beamten hat vom 21. bis Januar gedauert.

den einzelnen Punkten der Anfrage ist anzuführen:

1. An dem Streik haben sich 10 627 Bedienstete beteiligt, das sind 14,5% des Gesamtpersonals, und zwar 10 066 Arbeiter = 24,6% und 561 Beamte = 1,7%.

2. Der Aufforderung der Eisenbahn-Generaldirektion (Dresden) zur Wiederaufnahme der Arbeit am 23. Januar 1922, nachmittags 2 Uhr, haben 9560 Bedienstete, darunter 305 Beamte, nicht entsprochen. Es ist anzunehmen, daß ein großer Teil dieser Bediensteten den rechtzeitigen Wiederantritt der Arbeit deshalb versäumt hat, weil er von der Aufforderung bei der Kürze der Zeit nicht rechtzeitig Kenntnis erhalten hatte.

3. Von einer Entlassung der Arbeiter, die die Frist zur Wiederaufnahme der Arbeit nicht eingehalten haben, mußte angesichts ihrer großen Zahl abgesehen werden, da sonst nach Beendigung des Streiks erhebliche Betriebsschwierigkeiten eingetreten wären. Die Eisenbahn-Generaldirektion hat sich deshalb damit begnügen müssen, nur diejenigen Arbeiter zu entlassen, die sich hervorragend für Ausbruch und Fortsetzung des Streiks betätigt haben. Insgesamt sind 6 Arbeiter entlassen worden.

4. Wegen bloßer Streikbeteiligung ist gegen Beamte weder im Wege des förmlichen Disziplinarverfahrens noch mit Kündigung vorgegangen worden, da eine solche Maßnahme bei der großen Zahl der in Frage kommenden Beamten und bei der im Personal bestehenden Erregung erneute Erschütterungen des Betriebs mit Sicherheit hervorgerufen hätte. Es ist deshalb nur gegen solche Beamte, die für den Ausbruch und die Fortsetzung des Streiks tätig gewesen sind oder sich eigenmächtiger Eingriffe in den Betrieb schuldig gemacht haben, disziplinarisch eingeschritten worden. Ein Beamter ist im Wege der Kündigung entlassen worden, gegen zwei schwebt das Disziplinarverfahren.

5. Gegen 19 der am Streik beteiligten Bediensteten ist wegen fahrlässiger Transportgefährdung und Hausfriedensbruchs strafrechtliche Verfolgung eingeleitet worden. Die fahrlässige Transportgefährdung ist darin erblickt worden, daß in einzelnen Fällen Übergangswärterposten vor völligem Ruhen des Zugverkehrs ihren Posten verlassen oder andere Bedienstete, Übergangswärter zum Verlassen ihrer Posten aufgefordert haben, und daß in einem Falle ein Beamter die Aufgabe eines die Einstellung des Güterzugverkehrs anordnenden Diensttelegramms, das zu Unklarheiten und damit Gefahren für den Zugverkehr führen konnte, veranlaßt hat. Des Hausfriedensbruchs haben sich Streikende insofern schuldig gemacht, als sie unbefugt Eisenbahndiensträume betreten haben. Hiervon sind fünf Fälle durch Freispruch erledigt. Falls im übrigen das gerichtliche Verfahren zur Verurteilung wegen der genannten Vergehen führt, wird geprüft, inwieweit gegen die Schuldigen das Disziplinarverfahren eingeleitet oder im Wege der Kündigung vorgegangen werden kann. Fälle, in denen sich Streikende, wie im Eingang der Anfrage behauptet wird, schwerer Übergriffe an Lebensmittelzügen oder gewaltsamer Verhinderung von Arbeitswilligen an der Weiterarbeit schuldig gemacht hätten, sind nicht bekannt geworden.

Demnach sind bei der Erledigung des Streiks in Sachsen die Richtlinien angewendet worden, die auch für die Maßregelungen beim Dezemberstreik und beim Beamtenstreik festgesetzt worden sind. Von weiteren Maßnahmen sehe ich nach Lage der Verhältnisse ab.

— Schnellbahn Köln-Mülheim-Dortmund. Zum Schnellbahnprojekt Köln-Dortmund meldet der „Duisburger Generalanzeiger“, daß die Hauptstrecke nunmehr endgültig über Mülheim geführt werden soll, also folgendermaßen verläuft: Köln-Düsseldorf-Duisburg-Mülheim a. d. Ruhr-Essen-Dortmund. Um die wichtigen Städte Hamborn und Oberhausen anzuschließen, wird eine Zweigbahn Duisburg-Hamborn-Oberhausen-Essen gebildet. Eine weitere Stichbahn wird von Hamborn nach Walsum, Dinslaken, Wesel und im Bedarfsfalle noch darüber hinaus führen.

— Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet. Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk war in der Woche vom 16. bis 22. April vollständig glatt. Obwohl die Benutzung von offenen, für die Verladung von Brennstoffen geeigneten Wagen im ganzen Reiche seit einiger Zeit freigegeben ist, war der Zulauf leerer Wagen zur Ruhr weiter sehr stark, so daß eine kleine Zulaufbeschränkung vorgenommen werden mußte, um eine Überfüllung des Ruhrgebietes mit leeren Wagen zu vermeiden. Die auf diese Weise zurückgehaltenen Wagen müssen aufgestellt werden, bis sich Gelegenheit zur Verwendung findet. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 22 465 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt. (Höchstgestellung am 22. April 22 951.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 22 337 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen beliefen sich am 22. April in Kohle auf 768 293 t, in Koks auf 680 633 t, in Preßkohle auf 26 650 t, das sind zusammen 1 475 576 t gegenüber 1 548 163 t in der Vorwoche. Der Wasserstand des Rheins war auch in der Berichtswoche sehr gut, stellenweise bestand sogar Hochwassergefahr. Die Umschlagsleistungen wurden durch die Nachwirkungen der Feiertage etwas beeinträchtigt. An den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug der Umschlag 28 214 (35 146) t, in den Zechenhäfen der Kanäle 27 586 (27 635) t werktäglich.

— Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft. In dieser Gesellschaft hielt Dr.-Ing. Heymann am 21. März d. J. einen Vortrag über: „Das Auswuchtproblem schnellumlaufender Massen unter Berücksichtigung des Lokomotiv- und Wagenbaues.“ Dem Vortrage entnehmen wir folgendes:

Das Auswuchtproblem befaßt sich mit der Beseitigung der Vibration und ihren Begleiterscheinungen an rasch umlaufenden Massen. Im Lokomotiv- und Wagenbau ist das Problem für Radsätze, Triebachsen, Laufachsen, gekuppelte Achsen, Elektromotorenanker, Kuppelungen, Zahnräder usw. von Interesse. Die Massenverlagerungen und deren Folgeerscheinungen werden vom Praktiker mit dem Sammelwort „Unbalanz“ bezeichnet. Zunächst wird eine einwandfreie Auslegung des Unbalanzbegriffes aufgestellt. Danach wird zwischen statischer, dynamischer und allgemeiner Unbalanz unterschieden. Auf Grund dieser Sinnbegrenzung wird gezeigt, daß die heute noch weit verbreitete Methode der statischen Balanzierung mittels Schneiden, Rollen, Schwerpunktswagen und ähnlichen Apparaten als Unbalanz ein Zufallsergebnis voraussetzt, und daß mithin das Gelingen des Massenausgleichs mittels derartiger Apparate ebenfalls vom Zufall abhängig ist. Im Anschluß an diese

Beweisführung werden die Folgeerscheinungen der Unbalanz kurz gestreift. Es sind dies in erster Linie die Vibrationen und Erschütterungen, die Lockerung von Sicherungen, Passungen usw., lästige Geräusche, Klemmungen und erhöhte Lagerreibung und somit eine Erhöhung des Antriebsenergiebedarfs, Veränderlichkeit der Drehzahl u. a. m. Die dynamische Auswuchtung gehört einer jüngeren Zeit an. Vor dem Jahre 1915 bestanden in Deutschland und den anderen Industriestaaten Europas nur höchst unvollkommene empirische Methoden, die von Werkstatt zu Werkstatt weitergegeben wurden. Seit dem Jahre 1915 hat die Firma Carl Schenck, G. m. b. H., Darmstadt, als einzige Firma in Europa die Fabrikation von dynamischen Auswuchtmaschinen aufgenommen. In Amerika sind Konkurrenzfabriken in den letzten Jahren entstanden. Das beste amerikanische Erzeugnis ist aber nicht viel über den Stand einer Schenckschen Maschine aus dem Jahre 1915 hinausgekommen.

Sämtliche dynamischen Methoden werden in drei Klassen eingeteilt, nämlich in empirische Methoden, welche zu glückhaftem Probieren zwingen, in Laboratoriumsmethoden, welche dem Arbeiter Rechenoperationen vorschreiben, und in exakte Methoden, welche gestatten, die Auswuchtung rein werkstattmäßig ohne jede Rechenoperation in richtiger Weise durchzuführen. Die Einteilung der dynamischen Auswuchtapparate erfolgt nicht, wie vielfach angenommen wird, auf Grund der Beschaffenheit und konstruktiven Durchbildung der elastischen Lagerung, sondern gründet sich auf die Frage, ob der Schwingungsmittelpunkt des federnd aufgehängten Systems frei beweglich ist, ob nur ein Schwingungsmittelpunkt oder ob zwei Schwingungsmittelpunkte vorhanden sind. Die Auswuchtmethode Lawaczeck-Heymann, deren Vertrieb von der Firma Carl Schenck, G. m. b. H., Darmstadt, übernommen worden ist, ist die einzige Methode der Klasse 3. Der Körper wird abwechselnd um zwei Schwingungsmittelpunkte ausgewuchtet, die aus konstruktiven Gründen in die beiden Lagerstellen verlegt werden. An Hand einfacher Kräftepläne wird der Beweis erbracht, daß ein vollständiger Massenausgleich bei beliebig tiefer Drehzahl durch einen einfachen Arbeiter in kürzester Zeit durchgeführt werden kann. Auf dem Doppelpendelprinzip bauen sich noch weitere Methoden auf, die namentlich die Abkürzung des gezeigten Auswuchtverfahrens bezwecken. Diese Abkürzungen sind mehr für den Gebrauch durch Meister und Ingenieure zugeschnitten, so daß also für jede Klasse von Werkstattsbeamten geeignete Verfahren zur Wahl gestellt werden können. An Hand von Lichtbildern wurde die Aufgabe des Arbeiters gezeigt, der den Prozeß streng nach Vorschrift durchführt, gleichgültig, ob die Unbalanz in Form von statischer, dynamischer oder allgemeiner Unbalanz vorliegt. An Hand weiterer Lichtbilder wurde gezeigt, welchen Umfang die Herstellung der Auswuchtmaschinen System Lawaczeck-Heymann im Laufe der letzten Jahre genommen hat.

Es wurden im Bilde Spezialmaschinen vorgeführt für Drehzahlen bis zu 30 000/minutlich, wobei mit Zusatzmessern von fünf Tausendstel Gramm gearbeitet wird. Als Gegenstück wurden Maschinen gezeigt, bei denen das Prüfkörpergewicht 50 000 Kilogramm und mehr betragen darf. Die Maschinen haben sich überaus leicht und schnell eingeführt und sind heute in nahezu allen Industriestaaten Europas reichlich vertreten. Das derzeitige Bestreben geht dahin, die Auswuchtung während eines einzigen Ganges durchzuführen. Die Vorversuche sind vielversprechend. Bewähren sich die in Vorbereitung befindlichen Zusatzapparate, so ist die Vorbedingung für die Aufgabe erfüllt, einen Körper im Betriebszustand auszuwuchten.

Der Vortrag fand allgemein großen Beifall und führte zu einer lebhaften Aussprache.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums sind ernannt: der Regierungsbaurat Wilhelm Weis in Münster (Westf.) zum Oberregierungsbaurat, der Regierungschemiker Dr. phil. Max Schulz in Brandenburg West und die Eisenbahn-Amtmänner Karl Lenth in Simmern und Adolf Kirsch in Neiße zu Regierungsbauräten. — Der Gerichtsassessor Dr. jur. Wehde in Berlin ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen. — Dem Regierungsbaurat Alexander Baumann in Karlsruhe ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt. — Gestorben sind: der Oberregierungsrat Bosch bei der Eisenbahndirektion Osten in Berlin und der Regierungsbaurat Angst, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Siegen.

Österreich.

— **Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.** Durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Volksernährung wurde der Verkehr mit Getreide und Mahlerzeugnissen vom Transportscheinzwange befreit.

— **Erörterung von Tariffragen in Genua.** Die Frage Währung, in der die Tarife zu erstellen sein sollen, hat Genua den Gegenstand einer Besprechung in einer gem samen Sitzung von Vertretern der Verkehrsunterkommis und der Finanzkommission gebildet. Der dänische Staat Glückstad hat den Vorschlag gemacht, die Staaten möcl sich allgemein auf den Grundsatz einigen, ihre Tarife in e festen Währung zu erstellen, und dem Verfrachter solle es stehen, die Gebühren in Gold oder nach dem Wechselk in der Landeswährung zu bezahlen. Zur Vereinfachung h jede Bahnverwaltung auf Grund des durchschnittlic Wechselkurses des vorangegangenen entsprechenden Zei schnittes den Kurs festzusetzen, auf Grund dessen in Lan währung gezahlt werden könnte. Für die Annahme dieses dankens konnte jedoch in Genua keine Einigkeit erzielt wer Einen ähnlichen Vorschlag hat schon seinerzeit der öst reichische Delegierte auf der Konferenz von Porto gemacht. Die österreichische Regierung ging davon aus, eine einheitliche Tarifwährung festgesetzt werde, die der G währung möglichst nahekommen sollte. Der Vertreter Ital stellte in Portorose einen Gegenantrag, unter dem Hinw daß die Angelegenheit mit Rücksicht auf die großen schiedenheiten noch nicht spruchreif sei. Man solle d grundsätzlich festlegen, daß die Tarife in einer Währung wenn dies nicht möglich sei, höchstens in zwei Währungen stellt würden, wobei immer die Währungen des Ausgangsla und des Bestimmungslandes maßgebend sein sollten, falls Durchrechnung in einer Währung nicht anginge. In P rose wurde beschlossen, zur Prüfung dieser Frage e Unterausschuß einzusetzen, der in der ersten Hälfte des Ja 1922 zusammentreten sollte. Die Einberufung wäre von itali scher Seite zu veranlassen gewesen, was jedoch nicht gesche ist, da inzwischen verlautet, daß die Angelegenheit in G neuerlich zur Sprache kommen werde.

— **Ansuchen um Änderungen der Eisenbahntarife.** Hier wird von dem Bundesministerium für Verkehrswesen im ordnungsblatt für Eisenbahnen, Schiff- und Luftfahrt folge veröffentlicht: Das Bundesministerium für Verkehrswesen wiederholt die Wahrnehmung gemacht, daß bei den B benutzern über die Wege, die sie einzuschlagen haben, wenn Änderungen der Eisenbahntarife anstreben, vielfach Unkla herrscht. Es sei daher folgendes mitgeteilt: Die Erstellung Fortbildung der allgemeinen Ausführungsbestimmungen Eisenbahn-Verkehrsordnung und der allgemeinen Tarifbe mungen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr inner Österreichs (Österreichischer Eisenbahn-, Personen- und päcktarif, Teil 1, und Österreichischer Eisenbahn-Gütert Teil 1, Abteilung A und B) wird vom „Kommerzi Verbande der österreichischen Eisenbahnen“ besorgt, mit Ausnahme einiger kleinerer Bahnen von bloß örtli Bedeutung alle österreichischen Eisenbahnen angeh Der Verband hat zwei Ausschüsse: den „Transpor schuß“ für reglementarische Angelegenheiten und „Tarifausschuß“ für tarifarische Angelegenheiten. Bahnbenutzern steht es frei, sich mit ihren Wünschen unm bar an diese Ausschüsse zu wenden, und zwar können Eing in reglementarischen Angelegenheiten an die Bundesbahnd tion Wien-West als geschäftsführende Verwaltung des Tr portausschusses in Wien, XV. Bez., Mariahilferstraße 132, Eingaben in tarifarischen Angelegenheiten an die Betriebsd tion Wien der Südbahn-Gesellschaft als geschäftsführende waltung des Tarifausschusses in Wien, X/2, Ghegaplatz 4 (bahnhof), gerichtet werden. An den Verhandlungen dieser schüsse wirkt eine Vertretung der Bahnbenutzer mit berate Stimme zu dem Zwecke mit, um über die Wirkung gepl Änderungen dieser Tarife auf die einzelnen Zweige der V wirtschaft Gutachten abzugeben. Dieser Vertretung ist es anheimgegeben, selbst Anträge auf die Fortbildung der gem ten Tarife zu stellen. Anträge wegen Änderung anderer E bahntarife sind bei den betreffenden Eisenbahnverwaltu wenn es sich um durchgehende Tarife handelt, bei der für Einreicher zunächst in Frage kommenden Bahnverwaltung zubringen. Derartige für die österreichische Bundesbah waltung bestimmte Eingaben sind an das Tariferstellungs- Abrechnungsbureau der österreichischen Bundesbahnen in V XV. Bez., Mariahilferstraße 132, zu richten.

— **Sicherungsmaßnahmen gegen Brände durch Funken** Die durch die gegenwärtigen Verhältnisse erzwungene Ve dung minderwertiger Kohle für Lokomotivfeuerung verur bei den mit Dampf betriebenen Bahnen starken Funke der zu großen Brandschäden führen kann. Der W Magistrat legte daher den Anrainern einer mit Dampfkraf triebenen Eisenbahn nahe, im Feuerungsbereich der (57 m beiderseits der Bahnkrone) den Anbau leicht brenn Feldfrüchte tunlichst zu unterlassen und dort nur schwer b

…e Kulturpflanzen, wie Kartoffeln, Rüben, Kraut, Gemüse usw., anzubauen. Den landwirtschaftlichen Körperschaften wird …h das in der Eisenbahnbetriebsordnung enthaltene Verbot … freien Lagerung leichtentzündlicher Stoffe (Früchte, …ohtriften, Heuschober usw.) im Feuerbereiche der Bahn in …innerung gebracht.

— **Der Osterverkehr auf den Bundesbahnen.** Während der …terfeiertage war auf den Linien der Bundesbahnen ein außer…dentlich starker Personenverkehr zu bewältigen, der in An…racht des noch immer knappen Standes von Wagen und …komotiven an die Bahnverwaltung sehr hohe Anforderungen …llte. Auf den Wiener Bahnhöfen der genannten Bahnen …d in der Zeit vom 14. bis einschließlich 18. insgesamt …0719 Personen abgereist und angekommen, die sich auf die …zelnen Bahnhöfe folgendermaßen verteilten: Westbahnhof …587, Franz Josef-Bahnhof 181 542, Nordwestbahnhof 106 550, …rdbahnhof 102 150, Ostbahnhof 93 890. Außer den fahrplan…ßigen Zügen wurden im Bereiche der beiden Bundesbahn…ektionen noch 134 außergewöhnliche Züge (Vor- und Nach…ge) in Verkehr gesetzt. Die Verkehrsabwicklung erfolgte …e nennenswerte Anstände.

— **Eine Eingabe der Wiener Handelskammer an die Konferenz in Genua.** Die Wiener Kammer für Handel, Gewerbe …d Industrie hat an die Mitglieder der Konferenz in Genua …e Eingabe gerichtet, die sich mit der Frage der Erleichte…ng des Reiseverkehrs, der Abschaffung der Ein- und Aus…rverbote und der Wiedereinführung der Verkehrsfreiheit be…ßt. Die Eingabe hat folgenden Inhalt:

…ie Stellungnahme der Kammer knüpft an die Konferenz …n Portorose an, die wertvolle Beschlüsse zur Hebung des …rkehrs unter den Staaten der einstigen Donaumonarchie …ßte, und deren Ergebnisse daher in Österreich mit Genug…ung zur Kenntnis genommen wurden. Die österreichische …gierung und das Parlament sind jederzeit bereit, diese Be…schlüsse im Rahmen der inländischen Gesetzgebung durchzu…ren. Leider findet diese Ratifikationsbereitschaft Öster…chs bisher bei den anderen Staaten schwaches Entgegen…mmen, da noch kein einziger Staat die Beschlüsse der Kon…renz von Portorose ratifiziert hat. Größeren Erfolg hatten …e Beschlüsse der Grazer Paßkonferenz, die — auf …m Boden der Pariser Verkehrskonferenz vom Oktober 1920 …d von Portorose stehend — die Erleichterung der Paß…vorschriften herausgriff und an diesen weiter baute. Wurde …ch wenigstens zwischen Italien, der Tschechoslowakei, Ungarn …d Österreich eine vollständige Einigung in der Paßfrage er…zielt. Die Beschlüsse sind erfreulicherweise in den vier Staa…t am 27. März 1922 in Kraft getreten. Südslawien, Polen und …mänien, die anderen Teilnehmer der Konferenz, konnten sich …einer Erleichterung des Reiseverkehrs im Sinne der Be…schlüsse von Portorose und der Grazer Konferenz leider noch …cht entschließen. Aber auch in den Weststaaten bestehen …nigfaltige Reiseerschwernisse, in erhöhtem Maße für Reisen …h der Türkei, Ägypten und Indien, alten und wichtigen Ab…satzgebieten der österreichischen Volkswirtschaft. Der kauf…männische Reiseverkehr von Österreich nach Rußland kann …z des abgeschlossenen Abkommens wohl als null bezeichnet …rden. Die unerläßliche Voraussetzung des regelrechten …schäftsverkehrs, der leichte persönliche Reiseverkehr, wird …mach noch immer in mehr oder weniger weitreichendem …ße durch umständliche Paßvorschriften gehemmt und er…schwert, wobei zumeist die Lästigkeit als hauptsächlichstes Ab…schreckmittel dienen soll.

…ach Schilderung der Schwierigkeiten im Reiseverkehr geht …r Bericht zur Besprechung der handelspolitischen und Zoll…vorschriften über und erörtert die Schwierigkeiten, welche die …isten europäischen Staaten dem Austauschverkehr durch be…sonders hohen Zollschutz, teilweise aber auch durch unvorher…gesehene Abänderung der Zölle sowie durch Ein- und Ausfuhr…verbote bereiten, wobei einzelne Staaten überdies Österreich …günstig behandeln. Es wird dann diesen Absperrungsmaß…nahmen, besonders der Nachbarstaaten, Österreich gegen…übergestellt, welches nach Ansicht der Kammer dem Grundsatz …r freien Verkehrs bisher ganz außerordentlich entgegenkam. …Österreich kommen die Vertragszölle zur Anwendung, und …ar zumeist nur mit der Hälfte der Goldparität, die Zahl der …- und Ausfuhrverbote ist bedeutend herabgemindert worden. …n zögerte bisher, an die von Handel und Konsum geforderte …fhebung zu schreiten, weil man fürchtete, sonst den an den …n Grundsätzen festhaltenden und im Hinblick auf die Be…völkerungszahl, die wirtschaftliche Bedeutung und weitgehende …ostversorgung so viel mächtigeren Nachbarstaaten vollständig …hrlos gegenüberzustehen. Die aufrichtige Bereitwilligkeit …z Aufhebung steht aber auf östereichischer Seite außer allem …eifel. Übrigens erhielten die Zollämter die Ermächtigung, …die überwiegende Mehrzahl der noch mit Verboten belegten Waren in kurzem Wege selbständig die endgültige Einfuhrerlaubnis zu erteilen, so daß in diesen Fällen das so lästige Eingabeverfahren entfällt.

Mehr oder weniger sind alle Staaten Europas infolge des Krieges in Krisen verwickelt. Solche Krisen lassen sich durch künstliche Schutzmaßnahmen bis zu einem gewissen Grade und während gewisser Zeit verdecken, aber keineswegs beheben. Das einzige Mittel ist vielmehr, durch Sicherung der tunlichst freien Betätigungsmöglichkeit der schaffenden wirtschaftlichen Kräfte zu einer allmählichen Besserung der Lage und Verhältnisse zu gelangen.

— **Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.** Kürzlich fand eine außerordentliche Generalversammlung der Gesellschaft statt, die sich mit dem Antrage auf Erhöhung des Aktienkapitals zu befassen hatte. Präsident Dr. Schonka teilte zur Tagesordnung mit, daß der in die Milliarden gehende Bedarf bisher mit den Beträgen gedeckt werden konnte, die die Gesellschaft für die an die tschechoslowakische Republik abgegebenen Schiffe erhalten habe. Dieses Geld müsse aber bestimmungsgemäß der Beschaffung des Ersatzes für die der Gesellschaft abgenommenen Fahrbetriebsmittel zugeführt werden. Es ergebe sich daraus die unbedingte Notwendigkeit, das Aktienkapital zu erhöhen. Dabei werde der Gesellschaft eine gewisse Vorsicht auferlegt. Der Rahmen der Kapitalserhöhung wurde verhältnismäßig eng gesteckt. Der Präsident gab schließlich noch einige Erläuterungen zu den in Aussicht genommenen Änderungen der Satzungen. Die Generalversammlung beschloß: a. die derzeitigen 48 000 auf Namen lautenden, voll und bar eingezahlten Aktien zu je 500 fl. K. M. = 1050 Kronen, zwei halbe Aktien zu 250 fl. K. M. für eine ganze Aktie zu 500 fl. K. M. gerechnet — sowie b. die derzeitigen 49 000 auf Namen lautenden, voll und bar eingezahlten Aktien, jede zu 1050 K., in Inhaberaktien umzuwandeln, die Verwaltung zu ermächtigen, in einem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkt das derzeitige Aktienkapital von 101 850 000 Kronen durch Ausgabe neuer, bar und voll eingezahlter Inhaberaktien zu je 1050 K. Nennbetrag bis zu 152 775 000 K. zu erhöhen und die näheren Umstände der Ausgabe, insbesondere den Umfang etwaiger Teilausgaben und den Begebungskurs der neuen Aktien sowie den Beginn ihrer Teilnahme an den Geschäftsergebnissen im eigenen Wirkungskreise ohne Einberufung einer neuen Generalversammlung festzusetzen sowie die durch die Umwandlung der bisherigen Namensaktien in Inhaberaktien und nach Maßgabe der Durchführung der Kapitalserhöhung erforderlichen Änderungen der Satzungen selbst ohne neuerliche Einberufung einer Generalversammlung zu beschließen und durchzuführen. Die aus dieser Unternehmung notwendig werdenden Satzungsänderungen wurden beschlossen und die Verwaltung ermächtigt, etwaige textliche Abänderungen selbst vorzunehmen.

Ungarn.

— **Güterverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Südslawien über Ungarn.** Mit Wirksamkeit vom 15. April d. J. ist der direkte Güterverkehr in Wagenladungen zwischen den Stationen der tschecho-slowakischen Republik und den Stationen Südslawiens im Durchgang durch Ungarn mit internationalen Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Berner Übereinkommens eingeführt worden. Als Grenzstationen sind zu betrachten: Oroszvár, Szob, Salgótarján, Bánréve, Hidasnémeti, Sátoralja-Ujhely, Gyékényes, Kelebia, Röszke, Szöreg, Nagykanizsa, Murakeresztur. — Der Beförderungsweg ist im Frachtbriefe von Staat zu Staat vorzuschreiben. Die Fracht- und Nebengebühren, ferner die Zoll- und Barauslagen unterliegen bis zur ungarisch-südslawischen Grenze dem Frankaturzwange, von dieser ab sind diese Gebühren auf den Empfänger zu überweisen. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind unzulässig.

— **Wirtschaftsverbindungen zwischen Ungarn und Österreich.** Der Landes-Industrieverein hat angeregt, die wirtschaftlichen Verbindungen zwischen Ungarn und Österreich inniger zu gestalten. Dieses Bestreben war insofern vom Erfolg begleitet, als sich jetzt auch formell die Ungarisch-Österreichische Wirtschaftsorganisation bildete, an deren Gründung außer dem Landes-Industrieverein die Budapester Handels- und Gewerbekammer, die Kaufmannshalle, der Außenhandelsverband und die übrigen bedeutenderen volkswirtschaftlichen Interessenvertretungen teilnahmen. Es wurde beschlossen, auch die landwirtschaftlichen Interessenvertretungen zum Anschluß einzuladen. Eine wichtige Folge der Organisation ist die Gründung der Ungarischen Handelskammer in Österreich, an deren Gründung die in Österreich ansässigen ungarischen Unternehmungen teilnehmen. Auch in Wien wird unter Schutz des Niederösterreichischen Gewerbevereins, des Hauptverbandes der Industriellen

Österreichs eine der Budapester Organisation ähnliche ins Leben gerufen.

— **Freigabe des Kohlenverkehrs.** Die Freigabe des Kohlenverkehrs teilte die wirtschaftlichen Interessenvertretungen in zwei Lager. Während viele die Aufhebung des Regierungskommissariats für Kohlenangelegenheiten und die Freigabe des Kohlenverkehrs beanspruchen, wünschen andere vorläufig die Beibehaltung des Kommissariats und den Weiterbestand des gebundenen Verkehrs. Zur Schlichtung der hierdurch entstandenen Gegensätze brachte die Budapester Handels- und Gewerbekammer ein Kompromiß zwischen beiden entgegengesetzten Standpunkten zustande. Auf Grund dieses Kompromisses richtete die Kammer an den Handelsminister eine Eingabe, in der sie erörterte, daß es derzeit nicht zeitgemäß sei, das Regierungskommissariat aufzuheben und den freien Kohlenverkehr wieder ganz herzustellen, doch ersuchte sie den Minister, er möge Maßnahmen treffen, daß die Kohlengroßhandlungsfirmen in die Verteilung der Kohle einbezogen würden, ferner daß die Einfuhr ausländischer Kohle sowie der inländische Verkehr mit ausländischer Kohle freigegeben werde, daß die Staatsbahnen verpflichtet seien, 30% ihres Kohlenbedarfes wie in Friedenszeiten aus dem Ausland einzuführen, und daß das Kohlenregierungskommissariat selbst ein seine Auflösung berücksichtigendes Programm für den Kohlenverkehr ausarbeiten und zu den Vorarbeiten dieses Programms auch die wirtschaftlichen Interessenvertretungen zuziehen möge.

Der Handelsminister antwortete, daß er sich der Ansicht der Kammer über die Aufschiebung der Aufhebung des Kohlenkommissariats und über die Wiederherstellung des freien Kohlenverkehrs anschließe, im übrigen aber die Forderungen der Kammer durchaus ablehnen müsse. Der Minister begründete seinen Standpunkt damit, daß er als Anhänger des freien Verkehrs und des freien Wettbewerbes nicht billigen könne, daß alte Firmen den neuen Unternehmungen gegenüber bevorzugt werden sollten. Das Monopol der Einfuhr ausländischer Kohle sei der Genossenschaft der Landwirte eingeräumt worden, weil die Entente die ersten ausländischen Kohlensendungen für die Landwirtschaft bestimmt habe. Sobald die polnische Frage endgültig gelöst sei, werde ein Syndikat zur Einfuhr schlesischer Kohle ins Leben gerufen werden, an dem auch die Handelsinteressenten teilnehmen könnten. Der innere Verkehr der ausländischen Kohle sei bereits frei, nur sei die Einfuhr und der Verkehr bei der Kohlenkommission anzumelden. Der Vorschlag, daß die Staatsbahnen 30% ihres Bedarfes aus dem Auslande decken sollen, sei aus finanziellen Gründen undurchführbar. Das Regierungskommissariat sei angewiesen worden, einen Plan über die Einschränkung seines Wirkungskreises auszuarbeiten und die wirtschaftlichen Interessenvertretungen zu diesen Arbeiten zuzuziehen.

— **Maßnahmen für den Außenhandel.** Der Handelsminister hat einen Wertabschätzungsausschuß, dessen Tätigkeit schon während des Krieges eingestellt wurde, wieder ins Leben gerufen. Dieser Ausschuß verfolgt den Zweck, die Statistik über den Außenhandel nicht nur in bezug auf die Beförderten Warenmengen, sondern auch auf deren Durchschnittswert zu führen, wodurch man eine klare Übersicht über den Außenhandelsverkehr erhalten will.

Ferner hat der Finanzminister im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister das Verfahren der Ein- und Ausfuhrbewilligung neu geregelt. In Zukunft kann für mehrere Teilsendungen gleichartiger Waren eine Bewilligung ausgestellt werden, wenn die Gesamtsendungen bei Bahnbeförderungen 10, bei Schiffsbeförderungen 60 Wagen nicht übersteigen. — Natürlich sind alle Teilsendungen bei demselben Zollamte der Zolluntersuchung zu unterwerfen. Die Ausfuhrgebühr ist bei der Ausfuhr der Waren zu entrichten. Diese Verordnung trat am 15. April d. J. in Wirksamkeit.

— **Vollsitzung der Budapester Handelskammer.** Die Budapester Handelskammer hielt jüngst eine Vollsitzung ab, in der sich Präsident v. Belatiny hauptsächlich mit zeitgemäßen Wirtschaftsfragen beschäftigte. Er erörterte zunächst die vor kurzem veröffentlichte Außenhandelsstatistik, aus der hervorgeht, daß die Passivität der Handelsbilanz Ungarns im Jahre 1921 sich auf 330 Millionen Goldkronen belief, während der Außenhandel im alten Ungarn in den letzten vier Friedensjahren im Durchschnitt mit einem Fehlbetrag von 200 Millionen Goldkronen abgeschlossen hat. Obwohl dieser Umstand auf die Gestaltung der Zahlungsbilanz, die Verschuldung und die Entfremdung des Nationalvermögens wirkt, hält Redner die ungarischen Aussichten für die Zukunft nicht für hoffnungslos, da das Land im Besitze der wichtigsten Lebensmittel ist und auch die Vorbedingungen der industriellen Produktion wichtiger Artikel des allgemeinen Bedarfes gegeben sind. Infolgedessen bestehe die Hoffnung, daß das Verhältnis zwischen Produktion und Verbrauch sich in absehbarer Zeit bessern werde. Der Präsi stellte fest, daß das ungarische Wirtschaftsleben vom Zu menbruche bedroht werde, wenn nicht durch vollkommene arbeitung der Rohprodukte der In- und Außenhandel gefö würde. Nach Darlegung des Zahlenmaterials bewies der ner, daß Ungarn sein Ziel ohne Industrieförderungspolitik erreichen werde. Es sei ferner gerechtfertigt, gegen den ländischen Wettbewerb durch Zölle geschützt zu werden, daher sei es eine berechtigte Forderung des Handels, daß Tätigkeitsgebiet nicht beschränkt werde. Diese beiden St punkte seien miteinander in Einklang zu bringen, gleichz aber auch die Interessen der Verbraucher zu berücksicht Dort, wo diese ausgleichende Arbeit nicht erfolgreich sei, den die gegenteiligen Ansichten dem Handelsminister u breitet werden. Man müsse über einen solchen Zolltarif fügen, der gestatte, durch die Gewährung von Begünstigu wichtige Vorteile zu erlangen. Die Sicherung des Durchga handels müsse in den abzuschließenden Handelsverträgen eine der wichtigsten Forderungen des Landes betrachtet we

Über die Vorbereitungen für die zu veranstaltende War mustermesse teilte Dr. Gyulay mit, daß die Messe 17. bis 26. Juni stattfinden wird. Für diesen Zweck wird a der Industriehalle ein neuer Pavillon in Anspruch genom werden, der mit Unterstützung der Hauptstadt aufgeführt v Dr. Gyulay erstattete sodann über die Angelegenheit des ländischen wirtschaftlichen Nachrichtendienstes Bericht. U Führung der wirtschaftlichen Interessenten der Kammer ein Organ für den ausländischen Nachrichtendienst gescha werden. Es sollen auf diesem Wege sämtliche für das W schaftsleben wichtigen Nachrichten vermittelt werden.

— **Sicherung des Kohlenbedarfs.** Der Regierungskommi für Kohlenangelegenheiten machte in einer Verordnung Landwirte darauf aufmerksam, daß die Landeskommissio mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden beschrän Kohlenvorräte — nicht in der Lage sein wird, ausschlie erstklassige heimatliche Kohle anzuweisen, sondern vieli genötigt sein wird, 40 % der angeforderten Kohlenmenge schwächeren ungarischen Kohlensorten anzuweisen.

— **Personalnachrichten.** Der Handelsminister hat zum Pé (Fünfkirchener) Betriebsleiter-Stellvertreter Oberinspe Ludwig Gruber ernannt, der bisher in der Maschinenha abteilung der ungarischen Staatsbahnen einen sehr wicht Posten bekleidete und früher mit der Leitung der Zagr Zugförderungsabteilung betraut war.

Uebrige europäische Länder.

— **Versuche mit Öl-Lokomotivenfeuerung.** Die dänis Staatsbahnen haben, wie „Der Eisenbahnbau" mitteilt, län Zeit hindurch Versuche mit Ölfeuerung vorgenommen, wa doch zu keinem befriedigenden Ergebnis führte. Teils stellt das Öl zu teuer, teils ist die entwickelte Dampfmenge be feuerung geringer als bei Kohlenfeuerung. Die Versuche w sowohl mit Öl allein als auch in Verbindung mit Kohlen rung angestellt worden, und die Absicht mit Anwendung Ölfeuerung war, auf den Eisenbahnstrecken, die über die gr Heideflächen führen, die Feuergefahr zu verringern, aber d Gedanken hat man nunmehr auf Grund des schlechten E nisses aufgegeben.

— **Ljungströms Turbinenlokomotive und die Elektrisierun schwedischen Bahnen.** Die Ljungströmsche Turbinenlokomo über die wir in Nr. 48, S. 909, 1921 d. Ztg. berichteten, h Fachkreisen großes Interesse geweckt und Hoffnungen auf geradezu umwälzende Einwirkung hervorgerufen. Man sich mancherorts, ob denn diese Brennstoff sparende Lok tive nicht die Elektrisierung der Eisenbahnen überflüssig m Als einer der wichtigsten Anlässe zur Einführung elektris Betriebes wurde ja stets die Notwendigkeit, die Kohlenei abzumindern und die Kohlen für die Betriebskraft herunt bringen, hervorgehoben. Nach Ljungström sollte der Ko verbrauch bei der Turbinenlokomotive auf die Hälfte oder weniger heruntergehen. Der Kohlenverbrauch für eine binenlokomotive für 1000 Tonnenkilometer hat je nach Bes fenheit der Strecke und der Anzahl der Aufenthalte zwi 11,6 und 24,8 kg geschwankt, während gewöhnliche Lokomo das Doppelte brauchen. Dazu kommt das Vermögen der n Maschine, viel längere Strecken, z. B. Stockholm-Malmö, zu zulegen, ohne Wasser und Kohle einzunehmen.

Die Sachverständigen für elektrischen Eisenbahnbetrieb s nen jedoch durch diese Angaben nicht aus der Fassung bracht zu sein und heben eine Anzahl von Umständen he die beim Vergleich mit elektrischem Betrieb weniger gü abschneiden. Wenn in Aussicht gestellt wurde, daß die h

schaffungskosten der Turbinenlokomotive durch längere Arbeitszeit ausgeglichen werde, so habe man dabei die Schwierigkeiten übersehen, die der Fahrplan dabei verursache. Eine gewöhnliche Dampflokomotive wird im allgemeinen für nicht mehr als 45 000 bis 50 000 km im Jahr ausgenutzt, und das beruht auf den Fahrplänen. Nur bei den wenigen durchgehenden Schnellzügen könnten mit der Ljungströmschen Maschine bessere Ergebnisse erzielt werden. Bestehen bleibe der allgemeine Nachteil aller Dampflokomotiven, daß man nach der Maschinerie sehen und den Kessel heizen müsse. Zwar wolle man für den neuen Typ Ölheizung einführen, aber damit würde man zu viel höheren Brennstoffkosten als den bisherigen kommen, und es würden die Vorteile verschwinden, während der Nachteil der sehr hohen Anschaffungskosten bleibt. Behält man Kohlenheizung bei, so hat man mit merklich höheren Ausgaben für den Maschinisten und Heizer zu rechnen, während die elektrische Lokomotive ohne jede Übung von jedem beliebigen Führer bedient werden kann.

Der elektrische Betrieb hat den Vorzug, daß die Maschinen ständig in Bereitschaft sind, und auch im Vergleich zu den neuesten Turbinenlokomotiven ist die Wasserkraft sehr billig. Elektrischer Betrieb sorgt für alle Bedürfnisse, von den schwersten Fernzügen bis zu den leichten Ortszügen und Triebwagen, und er hat nicht am wenigsten in letzterer Hinsicht einen großen Vorzug vor Dampfbetrieb. Anderseits kann man elektrische Lokomotiven von viel größerer Stärke erbauen als Dampflokomotiven, und dadurch werden sehr große Zugeinheiten ermöglicht, die für die Betriebswirtschaft von wesentlicher Bedeutung sind. Was bisher zumeist gegen den elektrischen Betrieb sprach, waren die bedeutenden Anlagekosten. Aber diese gehen jetzt schnell zurück. Die Elektrisierung der Strecke Stockholm-Göteborg wurde zu 75 Millionen veranschlagt, aber man wird bis auf 40 herunterkommen, und dann stellt sich ja die Sache viel günstiger.

Auch auf anderer sachverständiger Seite scheint man bei der Beurteilung der Zukunft der Turbinenlokomotiven Bedenken zu tragen. Die Maschinerie ist recht verwickelt, und es muß erst abgewartet werden, wie ihre Haltbarkeit und die Unterhaltungskosten sich stellen. Die Einfachheit der elektrischen Maschinen fällt im Vergleich damit in die Augen. Es kann kaum Zweifel bestehen, daß im Bau elektrischer Lokomotiven bald große Fortschritte gemacht werden. Wenn die Typen ganz ausprobiert sind und Gegenstand der gleichen Massenherstellung werden wie die Dampflokomotiven, so kann man eine bedeutende Senkung der Herstellungskosten erwarten. All das hindert ja nicht, daß die neue Turbinenlokomotive sich für Linien passend erweist, die sich nicht für Elektrisierung eignen, und eine ausgedehnte Anwendung erfährt, besonders für den Fernzugverkehr, für den sie besonders geeignet ist. Dr. S.

— **Eisenbahnunglück in Polen.** Auf dem galizischen Bahnhof Ropczyca (Ropczyce?) stieß, wie aus Warschau gemeldet wird, infolge falschen Signalisierens ein Güterzug auf einen Personenzug. Fünfzehn Wagen wurden stark beschädigt und neun Personen getötet. Ein Sanitätszug brachte die Verwundeten, deren Zahl 78 beträgt, darunter 19 Schwerverletzte, nach Tarnopol.

— **Die französische Eisenbahntransportsteuer.** Mit Gesetz vom 12. April 1922 haben die französischen gesetzgebenden Körperschaften eine Neuregelung der auf der Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern ruhenden Transportsteuer vorgenommen. Es werden die Steuersätze einheitlich neu festgesetzt und ferner bestimmt, daß die Berechnung nicht nach der Gesamthöhe der zurzeit gültigen Fahrpreise und Frachten, sondern nach den v o r den Tariferhöhungen von 1916 und 1919 erhobenen Sätzen zu erfolgen hat. Die neuen Steuersätze sind folgende: Auf den Hauptbahnen der großen Netze beträgt die Steuer 31¼ % der Personenfahrpreise und Gepäckfrachten und 12 % der Frachten des Eilgut- und Frachtgutverkehrs. Auf den anderen Haupt- und Lokalbahnen ist die Steuer einheitlich für alle Transporte auf 12½ % festgesetzt. Die Steuer für Beförderung in Luxuszügen beträgt auf allen Netzen 62½ %. Eine Ermäßigung der Steuer auf 6¼ % ist im Eilgutverkehr für die im Art. 15, im Frachtgutverkehr für die in den Serien 5 und 6 der allgemeinen Tarifbestimmungen für die großen Netze aufgeführten Güter vorgesehen.

— **Neuordnung des rumänischen Verkehrswesens.** Dem „Manchester Guardian“ wird aus Bukarest gemeldet, daß die rumänische Regierung eine Reform des Eisenbahnwesens durchzuführen plant. Sie glaubt, jetzt nach den Wahlen zu der notwendigen innerpolitischen Maßnahme die Hände frei zu haben. Die Pläne sollen auf eine selbständige Verwaltung der einzelnen Gebiete hinauslaufen, freilich unter zentraler Leitung eines Sachverständigenkollegiums. Zugleich wird ein neues Lokomotivwerk errichtet werden, das imstande sein soll, jährlich mehr als hundert Maschinen fertigzustellen. Die Pläne gehen von den R e s c h i t z a e r Eisenwerken aus; diese Gesellschaft hat auch schon zu diesem Zweck ihr Kapital um 25 Millionen Lei erhöht.

— **Staatsbeihilfe für englische Eisenbahnbauten.** Das englische Finanzministerium veröffentlicht eine Zusammenstellung der Bauten, für die auf Grund des Trade Facilities Act 1921, eines Gesetzes zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Förderung der Bautätigkeit (s. a. Nr. 47 d. Ztg. v. 24. XI. 21, S. 888), bis zum 31. März 1922 Staatsbeihilfen gewährt worden sind. Es sind darunter 6 500 000 £ für die Südost- und Chatham-Eisenbahn, die sie zur Einführung elektrischen Betriebes auf ihren Vorortstrecken zu verwenden hat, ferner 5 000 000 £ für die Londoner Untergrundbahnen enthalten, mit deren Hilfe der Tunnel der City und Südlondoner Eisenbahn erweitert, deren Haltestellen umgebaut und deren Betriebsmittelpark erneuert werden soll; außerdem ist für diesen Betrag die elektrische Bahn von Golders Green nach Edgware zu bauen. Einer Steinbruchsgesellschaft sind 50 000 £ zum Bau eines Anschlusses ihres Steinbruches an die Große Westbahn und einer Kanalgesellschaft 40 000 £ für Verbesserungen in einem ihrer Hafenbecken zugebilligt worden. Im ganzen sind zunächst gegen 15 000 000 £ ausgeworfen, die das Kapital und die Zinsen für bauliche Anlagen sicherstellen und so Gelegenheit zur Beschäftigung Arbeitsloser bieten sollen.

— **Gewerkschaften in England.** Die englischen Gewerkschaften der Eisenbahnarbeiter, der sonstigen Verkehrsarbeiter und der Bergleute bilden einen Dreibund, der zwar der Form nach noch besteht, infolge der Ereignisse der letzten Zeit aber als tot angesehen werden kann. Nicht gerade an seiner Stelle, aber doch um die gemeinschaftlichen Interessen der Eisenbahnarbeiter und der Verkehrsarbeiter mit größerem Nachdruck vertreten zu können, sollen die drei Eisenbahngewerkschaften, diejenige der Lokomotivführer und Heizer, diejenige der Bureauarbeiter und der Landesverband der Eisenbahnarbeiter mit der Gewerkschaft der Verkehrsarbeiter zu einem großen Verband verschmolzen werden. Von seiten der Eisenbahnarbeiter werden ihm etwa 700 000 Mitglieder zugeführt werden, das sonstige Verkehrsgewerbe wird etwa 400 000 Mitglieder stellen, so daß der Verband etwa 1,1 Million Köpfe stark sein wird. Die Leitungen der einzelnen Gewerkschaften sind für die Vereinigung, und in ihren Jahresversammlungen, die für Mai, Juni und Juli angesetzt sind, soll über die Vereinigung Beschluß gefaßt werden. In der Voraussetzung, daß die Verschmelzung durchgeführt wird, soll sofort nach der letzten Versammlung im Juli eine Eröffnungstagung der neuen Gewerkschaft abgehalten werden, in der die Leitung auf breiter Grundlage gewählt werden soll.

Fremde Erdteile.

— **Ausstand bei den indischen Eisenbahnen.** Nach einer Dauer von 68 Tagen ist Mitte April der Ausstand der Arbeiter bei der Ostindischen Eisenbahn beendet worden. Der Ausstand hatte lediglich politische Gründe, und die Arbeiter haben durch ihn nichts erreicht. Ihre Lohnverluste werden auf 12 000 000 Rupien geschätzt (1 Rupie = 1,33 Shilling nach Friedenswährung). Während des Ausstands sind auch Gewalttätigkeiten vorgekommen; so wurde ein Angriff auf einen Postzug unternommen. Für die Entdeckung der Täter ist eine hohe Belohnung ausgesetzt, doch ist es bis jetzt noch nicht gelungen, die Täter zu fassen.

— **Kriegsentschädigung der ägyptischen Eisenbahnen.** Für die Beförderung von Heeresgut und Truppen nach Beendigung des Krieges haben die ägyptischen Eisenbahnen an die englische Heeresverwaltung eine Forderung von über 1 000 000 £ gestellt. Ein Schiedsgericht, bestehend aus Vertretern der englischen und der ägyptischen Regierung, hat ihnen eine Entschädigung von 900 000 £ zugesprochen, die vom 1. Juni d. J. mit 6 % zu verzinsen ist, wenn sie bis dahin noch nicht ausgezahlt ist.

— **Kraftwagen im Stückgutverkehr.** In Cincinnati ist kürzlich, wie wir der „D. Allg. Ztg.“ entnehmen, eine Kraftfahrzeug-Gesellschaft gegründet worden, deren Ziel die Überführung von durchgehendem Stückgut zwischen den verschiedenen Bahnhöfen ist, da gerade die Beförderung von Stückgut den Eisenbahnen erheblich größere Schwierigkeiten bereitet, als die von Wagenladungsgut. Durch die Kraftfahrzeuggesellschaft soll der Aufenthalt von Durchgangsstückgut in der Stadt um mehr als zwei Tage verkürzt werden, außerdem sollen die Kosten der Beförderung auf diese Weise um 35% niedriger sein als auf dem Schienenwege. Ein weiterer Vorteil ist, daß auf den Güterbahnhöfen Platz gespart wird und die Wagen schneller für neue Ladungen freigemacht werden können. Die Zahl der Verschiebe-

bewegungen, die durch Heranziehung der Kraftwagen erspart werden, wurde auf 300 000 im Jahre geschätzt.

Dieses Verfahren soll sich bereits gut bewährt haben und auf 20 Bahnhöfe in Cincinnati ausgedehnt sein. Die Kraftwagen sind nach den Berichten ständig unterwegs und machen an einem zehnstündigen Arbeitstag 26 Fahrten von 5—15 km Länge. Die Durchschnittsladung wird mit 4,37 t angegeben. Das Ladegeschäft wird sehr erleichtert und beschleunigt, da die Güter bei Ankunft auf dem Bahnhof sofort in ihrem Behälter der Verteilungsstelle durch Kraftwagen zugeführt werden.

— Herabsetzung der Getreidefracht in Kanada. Ende April treten in Kanada ermäßigte Frachtsätze für die Beförderung von Getreide zwischen den Häfen der großen nordamerikanischen Binnenseen und dem Osten von Kanada und der Vereinigten Staaten in Kraft. Sie betragen zwar nur 5,5 Cents für 100 Pfund Getreide, das im Inland verbraucht werden soll, und sogar nur 1 Cent für 100 Pfund zur Ausfuhr bestimmtes Getreide, sind aber doch deshalb beachtlich, weil der Abbau der Tarife heute eine ungewöhnliche Erscheinung ist.

— Einstellung des Güterverkehrs als Folge der Einführung elektrischen Betriebes. Auf den Vorortbahnen von Melbourne hat infolge der Einführung elektrischen Betriebes die Zahl der Personenzüge so zugenommen, daß es nicht mehr möglich ist, Güterzüge in den Fahrplan einzuschieben. Da man sich nicht entschließen kann, die Güterzüge nachts verkehren zu lassen, und da außerdem bei dieser Betriebsart die Aufstellgleise für die Güterzüge vermehrt werden müßten, soll eine ganze Anzahl Güterbahnhöfe mit schwachem Verkehr geschlossen und der Güterverkehr auf einigen größeren Bahnhöfen für die umliegende Gegend, die sonst von ihren Ortsbahnhöfen aus bedient wurde, zusammengefaßt werden. Die örtlichen Behörden erheben gegen diese Maßnahme lebhaften Widerspruch; die Eisenbahnkommissare haben aber die Schließung der Güterbahnhöfe endgültig beschlossen.

Allgemeines.

— Torffeuerung für Lokomotiven. Aus Anlaß der Torfausstellung in Hannover ist das Märzheft der „Hanomag-Nachrichten" als Torfsondernummer ausgebildet. Besonders lesenswert sind die Abhandlungen über Feuerung von Lokomotiven mit Torf oder anderen der Kohle nicht gleichwertigen Brennstoffen, wie solche für Deutschland in Gestalt von Holz und Braunkohle oder für andere Länder in Form von Olivenholz, Kiefernzapfen, Ölschiefer, ausgequetschtem Zuckerrohr, Reishülsen, leeren Maiskolben usw. in Frage kommen. Aufsätze über die Erfahrungen mit Torffeuerung auf oldenburgischen und bayerischen Bahnen ergänzen das reich illustrierte Heft, das auch über den sogenannten Raupenschlepper berichtet, eine Zugmaschine, die für die Bewirtschaftung der Moore gute Dienste zu leisten vermag und sich auch dort noch bewährt, wo der menschliche Fuß erheblich einsinkt und die Moorflächen für Zugtiere überhaupt nicht betretbar sind.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 3,02 km lange Nebenbahnstrecke Schönaicher First-Schönaich ist am 1. Mai 1922 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Zeitpunkt ab den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn (Eisenbahn-Generaldirektion Stuttgart) zugerechnet worden.

Adressenänderung.

Die Adresse der N. ö. Landesbahnen lautet vom 1. April d. J. ab „Direktion der n. ö. Landesbahnen, Wien I, Teinfaltstraße Nr. 9."

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 95 vom 20. April 1922 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend den Antrag auf Aufhebung der Sammlung grundsätzlicher Entscheidungen des Wagenausschusses (abgesandt am 26. April d. J.):

Nr. IV 109 vom 18. April 1922 an sämtliche Eisenbahndirektionen und Generaldirektionen und das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern sowie an die Preußische Staatsbank (Seehandlung) in Berlin, betreffend die Restabrechnungen in der Frankenwährung (abgesandt am 26. April d. J.);

Nr. V 207 vom 5. April 1922 an die Vereinsverwaltungen und vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins (abgesandt am 25. April d. J.);

Nr. V 253 vom 22. April 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der Eisenbahndirektionen und Eisenbahn-Generaldirektionen der Deutschen Reichsbahn, betreffend Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 26. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

Am 1. Mai 1922 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 20 % erhöht.

Dresden, am 29. April 1922. (609)
Eisenb.-Generaldirektion.

2 Güterverkehr

Erhöhung der Umschlaggebühren von Maltsch Hafen und Pöpelwitz (Umschlag).

Vom 1. Mai 1922 ab werden die Gebühren für den Umschlag um 20—30 %, auf volle 10 ₰ für die Tonne nach oben abgerundet, erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft.

Breslau, im April 1922. (591)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 werden die württembergischen Stationen „Schönaich O K" und „Rechberghausen Bes" in den Tarif aufgenommen.

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 25. April 1922.
Eisenbahndirektion. (597)

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 wird die württembergische Station Schönaich in den Tarif einbezogen. Näheres im Tarifanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (M.), den 25. April 1922.
Eisenbahndirektion. (599)

Binnen- und direkter Güter-Tier- und Expreßgutverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Vom 1. Mai 1922 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn. (587)

Blankenburg (Harz), den 24. April 1922.
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Württembergischer Binnen-Gütertarif (Tfv. 3900).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 werden anläßlich der allgemeinen Erhöhung der Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung die Bestimmungen über die Berechnung der genannten Gebühr gestrichen.

Stuttgart, den 27. April 1922. (611)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Mai 1922 wird die württembergische Station Schönaich in den Tarif aufgenommen. Zu streichen sind die Stationen der ehemaligen badischen Strecke der Main-Neckarbahn.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. April 1922. (593)
Eisenbahndirektion.

Für den Güterverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverzeichnis Nr. 312 — treten am 1. Mai 1922 neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 29. April 1922. (620)
Eisenbahndirektion.

Deutsches Gemeinsames Ausnahmetarifheft Tfv. 200 C II.

Mit Gültigkeit am 1. Mai 1922 wird unter den Versandstationen des Ausnahmetarifs 10 a für Torfstreu nachgetragen: Quickborn. Im Empfange treten dem Ausnahmetarif die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn und die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. April 1922. (617)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft C II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 gilt der Ausnahmetarif 3 c für Steinsalz auch von den Stationen der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn, in deren Bereich sich Steinsalzwerke oder Salinen befinden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. April 1922. (616)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Nr. 2 a des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 tritt die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft dem Ausnahmetarif mit ihren Badischen Linien: „Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Nebenbahn Zell (Wiesental)-Todtnau“ für den Wechselverkehr bei.

Berlin, den 28. April 1922. (613)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Nr. 2a des Tarifverzeichnisses).

Mit Wirkung vom 1. Mai 1922 wird Milch in Kesselwagen bis auf Widerruf nach den Sätzen des Milchausnahmetarifs und nach den Bestimmungen für ermäßigtes Eilgut in Kesselwagen (§ 50[5] der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B) befördert. Näheres siehe im Nachtrag III vom 1. Mai 1922.

Berlin, den 22. April 1922. (602)
Eisenbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt — genehmigt durch die Interalliierte Kommission — zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag IX in Kraft, der eine Erhöhung der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs enthält. Bis zum Erscheinen des Nachtrags im Druck geben über die Höhe der Sätze das Verkehrsamt Beuthen O/S. (Schmalspurbahn) sowie unser Verkehrsbüro Auskunft.

Abdrucke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O/S. (Schmalspurbahn) käuflich zu haben.

Die Einführung des Nachtrags mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Kattowitz, den 27. April 1922. (607)
Eisenbahndirektion (Schmalspurbahn).

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. tritt eine Erhöhung der Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr wie bei den Reichsbahnen in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Frankfurt a. M., den 24. April 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion. (567)

Deutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1922 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 1921 der Nachtrag 5 in Kraft, enthaltend neue erhöhte Frachtsätze für die deutschen Strecken, neue ermäßigte Frachtsätze für die niederländischen Strecken sowie sonstige Änderungen des Tarifs. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Preis des Nachtrags 2,50 *M.*

Essen, den 26. April 1922. (619)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Station Hassloch hat die Bezeichnung Hassloch (Pfalz) erhalten. Ferner ist die Station Godrienen des Direktionsbezirks Königsberg (Pr.) in den Tarifheften 1—3 zu streichen.

Vom 15. Mai d. J. ab wird die württembergische Station Schönaich in das Tarifheft 3 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Breslau, den 29. April 1922. (621)
Eisenbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. Js. tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten- und Gebührensätze von etwa 20 % ein.

Für die Frachtberechnung gelten

a) für Güter der ordentlichen Tarifklassen:
   Der Frachtsatzanzeiger Heft C 1a zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses);
b) für Brennstoffe (Kohlen, Briketts usw.):
   Der Frachtsatzanzeiger 1 im Ausnahmetarif 6 zum Deutschen Eisenbahn Gütertarif Teil II (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses).

Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben.

Köln, den 27. April 1922. (601)
Die Direktion.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II.

Die Stationen Dortmund Hbf. Eilg. und Dortmund Ost werden mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Dortmund Hbf. neu einbezogen. Die Abfertigungsbefugnisse der Station Dortmund Hbf. werden auf Frachtstückgut beschränkt. Die Stationsbezeichnungen „Essen Hbf. (Fil. Krupp)“ und „Essen Nord (Fil. Krupp)“ werden geändert in „Essen Krupp Hbf“ und „Essen Krupp Nord“. Die Änderungen und Ergänzungen treten am 1. Mai 1922 in Kraft.

Altona, den 25. April 1922. (566)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Ab 1. Mai 1922 erhöhen sich die Tarifsätze im Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr um 20 %.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Tegernsee, den 25. April 1922. (586)
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Güterverkehr Beringen Bad. Bf., Neuhausen Bad. Bf. usw. mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1922 werden die Ausnahmetarife Nr. 3, 14 und 19 ergänzt und einige Änderungen durchgeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 27. April 1922. (605)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 12. April 1922 werden für die Ausfuhr von Pappe bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg ab verschiedenen schweiz. Stationen Ausnahmefrachtsätze nach Basel Bad. Bf. eingeführt. Näheres in unserm Tarifanzeiger. Zum Ausnahmetarif Nr. 1 (Bier in Fässern) erscheint auf 1. Mai 1922 der II. Nachtrag. Verkaufspreis 60 Rappen.

Karlsruhe, den 27. April 1922. (606)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Württemberg, Tarifheft 11 B.

Am 1. Mai 1922 wird die Station Schönaich in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemalig Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.

Dresden, am 26. April 1922. (603)
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 200, Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit sofortiger Gültigkeit ist bei den Empfangsstationen Ohlau und Oppeln ein *) zu machen und folgende Fußnote aufzunehmen: *) „Die Anwendung der Sätze des Ausnahmetarifs erfolgt für Ohlau und Oppeln nur im Falle der Einlagerung in diesen beiden Stationen und der demnächstigen Weitersendung nach einer der im Ausnahmetarif 7 b als Empfangsstationen genannten oberschlesischen Hochofenstationen.“

Elberfeld, den 22. April 1922. (600)
Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1922 tritt der Nachtrag 3 zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen in Kraft, der außer sonstigen Änderungen neue Anschlußgebühren und den neuen Ausnahmetarif 6 a für Kokskohlen von den Saargrubenstationen nach den innerhalb des Saargebietes gelegenen Kokereien enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,10 Franken von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen das Tarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, den 29. April 1922. (622)
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr um 20 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Liegnitz, den 25. April 1922. (585)
Die Direktion.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Juli 1922 tritt ein neuer Tarif in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (588)

Finsterwalde, den 26. April 1922.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Gemeinsames deutsches Ausnahmetarif-heft Tfv. 200 C II.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1922 erhalten die Bestimmungen über das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht in den Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 2 c für Sand und Ton, 3 a für Kalisalze, 3 b für Steinsalz, 4 a für Gipssteine, 5—5 d für Steine, Steingrus, Talkschiefer, 7—7 e für Erze und 9 für Schwefelsäure folgende Fassung:

„Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des gestellten Wagens, bei Wagen mit weniger als 10 t Ladegewicht mindestens für 10 t."

Bei dem Ausnahmetarif 1 a für Rundhölzer gilt folgende Bestimmung:

„Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, bei Wagen bis zu 15 t Ladegewicht mindestens für das Ladegewicht des gestellten Wagens, bei Wagen von mehr als 15 t Ladegewicht mindestens für 15 t."

In dem Ausnahmetarif 3 a für rohe Kalisalze wird mit Gültigkeit vom 11. April 1922 der Frachtsatz auf 90 ₰ für 100 kg erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. April 1922. (589)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Aus Anlaß der durch unsere Bekanntmachung vom 15. April 1922 angekündigten Tariferhöhung werden zum 1. Mai 1922 ausgegeben:

a) das Heft Tfv. 200 C I a (Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen),
b) der Nachtrag 7 zu Heft Tfv. 200 A,
c) der Nachtrag 5 zu Anhang 6 zu Heft A,
d) der Nachtrag 2 zu Heft Tfv. 200 C II,
e) die Nachträge 9 und 10 zu Heft Tfv. 200 C I b.

In den Frachtsatzzeiger (Heft Tfv. 200 C I a) sind auch Frachtsätze in Kronenwährung für die auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Stationen der Bahnnetze Sachsen und Bayern aufgenommen. In dem Nachtrag 2 zu Heft Tfv. 200 C II sind sämtliche Frachtsätze neu gebracht. Umrechnungstafeln sind daher vom 1. Mai 1922 nicht mehr anzuwenden.

Die neuen Tarife können Ende dieses Monats durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz Auskunft.

Berlin, den 24. April 1922. (590)
Eisenbahndirektion.

---

1. Bayerisch-Sächsischer Tiertarif. 2. Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. Teil II. Gemeinsames Heft. 3. Sächsisch-Südwestdeutscher Verbandstiertarif, Teil II. 4. Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien des sächsischen Netzes.

Am 1. Mai 1922 werden diese Tarife aufgehoben. An ihre Stelle tritt am gleichen Tage der Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, vom 1. Mai 1922.

Dresden, am 25. April 1922. (579)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsche Reichsbahn — Sächsisches Netz.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 werden infolge Erhöhung sämtlicher Frachten im Güter- und Tierverkehre sowie im Expreßgutverkehre der tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge, der Nebengebühren und örtlichen Gebühren um rund 20 % neu ausgegeben a) der Nachtrag VI zum Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1921, b) der Nachtrag VII zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien vom 1. Dezember 1921, c) der Nachtrag VIII zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal vom 1. Dezember 1920. Für den Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 1 werden die Tariferhöhungen und die Berechnung der Frachtsätze und Gebühren in Kronenwährung durch unseren Verkehrsanzeiger bekanntgegeben. Der Binnen-Tiertarif, Teil II wird laut besonderer Bekanntmachung aufgehoben. Die Gebühren und Frachtsätze sind in den neuen Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, gültig vom 1. Mai 1922 an, enthalten. Die Einführung der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Tarifnachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neust. bezogen werden, auch erteilen die Güterabfertigungen und unser Verkehrsbureau hier, Wiener Str. 4, II Auskunft.

Dresden, am 28. April 1922. (604)
Eisenb.-Generaldirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1922 werden neu aufgenommen:

1. die württembergische Station Schönaich O K mit den um 13 km erhöhten Entfernungen der Station Böblingen,
2. Stationsfrachtsätze für die Beförderung von geschlachteten Kälbern bei Aufgabe als Eilstückgut und bei der Wegevorschrift über Sibratshofen-Kempten (Allg.):
   von Isny nach München Süd = 32 640 Pfennig für 100 kg,
   von Kleinweiler-Hofen nach München Süd = 31 540 Pf. für 100 kg.

München, 26. April 1922. (595)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1922 werden sämtliche Frachtsätze um 20 % erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf Grund des mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 ausgegebenen Frachtsatzzeigers zu ermitteln. In gleicher Weise ändern sich die Zustreifgebühren bei Ludwigsmühle (Seite 6) von 110 ℳ in 139 ℳ und von 120 ℳ in 143 ℳ und bei Weißenstadt Ladestelle (Seite 6) von 220 ℳ in 269 ℳ und von 240 ℳ in 286 ℳ. Unverändert bleiben die Gebühren und Zuschläge bei Eichstätt (Seite 3), bei Lehesten (Seite 5), bei den Stationen Altenhammer usw. (Nachtrag I Seite 1), bei den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München (Nachtrag I Seite 5/6 bzw. VAE. 1922/101 und 1922/482 Absatz III) und der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (VAE. 1914/1265).

München, 26. April 1922. (594)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Tfv. 2 a).

Mit Wirkung vom 1. Juni 1922 scheiden folgende Nebenbahnen der Badischen Lokal-Eisenbahn Aktien-Gesellschaft für ihren Binnenverkehr aus dem Geltungsbereich des Milchausnahmetarifs aus:

„Albtalbahn, Nebenbahn Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, Bühlertalbahn, Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und die Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch".

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 27. April 1922. (623)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Kohlen usw., gültig vom 1. 2. 1922.

Mit Wirkung vom 1. 5. 1922 ab beträgt die auf Seite 8, unter Ziffer 3. angegebene Verschiebegebühr 16 ₰ für 100 kg. Die Zuschläge für Reichenberg — Seite 8, Ziffer 4 — betragen vom 1. 5. 1922 ab:

für Ausnahmetarif 6 . 61 ₰ für 100 kg
„ Klasse D . . . 69 ₰ für 100 kg
„ Klasse Dn 10 . 85 ₰ für 100 kg
„ Klasse Dn 5 . . 102 ₰ für 100 kg

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt worden.

Essen, den 29. April 1922. (626)
Eisenbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Mai 1922 tritt der Nachtrag IX in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5 c. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 29. April 1922. (624)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ruppiner Eisenbahn.

Mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde werden vom 1. Mai d. J. ab die Frachtsätze unseres Binnen-Gütertarifs und die unseres Binnen-Personentarifs für Expreßgut in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (571)

Neuruppin, im April 1922.
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Ausnahmetarif 6.

Ab 1. Mai 1922 wird Corbetha als Gewinnungsstätte in den Ausnahmetarif 6 einbezogen.

Halle (Saale), 25. April 1922. (598)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Seite 20 ist mit Gültigkeit vom 15. Mai 1922 nach Vollmannsdorf zu ergänzen:
Wackerwerk [Bes] Tüssling | 33 | 4,5 | 6500

Seite 6 ist zu ergänzen:
Wackerwerk . . . . . Nur für den unbeschränkten Stückgut- und Wagenladungsverkehr der Gesellschaft für elektrotechnische Industrie Dr. Alexander Wacker.

München, 29. April 1922. (625)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1922 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau=Reutin und Lindau Stadt aufgehoben und durch folgende ersetzt:

Konstanz nach oder von	Frachtsätze in Pf für 100 kg (oder in ℳ für 10 t)																							
	Stückgut			Wagenladungen																				
	Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse	Klassen													Ausnahmetarife für Wegebaustoffe	Ausnahmetarife für Steingrus	Ausnahmetarife für Kartoffel	Ausnahmetarife für Brennstoffe, Tarifklassen				
	Ie	I	II	An 5	An 10	A	Bn 5	Bn 10	B	Cn 5	Cn 10	C	Dn 5	Dn 10	D	E	5	5 c	10	Dn 5	Dn 10	D	E	6
5 Lindau=Reutin F Bes	—	5320	4630	3730	3510	3280	3320	3060	2790	2980	2690	2430	2510	2240	1800	1330	840	690	1470	2510	2100	1670	1240	1460
4 Lindau Stadt E Bes	9580	5320	—	3730	3510	3280	3320	3060	2790	2980	2690	2430	2510	2220	1770	1330	—	—	—	—	—	—	—	—

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

München, den 24. April 1922. (569)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

[...]usnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch.

(Nr. 2a des Tarifverzeichnisses.)

Mit Wirkung vom 1. Mai 1922 wird [...] Nachtrag III herausgegeben. Er ent[...]lt die um 20 % erhöhten Frachtsätze [...]s Nachtrags II vom 1. April 1922.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist [...]i auf Grund der vorübergehenden [...]nderung des § 6 der Eisenbahnver[...]ehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten [...]üterabfertigungen sowie das Aus[...]unftsbureau, hier, Bahnhof Alexander[...]ptz. (580)

Berlin, den 21. April 1922.

Eisenbahndirektion.

[...]taats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Voraussichtlich am 1. Mai 1922 wird [...] Teilstrecke Salzwedel-Arendsee (Altm.) der Neubaustrecke Salzwedel-[...]rendsee (Altm.)-Geestgottberg mit den Stationen Arendsee (Altm.), Binde=Kau[...]z, Mechau, Riebau und Ritze für den [...]ter- und Tierverkehr eröffnet.

Näheres enthält der nächste Tarif- und [...]rkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güter[...]fertigungen sowie das Auskunfts[...]reau, hier, Alexanderplatz. (573)

Berlin, den 25. April 1922.

Eisenbahndirektion.

Badischer Binnengütertarif

Auf 1. Mai 1922 werden die Zuschlags[...]eln zur Berechnung des Auslandszu[...]hlages im Verkehr mit unsern Statio[...]n auf Schweizergebiet und mit Walds[...]t Übergang neu ausgegeben.

Es ergeben sich zum Teil geringe Er[...]äßigungen. Näheres in unserem Tarif[...]anzeiger. (571)

Karlsruhe, den 21. April 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

[...]. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-[...]rmstedt-Oldesloer Eisenbahn. Teil II.

Am 1. Mai d. J. werden entsprechend [...]n Vorgehen der Reichseisenbahn die [...]achtsätze um 20 % erhöht. Nähere [...]skunft erteilt die unterzeichnete Di[...]tion. (568)

Elmshorn, den 24. April 1922.

[...]lshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.

Die Direktion.

Heft C Ib des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II.

(Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 werden die auf Seite 31 des Tarifheftes und auf Seite 4 des Nachtrags 3 unter lfde. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht, und zwar

für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 20 auf 25 ₰,

für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 75 auf 100 ₰,

für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 60 auf 80 ₰.

Das schon ab 1. Juni 1922 angeordnete Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 21. April 1922. (578)

Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. wird für Anträge beim Stat. Mannheim Rbf. auf Änderung in der Bereitstellung von Wagen in Mannheim und Mannheim Ind. die gleiche Gebühr wie für Anweisungen des Empfängers erhoben. Diese Gebühr wird auch für Neueintragungen in die Abstellvorschriften und für deren Änderung erhoben. (570)

Karlsruhe, den 21. April 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. Mai 1922 wird die Station Schönaich in den Tarif einbezogen. Die Tarifentfernungen werden gebildet durch Anstoß von 13 km an die Entfernungen für Böblingen Übergang.

Karlsruhe, den 26. April 1922. (582)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit Geltung vom 16. Mai 1922 werden die Schnittfrachtsätze für den außeritalienischen Durchlauf um 320 % erhöht.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbureaus. (575)

Frankfurt (Main), den 22. April 1922.

Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Saarbahn Tierverkehr.

Für den Tierverkehr zwischen den Stationen der deutschen Reichsbahn und denen der Saarbahnen tritt am 1. Mai 1922 ein besonderer Tiertarif Teil II (Tfv. 1510) in Kraft. Er enthält in der Hauptsache die für den Tierverkehr auf den Saarbahnen gültigen besonderen Bestimmungen und wegen der auf der Reichsbahn gültigen Bestimmungen bei den einzelnen Abschnitten den Hinweis auf den zum gleichen Zeitpunkte erscheinenden neuen Reichsbahn-Tiertarif Teil II (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Der Tarif kann Ende April vom Auskunftsbureau Berlin C., Bahnhof Alexanderplatz, von der Auskunftsstelle für den Güterverkehr Frankfurt (M.), Hohenzollernplatz 35, und von den Abfertigungsstellen zum Preise von 4 ℳ bezogen werden.

Bis dahin gibt unser Tarifbureau in Frankfurt (M.), Hohenzollernplatz 35, nähere Auskunft.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 E. V. O. (s. RGBl. Seite 455) genehmigt worden. (576)

Frankfurt (M.), den 24. April 1922.

Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif

für die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktion Altona, der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Am 1. Mai d. Js. tritt der Nachtrag 4 in Kraft. Durch diesen Nachtrag werden die im Abschnitt IV des Nachtrag 3 enthaltenen Stationsfrachtsätze um 20 v. H. erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung genehmigt.

Elmshorn, den 24. April 1922. (596)

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Neuausgabe des Tarifes für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahnen der österreichischen Bundesbahnen

Reutte-Schönbichl Staatsgrenze und Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1922 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde betriebenen Privatbahnen und der Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien einschließlich der in ihrem Betriebe stehenden Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn) einerseits und Stationen der Lokalbahn der österreichischen Bundesbahnen Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) und der Lokalbahn Reutte-Schönbichl Staatsgrenze sowie der Station Pfronten-Steinach Übergang anderseits in Kraft.

Er enthält Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut, Artikeltarife für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, ferner besondere Frachtsätze für Fette, Gips und Kalk, Holz, Holzstoff, Möbel, Mühlenerzeugnisse, Rinde, Salze, Umzugsgut, Zement, Zucker, Kohle und Koks sowie einen Kilometerzeiger nebst Wegleitungsvorschriften.

Durch diesen Tarif wird der vom 15. Juli 1921 gültige Tarif samt allen hierzu in diesem Blatte veröffentlichten Kundmachungen aufgehoben und ersetzt.

Der Tarif ist bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16 sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zu erhalten.

Wien, am 26. April 1922. (615)

Österreichische Bundesbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung des Frachtgüterverkehres — auch für Teilladungen in beliebigen Mengen (Wagenladungen und Stückgut) — nach Novisad (Ujvidék, Neusatz), Zemun, sowie nach Widdin, Lompalanka, Russe (Rustschuk) und Giurgevo.

Mit 26. April 1922 wird an den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (auch Budapest D. U. B.) die Güterannahme im Frachtgutverkehre zu Tal für Aufgaben in beliebigen Mengen (speziell von Budapest D. U. B. jedoch nur Frachtbriefaufgaben von mindestens 10000 kg) — außer nach den bereits eröffneten Stationen — vorläufig auch nach den Stationen Novisad, Zemun, Widdin, Lom, Russe und Giurgevo eröffnet.

Mit gleichem Tage tritt in allen für den Güterdienst offenen Relationen ein kalendermäßig geregelter Frachtschiff-Fahrplan in Kraft, welcher die Abwicklung des gesamten Frachtgutverkehres in kurzen, fixen Intervallen gewährleistet.

Auskünfte über die gleichzeitig wesentlich ermäßigten Nettofrachtsätze, Güterfahrplan, Reisedauer und in allen sonstigen Belangen sind bei der Direktion in Wien, sowie bei sämtlichen gesellschaftlichen Dienststellen zu erfragen.

Wien, am 24. April 1922. (592)

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. ab werden, wie bei den Reichsbahnen, die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 20 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (572)

Mannheim-Waldhof, den 22. April 1922.
Bahngesellschaft Waldhof.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Wir geben hiermit bekannt, daß wir am 25. April 1922 die Güterannahme für den Stückgutverkehr von den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien und Budapest nach den Stationen Lompalanka, Giurgiu und Ruschschuk eröffnen.

Regensburg, den 23. April 1922. (608)

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr um 20 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Butzbach, den 25. April 1922. (584)
Der Vorstand.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr um 20 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Neustadt, den 25. April 1922. (583)
Die Direktion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Nordseebäderverkehr
(nordfriesische Inseln).

Am 15. Mai 1922 tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. Juni v. Js. nebst Nachträgen aufgehoben wird. Die an die Stelle der bisherigen Tarifsätze tretenden Fahrpreise und Frachtsätze sind sämtlich erhöht worden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 27. April 1922. (610)
Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I u. II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die Expreßgutfrachtsätze um 20 % erhöht. Die Mindestfracht wird gleichzeitig auf 20 ℳ festgesetzt. Die Erhöhungen werden durch Ausgabe eines Nachtrages zur Preisberechnungstafel bzw. im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (577)

Berlin, den 25. April 1922.
Eisenbahndirektion für die Verwaltung der deutschen Reichsbahn.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenverkehr.

Erhöhung der Aufbewahrungsgebühr für Gepäck auf dem Lande und auf dem Schiffe im Personenschiffverkehr der Strecke Passau-Linz-Wien-Budapest-Belgrad.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 beträgt die Aufbewahrungsgebühr für Gepäck, sowohl für Handgepäck als auch für Reisegepäck, auf dem Lande und auf dem Schiffe

	Mark 2,—	per Stück.
öst. Kronen	30,—	
čsl. „	—,50	
ung. „	4,—	
Dinar	—,50	

Die vorstehende Gebühr wird, soweit die Einhebung auf dem Schiffe erfolgt, der Währung des Fahrpreises, soweit d Einhebung auf dem Lande erfolgt, in d Ortswährung berechnet.

Wien, am 28. April 1922. (61

Mit sofortiger Gültigkeit werden unserm Binnen-Personentarif (Tfv. 211 die für die Reichsbahn eingeführten T rifbestimmungen über Schülerferie karten übernommen.

Vom 1. Juni ab tritt die Bestimmu über Fahrpreisermäßigung bei Beförd rung unfreier Arbeiter, Seite 9 des Tari (Tfv. 2119), außer Kraft.

Genehmigung auch hinsichtlich der ve kürzten Veröffentlichungsfrist ist v unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 27. April 1922. (61
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

5. Verkauf von Altmaterial.

Verkauf von Altpapier.

Das bei der Eisenbahngüterabfer gung in Gustavsburg lagernde Altpapi soll verkauft werden und zwar ung fähr:

49 000 kg beschriebene Akten, Büch usw. zum Einstampfen,
19 000 kg bedruckte Akten, Bücher us zum Einstampfen,
19 200 kg alte Depeschenstreifen oh Holzkern zum Einstampfen,
16 000 kg Korbpapier zur freien V wendung,
1 200 kg alte Bücherdeckel, Akte deckel und harte Papiere z freien Verwendung,
1 700 kg Eisenbahnpaketadressen u Benachrichtigungskarten zu Einstampfen,

Die Angebote sind post- und beste geldfrei und verschlossen mit der Au schrift „Angebot auf Ankauf von A papier" spätestens bis zum Freitag, d 12. Mai vorm. 10 Uhr an das Rechnung büro (D. A.) in Mainz, Bingerstraße einzusenden. Die Öffnung erfolgt Beisein etwa erschienener Bieter zu d bezeichneten Zeitpunkt im Dienstg bäude, Bingerstraße 19 I, Zimmer Zuschlagsfrist 19. Mai d. Js. Angeb bogen nebst Bedingungen können unserem Präsidialbüro eingesehen od gegen postfreie Einsendung von 6 ℳ bar und 3 ℳ für Versendung als Br oder 50 ₰ für Versendung als Dru sache von dort bezogen werden. nahme hat bis zum 1. August 1922 erfolgen.

Mainz, den 24. April 1922. (58
Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen

Stationsverzeichnis der österreichisch Eisenbahnen, Nachtrag I vom 1. Mai 19

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1922 w zum Stationsverzeichnisse der österreic schen Eisenbahnen vom 1. Februar 19 ein Nachtrag I ausgegeben.

Dieser enthält unter anderem auch e Kartenskizze der Eisenbahnlinien Burgenlandes.

Dieser Nachtrag ist durch die Zent verkaufstelle für Tarife in Wien, Biberstraße 16, und durch Vermittlu der Stationen zum Preise von 400 Kro für das Stück zu beziehen. (6

Wien, am 25. April 1922.

T. A. B. Zl. 2411

Österreichische Bundesbahnen
namens der beteiligten Verwaltunge

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 18. Berlin, den 11. Mai 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnausrüstung der Häfen*).

Die Leistungsfähigkeit von See- und Binnenhäfen hängt von er Güte der Einrichtungen ab, die für die Behandlung der af dem Land- und Wasserwege einlaufenden Güter getroffen nd. Besondere Hafenbahnhöfe mit ausgedehnten Gleisanlagen nd trefflichen Einrichtungen für den Umschlag der Güter beehen in den mannigfachsten Formen. Gleichwohl weisen diese icht nur bei älteren, sondern auch bei neugebauten oder umgeauten Häfen in ihrer Gesamtanlage oft schwere Mängel auf, ie erkennen lassen, daß bei der Aufstellung des Gesamtplanes r Hafen- und Eisenbahningenieur vielfach zu sehr nebenatt miteinander gearbeitet haben, so daß insbesondere die Beirfnisse der Eisenbahn keineswegs gebührend mitberücksichgt worden sind. Vielfach mußte sich der Eisenbahningenieur amit abfinden, seine Gleisführung nach bestem Können in die m Hafenbauer nach eigenen Grundsätzen entworfene Anlage ineinzuarbeiten. Freilich hat es auch im Eisenbahnwesen trotz r Fülle der Einzelerfahrungen vielfach an der genügenden urcharbeitung und Klarstellung des vielseitigen Aufgabenebietes gefehlt, das bei den Häfen vorliegt. Das Schrifttum ies hier eine wesentliche Lücke auf, die auch durch die zahlichen, zum Teil guten Abhandlungen über Einzelheiten der isenbahnhafenanlagen noch nicht ausgefüllt ist.

Die vor kurzem erschienene Cauersche Schrift über die isenbahnausrüstung der Häfen unternimmt es zum ersten Male, das Gebiet im Zusammenhang zu erfassen und aus der Beobachtung der vorhandenen vielseitigen Beispiele die Grundsätze zu entwickeln, die bei der Neuherstellung von Hafenanlagen oder bei größeren Umgestaltungen als Richtschnur gelten können. Die ausgezeichnete Arbeit Cauers ist, auch abgesehen von ihren fachwissenschaftlichen Zielen, gerade für die Weltwirtschaft der nächsten Zukunft von grundlegender Bedeutung, da in Anbetracht der Zeitverhältnisse auch im Hafenwesen die Einrichtungen auf ihre Leistungsfähigkeit nachzuprüfen, unwirtschaftlich gewordene Anlagen außer Dienst zu stellen, die übrigen vorteilhafter auszuwerten und den veränderten Wirtschaftsverhältnissen besser anzupassen sind. Bei den hierbei auftretenden Fragen, die auch bei dem in Aussicht genommenen weiteren Ausbau der Wasserstraßen eine Rolle spielen, ist Cauers Schrift ein unentbehrlicher Wegführer.

Die vorhandenen Ausführungen ergeben zunächst die Notwendigkeit, die Betriebsführung einheitlich zu gestalten und zugleich die Frachtsätze und Hafengebühren nach gemeinsamen Gesichtspunkten zu regeln. Technisch ist für die Gesamtanordnung der Häfen und ihrer Eisenbahnanlagen neben der guten Zugänglichkeit für die Schiffahrt auch eine günstige Lage der Eisenbahnanschlüsse von grundlegender Bedeutung. Für Neuanlagen soll der Generalplan nach einheitlichen Grundgedanken, dabei aber so elastisch gestaltet werden, daß die Ausdehnung der Einzelanlagen jederzeit dem Stande der Verkehrsentwicklung angepaßt und dabei die technischen Fortschritte fruchtbar gemacht werden können. Bei Erweiterungen sind vorhandene Hafenanlagen möglichst in den Gesamtentwurf einzubeziehen, was sich oft durch Änderungen ihrer Zweckbe-

*) Eisenbahnausrüstung der Häfen. Von Dr.-Ing. W. Cauer, eheimem Baurat, Professor an der Technischen Hochschule ı Berlin. Erweiterter Sonderabdruck aus der Verkehrstechschen Woche. Mit 51 Abbildungen. Berlin 1921. Verlag on Julius Springer. 12 *M.*

stimmung ermöglichen läßt. Für Eisenbahnanschlüsse ist unter Umständen eine vorläufige Umwegführung, die Heranführung an die Kaianlagen mit Spitzkehren oder auch mit Fähranstalten zulässig, wenn nur im Generalplan auf eine befriedigende spätere Ausgestaltung Bedacht genommen wird. Die Häfen sind so auszubilden, daß die an die Kaianlagen heranzuführenden Gleise durch Weichenverbindungen ohne zu scharfe Krümmungen zugänglich gemacht werden können. Rechtwinklig abzweigende Kaizungen, deren Gleise nur mittels Drehscheiben oder Schiebebühnen zugänglich gemacht werden können, sind grundsätzlich zu verwerfen. Nur wo für besondere Zwecke die Wagen einzeln an Ladevorrichtungen heranzubringen sind (wie bei Kohlenkippern), sind Drehscheibenanschlüsse von besonderer Form zweckmäßig. In der dem Cauerschen Buche entnommenen Abbildung 1 sind die Grundgedanken einer zweckmäßigen Gesamtordnung der Hafenanlagen zum Ausdruck gebracht. Sie zeigt, daß vor dem Hafengebiet zwei Verschiebebahnhöfe, nämlich der Verschiebebahnhof der anschließenden Eisenbahn (Reichsbahn) und, zweckmäßig in seiner Verlängerung, aber durch die Bahneigentumsgrenze von ihm getrennt, der Haupthafenbahnhof (Hauptsammelbahnhof) anzulegen sind. Die mit den Überführungszügen an-

straßen nach den Kaizungen herabsenken. Eine andere Lösu ist gestrichelt angedeutet. Bisweilen erweist es sich au umgekehrt als vorteilhaft, die Hafenbahn hochzulegen, wie di von Cauer für Triest in Aussicht genommen und auch in a deren Fällen in gutachtlichen Entwürfen vorgeschlagen word ist. Die Zustellungsfahrten auf den Kais sollen den Ladebetri möglichst wenig stören, werden daher in der Regel nur inne halb der Arbeitspausen vorgenommen. Bei langen Kaizung kann es vorkommen, daß die Arbeitspausen für die Wagenau wechslung an den Kais nicht ausreichen. Hier sucht man si dadurch zu helfen, daß in den Kaigleisen Zwischenverbindu gen verschiedener Art — neben Schiebebühnen und Drehsche ben namentlich auch S-förmige Weichenverbindungen — herg stellt werden. Wegen der Mängel solcher Aushilfen ist Cau grundsätzlich dagegen, die Kailängen zu groß zu bemessen. Di läßt sich nach den von ihm gegebenen Beispielen durch passen Einteilung der Hafenflächen erreichen, etwa durch staff förmige Kaigestaltung, wie sie ähnlich für Güterschuppena lagen oft verwendet ist. Als zweckmäßige Kailänge sind v Cauer je nach der Schiffslänge 400—600 m, als Höchstmaß vo Standpunkte der Gleisbedienung 1000 m angenommen.

Der Erörterung der Grundsätze für die Einzeldurchbildu

Abb. 1.

gekommenen Wagen werden hier nach den Bezirksbahnhöfen, das sind die für die einzelnen Hafenbezirke vorgesehenen besonderen Verschiebeanlagen, weiter geordnet, um schließlich den einzelnen Kais zugeführt zu werden. Eine Reihe von Vorschlägen für die Durchbildung des Planes im einzelnen je nach den verschiedenartigen örtlichen Verhältnissen und Bedürfnissen ergänzen den Plan.

Kreuzungen von Hauptwegen der Seeschiffahrt mit Eisenbahn- oder Straßenbrücken stellen auch bei bester Ausbildung der Beweglichkeit der Brücken oft unerträgliche Verkehrshemmnisse dar. Mit Recht betont Cauer die grundsätzliche Notwendigkeit der Brückenfreiheit für alle neuen Hafenanlagen, wenn dabei auch die Eisenbahn unter ungünstigen Verhältnissen, namentlich wenn sich die Hafenanlagen beiderseits einer Wasserstraße befinden, zu Umwegen gezwungen wird. Für die Binnenschiffahrt mit niedrigen Kähnen ist die Forderung weniger dringend, wie die Hamburger Hafenanlagen zeigen. Mehr als bisher ist ferner die Vermeidung schienengleicher Kreuzungen der Hafenbahngleise mit den Zufahrtstraßen der Straßenfuhrwerke anzustreben und darauf zu achten, daß zum mindesten die Gleisverbindungen zwischen den Hauptverkehrspunkten der Hafenbahnen im Haupthafenbahnhof und den Bezirksbahnhöfen ohne Kreuzung mit Straßen ausgeführt werden. In dem Musterbeispiel der Abbildung 1 ist angenommen, daß alle Straßenzufahrten zu den Kais durch eine Hauptzufuhrstraße vermittelt werden, die über die nach den Kais gehenden Ausläufer der Bezirksbahnhöfe kreuzungsfrei hinwegführt, und von der sich die Zufahrt-

der Eisenbahnanlagen für die verschiedenen Kaiarten ist e breiter Raum gewidmet. Der bei Kaufmannsgütern üblich vorübergehenden Einlagerung vor der Weiterbeförderung a den Häfen dienen die Kaischuppen. Sie sind in der Reg nach Art der Eisenbahngüterschuppen eingeschossig hergestel an beiden Seiten mit Ladebühnen versehen und liegen entwed dicht an den Kais oder lassen so viel Zwischenraum, daß diesem ein bis drei Eisenbahngleise angelegt werden könn Auch an der Landseite liegen in der Regel mehrere Gleise. D erste dieser Gleise dient als Ladegleis, die übrigen werden f die Aufstellung auszuwechselnder Wagen oder auch als Dur laufgleis benutzt. Die Gleisbedienung, die beste Auswertu und Anordnung der Aufstellgleise und Stumpfgleisgruppen u ihrer Weichenverbindungen sind eingehend dargelegt. A Anordnungen mit zahlreichen Querverbindungen — auch sägeförmig entwickelten Kaigleise — bieten für die Bedienun fahrten zahlreiche Gefahrpunkte. Unter einfacheren Verkeh verhältnissen, z. B. in Binnenhäfen, hat man daher neuerdi auf Zwischenverbindungen der Kaigleise vielfach ganz v zichtet und für die Vorteile der einfachen und gefahrlosen I dienung den Nachteil in den Kauf genommen, daß gelegentl unfertige Wagen mit fortgeführt und später neu zugestellt w den müssen. Für Seehäfen hält Cauer die Weglassung der Z schengleisverbindungen allgemein — allerdings nicht ga unwidersprochen — für unzweckmäßig. Zum Löschen u Laden zwischen Schiff, Kaischuppen und Eisenbahnwa werden jetzt allgemein fahrbare Kaikrane, für Kaischupp gleise namentlich Halbportalkrane benutzt, die jetzt äuße

[z]weckentsprechend mit weit verstellbaren Auslegern ausgebil-[d]et werden. Diese dienen auch der Beförderung zwischen den [K]aischuppen und den meist mehrgeschossigen, für längere Ein-[l]agerung der Güter bestimmten S p e i c h e r n. Für die Eisen-[b]ahnausrüstung der Speicher empfiehlt Cauer bei größeren Ver-[h]ältnissen die Anordnung von Wechselgleisen und Durchlauf-[g]leisen, damit jede einzelne Wagengruppe jedesmal mit einer [V]erschiebefahrt durch eine neue ersetzt werden kann. Als [M]usterbeispiel ist ein Speicher mit sägeförmiger Ladebühnen-[a]nordnung und zahlreichen kurzen Ladegleisabschnitten mit [e]ntsprechenden Wechselgleisen vorgeführt. Die Getreide-[s]peicher (Schüttboden- oder Silospeicher), wie sie namentlich [i]m Hafen von Konstantza (Rumänien) zur Vermittlung des [G]etreideumschlages vom Eisenbahnwagen zum Schiff, in Bremen [h]auptsächlich für den Übergang vom Schiff zur Eisenbahn [i]n großer Zahl bestehen, weisen besondere Einrichtungen [a]uf; die großartigen Anlagen in beiden Häfen sind von Cauer [e]ingehend gewürdigt.

In allen Häfen am vollkommensten ausgebildet sind im all-[g]emeinen die Kaianlagen und sonstigen Einrichtungen für

Abb. 2.

Abb. 3.

[S]turzverladungen der wichtigsten Massengüter, der [K]ohlen und Erze. Auch für dieses Gebiet ist die zusammen-[f]assende Darstellung, die Cauer diesen Einrichtungen vom eisen-[b]ahnbetriebsdienstlichen Standpunkt aus gewidmet hat, nament-[l]ich die Ableitung der für die Anordnung und Bedienung der [G]leise maßgebenden Grundsätze überaus zu begrüßen. Hier sind [n]amentlich die Gleisanlagen für die Zuführung der Eisenbahn-[w]agen zu den Kopfkippern, die in Deutschland (im Gegensatz [z]u den in Amerika üblichen Seitenkippern) das gegebene sind, [h]ervorzuheben. Im Duisburger Hafen hat sich die wiederholt [a]ngewandte Gleisanordnung nach Abbildung 2 und 3 gut be-[w]ährt, bei der vor oder neben das mit der Kaikante gleich-[l]aufende hochliegende Stammgleis (a) Gleisgruppen für die zu- [u]nd fortzuführenden Wagen geschaltet sind (beispielsweise [G]ruppe 10), und von dem nach jedem Kipper zu je 5 gleich-[f]alls hochliegende Gleise abzweigen, von denen das nach dem [K]ai zu gelegene dazu dient, zunächst auf Lager zu nehmende [K]ohlen auf einen Lagerplatz (Magazin) abzuwerfen. Von den [4] anderen Gleisen dienen zwei zur Zuführung, die beiden [a]nderen zur Fortführung der Wagen. Die beiden Gleis-[p]aare laufen auf zwei Drehscheiben aus, von denen je ein Gleis [z]um Kipper führt, vor dem sie sich mittels Weiche vereinigen. Die Wagen haben von der Weiche nur die kleine Strecke bis zum Kipper und zurück zu befahren, so daß die Sperrung des Kippers für den nächstfolgenden Wagen möglichst kurz ist. Die Anordnung unterscheidet sich vorteilhaft von älteren Anlagen mit nur einer Drehscheibe für den Zu- und Ablauf der Wagen und auch von derjenigen in Cosel-Oderhafen, bei der die Wagen auf ihrem Wege aus den Zuführungsgleisen zum Kipper vorab die dem Kai nächstgelegene Drehscheibe überschreiten müssen, die ihren Rückweg zu vermitteln hat. Die Zu- und Fort-führungsgleise, wie auch die beiden in der Kipperweiche sich vereinigenden Gleise haben Höhen- und Neigungsverhältnisse erhalten, die so bemessen sind, daß die Wagen im wesent-lichen durch ihr eigenes Gewicht zu- und ablaufen. Dieses Kippverfahren ist bei den neuen Ruhrorter Hafenanlagen der-art weiter vervollkommnet worden, daß sich hier fast die drei-fache Leistung der Duisburger Schwerkraftkipper (im Mittel 30 Wagen, unter günstigen Umständen 45 Wagen in der Stunde) erzielen läßt. In Ruhrort werden auch die Wagen auf den Drehscheiben nicht mehr von Hand angeschoben, sondern durch einseitiges Anheben der jetzt elektrisch betriebenen Dreh-scheibe zum Ablauf gebracht. Ähnlich ist der Rücklauf vom Kipper zur Drehscheibe be-schleunigt.

Auch hinter den gleichfalls zu großer Voll-kommenheit entwickelten anderen Lösch- und Ladeeinrichtungen für Kohlen, Erze, Gruben-holz und andere greifbare Massengüter, nämlich den Hebevorrichtungen, die mit G r e i f e r n o d e r s o n s t i g e n F ö r d e r-g e f ä ß e n (Kübeln, Kasten) arbeiten, bleibt die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnanla-gen — wie Cauer feststellt — oft weit zu-rück. Der Wagenwechsel muß auch hier zwecks voller Ausnutzung der Umladevorrichtung meist erheb-lich stärker sein, als auf den Gleisen an Kaischuppen, da die Zwischenlagerung in den Schuppen bei diesen Gütern meist ganz wegfällt, vielmehr ganze Schiffe in ununterbrochener Ar-beit unmittelbar in Eisenbahnwagen entlöscht werden. Cauer verbreitet sich mit großer Sorgfalt in bis ins einzelne durch-geführten Musterbeispielen über eine verbesserte Durchbildung der Gleisanordnung für die Massengüterbeförderung. Er führt eine Anlage mit 5 Kaigleisen vor, bei der ein Schiff von 5000 t (etwa 100 m lang) in 12½ Stunden entleert wird, um darzutun, auf welche Weise sich die Eisenbahnanlagen mit denen der Ladevorrichtungen in Einklang bringen lassen. Von den fünf Gleisen dient das mittelste als Durchlaufgleis für die Zustel-lungs- und Fortführungsfahrten; die seitlichen Gleispaare wer-den abwechselnd zur Aufstellung der zu beladenden Wagen be-nutzt. Wiederholte Weichenverbindungen schneiden von dem Durchlaufgleis nach den beiden Außengleisen durch und teilen so die Gleise in Abschnitte, die etwas größer sind als die Schiffslängen. Wenn an 5 Dachluken gleichzeitig 5 Entlade-vorrichtungen (Portalkrane, Verladebrücken mit von Dreh-kranen bewegten Greifern) tätig sind, können diese in ihrem Zusammenwirken die ganze nutzbare Länge des einzelnen Gleis-abschnittes beherrschen. Die Anlagen in Zwischenanlaufstellen der Tourendampfer und von Dampfern der Linienschiffahrt kommen in der Regel, entsprechend den hier in Frage kommen-den geringeren Wagenmengen mit einer einfacheren Kaiaus-rüstung aus. Auch die großen Anlagen für den Personenver-kehr zwischen Schiff und Eisenbahn, die P e r s o n e n h a f e n-b a h n h ö f e, haben betriebstechnisch einfachere Formen. Cauer zeigt einige Lösungen für Bahnhöfe mit schwächerem und mit stärkerem Verkehr. Besonderer Wert ist auch hier auf die Vermeidung von Straßenkreuzungen durch Hochlage der Bahn gelegt. E i s e n b a h n f ä h r a n s t a l t e n für den inneren Hafenbetrieb sind im allgemeinen nur als Notbehelf anzu-sprechen, jedoch gelegentlich als vorläufige Anlage gut zu ver-werten und z. B. in Hamburg in ausgezeichneter Bauart mit guter Lenkbarkeit und zweckmäßiger Gleisanordnung in Verwendung.

Ein besonderer Abschnitt ist der Darstellung der verschiedenen Durchbildungsmöglichkeiten der von Cauer als Bezirksbahnhöfe und als Hauptbahnhöfe bezeichneten Gleisanlagen im einzelnen gewidmet. An einer Anzahl typischer Fälle sind die Richtlinien für die beste Lageanordnung der Bezirksbahnhöfe und für ihre Verbindung mit den Kaigleisen entwickelt. Ausgegangen ist zunächst von der günstigsten Anordnung der Bezirksbahnhöfe als Richtungsfortsetzung des Hauptbahnhofes, wobei sich auch die Zustellungsgleise nach den Kaigleisen wieder in tunlichst gleicher Richtung anschließen. Spätere Beispiele zeigen, wie sich auch bei beschränkten Raumverhältnissen (u. a. durch Anordnung der Einfahrt entgegen der Ablaufrichtung) noch eine befriedigende Lösung erreichen läßt. Gerade hier sind viele sehr ungünstige Anordnungen in Verwendung, vor denen Cauer mit Recht warnt, so z. B. die Anordnung des Bezirksbahnhofs neben der Kaianlage, die umständliche und zeitraubende Sägefahrten durch Spitzkehren notwendig macht. Den Haupthafenbahnhof empfiehlt Cauer, entsprechend der Abbildung 1, möglichst nahe und ohne Richtungsänderung der Anschlußbahn (Reichsbahn) anzuschließen. Er ist als zweiseitiger Verschiebebahnhof gedacht, der, jederseits hintereinander geschaltet und mit dazwischen angeordneten Ablaufbergen nur zwei Gleisgruppen, nämlich die der Einfahrgleise und der Richtungsgleise enthält. Zu beiden Seiten ist mindestens ein Durchfahrgleis durchzuführen. Dem Haupthafenbahnhof zugleich die Aufgabe eine Bezirksbahnhofes zuzuweisen, sollte nach Cauer grundsätzlic nur bei kleineren in sich geschlossenen Hafenanlagen ins Aug gefaßt werden. Besondere und verschiedenartige Erfordernisse bestehen noch für die Eisenbahnanlagen in Freihäfen un Freibezirken, für die Cauer ebenfalls die wichtigste Grundsätze entwickelt.

Selbstverständlich konnten hier aus der grundlegenden Cauer schen Arbeit nur einige Gedankengänge andeutungsweise wie dergegeben werden. Sie dürften aber genügen, um die Aus dehnung des behandelten Stoffgebietes anzuzeigen und die Fach kreise nachdrücklichst auf die bedeutungsvolle Schrift aufmerk sam zu machen, die den mit Hafenanlagen befaßten Kreise des Gewerbe- und Handelswesens, der mit dessen Förderung be faßten behördlichen Stellen und vor allem der mit Entwurfsauf gaben betrauten Fachgenossen ein unentbehrlicher Ratgeber ist

Angeregt durch die Cauersche Veröffentlichung hat, wie be dieser Gelegenheit anzuführen ist, der Geheime Baurat Prof Hirsch, Aachen, in der Verkehrstechnischen Woche (Heft 26/2 von 1921) eine längere Abhandlung veröffentlicht, in der diese erfahrene Fachmann, der Schöpfer des Duisburger Hafenbahn hofs und langjährige Bau- und Betriebsleiter des Duisburge Hafens, im Anschluß an die Cauerschen Grundsätze seine Er fahrungen zur Verfügung stellt und so die Cauersche Schrif in willkommener Weise ergänzt. Dr. Kemmann.

Die Eingliederung des elektrotechnischen Dienstes bei den Dienststellen und Ämtern bei der Neuorganisation der Reichsbahn.

Die Elektrizität wird zweifellos, wie in der Industrie, so auch bei den Eisenbahnen, immer mehr an Bedeutung gewinnen. Bei der außerordentlich schnellen Entwicklung der Überlandzentralen werden wir in einigen Jahren kaum noch einen Bahnhof haben, der nicht elektrisch beleuchtet ist. Daß die Petroleumbeleuchtung, außer als Notbeleuchtung, fast ganz von den Bahnen verdrängt werden wird, ist wohl selbstverständlich. Bei der Überlegenheit des elektrischen Lichtes wird aber auch die Gasbeleuchtung in ihrem Bestande auf den Bahnhöfen stark bedroht werden, teils wegen der Verwahrlosung der Leitungen und Lampen infolge des Krieges, teils wegen der Rückständigkeit der Gasanstalten, die sich nicht rechtzeitig auf die Verarbeitung minderwertiger Kohlen einzustellen vermocht haben oder die dazu nötigen Mittel nicht rechtzeitig verfügbar machen können. Jedenfalls wird auf den größeren Bahnhöfen die Elektrizität überhaupt nicht entbehrt werden können: moderne Bekohlungsanlagen sind ohne elektrischen Antrieb kaum herzustellen; für die Bewegung von Drehscheiben, Schiebebühnen und großen Kranen ist die Elektrizität auch nicht zu entbehren; für die Gaspreßanlagen braucht man sie, und Wasserförderungsanlagen und viele andere Einrichtungen müssen aus wirtschaftlichen Gründen mit Hilfe der Elektrizität selbsttätig in Wirkung treten und betrieben werden. Nach Einführung der Bahnelektrisierung, die nicht mehr aufzuhalten ist, wird man hochwertige Kohle aus volkswirtschaftlichen Gründen fast ganz von der Eisenbahn fernhalten müssen, so daß man schließlich zu einem Zustande kommen wird, wo außer für Schmiedezwecke nur noch minderwertige Kohle für Wärmezwecke gebraucht wird. Diese Entwicklung des Starkstromwesens wird mit Riesenschritten vor sich gehen und große Geldmittel in Anspruch nehmen. Soll mit geringsten Mitteln Höchstmögliches erreicht werden, so muß auch die Reichsbahn elektrotechnisch gut geschultes Personal einstellen, denn weder die maschinentechnisch noch die bautechnisch vorgebildeten Beamten sind in der Lage, nebenbei den Anforderungen der Elektrotechnik voll zu genügen. Elektrotechnisch gut geschultes Personal braucht die Eisenbahn auch für ihr Meldewesen. Auf diesem Gebiete ist ihr mit einem guten Beispiel bereits die Post vorangegangen, bei der die Verhältnisse bisher schon im allgemeinen besser waren als bei der Eisenbahn. Durch die Umwandlung des technischen Dienstes, Einrichtung von Telegraphenunterhaltungsstellen und Telegraphenbauämtern, Einstellung von Elektroingenieuren usw. bis zur Anstellung eines hervorragenden Elektroingenieurs als Staatssekretär im Reichspostamt hat die Reichstelegraphenverwaltung eine gute Organisation für das Fernmeldewesen geschaffen, deren Erfolge allerdings erst voll in die Erscheinung treten werden, wenn der Bedarf an Elektroingenieuren gedeckt sein wird, was zurzeit außerordentliche Schwierigkeiten verursacht, da die besser zahlende, gut be schäftigte Industrie noch alle verfügbaren Kräfte an sich zieht

Das Fernmeldewesen wird zufolge der Erfindungen de letzen 10—20 Jahre einen ganz anderen Aufbau bekommen; e verlangt künftig hochwertige Ingenieure an Stelle der Mecha niker, die auf diesem Gebiete bisher vorherrschten, weil di Apparate mehr nach der mechanischen als nach der elektrische Seite auszubilden waren. Pupien und Krarip haben durc künstliche Beeinflussung der elektrischen Eigenschaften de Leitungen erreicht, die Fernsprechströme auf verhältnismäßi schwache Leitungen über große Entfernungen zu senden, un Verstärkerröhren übernehmen an den Enden die Aufgaben vo Relais, so daß man praktisch nunmehr auf unbegrenzte Ent fernungen klar und deutlich wird sprechen können. Hoch frequente Ströme und Kunstschaltungen gestatten Fernleitur gen 5—7fach für Telegraphen- und Fernsprechzwecke zu ver werten, und man wird diese Möglichkeiten aus wirtschaftliche Gründen ausnutzen müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiber Auch der einfache Telegraphendienst, der auf eine 70jährig geruhsame Zeit zurückblicken kann, wird mit der Zeit sicher lich neue Formen annehmen. Die Reichstelegraphenverwaltun ist gleich nach dem Kriege schon zu einer starken Verwer dung der Schnelltelegraphen übergegangen und baut nun ih Netz nach neuen Grundsätzen um und aus. Daß die Erfindun der Dänen Johnsen und Rahbek sehr wahrscheinlich ganz neu Verwendungsmöglichkeiten der Elektrotechnik eröffnen wir mag schließlich auch noch erwähnt werden. An all diese Neuerungen wie auch an den Erfindungen und Vervollkom nungen der drahtlosen Übertragungen irgendwelcher Art wir man auch bei den Eisenbahnen nicht achtlos vorübergehe können.

Starkstrom und Schwachstrom sind nun zwei so nahe ve wandte Gebiete, daß man sie bei einer so großen Verwaltun wie der Reichsbahn geschäftlich nicht trennen sollte, beson ders da die elektrischen Leitungen für Starkstrom un Schwachstrom bei ihr auf einem engen Gebiete dicht nebe einander zu führen sind. Recht fühlbar wird diese Zusamme gehörigkeit in die Erscheinung treten, wenn der elektrisc Fahrbetrieb eingerichtet wird, denn hier wird man die ei ander feindlichen Anlagen gegen Berührung und Beeinflussu durch Schutz- und Abweisungseinrichtungen gegenseiti namentlich die schwächeren gegen die stärkeren, zu schütze haben, und diese Einrichtungen wird man aus technischen u wirtschaftlichen Gründen bald auf der Starkstromseite, ba auf der Schwachstromseite einbauen müssen.

Das Fernmeldewesen greift nun aber auch nach der Sei der Sicherungsanlagen stark über. Die Entwicklung der Kraf stellwerke, die stark nach der rein elektrotechnischen Sei

nneigt, gewinnt immer größere Ausdehnung. Dazu kommt, ıß auch die Blocksicherung, sowohl auf der Strecke wie nerhalb der Bahnhöfe, die jetzt noch nach einem bereits ır 50 Jahren erdachten System arbeitet, auf neuere Grundge eingestellt werden muß, sobald die Elektrisierung der ıhnen eine größere Ausdehnung gewinnt. Die Elektrisierung ·r Bahnen wird überhaupt eine große Fülle von technischen ufgaben, nicht zuletzt des Sicherungsdienstes, zeitigen, die ine ständige und liebevolle Mitwirkung von elektrotechnisch ıt geschulten, der Reichsbahn unterstellten Ingenieuren nicht nwandfrei und wirtschaftlich zu lösen sein werden.

Überlegt man sich das, was hier nur kurz angedeutet worden t, vorurteilsfrei, so liegt die Frage nahe, ob es nicht zweckıäßig sein würde, bei der bevorstehenden Neuorganisation der ›ichsbahn für den elektrotechnischen Dienst wie auch für ›n technischen Sicherungsdienst besondere elektrotechnische ienststellen und Ämter zu schaffen. Man sollte sich bei der ›uorganisation nicht damit abfinden, zu sagen, daß es bisher ıne elektrotechnisch gut geschultes Personal gegangen sei ıd künftig auch noch gehen werde. Gegangen ist es, aber › gut, ist eine andere Frage. Jedenfalls wird wohl niemand ·haupten, daß durchweg bei der Reichsbahn die Elektrotechnik sher genügend gewürdigt worden ist, und daß man sie auch nreichend überall da angespannt hat, wo mit ihr wirtschaft·he Vorteile zu erreichen sind. Um die Hilfsmittel, die die ektrotechnik bieten kann, voll zu verwerten, genügt es nicht, ß man nur die Grundelemente der Elektrotechnik einigerıßen kennt, wie man es von jedem Maschinen- und Baugenieur wohl verlangt; vielmehr muß man auch die Eigenschafn der Motoren der verschiedensten Bauarten kennen, die Schalthutz- und Sicherungsapparate beherrschen, die Theorie der ›itungen und vieles andere mehr verstehen. Wie kann einer ispielsweise ein gutes Fernsprechnetz ausbauen, wenn er cht die Stromvorgänge auf langen Leitungen übersieht; wie nn einer eine sichere Hochspannungsleitung bauen, wenn nicht elektrotechnisch gut geschult ist? Die gute Ver›rtung der Elektrizität verlangt eben Ingenieure mit guten ›ktrotechnischen Kenntnissen und nicht zuletzt auch mit tem Anschauungsvermögen.

Auch der technische Sicherungsdienst verlangt, wie kaum ›ı anderer technischer Zweig des Eisenbahnwesens, erstıssige Ingenieure mit angeborenem oder angelerntem gutem ıschauungsvermögen, denn hier handelt es sich um die restse Erfassung örtlich von einander getrennter, zeitlich aber ›sammenfallender kinematischer Vorgänge, die von hoher Be›utung für die betriebliche Sicherheit des Zugverkehrs wer›n können.

Sieht man sich nun die Organisationen der früheren Eisenıhnländer daraufhin an, wie bei ihnen die Geschäfte des ›ktrotechnischen Dienstes und des technischen Sicherungsınstes verteilt worden sind, so kommt man zu folgenden Erbnissen, wenn man die elektrischen Anlagen der Hauptrkstätten außer acht läßt, die ja künftig wohl noch mehr ; bisher ganz von der Betriebsverwaltung abzusondern und ; Nebenbetriebe für sich zu leiten sein werden.

Bei den früheren preußisch-hessischen Eisenbahnen r den Bau- und Betriebsämtern die Verwaltung und Befsichtigung der Schwachstromanlagen und der gesamten ›herheitseinrichtungen und den Bahnmeistereien die eigentlhe Unterhaltung und die örtliche Aufsicht zugeteilt. Bei ößeren Verhältnissen hat man vielfach den technischen ›herungsdienst von den Bahnmeistereien abgezweigt und benderen Stellwerkmeistereien übertragen. Auch für die standhaltung der Kraftstellwerke hatte man vielfach benderе Stellwerkmeistereien, deren Leiter, soweit erforderlh, von den Stellwerkbauanstalten dazu ausgebildet worden ıd.

Für die Instandhaltung der Fernsprecher, Telegraphen- und lockwerke ist in jedem Direktionsbezirk eine der Direktion ıterstellte Telegraphenwerkstatt vorhanden, der an manchen ellen auch eine Werkstelle mit Sammellager für die mechaniıen Sicherungsanlagen angegliedert ist.

Die Verwaltung und Beaufsichtigung der Starkstromanlagen i den Maschinenämtern, deren Unterhaltung den Betriebsrkstätten zugeteilt, wo auch die elektrischen Maschinen innd gesetzt werden, soweit sie nicht Privatwerken zugeführt rden müssen. Die Speicher der Triebwagen und für Zugeuchtung werden auf besonderen Ladestellen, die Betriebsrkmeistereien angegliedert sind, aufgeladen. Dort werden ·h die Speicher — meist durch Leute des Lieferwerks — sgewaschen und ausgebessert. Einzelne Hauptwerkstätten d jedoch auch für das Auswaschen der Triebwagenspeicher er für die Ausbesserung der Speicher für Zugbeleuchtung gerichtet.

Die Instandhaltung der Leitungen und der Betriebsmittel ektrischer Bahnen untersteht den Maschinenämtern, soweit für größere Arbeiten die Lokomotiven nicht den Hauptwerkstätten zugeführt werden müssen.

Bei den Direktionen sind die Geschäfte für Starkstromanlagen getrennt von denen für die Schwachstromanlagen. Diese sind mit den Sicherungsanlagen vereint. Neuerdings geht man damit um, für das Fernmeldewesen besondere Referate einzurichten.

Bei den bayerischen Eisenbahnen sind Schwachstrom- und Starkstromwesen ebenfalls getrennte Dienstgebiete. Der Schwachstrom- und der Sicherungsdienst ist in der Hauptsache dem Bahnunterhaltungsdienst, also den Bauinspektionen, übertragen, denen aber fachmännisch vorgebildete Oberwerkführer, Werkführer usw. unmittelbar unterstellt sind.

Für werkstattmäßige Reparaturen der Werke und für Neu- oder Umbauten von Schwachstromanlagen ist am Sitze jeder Eisenbahndirektion eine Sicherungswerkstätte für den ganzen Direktionsbezirk eingerichtet, die einer Bauinspektion unterstellt ist und einen fachmännisch ausgebildeten Beamten des mittleren technischen Dienstes zum Vorstand hat. Jede Sicherungswerkstätte umfaßt eine stellwerktechnische und eine schwachstromtechnische Abteilung.

Bei den Eisenbahndirektionen sind die schwachstrom- und sicherungstechnischen Aufgaben bautechnischen Streckenreferenten übertragen, denen ein fachmännisch ausgebildeter Beamter des mittleren Dienstes zugeteilt ist.

Als fachtechnische Mittelstelle besteht beim zentralen Baukonstruktionsamt München ein sicherungstechnisches Referat, das die Direktionen und die Dienststellen in allen grundsätzlichen Fragen zu beraten, die erforderlichen Normalpläne auszuarbeiten und durch fortlaufende Versuche auf Verbesserung der Konstruktionen hinzuarbeiten hat.

Im rechtsrheinischen Netz erstrecken sich die Aufgaben der Bauinspektionen und Sicherungswerkstätten nicht auf die Schwachstromfreileitungen. Bau, Veränderungen und Unterhaltung dieser Leitungen sind hier der Postverwaltung gegen entsprechende Gebühren übertragen. Im pfälzischen Netz wurden die Freileitungen schon unter der vorstaatlichen Verwaltung durch die Bahnunterhaltungsstellen besorgt.

Betrieb und Unterhaltung der Starkstromanlagen gehören im allgemeinen zu den Geschäftsaufgaben des Maschinendienstes. Die Starkstromanlagen sind in bestimmte Unterhaltungsbezirke eingeteilt (40 im rechtsrheinischen und 7 im pfälzischen Netz). Die Starkstromanlagen der bahneigenen Elektrizitätswerke bilden Unterhaltungsbezirke für sich. Größere Elektrizitätswerke gliedern sich in mehrere Unterhaltungsbezirke. Den Unterhaltungsbezirken der bahneigenen Elektrizitätswerke sind meistens noch einige in der Nähe gelegene Anschlußstationen zugeteilt. Zur Abkürzung der Reisewege sind einzelnen Unterhaltungsbezirken auch Stationen eines anderen Inspektions- und Direktionsbezirks angegliedert. Jeder Unterhaltungsbezirk ist mit einem Beamten des unteren technischen Dienstes — Oberwerkführer — besetzt, dem die Instandhaltung und unmittelbare Beaufsichtigung der Starkstromanlagen, die Abrechnung über den Strombezug aus fremden Werken und die Aufstellung der Betriebskosten der bahneigenen Werke zufällt.

Die Oberwerkführer, die kein bahneigenes Werk leiten, haben ihren Dienst bei einer im Bezirk der Maschineninspektion befindlichen Betriebswerkstätte oder bei einer Werkstätteninspektion und eine kleine Werkstätte unter sich.

Bei der Eisenbahndirektion München ist eine besondere Starkstrominspektion errichtet, um die Maschineninspektion von der Überwachung der in diesem Bezirk besonders zahlreichen Starkstromanlagen und von der Ausführung neuer Anlagen zu entlasten.

Bei den Eisenbahndirektionen gehören die Starkstromanlagen zu den Geschäftsaufgaben der Werkstättenreferenten. Es besteht jedoch die Absicht, bei den Direktionen mit besonders großen Geschäftsaufgaben auf dem Gebiet des Starkstromwesens besondere Starkstromreferate zu errichten.

Im Bereiche der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden sind der Bau und die Unterhaltung der Sicherungs-, Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen sowie der gesamten Starkstromanlagen, ausgenommen die der Hauptwerkstätten, zusammengefaßt. Für diese Dienstzweige besteht hier also eine abgeschlossene Fachrichtung, genau so wie für den bau- und den maschinentechnischen Dienst. Das ganze Gebiet ist einem Mitglied der Generaldirektion unterstellt, dem ein Elektrotechnisches Büro zur Verfügung steht. Dem Elektrotechnischen Büro untersteht unmittelbar ein zentrales elektrotechnisches Magazin. Der Generaldirektion unterstehen 3 Elektrotechnische Ämter (Dresden, Leipzig und Chemnitz) und diesen (zurzeit 13 Telegraphenmeistereien) und 3 größere Eisenbahn-Elektrizitätswerke I. Klasse.

Das Elektrotechnische Büro der Generaldirektion stellt die Entwürfe und Anschläge für Sicherungs-, Telegraphen- und

Fernsprechanlagen sowie für größere elektrische Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen auf, bearbeitet die Ausschreibung vollständiger Sicherungs-, Telegraphen- und Starkstromeinrichtungen bis zur Vergebung an die Firmen, prüft alle Eingänge der Sicherungs-, Telegraphen-, Blitzableitungs- und Starkstromanlagen; beteiligt sich an der Bearbeitung von Oberbau- und Weichenkonstruktionen, soweit dabei Sicherungsanlagen berührt werden und bereitet die Beschaffung der für den Sicherungs- und elektrotechnischen Dienst erforderlichen Baustoffe vor.

Die Elektrotechnischen Ämter haben den Unterhaltungsdienst der Sicherungs-, Telegraphen- und Fernsprechanlagen und der Starkstromanlagen zu übernehmen, und Neuanlagen auf diesem Gebiete auszuführen; den Betriebsdienst an diesen Anlagen mit zu überwachen und die bahnseitigen Interessen gegenüber fremden Telegraphenverwaltungen und den Starkstromunternehmungen wahrzunehmen.

Die Telegraphenmeistereien haben die mechanischen und elektrischen Sicherungsanlagen, die Telegraphen- und Fernsprechanlagen und die Starkstromanlagen, soweit letztere nicht in den Dienstbereich eines Eisenbahn-Elektrizitätswerks gehören, zu unterhalten, alle Störungen darin zu beseitigen. Ihnen obliegt auch die Ausführung von Neuherstellungen, Erweiterungen und Veränderungen der elektrischen Sicherungs- sowie kleinen Veränderungen der mechanischen Sicherungsanlagen und der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen. Sie haben die Gebäudeblitzableiteranlagen periodisch zu prüfen, und von ihnen ist auch das eigene wie auch das Personal des Stations- und Streckendienstes im Telegraphieren zu prüfen. Die ihnen überwiesenen Karten und Schaltungszeichnungen, Verzeichnisse und Stützpunktnachweise haben sie auf dem laufenden zu halten. Die Vermehrung der Telegraphenmeistereien von 13 auf 19 war schon vor der Verreichung eingeleitet.

Bei den b a d i s c h e n Eisenbahnen ist die Unterhaltung der Schwachstromanlagen, der Sicherungseinrichtungen und der Starkstromanlagen vollständig getrennt. Die Unterhaltung der mechanischen Sicherungseinrichtungen gehört zu den Aufgaben der bautechnischen Stellen. Der Bau und die Unterhaltung der schwachstromelektrischen Sicherungsanlagen, der Kraftstellwerke von der Schalttafel ab und der Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen ist dagegen 15 Telegraphenmeistereien übertragen, die je einer Bauinspektion unterstellt sind.

Die Telegraphenmeistereien sind in erster Linie für den betriebsfähigen Zustand der Schwachstromanlagen verantwortlich. Die Dienstvorsteher der Telegraphenmeistereien haben fast durchweg die Baugewerkschule besucht. Nur ausnahmsweise und als Übergangszustand sind es noch Leute aus dem Telegraphenmechanikerstande. Kleinere, an Ort und Stelle vorzunehmende Unterhaltungsarbeiten an den Schwachstromapparaten werden durch die Vorsteher der Telegraphenmeistereien und ihre Gehilfen (Mechaniker und Handwerker) selbst vorgenommen.

Für größere Instandsetzungsarbeiten an Schwachstromanlagen ist für das ganze Land gemeinsam in Karlsruhe eine der Hauptwerkstätte unterstellte Telegraphenwerkstätte vorhanden, mit der eine Lagerstelle für Vorratstücke zur Auswechslung schadhafter Schwachstromeinrichtungen verbunden ist. Diese Telegraphenwerkstätte ist ziemlich groß. In ihr werden auch die Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven, selbsttätige Fahrkartenverkäufer u. dgl. mehr unterhalten. Sie untersteht einem mittleren technischen Beamten. Die starkstromtechnischen Arbeiten werden meist in Mannheim und Kehl von den Werkstätten des maschinentechnischen Dienstes erledigt.

Bis 1. Juli 1918 bestanden an den vorgenannten und noch einigen anderen Orten Elektrotechnische Ämter, die aufgehoben wurden, weil deren Geschäfte durch Aufgabe der Selbsterzeugung der Elektrizität und den Anschluß der Anlagen an die Überlandnetze wesentlich vereinfacht worden sind. Bestehen blieb nur noch die Werkstätteninspektion in Mannheim und das elektrotechnische Amt in Kehl, weil dort umfangreiche Hafenanlagen vorhanden sind. Bei der Hauptwerkstätte in Karlsruhe ist ein Magazin, das die Materialien für die Starkstromanlagen und die Leitungsmaterialien für die Schwachstromanlagen aufbewahrt und verwaltet. Bei der Generaldirektion Karlsruhe ist die Behandlung der elektrischen und der Sicherungsanlagen auf zwei Referate verteilt, eins für die Starkstromanlagen sowie für das Telegraphen- und Fernsprechwesen, eins für die mechanischen und elektrischen Sicherungseinrichtungen. Den Referenten steht ein Elektrotechnisches Bureau und ein Oberbau- und Stellwerksbureau zur Verfügung. Die Entwürfe für Neu- und Umbauten werden von diesen Bureaus, die Oberbeamten unterstellt sind, bearbeitet. Die kleineren Bauausführungen werden durch eigenes Personal erledigt, soweit dieses nicht durch Unterhaltungsarbeiten beschäftigt ist; größere Neueinrichtungen werden Privatfirmen üb[ertragen].

In W ü r t t e m b e r g untersteht die Unterhaltung der mec[hanischen] Sicherungsanlagen den Bauinspektionen bzw. den Ba[hn]meistereien. Auf größeren Bahnhöfen sitzt ständig ein We[rk]führer, kleinere Stationen werden streckenweise von ein[em] Werkführer unterhalten.

In Ulm ist ein zentrales Stellwerkslager, dem eine klei[ne] Werkstätte angegliedert ist. Stellwerkslager und Werkstä[tte] unterstehen dem Stellwerksbureau der Generaldirektion. B[au] und Unterhaltung der Schwachstromanlagen*) sind für [das] ganze Land der Eisenbahntelegrapheninspektion Cannstatt üb[er]tragen, die auch die laufende Unterhaltung und die größe[ren] Ausbesserungen und Umbauten an den Starkstromanlagen [des] ganzen Landes auszuführen hat. Auf den Bahnhöfen jedo[ch], die gleichzeitig Sitz einer Werkstätte- oder Maschineninspe[k]tion oder einer Betriebswerkstätte sind, werden in der Re[gel] die laufenden Unterhaltungsarbeiten der Starkstromanlagen v[on] diesen vorgenommen. In besonderen Fällen wird auch zu d[ie]sen Arbeiten die Telegrapheninspektion zugezogen.

Die sicherungstechnischen Geschäfte bei der Generaldirekti[on] gehören zu den Dienstaufgaben des Sicherungsreferenten u[nd] die elektrotechnischen zu denen des Werkstättenreferent[en]. Diesen steht die elektrotechnische Abteilung des maschinente[ch]nischen Bureaus der Generaldirektion zur Seite, das die E[nt]würfe für die Neuanlagen und die Aufsicht über die Au[s]führung, die meistens durch Privatwerke erfolgt, zu übernehm[en] hat.

Der Telegrapheninspektion ist für die werkstattmäßige [In]standsetzung der elektrotechnischen Einrichtungen eine We[rk]stätte und für die Lagerung der Materialien ein Magazin a[n]gegliedert. Die Eisenbahntelegrapheninspektion ist der Ge[ne]raldirektion unmittelbar unterstellt. Es wird erwogen, [der] Eisenbahntelegrapheninspektion elektrotechnische Bezirksstell[en] (Telegraphenmeistereien) beizugeben.

In O l d e n b u r g gehören die Beschaffung und Unterhaltu[ng] der Sicherungs- und Schwachstromanlagen zum Geschäftskr[eis] des betriebstechnischen Dezernenten (für den Personenzu[g]dienst) der Direktion, dem ein Bureau für Sicherungswes[en] zur Verfügung steht, das die Entwürfe und Kostenanschlä[ge] aufzustellen und die Baustoffe für die Ergänzung und den N[eu]bau der Anlagen zu beschaffen hat. Dieses Bureau wird v[on] einem mittleren maschinentechnischen Beamten verwaltet, d[er] daneben den Dienst eines technischen Betriebskontrolleurs v[er]sieht.

Die eigentliche Unterhaltung der Sicherungsanlagen ist Sa[che] eines Stellwerksbahnmeisters mit maschinentechnischer V[or]bildung, der in Oldenburg ansässig ist und dem als Werkstä[tte] für seine Stellwerksschlosser ein Raum in der dortigen Hau[pt]werkstätte überwiesen ist. Einige Schlosser sind in den [in] größerer Entfernung von Oldenburg liegenden Bahnmeistere[ien] stationiert.

Mit der eigentlichen Unterhaltung des elektrischen Teils [der] Sicherungsanlagen, der elektrischen Stellwerke und [der] Schwachstromanlagen sind zwei Bahnmeistereien betraut, [die] für ihren Dienst nur praktisch vorgebildet sind. Einer ist [zu]gleich Vorsteher der Telegraphenwerkstätte. Beiden Ba[hn]meistern sind für die Instandhaltung der Leitungen und Bat[te]rien Leitungsaufseher und Telegraphenarbeiter zugeteilt. [In] den meisten Bahnmeistereien ist ein geeigneter Rottenarbei[ter] soweit ausgebildet worden, daß er kleine Störungen in [den] Telegraphen- und Fernsprechanlagen selbst beheben kann.

Der Stellwerksbahnmeister und die beiden Bahnmeister [für] die elektrischen Anlagen erhalten von dem technischen Betrie[bs]kontrolleur ihre Aufträge. Persönlich sind der Stellwerksba[hn]meister der Hauptwerkstätte und die beiden Bahnmeister [für] die elektrischen Anlagen dem Betriebsinspektor unterstellt. [Die] Bahnmeister für die Bahnunterhaltung sind mit der technisc[hen] Instandhaltung der fraglichen Anlagen nicht befaßt. Sie ha[ben] lediglich den guten Zustand der Anlagen mit zu überwache[n].

Die Beschaffung und Unterhaltung der elektrischen Beleu[ch]tungsanlagen gehören ebenfalls zum Geschäftskreis des [Be]triebsdezernenten (für den Personenzugdienst), die elektrisc[hen] Antriebe von Drehscheiben, Schiebebühnen, Kränen, Dr[eh]brücken usw. gehören zum Geschäftskreis des Maschinendez[er]nenten.

Bei der Direktion S c h w e r i n hat der maschinentechnis[che] Referent die Starkstromangelegenheiten, ein bautechnisc[her] Referent die Sicherungseinrichtungen und das Meldewesen u[nter] sich. Die Entwürfe für Neuanlagen, Änderungen und Erg[än]zungen werden von einem technischen Bureau aufgestellt.

---

*) An den Postlinien werden die Telegraphenleitungen, [so]weit sie nicht der Zugsicherung dienen, von der Post mit [her]gestellt und unterhalten.

Die Unterhaltung der mechanischen Sicherungseinrichtungen d die Überwachung der Ausführung neuer Anlagen sind den ben Betriebsämtern bzw. den diesen unterstellten Bahn-istereien übertragen. Die elektrischen Sicherheitseinrichtun-n und die Fernmeldeanlagen unterstehen einer Telegraphen-spektion, unter der fünf Telegraphenmeistereien stehen. Bei r Telegrapheninspektion ist eine Telegraphenwerkstätte, der ne Baukolonne für Neubauten beigegeben ist. Die Ausführung d Unterhaltung der maschinellen Starkstromanlagen hat die schinen- und Werkstätteninspektion unter sich. Die Be-ichtungsanlagen unterstehen den Betriebsämtern; deren terhaltung wird Unternehmern übertragen.

Man sieht also aus dem Vorstehenden, daß die Gliederung des ktrotechnischen und des Sicherungsdienstes bei fast allen heren Eisenbahnländern sehr verschieden ausgebildet ist. r in Sachsen und in Oldenburg ist der gesamte elektrotech-che Dienst mit dem Sicherungsdienst von unten bis oben für h gegliedert. In Preußen liegt der Sicherungsdienst und rnmeldedienst bei den Bahnmeistereien und Betriebsämtern. Bayern ist der Schwachstrom- und Sicherungsdienst ebenfalls n Bauämtern unterstellt. Bei den Dienststellen hat man da-gen fachlich vorgebildetes Personal. In Württemberg, Baden d Mecklenburg, wo nur die mechanischen Sicherungsanlagen n bautechnischen Stellen unterstehen, liegt bei den Dienst-llen die verantwortliche Arbeit ebenfalls in den Händen des hlich ausgebildeten Personals. In Württemberg ist eine enbahntelegrapheninspektion für die Starkstrom- und wachstromanlagen des ganzen Landes bestellt. In Baden d Mecklenburg hat man nur für die Schwachstromanlagen ondere Fachdienststellen.

as Starkstromwesen ist vorwiegend den Maschinenbetriebs-llen zugewiesen und von dem Schwachstromwesen getrennt.

n seiner Abhandlung über „organisatorische Grundlagen des riebsdienstes“ (Heft 10 u. 11 der Z. d. V. D. E. 1922) weist Geh. Baurat Heinrich den Bahnmeistereien und den Ämtern Bau- und Betriebsämter, die er nach preußischem Muster ganz Deutschland gebildet sehen möchte, das Fernmelde-sen und die Sicherungsanlagen zu, während er die Stark-msachen den Maschinenbetriebsstellen nach preußischem ster belassen will. Eine Begründung gibt Geheimrat Hein-n nicht, und sie kann in diesem Aufsatze, der ja, soweit es n darin um Ämter und Dienststellen handelt, im wesentlichen weckt, eine Klärung in der Frage herbeizuführen, ob es eckmäßig sei, bei den Ämtern Betrieb und Verkehr oder Be-b und Bau zusammenzulegen, unerörtert bleiben. In die-n Punkte, also in der Zusammenfassung von Bau und Be-b zu Bau- und Betriebsämtern und Einrichtung besonderer kehrsämter trifft er m. E. wohl auch das Richtige. Damit aber die Frage der zweckmäßigsten Gliederung der Ämter l Dienststellen bei der Reichsbahn noch nicht erschöpft, wie vorstehende Skizzierung der Länderverhältnisse auf dem hier interessierenden Gebiete zeigt. Man kann danach ht stillschweigend einfach nach preußischem Muster die herungsanlagen und das Fernmeldewesen den Bau- und Be-bsämtern und das Starkstromwesen den Maschinenämtern eisen. Das Fernmeldewesen, die technischen Sicherungs-richtungen und die Starkstromanlagen lassen sich, wie schon gangs begründet, künftig nicht mehr so nebenbei mit digen. Geheimrat Heinrich sagt in seiner vorhin angeführ-Abhandlung mit Recht, daß man die Dienststellen ent-echend den hoch entwickelten maschinellen und baulichen agen usw. weitgehendst unterteilen müsse, da zwecks guten sammenarbeitens bei den großen Dienststellen ein Zusammen-sen verschiedener Fachgebiete nicht möglich sei. Trotzdem l er aber den Bahnmeistereien für gewöhnlich die Unterhal-g der Sicherungsanlagen und des Fernmeldewesens zuweisen. bei größeren Verhältnissen will er u. a. auch Stellwerks-stereien von ihm abzweigen.

er Hauptteil der Sicherungsanlagen gehört zweifellos in das iet der Maschinentechnik und der Elektrotechnik. Ist es nicht richtiger, den Bahnmeister, der — seiner ganzen fach-en Vorbildung nach — anfänglich für gewöhnlich der Siche-gstechnik wenig Zuneigung entgegenbringen wird, von sen Arbeiten zu entlasten? Später kann ihn im allgemeinen h nur der Ehrgeiz, möglichst viel Einfluß zu gewinnen, en, dieses Gebiet nicht aus der Hand zu geben. In fach-er Hinsicht sind ihm seine Untergebenen sowohl auf dem iete des Sicherungs- als auch des Fernmeldewesens in cher Hinsicht überlegen, und er müßte dies eigentlich als ngenehm empfinden. Die Untergebenen, Schlosser und Me-niker, sind mit diesem Verhältnis jedenfalls nicht sehr zu-den. Das beweisen die Kämpfe, die sich dort zwischen den Fachgruppen der Werkführer und der der Bahnmeister abspielen, Kämpfe, die man z. B. in Sachsen mit seinen ganz anders geordneten Verhältnissen gar nicht kennt.

Daß die Fernmeldeanlagen von den Bahnmeistereien nicht gut unterhalten werden können, braucht m. E. gar nicht besonders hervorgehoben zu werden. Die Bahnmeistereien sind viel zu klein für die Unterhaltung dieser weitspannenden Anlagen, deren Leitungen vielfach sogar über die Bezirke der Bau- und Betriebsämter gehen, ohne sie organisch zu berühren.

Was von den Bahnmeistereien gilt, gilt aber mehr oder weniger auch von den vorgesetzten Ämtern. Auch hier ist bei der außerordentlichen Entwicklung der Technik eine weitergehende Trennung nach Fachgebieten als Heinrich sie vornehmen will, m. E. nötig. Die Bau- und Betriebsämter können weder dem Fernmeldewesen noch den Sicherungsanlagen die nötige Sorgfalt zuwenden, wenn sie anders nicht ihren eigentlichen Dienst, d. i. die Ausführung des betrieblichen Beförderungsdienstes, die Überwachung und Leitung des betrieblichen Sicherungsdienstes und die rein bautechnischen Arbeiten in unzulässiger Weise außer Acht lassen wollen. Die Ausführung des betrieblichen Sicherungsdienstes erfordert aber bloß, daß die Bau- und Betriebsämter das gesamte Personal des Betriebsdienstes, also auch das der Stellereien usw., in der Hand haben, nicht aber, daß sie auch das Personal für die Herstellung und Unterhaltung der Sicherungsanlagen unter sich haben. Im Gegenteil, die Entlastung von diesen Arbeiten müßte ihnen eigentlich sehr willkommen sein, denn das Sicherungswesen ist mit der Zeit so umfangreich und verwickelt geworden, daß es schon eines eingehenden Studiums bedarf, um es voll zu beherrschen und sich darin auf dem laufenden zu halten.

Der betriebliche Sicherungsdienst erfordert erst recht nicht die Leitung und Überwachung der Fernmeldeanlagen, die oft weit über die Grenzen einer Direktion hinausreichen, in die Hände von Ämtern zu legen, die räumlich nur einen kleinen Umfang haben.

Auch die Maschinenämter haben vollauf damit zu tun, dem Betriebsdienst die Lokomotiven fahrbereit zur Verfügung zu stellen und im übrigen die Arbeiten der Betriebswerkstätten, die kleineren Reparaturen an Lokomotiven und Wagen und die Unterhaltung der rein maschinellen Anlagen (Kohlenbeschickung, Krane, Drehscheiben, Schiebebühnen, Wasserstationen) zu erledigen. Die Herstellung und Unterhaltung der Starkstromanlagen berühren den eigentlichen Dienst der Maschinenämter in keiner Weise, und die Fahrleitungsanlagen eines Bezirks von 3—500 km Streckenlänge können die Maschinenämter nicht richtig herstellen und unterhalten, wenn sie den Maschinenbetriebsdienst, für den sie doch eigentlich da sind, nicht aus dem Auge verlieren wollen; es sei denn, daß man die Maschinenämter doppelt besetzt.

Ganz anders werden sich die Verhältnisse gestalten, wenn man die gesamten elektrischen Anlagen und den Bau und die Unterhaltung der Sicherungsanlagen besonderen Ämtern und Dienststellen zuweist. Tut man das, so kann auch die in jener Abhandlung von Geheimrat Heinrich gestellte Forderung voll erfüllt werden, daß die Organisation auch zur Fortentwicklung des Eisenbahnwesens dienen soll. Niemand ist mehr geeignet, Fortschritte im Eisenbahnwesen herbeizuführen, als die Leiter der Ämter, denn sie empfinden am ersten die bestehenden Mängel; ihnen wird alles zugetragen, sie haben sich am meisten mit den mangelhaften Einrichtungen und Zuständen abzugeben, und daher können von ihnen auch die besten Abänderungsvorschläge gemacht werden. Keiner empfindet so unmittelbar wie sie jede Verbesserung des Dienstes und der Einrichtungen als persönliche Entlastung der Verantwortlichkeit. Man sollte daher die Amtsleiter nur soweit belasten, daß sie über der Sache stehen und nicht unter der täglichen Arbeitslast ersticken.

Ich empfehle daher bei der Neuorganisation der Reichsbahn auf besondere elektrotechnische Ämter und Dienststellen etwa nach dem Muster der sächsischen Bahnen zurückzukommen. Die Ämter würden zweckmäßig einen Umfang von 600—800 km Bahnlänge und die ihnen unterstellten elektrotechnischen Meistereien von etwa 100—150 km erhalten können. Man würde dabei zu Ämtern kommen, die in ihrem Umfange etwa den Telegraphenbauämtern der Post entsprechen würden. In Sachsen ist man seit 1899 mit 3 elektrotechnischen Ämtern ausgekommen; sie sind aber stark belastet, und wenn man sie neu bilden würde, würde man zunächst zu vier Ämtern kommen. Die Telegraphenmeistereien in Sachsen hat man nach und nach verkleinert. Hier wäre eine Verkleinerung der Bezirke auf etwa 120 km Bezirksumfang schon durchgeführt worden, wenn nicht die Raum- und Wohnungsnot dies verhindert hätte,

Leitungsbilder als Mittel zur erleichterten und gesicherten Durchführung von Verkehrssperren

Von **Oskar Jung**, Eisenbahnobersekretär, Essen.

Wie die Erfahrung lehrt, lösen viele Sperranordnungen keine durchschlagende Wirkung deshalb aus, weil es oft an der richtigen Durchführung mangelt und daher die dadurch verursachten zahlreichen Sperrverstöße die Sperrmaßnahmen verwässern und die Sperrdauer verlängern. Es drängt sich daher die Frage auf: Welche Schwierigkeiten stellen sich den Dienststellen bei Durchführung der Sperranordnungen entgegen, und wie sind sie zu beseitigen?

In Frage kommen hier nur Sperranordnungen, wie sie bei der deutschen Reichsbahn von den Generalbetriebsleitungen zur Entlastung größerer Knotenpunkte und ganzer Abfuhrlinien angeordnet werden, also keine Sperren, die den Versand nach bestimmten Orten unterbinden, sondern Sperranordnungen, die die Annahme aller Sendungen, die über bestimmte Übergänge ihrem Empfangsgebiet zurollen, verbieten. Der Wortlaut solcher Sperranordnung baut sich auf die gegebenen Leitungsvorschriften auf. Die Feststellung bei den Dienststellen, welche Sendungen hierunter fallen, läßt sich daher nur an Hand der Leitungsvorschriften machen. Hierbei aber ergeben sich oft Unklarheiten, Mißverständnisse und als deren Folgen Sperrverstöße, die darin wurzeln, daß einmal der in der Sperranordnung genannte Übergangsbahnhof in der Leitungsvorschrift überhaupt nicht erscheint, oder aber, daß er nur bei bestimmten Verkehrsverbindungen auf die Frachtbriefe einzutragen ist, obwohl in beiden Fällen die Sendungen tatsächlich den in der Sperranordnung genannten Übergangsbahnhof durchlaufen müssen. Es muß aber unbedingt Wert darauf gelegt werden, daß alle Sendungen, die sich über den gesperrten Übergang in Wirklichkeit bewegen, auch bei der Ausführung der Sperranordnung erfaßt werden, es sei denn, daß für bestimmte Sendungen oder in bestimmten Verkehrsbeziehungen Ausnahmen zugelassen sind.

Nehme ich z. B. an, der Übergang Bischofsheim ist für den Versand aus dem Bezirk Essen gesperrt worden; so lautet die Leitungsvorschrift von

Bochum Hbf. nach Mannheim nur: Wedau,
„ „ „ Eberbach: Wedau-Mannheim,
„ „ „ Schweiz: Wedau-Basel,
„ „ „ Württemberg: Wedau-Kornwestheim,
„ „ „ Baden: Wedau-Karlsruhe.

Obgleich nun die Leitungsstation Bischofsheim nicht in diesen Leitungswegen erscheint, rollen die Sendungen doch über den Knotenpunkt Bischofsheim und dürften während der Dauer der Annahmesperre nicht angenommen werden.

Um Unklarheiten hierüber bei den Dienststellen zu beseitigen, müßten die Direktionen bei Weitergabe der von den Generalbetriebsleitungen eingegangenen Sperranordnungen für ihren Versandbezirk genaue Anweisungen geben. Es käme in Betracht, das Empfangsgebiet nach den Gruppennummern der Leitungsvorschriften besonders aufzuführen oder die Dienststellen mit Zusammenstellungen aller Stationen der einzelnen Empfangsgebiete, die über gesperrte Übergangsstationen zu erreichen sind, auszurüsten. Ferner die Aufnahme aller wichtigen oder häufiger zu sperrenden Übergänge als Übergangsstationen in die Leitungsvorschriften. Diese und ähnliche Anordnungen erkaufen m. E. ihren Zweck, falls er überhaupt damit erreicht wird, zu teuer. Dagegen finden die von den Direktionen von Zeit zu Zeit ergangenen Verfügungen, sowie die in verschiedenen Zusammenstellungen niedergelegten Anordnungen über Sperren für die Dienststellen an Hand von Übersichtskarten erst ihre volle Bedeutung.

Ich schlage daher vor, daß sich jede Dienststelle auf Grund ihrer Leitungsvorschriften ein Leitungsbild als Übersichtskarte selbst aufstellt. Die Aufstellung ist nur einmalig u fast kaum der Veränderung unterworfen. Ungefähr in d Mittelpunkt der Karte wird zunächst der Stationsname in ein kleinen Kreise eingezeichnet. In der Nähe des Kartenrand werden sodann die wichtigeren Übergangspunkte nach den Deutschland anschließenden Ländern unter Berücksichtigu ihrer geographischen Lage zu der Ausgangsstation eingezei net. Diese Grenzübergänge werden mit der Ausgangsstati durch Linien verbunden, die die in den Leitungsvorschrift angegebenen Leitungswege darstellen. Sodann erfolgt die A schließung des zwischen je zwei gezeichneten Abfuhrlini liegenden Empfangsgebiets. Man geht hierbei am besten v den Binnenleitungsvorschriften aus, es folgen dann die Na barbezirke usw. bis zu den am entferntesten liegenden. Bezirk die in die allgemeinen Leitungsvorschriften nicht aufgenomm sind, scheiden aus. Für diese Bezirke kann eine wirkungsvo Sperranordnung auch nie ausgesprochen werden.

Eine solche Karte stellt die in der Leitungsvorschrift e haltenen sogenannten bildlichen Leitungswege in einer Üb sicht von der Versandstation nach allen Empfangsgebieten d Für die Bediensteten der Versandstation ergibt sich eine kl und übersichtliche Anschauung der bestehenden Abfuhrwe Der Hauptzweck, die Durchführung der Sperranordnungen erleichtern und nach Möglichkeit sicherzustellen, soll dadu erreicht werden, daß der in der Sperranordnung genannte Üb gangsbahnhof den Dienststellen auf der Karte so vor Au gestellt wird, daß Zweifel über die Ausführung von Sperr- ordnungen nicht mehr auftreten können. Liegen mehr Sperrverbote vor, so können die einzelnen gesperrten Üb gangspunkte durch Aufstecken von Nadeln mit Fähnchen sonders bezeichnet werden. Hierdurch ist jeder Bedienst in der Lage gleich zu erkennen, welche Übergangssperren z zeit bestehen, und für welche Empfangsgebiete der Versand verbieten ist.

Komme ich auf das oben genannte Beispiel zurück, so s bei Sperre Bischofsheim von Bochum Hbf. nur sol Sendungen zugelassen, deren letzte Übergangsstation Leitungsvorschrift lautet „Wedau“ oder „Gremberg“ o „Troisdorf“ oder „Oberlahnstein“ oder „Diez“. gegen sind alle Sendungen nicht anzunehmen, wenn auch eine Leitungsstation erscheint, die jenseits der besond bezeichneten Station Bischofsheim liegt, also Frachtbr mit Leitungsvorschrift:

„Wedau-Oberlahnstein-Darmstadt“,
„Bischofsheim“,
„Wedau-Kornwestheim“,
„Wedau-Offenburg“,
„Oberlahnstein-Mannheim“ usw.

Wenn eine Übergangsstation gesperrt werden muß, die n in den Leitungsvorschriften erscheint, so braucht diese Sta nur auf dem Leitungsnetz an der Stelle eingezeichnet zu w den, wo sie ihrer geographischen Lage nach hingehört. Kennzeichnung als gesperrter Übergang erfolgt dann in gleichen Weise wie bei jeder bereits eingezeichneten Leitu station.

Die Karte kann ferner noch dazu dienen, etwaige Verw dungsbeschränkungen für deutsche und fremde Güterwa durch entsprechenden Vermerk neben den Übergangsstatio nach fremden Ländern übersichtlich darzustellen und sod die Übergangsstationen nach den besetzten Gebieten auf verschiedenen Abfuhrlinien ersichtlich zu machen.

Zu erwägen wäre, ob nicht derartige Karten auch größe Versendern überlassen werden könnten.

Eisenbahnfragen in Genua.

(Vgl. Nr. 16, S. 319 d. Ztg. vom 27. April.)

In der vierten Sitzung der Unterkommission für den Eisenbahnverkehr wurde die Verhandlung über den von den Vertretern der einladenden Mächte abgeänderten Resolutionsvorschlag fortgesetzt. Artikel 4 des neuen Vorschlags deckt sich im wesentlichen mit dem ursprünglichen Vorschlag des Artikels 3 und bestimmt, daß die europäischen Staaten, die das internationale Eisenbahnabkommen von Portorose vom 23. November 1921 nicht unterzeichnet haben, die Grundsätze dieses Abkommens übernehmen und sie sobald wie möglich in Wirksamkeit setzen, soweit sie für sie an- wendbar sind. Auf Grund dieser Übernahme verpflichten die Mächte, die das Abkommen unterzeichnet haben, es in kürzester Frist zu ratifizieren. Artikel 5 stellt eine Ver- einigung der ursprünglichen Fassung des Artikels 5 mit deutschen Abänderungsvorschlägen dar, die in ihren wesent- lichsten Punkten berücksichtigt werden. Es bestimmt, daß zur schleunigen Wiederherstellung zum mindesten des Vor- kriegszustandes auf dem Gebiete des internationalen Ein-

ahnverkehrs die europäischen Staaten, die in Genua vertreten ind, mit größter Beschleunigung eine Konferenz der technichen*) Vertreter aller Eisenbahnverwaltungen einberufen ollen,

1. um ungesäumt alle dem angegebenen Zwecke dienenden Maßnahmen zu treffen, für die sie zuständig sind;

2. zur Herbeiführung einer Verständigung ihrer Vertreter über die Vorschläge, die ihren Regierungen über die Maßnahmen u unterbreiten sind, die einer Genehmigung durch die Regierungen bedürfen.

In dieser Konferenz, die in erster Linie danach streben soll, unter den beteiligten Verwaltungen eine möglichst enge Zusammenarbeit herbeizuführen, ohne die Selbständigkeit der verschiedenen Eisenbahnnetze zu berühren, sollten die fachmännischen Vertreter unter anderen Gegenständen die Gründung einer ständigen Vereinigung der Verwaltungen zur Vereinheitlichung und Verbesserung der baulichen und technischen Einrichtungen sowie der Einrichtungen des Betriebs und Verkehrs hinsichtlich des internationalen Eisenbahnverkehrs eingehend untersuchen. Auf der Tagesordnung dieser Konferenz soll in erster Linie die Frage der direkten Tarife und der Verringerung der Schwierigkeiten stehen, die sich aus den Schwankungen und Verschiedenheiten der Währungen für den internationalen Verkehr ergeben. Artikel 6 in seiner neuen Fassung bezeichnet es als wünschenswert, daß die zuständigen technischen Organe des Völkerbundes unter Hinzuziehung je eines Vertreters der nicht zum Völkerbund gehörenden Staaten eingeladen werden sollen, von Zeit zu Zeit die Fortschritte zu prüfen, die von den einzelnen Staaten in der Durchführung der in den vorangehenden Artikeln vorgesehenen Maßnahmen gemacht worden sind, und zu dem Zweck, mit Zustimmung der beteiligten Staaten besondere Sachverständigen-Konferenzen einzuberufen.

Vor Eintritt in die Beratung gab Staatssekretär Stieler namens der deutschen Delegation zu Artikel 3a in der in der vorigen Sitzung beratenen Fassung die Erklärung ab, die deutsche Delegation sei im Hinblick darauf, daß die Friedensverträge nicht den Gegenstand der Erörterungen auf der Genueser Konferenz bilden sollen, nicht in der Lage, zu der in Artikel 3a erörterten Frage Stellung zu nehmen.

Eine längere Erörterung entspann sich über Artikel 4, dessen Fassung von Polen, Rumänien und Südslawien beanstandet wurde, da sie nicht die Verpflichtung übernehmen konnen, ein vorläufiges Abkommen zu ratifizieren, bevor ihre Parlamente zu dem Abkommen Stellung genommen hätten. Man einigte sich auf Vorschlag des französischen Vertreters auf eine neue Fassung, die den Bedenken der erwähnten Staaten Rechnung trug, ohne den Grundgedanken des Artikels 4 abzuschwächen.

Zu Artikel 5 gab Staatssekretär Stieler die Erklärung ab, daß die deutsche Regierung von der Annahme ausgehe, daß die im ersten Absatz vorgesehene „technische Konferenz" sich mit den Fragen beschäftigen werde, die in dem deutschen Vorschlag zu Artikel 5 in 4 Ziffern zusammengefaßt seien. Der Vorsitzende bestätigte diese Annahme mit dem Hinweis, daß das Amendement der deutschen Delegation ins Protokoll aufgenommen sei. Auf Vorschlag des Geheimrats Wolf wurde von der Unterkommission beschlossen, die technische Konferenz mit möglichster Beschleunigung einzuberufen.

Die am Schluß des Artikels 5 erwähnte Aufgabe dieser Konferenz, sich mit den aus den Währungsschwankungen und Währungsunterschieden der verschiedenen Länder für den Eisenbahnverkehr sich ergebenden Schwierigkeiten zu befassen, hatte am Vormittag einen Sonderausschuß beschäftigt, der unter dem Vorsitz des englischen Vertreters zusammentrat. Es wurde dort nach längeren Ausführungen der Finanzsachverständigen festgestellt, daß der Ausschuß nicht imstande sei, das Währungsproblem zu lösen, und daß es der im Artikel 5 des Resolutionsvorschlags vorgesehenen technischen Konferenz der Eisenbahnverwaltungen überlassen werden müsse, eine für die Praxis erträgliche Lösung zu suchen. Demgemäß wurde von der ersten Unterkommission beschlossen, in Artikel 5 des Resolutionsvorschlags die Währungsfrage als eine der ersten und wichtigsten Aufgaben der demnächst einzuberufenden technischen Konferenz der Eisenbahnverwaltungen ausdrücklich anzuführen.

Zu Artikel 6 gab Staatssekretär Stieler namens der deutschen Regierung die Erklärung ab, daß die im Resolutionsvorschlag vorgesehene Fassung nicht annehmbar erscheine und er schlug vor, den Artikel wie folgt zu fassen: „Sofern es angezeigt erscheinen sollte, daß die beteiligten Regierungen die Fortschritte überwachen, die in der Durchführung der in den vorstehenden Artikeln vorgesehenen Maßnahmen von den einzelnen Staaten gemacht worden sind, werden die Vertreter der beteiligten Staaten unter voller Gleichberechtigung in Genf zusammentreten, um von den technischen Einrichtungen des Völkerbundes Gebrauch machen zu können." Der deutsche Gegenvorschlag fand keine Annahme. Die Mehrheit stimmte vielmehr der Fassung des Resolutionsvorschlags zu, jedoch wurde auf Vorschlag des ungarischen Vertreters noch eine Textänderung in dem Sinne vorgenommen, daß die Vertreter der nicht am Völkerbund beteiligten Staaten volle Gleichberechtigung mit den den technischen Organen des Völkerbundes angehörenden Vertretern genießen sollten. Hierauf wurde die Sitzung geschlossen und die Aufgabe der ersten Kommission als beendigt erklärt.

In der Vollsitzung der Konferenz vom 3. Mai berichtete Jaspar (Belgien) über die Arbeiten der Unterkommission und führte folgendes aus: Die Transportkommission hat die Frage der Wiederherstellung und der Verbesserung des internationalen Transportverkehrs geprüft. Sie hat dabei großen Nutzen gezogen aus der Arbeit der Konferenz von Barcelona im April 1921 und derjenigen der Konferenz von Portorose im November 1921. Beide Konferenzen haben ein wahres Inventar der Schwierigkeiten auf dem Gebiete des Transportwesens aufgestellt. Die Transportkommission konnte nichts Besseres tun, als diese Texte einer neuen Prüfung zu unterziehen und die in Genua vertretenen Mächte zu fragen, in welchem Maße sie befriedigt seien, und welche weiteren Verbesserungen sie zu sehen wünschten. Außer den angenommenen Resolutionen würden sie auch den Wortlaut der Vorbehalte kennen lernen, die einige Mächte bezüglich gewisser Artikel formuliert haben. Die Vorbehalte haben den Vorzug der Freimütigkeit. Was noch zu tun übrig bleibt, ist folgendes: Es steht außer Zweifel, daß das vollendete Werk von dem großzügigen Geiste der Solidarität erfüllt ist, die sich in der langen Debatte gezeigt hat. Frankreich wird gern die technische Konferenz einberufen; sie wird eine Hilfe finden in dem Völkerbund, um das begonnene Werk zu Ende zu führen. Der Berichterstatter schloß mit Worten des Dankes an die Konferenzmitglieder. Barrère (Frankreich) erklärte die vorbehaltlose Zustimmung der französischen Delegation zu den Resolutionen. Auf Vorschlag des Präsidenten wurden die Resolutionen en bloc behandelt. Sir Ph. Lloyd Gricame (Großbritannien) erörterte zunächst die Lage des Transportwesens in Europa und schilderte die Desorganisation des Eisenbahnmaterials infolge des Krieges. Nach dem Kriege sei ein neuer Anlaß der Verwirrung dazu gekommen in Gestalt der Änderungen der politischen Grenzen, die jetzt vielfach die Eisenbahnlinien zerstückelten. Außerdem hätten die Schwankungen der Wechselkurse eine neue Schwierigkeit im internationalen Verkehr hervorgerufen. Große Fortschritte seien bereits in der Bekämpfung der Schwierigkeiten gemacht worden, aber es bleibe noch viel zu tun übrig. Die Kommission habe sich bemüht, die praktischen Schwierigkeiten in einer praktischen Form zu überwinden. In diesem Zusammenhang sei zu erwähnen die Erleichterung für den Durchgangsverkehr zu Lande und zu Wasser, die Bestimmungen, betreffend den Aufkauf rollenden Materials, die Wiederherstellung direkter internationaler Züge für Reisende und Güter, die Einführung von „Globetarifen", Beschaffung gemeinsamer Grenzstationen usw. Die Kommission habe sich aber nicht damit begnügt, Resolutionen aufzustellen, sie habe tatsächlich Maßnahmen getroffen, um ihre Anwendung zu ermöglichen. In erster Linie würden die Verwaltungen der Eisenbahnen sobald wie möglich in der Frage des Durchgangsverkehrs zusammentreten, um die Maßnahmen technischer Natur, die ihrer Zuständigkeit unterstehen, zu erörtern und sich zu verständigen über die Empfehlungen, die an ihre Regierungen zu richten wären. Zweitens habe der Völkerbund von Zeit zu Zeit die erzielten Fortschritte geprüft und den beteiligten Staaten geholfen, die in den Resolutionen vorgezeichneten Bestimmungen in die Praxis umzusetzen. Der Redner sagte, er sei überzeugt, daß die empfohlenen Grundsätze infolge der beinahe einmütig erfolgten Zustimmung den Weg frei machen würden, auf dem dazu geschritten werden könne, der gegenseitigen Arbeitsleistung einen Gewinn zu ermöglichen wie vor dem Kriege. Peano (Italien) erklärte, die italienische Regierung werde die Konvention von Barcelona ratifizieren.

Hierauf schloß Präsident Facta die Sitzung, indem er den Kommissionen für die nützliche und erfolgreiche Arbeit seinen herzlichsten Dank aussprach.

---

*) Unter „représentants techniques", wie es im amtlichen Text heißt, sind nach französischem Sprachgebrauch nicht Techniker (Ingenieure), sondern Eisenbahnfachleute im Gegensatz zu Regierungsvertretern zu verstehen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 20. April 1922 einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 3, Teil II, des Reichs-Gesetzblattes hervor.

— **Ein neuer Eisenbahnfinanzgesetzentwurf.** Der neue Referentenentwurf des Eisenbahnfinanzgesetzes sieht folgende wirtschaftliche Maßnahmen zur Gesundung der Reichsbahn vor:

Gesamtorganisation: 1. Aufhebung von Bestimmungen der Demobilmachungsverordnungen. 2. Abbürdung der Leistungen, die die Reichsbahn für andere Staatsverwaltungen ausführt, zu deren Lasten (Post, Zoll, Erwerbslosenfürsorge). 3. Zweck und Ziel des Arbeitszeitgesetzes. 4. Zweckmäßige Buchführungen für das Reichsbahnunternehmen unter Selbstkostenberücksichtigung. 5. Ziele einer zukünftigen Personalpolitik. 6. Beschaffungswesen: Übernahme von Kohlengruben, Einrichtung von Lokomotiv- und Wagenfabriken sowie Walzwerken für Zwecke der Reichsbahn. 7. Stellung der Werkstätten im Reichsbahnunternehmen. 8. Verkehrspolitik in bezug auf die gegenseitige Ergänzung des Eisenbahn- und Wasserverkehrs. 9. Betriebs- und Baupolitik.

Innere Organisationen: 1. Vereinheitlichung der Verwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes. 2. Behördenaufbau nach dem Grundsatz der Zentralisation oder Dezentralisation und nach Wirtschaftsgebieten. 3. Geschäftsabwicklung bei den Behörden.

— **Beamtenbeförderung und Verkehrsstreik.** Mit Rücksicht auf den Abschluß des am 31. März 1922 abgelaufenen Rechnungsjahrs und veranlaßt durch Anträge der am Streik nicht beteiligt gewesenen Gewerkschaften sowie durch eingehend begründete Vorschläge der neu gebildeten Gewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten hat der Reichsverkehrsminister angeordnet, daß die von den Eisenbahndirektionen aus Anlaß des Streiks etwa verfügten vorläufigen Zurückstellungen von der Zulassung zu Prüfungen und von der Anstellung oder Beförderung nunmehr aufgehoben werden. Soweit für die zurückgestellten Bediensteten Planstellen offengehalten sind, können die Stellen mit rückwirkender Kraft im Rahmen der allgemeinen Grundsätze verliehen werden. Beamte, gegen die nach den aufgestellten Richtlinien ein Disziplinarverfahren eingeleitet ist, kommen selbstverständlich für die Abnahme einer Prüfung oder für eine Beförderung vorläufig nicht in Betracht. Das gleiche gilt hinsichtlich der Prüfung, Anstellung und Beförderung solcher Beamten, die im Kündigungswege entlassen sind und gegen die Kündigung den Beschwerdeweg beschritten haben. Für derartige Beamte werden Planstellen so lange offengehalten, bis das Disziplinarverfahren abgeschlossen oder auf die Beschwerde über die Kündigung entschieden ist. Bei einem Freispruch im Disziplinarverfahren oder bei Zurücknahme der Kündigung sollen auch diesen Beamten später die offengehaltenen Planstellen nach den allgemeinen Grundsätzen verliehen werden.

— **Die Einnahmen der Reichsbahn** (in Millionen Mark).

	Personen- und Gepäckverkehr	Güterverkehr	Sonstige Einnahmen	Zusammen
März 1921 . . .	383	1162	136	1681
März 1922 . . .	1012	5751	333	7096
	+ 629 + 164,2 %	+ 4589 + 394,9 %	+ 197 + 144,9 %	+ 5415 + 322,1 %
April 1920 bis März (einschl.) 1921	4495	11824	826	17145
April 1921 bis März (einschl.) 1922	7515	31917	2686	42118
	+ 3020 + 67,2 %	+ 20093 + 169,9 %	+ 1860 + 225,2 %	+ 24973 + 145,7 %

— **Die Neuregelung der Gleisanschlußbedingungen** bei der Reichsbahn, die im Reichsverkehrsministerium im Herbst vorigen Jahres in Angriff genommen ist, hat zu einem Referentenentwurf der „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse“ geführt, der am 2. und 3. Mai mit Vertretern der Spitzenorganisationen der beteiligten Kreise der Industrie, des Handels, der Städte und der Landwirtschaft einer eingehenden Beratung unterzogen worden ist. An der Besprechung haben durch Vertreter teilgenommen: Der Reichsverband der Deutschen Industrie, der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landwirtschaftsrat.

— **Zur Frage der Überschichten.** Angesichts der noch immer nicht zu einer endgültigen Lösung geführten Verhandlungen über die Wiedereinführung von Überschichten im Kohlenbergbau ist ein Schreiben des Reichsverkehrsministers an den Reichsarbeitsminister von Interesse, in dem es u. a. heißt:

„Die anhaltende Dienstkohlennot der Reichsbahn hat vom November v. J. an, wie auch schon in den Vorjahren, zu überaus ernsten Mißständen im Eisenbahnbetrieb und im Wirtschaftsleben geführt. Bei den ständig unzulänglichen Lagervorräten an Lokomotivbrennstoffen wurden in vielen Bezirken zeitweise empfindliche Verkehrsbeschränkungen unvermeidlich. Auch drohte schließlich immer wieder die Gefahr völliger Betriebseinstellung wegen Kohlenmangels. Mehrfach mußte sogar zur notdürftigen Aufrechterhaltung des Betriebes von der durch den Herrn Reichskohlenkommissar für äußerste Notfälle den Eisenbahndirektionen erteilten Befugnis, private Kohlensendungen für Dienstzwecke zu beschlagnahmen, Gebrauch gemacht werden, so daß auch in dieser Hinsicht das Wirtschaftsleben, insbesondere die Privatindustrie, durch die Dienstkohlennot der Eisenbahn wiederholt unliebsamen Schädigungen ausgesetzt war. Schließlich hat der ungenügende Stand der Dienstkohlenvorräte eine Steigerung des Kohlenverbrauchs und erhöhte Beanspruchung der Betriebsmittel und Verkehrsleistungen für den eigenen Bedarf der Eisenbahn zur Folge, was wiederum auf die Deckung des allgemeinen Brennstoffbedarfs, auf die Wagengestellung und die Verkehrsbedienung auch für andere Verbraucher, besonders in den verkehrsstarken Herbst- und Wintermonaten, nachteilig zurückwirkt und den ganzen Betriebsapparat der Eisenbahnverwaltung sehr ungünstig beeinflußt. Im allgemeinen Interesse liegt es daher, solchen für die Volks- und Privatwirtschaft ebenso wie für die Eisenbahnverwaltung selbst höchst unerwünschten Zuständen, die auch zurzeit noch nicht überwunden sind, wenigstens in Zukunft tunlichst vorzubeugen und ungesäumt auch auf diesem Gebiet alle geeigneten Maßnahmen zur schleunigsten Hebung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Eisenbahnbetriebs zu treffen.

Demnach bedarf die Dienstkohlenwirtschaft der Eisenbahnverwaltung — abgesehen von sonstigen Maßnahmen, wie z. B. Lieferung besserer Kohlensorten, Ersatz des Koks für Lokomotiven durch Kohlen usw. — in erster Linie einer schleunigen und gründlichen Verbesserung hinsichtlich der Bevorratung der Läger durch verstärkte Kohlenzuweisung über den laufenden Betriebsbedarf hinaus, um eine ordnungsgemäße Betriebsführung und Verkehrsbedienung durch Aufrechterhaltung eines mindestens für 21 Tage reichenden Kohlenvorrats dauernd zu gewährleisten und weiterhin noch die Ansammlung erhöhter Bestände für Zeiten steigenden Verkehrs und Kohlenbedarfs, zugleich als ausreichende Sicherheitsreserve für außergewöhnliche Fälle (Betriebsstörungen, Streiks usw.) durchzuführen. Dieses Ziel kann nur durch stärkere Kohlenanlieferung in den verkehrsschwächeren Sommermonaten (April-September) erreicht werden, in denen erfahrungsgemäß selbst wesentlich höhere Produktionsmengen der Bergbaureviere glatt abgefahren werden können, da in dieser Zeit eine große Anzahl von Wagen überzählig auf den Gleisen abgestellt ist, anstatt zur Vorratsansammlung für die Kohlenversorgung zunächst der Eisenbahn, sodann aber auch für die stärkere Belieferung der sonstigen Verbraucher rechtzeitig nutzbar gemacht zu werden.

Dieser von der Reichsbahnverwaltung von jeher nachdrücklich vertretenen Auffassung und Forderung sind die Kohlenwirtschaftsbehörden — Reichswirtschaftsministerium und Reichskohlenkommissar — an sich grundsätzlich beigetreten. Demgemäß hat der Reichskohlenkommissar in Erkenntnis der Notwendigkeit stärkerer Dienstkohlenbevorratung der Eisenbahn in den Vorjahren im Sommer zur Entlastung der Anforderungen für Herbst und Winter entsprechend hohe Lieferungssollmengen jeweils monatlich festgesetzt. Diese der Eisenbahn zugewiesenen Kohlenlieferungen sind aber niemals erfüllt worden; vielmehr sind die Lieferer und zwar besonders das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat hinter dem Soll so erheblich (etwa 20% monatlich) zurückgeblieben, daß die Reichsbahn am 1. Oktober v. J. in den Herbstverkehr nur mit einem knappen Kohlenvorrat eintrat. Dieser reichte zunächst allenfalls für den laufenden Bedarf aus, schmolz aber vom November ab infolge des steigenden Verbrauchs und des weiteren Rückganges der Anlieferung bei der allgemeinen

...hlen- und Wagenknappheit rasch zusammen; der dadurch ...retende Tiefstand der Kohlenbevorratung führte sodann ...zu den oben erwähnten betrieblichen Schwierigkeiten.

...bgesehen von gewissen besonderen Umständen (wie z. B. ...fälle in Oberschlesien wegen der polnischen Unruhen, er...te Anforderungen der Entente an Tributkohlen usw.) ist ...unzulängliche Sommerbevorratung der Eisenbahn nach den ...aben der Lieferer und des Reichskohlenkommissars allge...n auf den Mangel an geeigneten Lokomotivkohlen, letzten ...des also auf unzulängliche Kohlenerzeugung über...upt zurückzuführen, so daß bisher weder der Bedarf der ...enbahnverwaltung noch der sonstigen inländischen Ver...aucher trotz der in den Sommermonaten günstigen Abfuhr...hältnisse restlos befriedigt werden konnte und auch in ...sem Jahr nicht wird gedeckt werden können.

...nter diesen Umständen muß der Hebel zur Abhilfe dieser ...stände bei der Kohlenerzeugung selbst angesetzt ...darauf hingewirkt werden, daß die arbeitstägliche Förder...tung wenigstens in der verkehrsschwachen Zeit wesentlich ...das bisherige Maß gesteigert wird. Soweit diese Leistungs...gerung nicht im Rahmen der jetzigen Arbeitszeit der Berg...iter oder durch besondere bergbautechnische Maßnahmen ...Unternehmer erzielt werden kann, wird als wirksamstes ...el nur eine vorübergehende Wiedereinführung von ...rschichten im Kohlenbergbau übrigbleiben.

...bwohl mir die Schwierigkeiten und Widerstände, die den ...ieser Hinsicht regierungsseitig bereits unternommenen oder ...neuem geplanten Einwirkungen auf die Bergarbeiterschaft ...egenstehen, nicht unbekannt sind, bin ich doch genötigt ...gend zu bitten, diese Frage mit Nachdruck weiter zu ver...en. Andernfalls sehe ich keine Möglichkeit, die folgen...vere Kohlennot der Eisenbahnen und des gesamten Wirt...ftslebens für die Zukunft zu beheben oder wenigstens ...ein erträgliches Maß herabzumindern.

...ie Einleitung der Verhandlungen ist inzwischen dadurch ...chtert worden, daß selbst von der Arbeitnehmerseite ...ffler) in der letzten Sitzung des Reichskohlenrats am ...ärz zugestanden worden ist, daß zur Behebung der Kohlen...der Eisenbahnen und auch der öffentlichen Werke wenig...s eine vorübergehende Mehrarbeit für die Som...monate ernstlich erwogen werden müßte. Wenn dieses ...eständnis an die Voraussetzung geknüpft wurde, daß vor...e zunächst die Haldenbestände an Kohle abgefahren werden ...ten, so will ich mich der Bedeutung eines solchen Argu...tes keineswegs verschließen, möchte aber doch nicht un...ihnt lassen, daß größere Haldenbestände von jeher im ...ter vorhanden waren, die stets im Sommer, wenn der Ver...freier wurde, zusammengeschmolzen sind, und damit wird ...in diesem Jahre unbedingt zu rechnen sein. Die Reichs...bahnverwaltung sichert ihrerseits jedenfalls zu, alles auf...eten, um schon von Ende April an mit dem Nachlassen des ...tigen Verkehrs die zur Abfuhr erhöhter Kohlenmengen ein...eßlich der Haldenbestände erforderlichen Wagen und Loko...ven regelmäßig restlos zu stellen.

...i der außerordentlichen Dringlichkeit der Angelegenheit, ...ie verstärkte Kohlenlieferung und Sommerbevorratung mög...t schnell einsetzen muß, wäre ich für gefällige umgehende ...ungnahme und Rückäußerung über das beabsichtigte Vor...n gegebenenfalls auch für Beteiligung meines Ressorts an ...Verhandlungen in der Überschichtenfrage dankbar."

— Der freie Durchgangsverkehr nach Ostpreußen. Am ...April sind in Paris zwischen dem deutschen Botschafter ...dem polnischen Gesandten die Ratifikationsurkunden des ...chen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig ...lossenen Abkommens über den freien Durchgangsverkehr ...chen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland aus...uscht worden. Das Abkommen ist also am 27. April in ...t getreten. Es wurde am 21. April 1921 unterzeichnet und ...deutschen Reichstag am 12. Juli 1921 ratifiziert. Die ...fikation im polnischen Sejm hatte sich jedoch bis zum ...Januar 1922 verzögert, so daß der Austausch der Ratifika...ourkunden erst jetzt erfolgen konnte.

— Eröffnung der Strecke Salzwedel—Arendsee. Am 4. d. M. ...die Teilstrecke Salzwedel-Arendsee der Nebenbahn Salz...el-Geestgottberg als vollspurige Nebenbahn mit den Bahn...n 4. Klasse Ritze, Riebau, Mechau und Binde-Kaulitz, dem ...hof 3. Klasse Arendsee (Altmark) und dem Haltepunkt ...en (Kr. Osterburg), der zurzeit nur für den Personen- und ...ckverkehr eingerichtet ist, für den Personen-, Güter-, Ge...und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung ...Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Ausgeschlos...ist auf den Bahnhöfen Ritze, Riebau und Mechau die An...e und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder ...dung eine feste Rampe erforderlich ist. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

— Zur Kohlenlage. Die Reichsbahn beabsichtigt bekanntlich, den Erholungsbedürftigen die Sommerreise oder wenigstens kurze Erholungs- und Ausflugsreisen durch die Einlegung zahlreicher Sonderzüge zu ermäßigten Preisen zu erleichtern. Es ist zu hoffen, daß der Stand der Kohlenversorgung ihr keinen Strich durch die Rechnung macht. Es sind nämlich die Kohlenbestände der Eisenbahn augenblicklich immer noch völlig unzureichend. Während zur Aufrechterhaltung eines geregelten Eisenbahnbetriebs ein durchschnittlicher Dienstkohlenvorrat von mindestens 21 Tagen erforderlich ist, dazu im Sommer für die Zeit der Betriebsschwierigkeiten des Herbstes meist erhebliche Verstärkung der Belieferung einsetzt, hat die Reichsbahn augenblicklich im Süden nur für durchschnittlich 10 Tage und im Norden nur für durchschnittlich 6 Tage Kohlenvorräte. Dabei stellt die Reichsbahn seit Anfang April alle in den Kohlenversorgungsgebieten angeforderten Wagen, so daß das Argument der Wagenknappheit diesmal versagt. Die viel erörterten Haldenbestände sind in Oberschlesien seit einiger Zeit abgefahren, und an der Ruhr beginnen sie langsam zusammenzuschmelzen, allerdings — angeblich aus Arbeitermangel — nicht in dem wünschenswerten schnellen Tempo. Im übrigen lassen auch diese Bestände von ungefähr 1 500 000 t für die Kohlenversorgung der Eisenbahn kaum irgendeine Besserung erwarten, da sie zu einem Drittel aus Koks bestehen und der Rest jedenfalls nur einen Teil an geeigneten Lokomotivkohlen enthält.

Wenn die Erklärung der amtlichen Kohlenverteilung richtig ist, daß infolge der starken Tributlieferung an die früheren Feinde den Eisenbahnen im Sommer nicht mehr Dienstkohlen zugewiesen werden können, als dies in den vergangenen Monaten geschehen ist, dann muß man für die Dienstkohlenversorgung der Eisenbahn allerdings die schwersten Sorgen haben, es sei denn, daß die Bergarbeiter sich sofort entschließen, wenigstens vorübergehend für die Sommermonate die Kohlenproduktion stärker zu fördern. Das verlangt die gesamte Wirtschafts- und Verkehrslage.

— Erleichterungen im Verkehr mit Österreich. Um den in letzter Zeit in der Öffentlichkeit vielfach hervorgetretenen Wünschen nach Erleichterung der paß- und zolltechnischen Behandlung des Verkehrs mit Österreich Rechnung zu tragen, hat die Reichsregierung durch eine Kommission aus Vertretern der beteiligten Reichsressorts unter Zuziehung von Vertretern der bayerischen Regierung die Verhältnisse an Ort und Stelle, besonders an den Grenzübergangsstellen in Passau, Salzburg und Kufstein eingehend prüfen lassen. Diese Prüfung hat ergeben, daß sich durch Umbau der Abfertigungsräume, durch Vermehrung und bessere Aufstellung der Kontrollbeamten und ähnliche Maßnahmen nicht unerhebliche Erleichterungen für die Reisenden erreichen lassen werden. Auch wird in Erwägung gezogen, für bestimmte Durchgangszüge die notwendigen Kontrollen im Zuge selbst vorzusehen. Für deutsche und österreichische Bewohner der Grenzgebiete sowie für den Ausflugsverkehr innerhalb dieser Gebiete sind ferner paßtechnische Maßnahmen getroffen oder in Vorbereitung, die der Pflege des Verkehrs mit Österreich dienen sollen. Schließlich ist beabsichtigt, paßtechnische Erleichterungen, die demnächst allgemein für die Ausreise aus dem Reichsgebiet eintreten sollen, durch Vereinbarungen mit der österreichischen Regierung zugunsten des gegenseitigen Verkehrs noch weiter auszubauen.

— Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk. Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk war in der Woche vom 23. bis 29. April glatt und die Zuführung der leeren Wagen so günstig, daß allen Anforderungen entsprochen werden konnte. Für Kohlen, Koks und Briketts sind in jener Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 23 428 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt worden (Höchstgestellung am 28. April 23 719). Im gleichen Zeitraum des Vorjahrs betrug die Durchschnittsgestellung 21 902 Wagen. Auch von der Schiffahrt lauten die Berichte günstig. Der Rheinwasserstand hat sich in der Berichtswoche infolge der allenthalben sehr reichlichen Niederschläge weiterhin nicht unbeträchtlich gehoben, stellenweise besteht sogar Hochwassergefahr. Die Leistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen stieg von 21 214 auf 32 500 t, der Gesamtumschlag in den Zechenhäfen der Kanäle von 27 586 auf 29 289 t im werktäglichen Durchschnitt. Auch bei der Abtragung der Haldenbestände in Kohlen, Koks und Briketts sind bemerkenswerte Fortschritte erzielt worden; ihr Bestand belief sich, nach einer Verminderung um rund 178 588 t in der Berichtswoche, am 29. April auf 1 296 983 t.

— **Reichswasserstraßen-Beiräte.** Die Niederrheinische Handelskammer Duisburg-Wesel hat den Mitgliedern und den des vorläufigen Reichs-Wasserstraßenbeirats eine Denkschrift zugehen lassen, in der sie zu dem Entwurfe der Verordnung über die Bildung von Beiräten für die Reichs-Wasserstraßen Stellung nimmt. Insbesondere betreffen die Anträge der Kammer die Frage 1. der Abgrenzung der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte, 2. des Aufgabenkreises der Zuständigkeit der Wasserstraßenbeiräte und 3. der Zusammensetzung der Wasserstraßenbeiräte. In der Frage der Abgrenzung der Bezirks-Wasserstraßenbeiräte tritt die Kammer für die Beibehaltung des jetzt bestehenden Wasserstraßenbeirats zu Münster und des Weser-Wasserstraßenbeirats, die nach dem Entwurf zu einem Mittelland-Wasserstraßenbeirat verschmolzen werden sollen, ein.

Damit die Bezirks-Wasserstraßenbeiräte wirklich ersprießliche Arbeit leisten, sind die Aufgaben dieser Beiräte nach Ansicht der Kammer weiter zu stecken als die Vorlage vorsieht. Es müßten ihnen auch beschließende Funktionen wenigstens in einzelnen Angelegenheiten der Reichs-Wasserstraßenverwaltung übertragen werden; etwa bei Tariffragen. In Fragen von besonderer Bedeutung müssen die Bezirks-Wasserstraßenbeiräte unter allen Umständen zur begutachtlichen Äußerung berechtigt sein.

Bezüglich der Zusammensetzung der Wasserstraßenbeiräte ist nach Ansicht der Kammer von folgenden Grundsätzen auszugehen:

1. In erster Linie müssen die Kreise vertreten sein, die ein beträchtliches Binnenschiffahrtsinteresse besitzen. Die Bedenken gegen eine zu große Mitgliederzahl müssen hinter Gerechtigkeits- und Nützlichkeitserwägungen zurücktreten.

2. Für die Vertretung der einzelnen Interessenkreise, d. h. die Zahl der ihnen zustehenden Mitglieder, muß der Grad ihres Interesses maßgebend sein, d. h. den Korporationen mit höherem Interesse muß auch eine Mehrzahl von Vertretern zustehen.

3. Die Binnenschiffahrttreibenden sind bei der Vertretung vorzugsweise zu berücksichtigen, da die Bedürfnisse des Schiffahrtsverkehrs und die Gestaltung der Abgabentarife wohl sicher den breitesten Raum in den Wasserstraßenbeiräten einnehmen werden.

— **Die Reichsbahn.** In der Hochschule für Politik hielt Geh. Rat Dr. Sarter im Rahmen der „Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung zu Berlin“ einen Vortrag über die gegenwärtige Lage und die Zukunft der Reichsbahn. Die deutschen Eisenbahnen bewältigen, so führte er aus, drei Viertel des deutschen Güterverkehrs. Wie in vielen anderen Ländern sind auch die deutschen Bahnen durch die Nachkriegsfolgen schwer in Mitleidenschaft gezogen worden. Personalschwierigkeiten, insbesondere durch den Achtstundentag, der mangelhafte Zustand des Materials und die schlechte Beschaffenheit der Kohle haben im Verein mit einer der Geldentwertung nicht Schritt haltenden Tarifpolitik zu einer Unwirtschaftlichkeit der Bahnen geführt. Eine Besserung ist allerdings bereits eingetreten, wie dies aus einigen Zahlenangaben zu ersehen ist. Die geleisteten Zugkilometer betrugen: 1913: 731 Millionen, 1919: 394, 1921: 512, die Wagengestellung hat sich von 79,4% im September auf 83,8% der Friedenswagengestellung im Dezember 1921 erhöht; zwar bereits eine erhebliche Besserung, aber noch immer kein der Friedensleistung entsprechender Fortschritt. Ähnlich verhalten sich die Zahlen des Eisenbahnhaushalts. Die Einnahmen betrugen 1913: 3,3, die Ausgaben 2,3 Milliarden Mark, 1920: Einnahmen 18, Ausgaben 33,6, 1922: (Schätzung!) Einnahmen 112, Ausgaben 112 Milliarden Mark. In diesem Jahre wird man also vielleicht erwarten können, so meinte der Vortragende, daß Einnahmen und Ausgaben ins Gleichgewicht kommen. Die Ursache der Besserung der Wirtschaftlichkeit ist in den gehobenen Leistungen des Personals, wie in der Tariferhöhung zu suchen. Bemerkenswert ist, daß fast in allen Eisenbahnwerkstätten das Akkordsystem wieder eingeführt wurde. Auf jeden Fall wird noch viel Arbeit vor allem in organisatorischer Hinsicht zu leisten sein. An dem dogmatischen Achtstundentag wird man bei der augenblicklichen Lage nicht länger festhalten können, und auch sonst wird bei dem Beamtenkörper von oben herab ein Umdenken stattfinden müssen. Der Staatsbetrieb besitzt dem Privatbetriebe gegenüber sehr große Nachteile, dennoch sei, nach Ansicht des Redners, für eine Umgestaltung der Eisenbahnen in einen Privatbetrieb die Zeit noch nicht gekommen.

— **Aus der Eisenbahnerbewegung.** Die neue Gewerkschaft, welche sich unter Absplitterung von der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter auf politisch neutralem Boden und in vertikaler Gliederung gebildet hat, hat sich in ihrer Leitung unter Führung des Eisenbahnoberingenieurs Rusch beim Reichsverkehrsminister vorgestellt, ihm ihr Programm, auch in der
Streikfrage, entwickelt und ihn um Anerkennung
Großorganisation des Eisenbahnpersonals ersucht. Der Rei
verkehrsminister, der die Darlegungen der Abordnung
großem Interesse entgegengenommen hat, hat zunächst
Wunsch nach Vorlage der nötigen Unterlagen über Mitglie
zahl usw. ausgesprochen. Nach ihren eigenen Angaben z
die neue Gewerkschaft bereits 80 000 Mitglieder.

Auf dem Bundestag des Deutschen Beamtenbundes hatte
Vorsitzende der Reichsgewerkschaft deutsc
Eisenbahnbeamten und -Anwärter angekünd
daß nach der Spaltung der Organisation die jetzige Leit
Anschluß an die Eisenbahnarbeiter und an die freien
werkschaften suchen werde. Dieser Plan ist verwirkl
worden. Vor einigen Tagen ist unter dem Namen „Rei
gewerkschaft deutscher Eisenbahnhandwerker und -arbei
ein neuer Verband ins Leben gerufen worden, der mit
Reichsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten in engster Fühl
steht. Der Vorsitzende der neuen Gewerkschaft, die u
nistisch-syndikalistische Ziele verfolgt, ist ein gewisser Mil
der früher im Deutschen Eisenbahnerverbande eine Rolle spi

Die neue Koalition hat jedoch innerhalb der Reichsgew
schaft nicht die von der Leitung gewünschte Wirkung
habt. Einige Fachgruppen, die bisher Menne Gefolgsc
leisteten, haben bereits in der letzten großen Vorstandssitz
gegen diesen Zuwachs radikaler Gruppen energisch Verw
rung eingelegt, und die Dinge sind so weit gediehen, daß
kurzer Zeit einige sehr starke Fachgruppen sich ebenf
von der Richtung Menne-Scharfschwerdt trennen werden.
bleibt abzuwarten, wie sich der Deutsche Beamtenbund
dieser neuen Koalition der Reichsgewerkschaft der Eisenba
beamten stellen wird, da er vor nicht allzu langer Zeit
Zusammengehen mit den freien Gewerkschaften grundsätz
abgelehnt hat.

Über die Ziele der von Menne und Scharfschwerdt
leiteten Eisenbahnreichsgewerkschaft und
neue Gründung der Gewerkschaft deutscher Eisenbahnarbe
und Handwerker gibt ein Rundschreiben Aufklärung, das
Kommunistische Partei an ihre Eisenbahnergruppen anläß
der bevorstehenden Betriebsrätewahlen bei der Eisenbahn
sandt hat. In diesem Rundschreiben heißt es, wie wir der
Allg. Ztg.“ entnehmen, daß bei den Wahlkämpfen allen
teien und Organisationen Kampf anzusagen ist mit Ausna
der neuen Gewerkschaft der Eisenbahnarbeiter und Handwer
die in enger Fühlung mit der Reichsgewerkschaft D
scher Eisenbahnbeamten und -anwärter steht. Angriffe auf
Reichsgewerkschaft seien zu vermeiden, da die Gedankeng
ihrer jetzigen Leitung die Revolutionierung
Eisenbahnbeamten anstreben. Die kommunistis
Eisenbahnarbeiter sollen dagegen mit der Gewerkschaft d
scher Eisenbahnarbeiter und Handwerker nach Möglichkeit
den Wahlen Listenverbindung anstreben.

Die Rechtsschutzvereinigung deutscher Lokomotivführer
unter Änderung ihrer Satzungen den Namen „Verband de
scher Lokomotivführer, Sitz Berlin“, angenom
und einmütig folgende Entschließung gefaßt: „Die Haupt
sammlung des Verbandes Deutscher Lokomotivführer lehnt
Staatsbeamtengruppe jeden Lohnstreik ab. Mit Rücksicht
die große Notlage der Beamten erwartet sie aber von der
gierung und Volksvertretung ihre wirtschaftliche Unterstütz
vor allem Herabsetzung der Preise für die notwendigsten
bensmittel, in erster Reihe Maßnahmen gegen den Wucher
Brot und Kartoffeln.“ Der Verband bezweckt nun
die Vertretung und Förderung der Lokomotivfüh
interessen. Der Reichsverkehrsminister hat der Vereinigung
gesagt, ihrem Ersuchen, als Interessenvertretung ihrer Mitgli
berücksichtigt zu werden, zu entsprechen. Er hat angeor
daß unbeschadet der Behandlung der Beamtenangelegenh
nach dem Beamtenräteerlaß und unbeschadet der Rechte
Beamtenräte in wichtigen besonderen Angelegenheiten
Lokomotivführerdienstes dem genannten Verband Gelege
zur Interessenvertretung zu geben ist.

— **Professor Dr. Fritz Hennings †.** Am 2. Februar d. J.
in Biebrich einer der verdienstvollsten Erbauer von Geb
bahnen, Professor Hennings, im 84. Lebensjahre gestorben.
ist am 15. Dezember 1838 in Kiel geboren, hat das Poly
nikum in Hannover und Zürich besucht und im Jahre 186
Zürich das Diplomexamen bestanden. In einem langen L
hat er sich in den verschiedensten Weltgegenden dem Bau
Eisenbahnen, namentlich von Bergbahnen, gewidmet und
auf diesem Gebiete einer der anerkannt bedeutendsten F
männer geworden. Wie sehen ihn bei dem Bau der Eisen
Zürich-Zug-Luzern, der württembergischen Schwarzwald
bei der Kaschau-Oderberger Bahn, den Salzkammergutba
und von 1879 bis 1883 als Sektionsingenieur in Faido, w
an der kühnen Trasse der südlichen Gotthardrampe gearb
hat. Dann war er wieder in den Karpathen und an der

.schen Bahn Weizen-Immendingen längs der badischen Grenze tig. Seit 1890 hat Hennings in der Schweiz gelebt und sich ort nach einigen anderen Arbeiten seiner glänzendsten Lebensufgabe zugewandt, die Bahn von Thusis über den Albulapaß das Engadin zu bauen. Auch die Ausarbeitung des allgemeinen Entwurfs und des Kostenvoranschlags für die Fortetzung der Rhätischen Bahn von Bevers nach Schuls ist sein Verk. Die Nachprüfung der Entwürfe der Bahn Chur-Arosa urde ihm übertragen. Die großen Verdienste, die sich Hennings mit dem Ausbau des ostschweizerischen Alpenbahnnetzes worben hat, veranlaßte seine Ernennung zum Professor für raßen- und Eisenbahnbau an der Technischen Hochschule in ürich, wo er von 1903 bis 1921 im Lehrfache tätig war.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums sind folgende Änderungen eingetreten: Versetzt ind: der Oberregierungsrat Welzel, bisher in Würzburg, ach München als Referent beim Revisionsamt daselbst, die berregierungsbauräte: Kilp, bisher in Halle (Saale), zur isenbahndirektion nach Frankfurt (Main), und Friedrich Till, bisher in Nördlingen, als Vorstand der Eisenbahn-Beiebsinspektion 1 nach München, der Regierungsrat Steffer, bisher in Ülzen, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg Pr.), die Regierungsbauräte Herwig, bisher in Münster Vestf.), als Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, ubert Dietz, bisher in Wittenberge, als Vorstand des Eisenahn-Betriebsamts nach Euskirchen, Tillinger, bisher in schersleben, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion ach Elberfeld, Dr.-Ing. Jänicke, bisher in Magdeburg, als itglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Berlin, Julius ölker, bisher in Eßlingen, zur Eisenbahndirektion nach rankfurt (Main), Friedrich Wegener, bisher in Opladen, s Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Delitzsch, ermann Boehme, bisher in Delitzsch, nach Opladen als orstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkätte daselbst, und Ernst Richter, bisher in Köln, zur isenbahndirektion nach Hannover.

Österreich.

— **Einnahmen und Ausgaben der Bundesbahnverwaltung.** ährend die Friedenszeiten mit ihrem ständigen Geldwerte und ren geordneten Verhältnissen insbesondere in bezug auf die erwaltung und Geschäftsführung es ermöglichten, meist unittelbar nach dem Ablaufe der einzelnen Zeiträume schon mit emlicher Genauigkeit die finanziellen Ergebnisse des Eisennbetriebes zu überblicken, ist infolge der Einwirkungen des rieges und der Nachkriegszeit eine zuverlässige Ermittlung der 'irtschaftslage derselben noch immer äußerst erschwert. Die nständlichen und mehrmals im Monat wiederkehrenden Begsauszahlungen, die erst vorläufig verrechnet und erst nachäglich der kontomäßigen Verrechnung zugeführt werden, steln an die Rechnungsstellen erhöhte Anforderungen. Die Vorschläge, die schon drei Vierteljahre vor dem Beginn des Vorschlages in Angriff genommen werden müssen, entsprechen eist ebensowenig der nachträglichen Entwicklung, wie die inftige Gestaltung des Eisenbahnbetriebes, die mit jener der lgemeinen Volkswirtschaft gleichen Schritt zu halten pflegt, rausgesehen werden kann. Nach dem Ende vorigen Jahres m Nationalrate verabschiedeten Bundesfinanzgesetze für das hr 1922 sieht der wirtschaftliche Ertragsvoranschlag der Bunsbahnen, dessen Ansätze während der parlamentarischen Betung auf die Verhältnisse Mitte Oktober 1921 berichtigt orden waren, einschließlich des Schuldendienstes (1,3 Milliarn Kronen) Ausgaben in der Höhe von 55,4 Milliarden Kronen id Einnahmen in einer solchen von 46,7 Milliarden Kronen r, so daß sich unter Berücksichtigung einer Wertabschreibung n 0,4 Milliarden Kronen ein wirtschaftlicher Verlust von l Milliarden Kronen ergibt. Diese Beträge haben einerseits folge der seitherigen weiteren Preissteigerung, anderseits jech mit Rücksicht auf die dadurch erforderlich gewordene uerliche Tariferhöhung vom 1. Februar 1922 mehr als eine rdoppelung, leider aber in ihrem gegenseitigen Verhältnisse ch eine Verschlechterung erfahren, indem die durch die veruerte Lebenshaltung erforderlich gewordenen Bezugsaufbessengen, mehr aber noch die in weit höherem Maße gestiegenen chausgaben die Mehreinnahmen aus der letzterwähnten Tarifhöhung überholt haben. Nach den letzten, allgemein noch cht von allen Unterstellen eingelaufenen Berichten über die folgsergebnisse der Bundesbahnen kann für die ersten drei onate dieses Jahres im allgemeinen mit rund 30 Milliarden onen Ausgaben, hierunter nahezu 11 Milliarden für Kohle, d 21 Milliarden Kronen Einnahmen gerechnet werden. So irde sich für diese Zeit ein Abgang von rund neun Milliarden onen ergeben. Die Ergebnisse dieser drei Monate auf das hr umzulegen oder hieraus Schlüsse auf die übrigen neun Monate des Jahres zu ziehen, wird wohl nicht ohne weiteres möglich sein. Denn sowohl auf der Ausgaben- wie auf der Einnahmenseite sind Gebarungsposten enthalten, die nicht mit derselben Gleichmäßigkeit im weiteren Verlaufe dieses Jahres zur Auswirkung gelangen werden. So war der Kohlenverbrauch jedenfalls durch den lang andauernden Winter beeinflußt, und diese Kosten erhöhen die Zahlen der Ausgabenseite in erheblichem Maße. Auf der Einnahmenseite hatte für die Einnahmen des Monats Januar noch der ältere Tarif Geltung, und der erhöhte Tarif, der vom 1. Februar in Wirksamkeit trat, hat den von mancher Seite befürchteten Rückschlag in den Einnahmen nicht gebracht. Schließlich darf doch erwartet werden, daß im Zusammenhange mit den Auslandkrediten auch die Kursverluste aus der Beschaffung ausländischer (deutscher und tschechoslowakischer) Kohle für die Lokomotiven sich herabmindern dürften; auch darf nicht unbeachtet bleiben, daß die Monate mit regerem Verkehre, so insbesondere die Monate der Reisezeit, die Herbstmonate mit dem Ernteverkehr, der Kohlen- und allgemeinen Warenbeschaffung für den Winter, die den Eisenbahnen besondere Mehreinnahmen bringen, in der vorbezifferten Umrechnung auf das Jahresmaß nicht berücksichtigt sind.

— **Neue Vorschläge der Ersparungskommission über den Personalabbau.** Die Ersparungskommission hat eine Reihe neuer Vorschläge ausgearbeitet, durch welche das Problem des Personalabbaues in der Staatsverwaltung einer vorläufigen Lösung zugeführt werden soll. Hierbei ist die Kommission von der Anschauung ausgegangen, daß die Verwaltungsreform, die eigentlich dem Personalabbau vorangehen müßte, eine so schwierige Aufgabe darstelle, daß schon vor ihrer Durchführung Vorschläge zur Beseitigung der größten, dem Personalabbau entgegenstehenden Hindernisse erstattet werden sollen. Die Ersparungskommission vertritt den zweifellos richtigen Gedanken, den Personalabbau nicht gegen, sondern mit den Staatsangestellten zu verwirklichen und hat nach einer Methode gesucht, durch welche die Angestellten selbst an dem Abbau beteiligt werden würden. Die Ersparungskommission sieht die Grundpfeiler des Personalabbaues 1. in der Feststellung einer Normalarbeitsleistung und 2. in einer von dieser ausgehenden Belastungszulage für Leistungen, die über das Normalmaß hinausgehen und die das Personal eines Amtes nach dem dort vollzogenen Abbau auf sich nimmt. Der Gedankengang der bedeutsamen Arbeit ist der folgende:

Die allgemeine Überzeugung geht dahin, daß die bisherige Staatswirtschaft auf die Dauer nicht beibehalten werden kann und eine Sanierung der Währung unmöglich ist, solange den Staatseinnahmen von etwa 300 Milliarden Ausgaben von fast 800 Milliarden gegenüberstehen. Die Ordnung des Budgets ist im wesentlichen eine Frage des Personalabbaues, die zu einer Lebensfrage für den Staat geworden ist. In Altösterreich betrug die Zahl der Staatsangestellten 404 000. Wenn die Republik den gesamten nach ihrer Bevölkerungsziffer auf sie entfallenden Anteil dieses reichen Personalstandes übernommen hätte, wären auf sie 98 000 Staatsangestellte entfallen. Der gegenwärtige Stand an Staatsangestellten beträgt aber 255 000, wobei allerdings die Zahl der Angestellten in den Bundesbetrieben Bahn, Post, Telegraph) die Zahl der eigentlichen Verwaltungsangestellten bei weitem überwiegt. Wenn die Verwaltung der Bundesbahnen versuchen würde, den Jahresfehlbetrag von 52 Milliarden bei ihrem gegenwärtigen Personalstande auszugleichen, müßten die im Februar 1922 auf das Vierfache erhöhten Tarife neuerlich verdoppelt, also innerhalb eines Vierteljahres verachtfacht werden, und selbst dann würde der Betrieb noch immer keinen Reinertrag für den Staat ergeben. Auch das Ausscheiden der Staatsbahnen aus der Hoheitsverwaltung und die Umgestaltung zu einem staatlichen Wirtschaftsbetriebe wäre für sich allein noch keine Lösung. Das gesamte Wirtschaftsleben würde in seinen Grundlagen erschüttert, wenn die Sanierung der Staatsbahnbetriebe nur in einem Hinaufschrauben der Fracht- und Personentarife bestünde. Die Frachtentarife sind schon jetzt eine wesentliche Gefahr für die Industrie, und die Personentarife haben zu einer wirtschaftlichen Aussperrung der Bevölkerung aus dem Verkehre geführt. Der Zusammenhang zwischen den Ländern und Wien wird durch eine unerschwinglich teure Zureise bedroht. Eine grundlegende Änderung dieser Verhältnisse erfordert allerdings eine Neuordnung der ganzen Staatsverwaltung; die Ersparungskommission will jedoch nur versuchen, die augenblicklich bestehenden größten Hindernisse für den Personalabbau hervorzuheben und Vorschläge zur Beseitigung zu erstatten. Ihre Vorlage bemängelt die Grundsätze für den Aufbau der Besoldungsordnung und erwähnt bei den Überstunden, daß der Gesamtaufwand im Budget mit einer Milliarde angegeben wird, daß der Entlohnungssatz aber später auf das Fünffache erhöht wurde, und daß die Zahl der Überstunden steige, so daß der Aufwand mit sechs bis acht Milliarden zu schätzen sein werde. Die Ersparungskommission tritt dann für Vereinfachungen bei der Auszahlung aller Bezüge der

Staatsangestellten ein und sagt, daß diese von der Finanzverwaltung mit einem kurzen Erlaß durchgeführt werden könnten.

Nun werden die Grundsätze für den Personalabbau dargestellt. Ihre Stützpunkte sind die Normalarbeit und eine Belastungszulage, durch welche die Staatsangestellten selbst an dem Abbau beteiligt werden sollen. Die bisherigen Versuche des Abbaues scheiterten, weil man nicht wußte, welche bestimmten Posten abzubauen, und wo die überflüssigen Kräfte zu finden sind, da es an einer zuverlässigen und sachgemäß angelegten Personal- und Arbeitsstatistik mangelt. In der Privatindustrie wird die Normalarbeitsleistung der einzelnen Kräfte genau geprüft und der Personalbedarf auf dieser Grundlage berechnet. Bei der Staatsverwaltung werden erst die Arbeiten des Bundesamtes für Statistik die dringend nötige Klarheit darüber schaffen, wie groß der Personalstand und die Personalkosten jedes Amtes und jeder Betriebsstelle sind. Es wird für sämtliche Verwaltungszweige festgestellt werden müssen, welche Normalarbeitsleistungen von den Angestellten aller Klassen erwartet werden können. Eine sorgfältige Berechnung der Normalarbeit für alle staatlichen Verwaltungszweige soll die Grundlage für den Personalabbau bilden. Der Personalbedarf einer Bahnstation beispielsweise ist unschwer auf Grund der Zahl der durchfahrenden Züge, der ausgegebenen Fahrkarten, der übernommenen und ausgefolgten Frachten und der Betriebsmittel zu erkennen. Eine scharfe Unterscheidung wird auch zwischen der reinen Arbeitszeit und bloßem Bereitschaftsdienst zu machen sein. Die Stundenleistungen können für sich allein nicht maßgebend und gleichartig sein. Schwieriger als bei den Betrieben, aber nicht unlösbar ist die Berechnung einer Durchschnittsarbeit für die verschiedenen staatshoheitlichen Ämter (politischer Dienst, Gerichte, Finanzdienst).

Die Überstundenentlohnung ist grundsätzlich zu vermeiden und durch die Einführung einer Belastungszulage zu ersetzen. Diese schließt sich an die Normalarbeit an, auf Grund deren der Personalbedarf zu berechnen ist. Die dann als entbehrlich ermittelten Kräfte sind durch ein Abbaugesetz abzubauen. Den verbleibenden Angestellten wird freigestellt, in ihren Arbeitsleistungen über die Normalarbeit hinauszugehen, und die Mehrarbeit wird durch entsprechende Belastungszulagen entlohnt. Wenn zum Beispiel ein Postamt auf Grund der Normalarbeit mit 16 Kräften besetzt war, der Stand durch Personalabgänge im Laufe der Zeit aber auf acht Kräfte gesunken ist, soll den verbleibenden Kräften, die die zweifache Durchschnittsbelastung erreicht haben, eine Belastungszulage von etwa 40 % der Bezüge bezahlt werden. Unzutreffend wäre der Einwand, daß eine solche Steigerung der Arbeitsleistung nicht möglich sei. Wenn nur einzelne Kräfte in ihren Leistungen ansteigen, genießen nur sie die Belastungszulage. Die Dienstaufsicht hat dafür zu sorgen, daß die Belastung nicht über angemessene Grenzen steigt und die Geschäfte auch bei vermindertem Personalstand befriedigend erledigt werden. Außerordentlich wichtig, vielleicht entscheidend ist, daß der Abbau entbehrlicher Stellen sich nicht gegen den Widerstand, sondern unter tätiger Mitarbeit der Staatsangestellten vollzieht. Frei gewordene entbehrliche Stellen werden nicht wie bisher unter den verschiedensten Vorwänden wieder neu besetzt, sondern von den Ämtern selbst als entbehrlich bekanntgegeben. Das Anwachsen der Geschäfte über die Normalarbeit hinaus führt nicht mehr zu Personalvermehrungsanträgen; die Mehrarbeit wird von den vorhandenen Kräften gern übernommen. Wenn der Geschäftsanfall vorübergehend ansteigt und später sinkt, kann es vermieden werden, für eine solche nur vorübergehende Mehrarbeit dauerndes Personal aufzunehmen. Die Grenzen der Arbeitsleistung gestalten sich elastischer und passen sich dem jeweiligen Bedarf an. Nach einer Entkräftung von allenfalls möglichen Einwendungen gegen die Belastungszulage sagt der Bericht, daß Normalarbeit und Belastungszulage für die gesetzgebenden Abteilungen in den Zentralstellen keine Anwendung finden können. Die Arbeiten zur Aufstellung der Normalarbeit, zur Berechnung von Belastungszulagen und die damit verbundenen Arbeiten zur Verwaltungsreform werden nach einheitlichen und gleichartigen Grundsätzen unter einheitlicher oberster Leitung von hervorragendem Geschick und fester und zielbewußter Hand durchzuführen sein.

Die Ersparungskommission beantragt folgende Maßnahmen:

1. Einführung der Normalarbeit und Belastungszulage in allen Verwaltungszweigen nach einheitlichen Grundsätzen und Belastungsgrenzen;

2. Beseitigung der Überstundenentlohnung;

3. Monatlich einmalige Auszahlung der staatlichen Dienstbezüge;

4. Sicherung der raschen, einheitlichen und zielbewußten Durchführung der vorstehenden Vorschläge.

— **Eisenbahnverkehr über Ödenburg.** Bei den im Januar d. J. in Wien mit den Vertretern der ungarischen Regierung geführten Verhandlungen wurden auf dem Gebiete des Verkehrswese[n] zwei Protokollarvereinbarungen abgeschlossen, deren eine [] Durchführung des Venediger Protokolls den Durchgangsverke[hr] über das Gebiet der Stadt Ödenburg und Umgebung regelt, wä[h]rend die zweite verschiedene vorläufige Abmachungen üb[er] einzelne Fragen des Eisenbahnanschlußverkehrs zwischen Öste[r]reich und Ungarn enthält. Diese beiden Protokollarvereinbaru[n]gen haben nunmehr die Genehmigung der beiderseitigen Regi[e]rungen gefunden und treten somit in Rechtskraft. Die ers[te] Vereinbarung sieht die Einrichtung eines bevorzugten Durc[h]zugsverkehrs über das Ödenburger Gebiet mit geschlossene[n] Zügen oder Zugteilen vor, bei deren Benutzung die Reisend[e] bei der Durchfahrt durch das ungarische Gebiet von allen Pa[ß-] und Zollförmlichkeiten befreit sind. Wegen der Feststellu[ng] der verkehrstechnischen Einzelheiten dieses Durchgangsverkeh[rs] sind die Verhandlungen zwischen den beteiligten Verwaltunge[n] im Zuge.

— **Österreichischer Antrag auf Errichtung einer zwische[n]staatlichen Eisenbahnzahlungsausgleichstelle.** Auf der Ko[n]ferenz von Portoroso wurde die Errichtung einer zwischenstaa[t]lichen Zahlungsausgleichstelle (Clearing) für die Ausgleichu[ng] der Abrechnungsguthaben und -schulden aus den in den Berei[ch] dieser Tarife fallenden Verkehren für höchst wünschenswe[rt] erklärt. Das Studium dieser Fragen wurde einem Studienau[s]schuß übertragen, der von der italienischen Regierung einz[u]berufen wäre. Bisher hat die italienische Regierung noch kei[ne] Schritte zur Einberufung dieses Studienausschusses unterno[m]men, obwohl die Angelegenheit dringlicher Natur ist, weil s[ie] eine wichtige Voraussetzung für den zwischenstaatlichen Eise[n]bahnverkehr der Nachkriegszeit darstellt. Es ist nicht ausg[e]schlossen, daß ein Teil der Beschlüsse von Portorose, hierunt[er] auch der hier angeführte, in der Konferenz von Genua neue[r]lich erörtert wird, zumal die Nachfolgestaaten in Portorose b[e]schlossen, das Ergebnis der Studien des Ausschusses einer eur[o]päischen Konferenz zu unterbreiten. Jedenfalls aber ist zu e[r]warten, daß nach Genua die italienische Regierung nicht säum[en] wird, ihrem Auftrage bald zu entsprechen. Die Schaffung ein[er] zwischenstaatlichen Ausgleichstelle der Bahnen ist, insbeso[n]dere für Länder mit schwächerer Währung, von hervorragend[er] Bedeutung, denn gegenwärtig muß in jedem einzelnen Verke[hr] der — bei den ohnedies sehr schwierigen Geldverhältnissen [—] unzweckmäßige Barausgleich von Eisenbahn zu Eisenba[hn] durchgeführt werden, ein Verfahren, das veraltet und kostspi[e]lig ist, auch zu unnötigen Valutenanschaffungen führt. D[ie] Verwaltung der österreichischen Bundesbahnen hat daher d[ie] im Monat März laufenden Jahres in Wien abgehaltene zwische[n]staatliche Konferenz für den Orientexpreßzug- und den Schne[ll]zugverkehr zwischen England, Belgien und den Niederland[en] einerseits und Österreich, Ungarn und Rumänien anderseits b[e]nutzt, um abermals die Errichtung einer einheitlichen zwische[n]staatlichen Ausgleichstelle anzuregen. Die Konferenz hat si[ch] der Notwendigkeit, diese Frage unmittelbar zu behandeln, nic[ht] verschlossen und die Errichtung einer vorläufigen Eisenba[hn]ausgleichstelle in Paris für den Zahlungsausgleich in fran[zö]sischen Franken, die für die Tarife der angeführten Verke[hre] allein in Betracht kommen, vereinbart. Gleichzeitig wurde [die] Schaffung einer allgemeinen zwischenstaatlichen Ausglei[ch]stelle als sehr wünschenswert und zweckmäßig bezeichnet. [Da] jedoch diese Angelegenheit über den Kreis der in der Wie[ner] Konferenz vertretenen Eisenbahnverwaltungen hinausreicht u[nd] die Vorbereitungen zur Lösung noch eines eingehenden S[tu]diums bedürfen, wurde beschlossen, die Anregung der öst[er]reichischen Bundesbahnen für die Tagung des Zwischensta[at]lichen Eisenbahn-Transportkomitees im Mai 1922 in Rom an[zu]melden und mit den vorbereitenden Arbeiten die Verwalt[ung] der österreichischen Bundesbahnen zu betrauen. Der Ant[rag] wurde beim Zwischenstaatlichen Transportkomitee bereits [ein]gebracht und wird hierdurch den Verhandlungen des in Por[to]rose ins Auge gefaßten Studienausschusses wahrscheinlich z[eit]lich vorangehen.

— **Südbahngesellschaft.** Die italienische Gesandtschaft [in] Wien hat die Südbahnverwaltung im Auftrag der italienisc[hen] Regierung davon verständigt, daß diese die Einberufung ei[ner] Konferenz der beteiligten Staaten und der Südbahngesellsc[haft] beabsichtigt. Diese Konferenz hätte — wie es in der an [die] Südbahnverwaltung gerichteten Note der italienischen Gesa[ndt]schaft heißt — zum Zweck, das im Artikel 320 des Staats[ver]trages von St. Germain vorgesehene Übereinkommen über [die] administrative und technische Neuordnung abzuschließen. Di[e] Konferenz soll Ende Mai, und zwar zwecks Erleichterung [des] Besuches durch die verschiedenen Abgeordneten in einer St[adt] Norditaliens stattfinden, welche die italienische Regierung n[och] bekanntgeben wird. Die Südbahnverwaltung wird in d[er] Note eingeladen, ihre Vertreter namhaft zu machen, wobei [es] als zweckmäßig bezeichnet wird, daß sich die Gesellschaft a[uch]

urch die auf Grund des Vorschlages des Gläubigerausschusses ewählten Verwaltungsratsmitglieder vertreten lasse.

— Bau des Elektrizitätswerkes am Spullersee. Der Durchschlag des 1900 m langen Druckstollens, der vom Spullersee zum Wasserschloß unter der Grafenspitze führt, ist am 28. April erfolgt und vollständig gelungen. Damit ist der Bau des Spullerseewerkes wieder, ungeachtet des die Arbeit hemmenden Einflusses der ungünstigen Witterung des heurigen Winters, um ein wesentliches Stück vorwärts gebracht worden. Die nächsten Arbeiten gelten der Aufführung der Staumauer am See, der Verlegung der Rohrleitung und dem Hochbau am Krafthause in Danöfen.

— Erörterung von Zoll- und Handelsfragen in Genua. Bei der am 26. April abgehaltenen Sitzung des wirtschaftlichen Unterausschusses äußerte sich der österreichische Regierungsvertreter, Sektionschef Schüller, wie folgt:

Die handelspolitischen Verhältnisse Europas sind gegenwärtig dadurch gekennzeichnet, daß die Staaten einander in den Zöllen unterscheiden und Ein- und Ausfuhrverbote aufeinander anwenden. Einen solchen Zustand der Diskriminationen und Verbote hat man in der Vorkriegssprache als Zollkrieg bezeichnet. Die europäischen Staaten stehen also miteinander gegenwärtig tatsächlich im Zollkrieg. Gemäß den Grundlinien der Konferenz von Genua wäre es eine unserer Hauptaufgaben, diesem wirtschaftlichen Kriegszustand ein Ende zu bereiten oder ihn doch so sehr zu mildern, wie es möglich ist. Der gegenwärtige Zustand der Diskriminationen und Verbote macht einen geregelten zwischenstaatlichen Verkehr unmöglich. Niemand weiß, ob er die Ware, die er erzeugt oder mit der er Handel treibt, wird ein- oder ausführen können, und welche Zölle er dafür zu zahlen haben wird. Hierdurch werden die Erzeugung und der Handel ungeheuer geschädigt. Indem jeder Staat dem anderen so Schaden zufügt, wird ihm von allen anderen Schaden zugefügt, und das Ergebnis ist für jeden Staat viel mehr Schaden als Nutzen. Dazu kommt, daß die herrschende Übung in der Praxis mit den größten Mißständen verbunden ist. Die Verwendung der verschiedenen Zollsätze hat zur Folge, daß für Waren Ursprungszeugnisse verlangt werden müssen. Bei der großen Zahl der europäischen Staaten und bei dem Umstand, daß sich ein sehr großer Teil des Verkehrs im Durchgang durch andere Gebiete abspielt, ist es sehr schwierig, die Richtigkeit der Ursprungszeugnisse zu prüfen. Sie bilden den Anlaß zu zahllosen Umgehungen und Fälschungen. Ebenso ungesund ist die Übung der Ein- und Ausfuhrbewilligungen, bei der die Interessenten gegen den öffentlichen wirtschaftlichen Belangen sehr nachteiligen Einfluß ausüben und sich der Bevorzugung und, ich muß sagen, auch der Bestechung ein weites Feld eröffnet. Gegen die Wiederherstellung der Meistbegünstigung werden mancherlei Gründe angeführt, die seit jeher gegen diese Einrichtung vorgebracht werden. Es sind hier in Genua hervorragende handelspolitische Fachleute versammelt, die jahrzehntelang in der Handelspolitik ihrer Staaten tätig waren und bei dem Abschluß von Handelsverträgen mitgewirkt haben. Ich glaube, daß trotz der üblichen Bedenken gegen die Meistbegünstigung Sie alle darin einig wären, daß die Meistbegünstigung ein Pauschalsystem ist, das als Grundlage im zwischenstaatlichen Verkehr nicht entbehrt werden kann. Wenn die hier versammelten 34 Staaten jeder gegen den anderen verschiedene Zollsätze und eine ungleichmäßige Behandlung anwenden, muß das den Verkehr zerstören. Gegen die Beseitigung der Einfuhrverbote wird vor allem eingewendet, wie wir es aus dem Munde des Herrn Schweizer Vertreters gehört haben, daß die Staaten, deren Währung entwertet ist, viel geringere Erzeugungskosten haben, gegen die man die inländische Erzeugung nur durch Verbote schützen könne. Oesterreich hat leider nur eine zu große Erfahrung in der Wirkung der Geldentwertung auf den Wettbewerb mit dem Ausland. Wir haben die Erfahrung gemacht, daß es selbstverständlich ist, daß die Entwertung des Geldes nur zeitweilig eine Ausfuhrprämie darstellt, so lange nämlich, bis sich die Inlandpreise dem verminderten Geldwerte angepaßt haben. Dieser Vorgang hat sich allerdings bei uns wie in den anderen Staaten mit der immer neuen Herabsetzung des Geldwertes wiederholt. Worauf ich aber die Aufmerksamkeit der Herren, gestützt auf Erfahrungen und Beobachtungen, nachdrücklichst lenken will, ist der folgende Umstand: Die Anpassung der Inlandpreise an den sinkenden Geldwert findet in fortschreitend steigendem Zeitmaße statt. Während des Krieges und in der Zeit nach dem Kriege brauchte es Jahre zu dieser Anpassung, dann Monate und jetzt nur noch Wochen oder Tage, ja in vielen Fällen eilen die Preise dem sinkenden Geldwerte voraus. Das ist es, was sich jetzt bei uns vollzieht. Wie es sich schon in anderen Staaten vollzogen hat, und in einzelnen Ländern, wo die Anpassung der Inlandpreise an den Geldwert noch kein so rascher ist, wird es zweifelhaft bald ebenso sein wie bei uns. Auch darf man nicht außer acht lassen, daß der sinkende Geldwert nicht nur die Wirkung einer Ausfuhrprämie hat, sondern im übrigen die Wirtschaftskraft, die Erzeugung und die Wettbewerbsfähigkeit eines Staates sehr verringert. Nur so ist es zu erklären, daß gerade die Staaten, deren Geldwert gesunken ist, keine Ausfuhrprämien haben und ihre Ausfuhr nur einen Teil ihrer Vorkriegsausfuhr bildet. Wenn die Herren, die aus valutarischen Gründen glauben, auf die Einfuhrverbote nicht verzichten zu können, die angeführten Umstände würdigen, so werden sie doch vielleicht zu der Erkenntnis kommen, daß es keine ernste Gefahr für die Wirtschaft ihrer Staaten bedeuten könnte, die Einrichtung der mittelalterlichen Verbote fallen zu lassen, um so mehr, als die Vorschläge der Konferenz von Portorose und die hier gemachten Vorschläge mehr als ausreichend Gelegenheit geben, die notwendigen Ausnahmen zu machen. Es würde nur darauf ankommen, im Grundsatze diese übliche Grundlage für die handelspolitischen Beziehungen zu gewinnen, das heißt, die Handelsverbote zu beseitigen und die Meistbegünstigung wiederherzustellen. Wir sind überzeugt, daß die so zahlreichen europäischen Staaten ihre Wirtschaft nur auf der Grundlage des freien Verkehrs wieder aufbauen können.

Ungarn.

— Der Handelsminister über das Verkehrswesen der Staatsbahnen. Handelsminister Hegyeshalmy machte einem Mitarbeiter eines ungarischen Fachblattes gegenüber beachtenswerte Bemerkungen über das Verkehrswesen der ungarischen Staatsbahnen. Wir entnehmen ihnen folgende wichtige Angaben.

Der Eisenbahnverkehr stand in Ungarn vor dem Kriege auf einer hohen Stufe der Entwicklung, wie sie kaum ein anderer Staat in Europa aufzuweisen hatte. Der Krieg hat jedoch, wie so manches, auch unsere Eisenbahnen zugrunde gerichtet. Sie waren während des Krieges im erheblichen Maße in Anspruch genommen, und es gebrach uns an Zeit — auch waren sämtliche Materialien vergriffen —, um die allernotwendigsten Ausbesserungen sämtlicher Eisenbahnanlagen und des rollenden Materials vorzunehmen. Erst nach dem Zusammenbruch der Revolutionen ging man an die allgemeinen Ausbesserungsarbeiten, jedoch konnten unter den heutigen valutarischen Verhältnissen, wo die Beschaffung der Materialien und die Löhne der Arbeiter eine nie geahnte Höhe erreicht haben, die Ausbesserungsarbeiten nur langsam vor sich gehen. Der Bau auf einzelnen Strecken und die Ausbesserungen des rollenden Materials halten noch immer an. Man hat an einigen Stellen auch mit dem Bau von zweiten Gleisen begonnen; so wird zurzeit von Györ bis Hegyeshalom und von Budapest bis Szabadka das zweite Gleis ausgebaut. Der Vorschlag der Staatsbahndirektion auf Einstellung mehrerer Personenzüge vom 1. Juni d. J. an wurde durch das Handelsministerium bereits angenommen. Der Personenverkehr wird dadurch erheblich belebt werden. Da sich die im Budget veranschlagte Summe als ungenügend erwies, sind wir in einer zu schwierigen Lage, um die Ausbesserungen im erhöhten Maße vornehmen zu können; sie müssen daher nach und nach durchgeführt werden. Mit dem am 1. Juni d. J. einzuführenden Verkehr nähern wir uns der Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen vor dem Kriege. Sie betrug nämlich damals täglich 200 000 Zugkilometer, sank aber Ende 1919 bis auf 24 000 Zugkilometer. Nach der im Juni 1921 in Kraft getretenen Fahrordnung, die jetzt noch in Gültigkeit ist, stiegen die Leistungen unserer Staatsbahnen auf 40 000 km, und die am 1. Juni d. J. in Kraft tretende Fahrordnung sieht eine tägliche Leistung von 50 000 Zugkilometer vor. Wenn wir nun die vor dem Kriege täglich im Durchschnitt erzielten 200 000 Zugkilometer auf das jetzige Eisenbahnnetz Ungarns umrechnen, so entspricht dies im Durchschnitt einer Leistungsfähigkeit von 66 000 Zugkilometern, so daß wir dann nur noch mit 16 000 Zugkilometern täglich hinter der Leistungsfähigeit vor dem Kriege im Rückstande sind.

Während auf vielen Nebenstrecken jetzt wöchentlich nur zwei- bis dreimal, ja sogar nur einmal, je ein Zugpaar verkehrt, werden mit dem 1. Juni d. J. auf sämtlichen Strecken, ohne Ausnahme, mindestens ein, auf den meisten Strecken jedoch wenigstens zwei Zugpaare verkehren. Außerdem werden auch sämtliche Eilzüge täglich in Verkehr gestellt werden. Mehrere neue Eilzüge werden gleichfalls eingeführt werden, und wenn wir eine größere Leistungsfähigkeit zu entwickeln außerstande sind, so ist daran der Wagen- und insbesondere der Lokomotivmangel schuld. In dem Verhältnisse, in dem die Ablieferung der in der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen bestellten Lokomotiven geschieht, werden stufenweise neue Züge in Verkehr gestellt werden, so daß in Ungarn der gewöhnliche Verkehr der Friedensjahre in baldiger Zukunft wieder einkehren wird. B. W.

— Verkehrseinschränkungen für Nahrungsmittel. Der Volksernährungsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbau-

minister für den Verkehr gewisser Nahrungsmittel in den Grenzzonen den Beförderungsschein bzw. Transportbewilligungszwang angeordnet. Die dadurch betroffenen Güter sind: Weizen, Roggen, Halbfrucht, Gerste, Hafer, Hirse, Heide, Mais und ihre Mehlerzeugnisse, ferner Kartoffeln, Eier, geschlachtete Schweine, geschlachtetes Hornvieh und ihre Erzeugnisse.

— **Ausschuß zur Ausarbeitung eines die Verwertung der inländischen Kohlen betreffenden Arbeitsprogramms.** Der Handelsminister hat beschlossen, einen aus Fachleuten bestehenden Ausschuß ins Leben zu rufen, um ein Arbeitsprogramm zur gründlicheren Verwertung der Kohle durch Destillation auszuarbeiten. Zu diesem Zwecke wäre die Umwandlung einiger schon bestehender derartiger Unternehmungen nötig. Ferner müßte an die gründliche Ausnutzung der ungarischen Braunkohlen- und Torflager geschritten werden. Zu diesem Zwecke müssen die Braunkohlenarten festgestellt und eingehend untersucht sowie die Richtungslinien für die Verwertung der Nebenerzeugnisse festgelegt werden.

— **Todesfall.** Ministerialrat Dr. Markusz Benedikt, pensionierter Direktor der ungarischen Staatsbahnen, ist in seinem 72. Lebensjahre gestorben. Lange Jahre hindurch nahm er an den Arbeiten und Beratungen über eisenbahnrechtliche Angelegenheiten regen Anteil und war infolge seiner gediegenen Fachkenntnisse und seiner Liebenswürdigkeit in den weitesten Fachkreisen hochgeschätzt.

Niederlande.

— **Holland und der freie Rhein.** Die schweizerische Verkehrskorrespondenz schreibt: Die holländische Presse hat sich bisher mit der verwickelten Rheinfrage, welche in der letzten Zeit die Gemüter in der Schweiz nicht wenig beunruhigt hat, und die auch in England einige Brandung verursacht, nicht viel befaßt, außer daß dann und wann in einem der großen Blätter ein Hinweis ohne bestimmte Stellungnahme erschienen ist. Nun aber spricht sich eine der bedeutendsten holländischen Zeitungen, das „Allgemeen Handelsblad", mit einer Grundsätzlichkeit aus, welche die Presse der Rheinuferstaaten nicht übersehen darf. In bezug auf den geplanten Seitenkanal heißt es in dem Artikel u. a.: „Über dieses Abzapfen von Wasser eines internationalen Stromes wäre an und für sich schon viel zu sagen, doch wir wollen uns heute hierüber nicht auslassen. Die Verbindung mit Deutschland und Holland muß eine direkte sein ohne Umladung, die mit England nur mit einmaliger Umladung. Der Kanal, den Frankreich erbauen will, ist unter keinen Umständen geeignet für die Schiffe, mit welchen die Rheinschiffahrt am vorteilhaftesten betrieben werden kann, so daß sehr wahrscheinlich Überladung in Straßburg, dem französischen Hafen, nötig würde. Man weiß ja, daß Frankreich zufolge des Vertrages von Versailles verpflichtet ist dafür zu sorgen, daß durch die Errichtung des Kanals die Schiffahrt auf dem Strom nicht geschädigt wird." Es meint, ein Projekt zu haben — das Projekt Köchlin —, das dieser Bedingung entspricht, doch die Schweizer bestreiten dies. Sie verlangen, daß die Schiffahrt zwischen Basel und Straßburg sich ebenso entwickeln kann, wie unterhalb Straßburg. Die Schweiz verlangt für sich das Recht einer freien, ungehinderten Verbindung mit dem Meere. Dazu kommt noch etwas. Wird der von Frankreich projektierte Kanal auch zur Wirklichkeit werden? Die Kosten werden sehr hohe sein, was ein Faktor ist, mit dem in der heutigen Zeit vor allem gerechnet werden muß. Daher schrieb auch unlängst Sir Joseph G. Broodbank, Präsident des Londoner Hafenkomitees, in einem Rapport über Progress in the port of London: „Der freie Rhein ist eine der ersten Bedingungen, nicht allein für die Erhaltung unseres bedeutenden Handels mit der Schweiz, sondern auch für seine weitere Entwicklung. Im Hinblick darauf, ob nun der Kanal erbaut wird oder nicht, ist es unbedingt notwendig, daß die Rheinstraße frei bleibt, und daß an deren Vertiefung und Regulierung gearbeitet wird. Es besteht die große Gefahr, daß zufolge der enormen Kosten der Kanal überhaupt nicht zustande kommt, und daß, solange für dessen Errichtung auch nur geringe Aussicht besteht, inzwischen für die Verbesserung der Fahrstraße nichts getan wird."

Fügen wir hier bei, daß die Schweizer für die Regulierung des Stromabschnittes Basel-Straßburg bereits große Projekte ausgearbeitet haben; die Kosten für die Regulierung werden wahrscheinlich nicht einmal den zehnten Teil der veranschlagten Kanalerbauungskosten betragen. Der Standpunkt der Schweiz ist der Standpunkt, den auch Holland einnehmen muß. Nicht so sehr aus dem Grunde, daß auch wir eine direkte Verbindung zu Wasser mit der Schweiz haben müssen, welche von Jahr zu Jahr wichtiger wird, als vor allem darum, daß auch unser Land alles Interesse daran hat, daß der Rhein, der internationale Strom, auch international bleibt. Er ist die größte Wasserstraße von Westeuropa, an der in erster Linie alle anliegen[den] Staaten interessiert sind, aber nicht nur sie allein, wie a[uch] der Vertrag von Versailles anerkennt. Dieser gibt nicht all[ein] den Uferstaaten das Mitspruchsrecht, sondern auch andern, E[ngland], Italien und Belgien, mit andern Worten, man hat [an]erkannt, daß ganz Westeuropa Interesse an einem freien Rh[ein] hat, d. h. einem Rhein, der den größtmöglichen Schiffen un[ge]hinderte, sichere, kostenlose Fahrt gewährleistet.

Allerdings darf dann nicht einer der Uferstaaten die Fa[hr]straße zu seinem eigenen Vorteil verkleinern. Es darf [dem] Strom kein Wasser entzogen werden, was für die Schiffahrt nötig ist. Dann darf kein Kanal, der die Schiffahrt, vor al[lem] durch Schleusen, Stunden und Stunden aufhält, an die St[elle] des freien Stromes gestellt werden. Schon gar nicht, wenn [für] der Fahrt durch den Kanal noch Schleusengeld erhoben wer[den] soll. Dann darf die Fahrstraße auch nicht durch das Inn[ere] eines der Staaten laufen. Das Ganze ist auch unsere An[ge]legenheit, weil es die gemeinsame Angelegenheit, die Angeleg[en]heit aller ist. Auch wir müssen dafür einstehen, wenn a[uch] unser rechtliches Interesse an dem jetzt geplanten Überg[riff] noch so gering ist. Tun wir das nicht, dann wird man uns [bei] Gelegenheit mit vollem Recht erinnern an das „heute mir, m[or]gen dir." Schon morgen kann ein Übergriff versucht wer[den], wodurch unserer Rheinschiffahrt das Genick gebrochen w[ird]. Protestieren wir heute nicht mit gegen eine Maßregel, die [in] der Hauptsache einem andern zum Schaden gereicht, wie sol[len] wir dann erwarten dürfen, daß andere, wenn etwas zu unse[rem] Nachteil ausgedacht wird, uns helfen? Dies ist übrigens [be]reits geschehen mit der surtaxe d'impôt, welche Frankr[eich] jetzt von den in Straßburg eintreffenden Gütern erhebt, so[fern] sie nicht von Antwerpen kommen. Diese Maßregel zum be[son]deren Schutze unserer belgischen Freunde ist zu eng verbun[den] mit der Rheinschiffahrt, als daß sie hier nicht als Teil ei[ner] Politik angesehen wird, welche gegen den Grundsatz des fr[eien] Rheins arbeitet. Es ist daher in unserem eigenen Intere[sse] die Schweiz voll und ganz zu unterstützen, unsere Losung [ist]: Der Rhein sei frei, für alle!

Uebrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnen von Polen.** Die Nachrichten, die über [die] polnischen Eisenbahnen auf dem geraden Wege zu uns d[rin]gen, sind so spärlich, daß wir, wenn wir näheres erfah[ren] wollen, englische Quellen benutzen müssen. „Railway [Ga]zette" läßt sich durch einen Beauftragten berichten, daß [in] Polen mit seinen 22 100 km Staatseisenbahnen (ohne diejeni[gen], die es durch den Erwerb von Oberschlesien gewonnen [hat]) dieselben Zustände herrschen, wie bei den Eisenbahnen [fast] aller anderen Länder: die Ausgaben überschreiten die [Ein]nahmen, die Arbeiterzahl ist zu groß und muß verringert [wer]den, die Betriebsmittel sind in schlechtem Zustande. [Im] Jahre 1921 war ein Betriebsfehlbetrag von 55,5 Milliar[den] polnische Mark zu verzeichnen. Davon sind 20 Milliarden [für] neue Betriebsmittel aufgewendet worden, 6 Milliarden [als] Vorschüsse. Die deutsche Regierung soll Polen noch 8 Mi[lli]arden, aus dem Durchgangsverkehr herrührend, schulden, [und] die französische Regierung ist noch mit der Zahlung [von] einer Million Franken für die Transporte nach Rumänien [rück]ständig. Durch alle diese Posten wird der wirkliche F[ehl]betrag auf 16 Milliarden herabgesetzt. Schuld am Fehlbe[trag] sollen die niedrigen Frachtsätze und Fahrpreise sein, [die] etwa halb so hoch wie in Deutschland sein sollen. Über[dies] sind im letzten Viertel des Jahres 1921 Gehälter und Lö[hne] erheblich erhöht worden, und erst im März d. J. hat man [be]gonnen, überzählige Beamte und Arbeiter zu entlassen. [Im] ganzen soll die Kopfzahl um 40 000 herabgesetzt werden.

An Lokomotiven fehlen etwa 25 % des zu ordnungsmäß[igen] Durchführung des Betriebes nötigen Bestandes, doch wer[den] alle Anstrengungen gemacht, um im Laufe des Jahres [19]22 auf die volle Zahl zu kommen. An Personenwagen besi[tzen] die Polen etwa 9000 Stück; sie brauchen aber etwa 10 000 [und] wollen diese beschaffen, und auch die Zahl der Güterwa[gen], zurzeit 90 000, soll in der nächsten Zeit um 10 000 verm[ehrt] werden.

Die niedrigen Fahrpreise haben einen günstigen Einfluß [auf] den Personenverkehr; er ist nur um 30% geringer als im J[ahre] 1913. Die Zahl der täglich zur Beförderung von Kohlen [an]geforderten Wagen hat von 1064 im Jahre 1919 auf 1508 [im] Jahre 1921 zugenommen und beträgt zurzeit etwa 2000. [Der] Verkehr mit Kohle hat also erheblich zugenommen, und [auch] die beförderten Mengen Holz, Benzin und Petroleum sind [be]trächtlich gewachsen.

Polen erwartet, daß der Verkehr sich sehr heben wird, [wenn] erst die Grenze gegen Rußland wieder geöffnet und der [Ver]kehr mit Rußland wieder aufgenommen wird. Dann wird [ein] erheblich verstärkter Betriebsmittelpark erforderlich sein, [und]

…wird schon jetzt versucht, in England eine Anleihe zur …haffung von Lokomotiven und Güterwagen aufzunehmen, …an dem Tage, an dem der Verkehr mit Rußland einsetzt, …einem genügend leistungsfähigen Betriebsmittelpark zur …l zu sein. Ob dies den Polen bei ihrem bekannten Mangel …Organisationstalent gelingen wird, scheint mehr als zweifel-…

— **Der Hafen von Genua und der italienisch-schweizerische …del.** Die ständigen Streiks unter den Hafenarbeitern von …ua haben den Mailänder „Sole" zu einem Kassandraruf ver-…ßt in dem er den Arbeitern vorhält, daß sie mit den immer …erkehrenden Streiks dem italienisch-schweizerischen Handel …eren Abbruch tun und sich schließlich durch die Unter-…ng des Hafenverkehrs selber am meisten schaden. So … der letzte Streik große Gütermengen von Genua abgelenkt, …dann über Marseille gegangen sind, und den ziemlich an-…lichen Verkehr mit der Schweiz lahmgelegt, so daß die … guten Handelsbeziehungen verloren zu gehen drohen. Die …en schweizerischen Einfuhrfirmen leiten wegen der Ver-…isse in Genua ihre Güter nach Marseille, Rotterdam und …erpen, welch letzterer Hafen beträchtliche Anstrengungen …t, die schweizerische Durchfuhr an sich zu ziehen, wäh-… sich die Streiks in Genua immer wieder erneuern. Der … Ruf, den sich der Hafen von Genua in der Schweiz wäh-… des Krieges erworben, gehe nach und nach verloren, denn … schweizerischen Handel stören die ständigen Verspätungen, …ne die Beförderung der Güter in Genua erleidet. So hätten …hiedene Mühlen kürzlich die Arbeit eingestellt, weil das …ide nicht eingetroffen sei, obwohl die Schiffe schon mehr …drei Wochen im Hafen von Genua gelegen hätten. Es …berflüssig, die wirtschaftlichen Folgen für Italien auszu-…n, wenn die Schweiz für ihre Einfuhr auf Genua verzichte. … müsse annehmen, daß alle diese immer auf einen bestimm-…Zeitpunkt ins Werk gesetzten Streiks auf geheime Ein-…e von einer Stelle zurückzuführen sind, die ein Inter-… daran habe, den Hafen von Genua zu gunsten eines Wett-…rbshafens in Verruf zu bringen, und es müßten nun endlich …same Maßnahmen getroffen werden, um eine Lage zu ver-…rn, die der ganzen Nation zum Schaden werde.

— **Kanal-, Rhein- und Eisenbahnfracht.** Wie die Wasserfracht …pfindlicher Weise mit der Bahnfracht in Wettbewerb treten … zeigt folgendes auffallendes Beispiel: Bekanntlich haben …kreich und Belgien unterm 18. April 1921 ein Abkommen …chlossen, wonach die über den Seehafen von Antwerpen … Frankreich eingeführten Waren von der Entrichtung der …xe d'Entrepôt befreit werden, wenn sie zu Wasser über …burg oder mit der Bahn über Diedenhofen ins Land ge-…n. Nun hat es sich aber gezeigt, daß die Fracht des … Straßburg nach Metz beförderten überseeischen Getreides …auf 12,5 Fr. beläuft und auf 51 Fr. für Getreide, das mit … Bahn von Antwerpen an den gleichen Ort gesandt wird. …folge ist, daß die Straßburger Mühlen in einen wirksamen …bewerb mit denen der Moselgebiete getreten sind und diese …rem eigenen Wirkungskreis beträchtlich unterbieten. Das …er Handelskammer von Metz Gelegenheit gegeben, die An-…enheit zu prüfen, denn infolge der hohen Frachten auf dem …-Marne-Kanal sind die Moselmühlen nicht in der Lage, … Wasserstraße zu benutzen. Die Handelskammer verlangt …, daß die Befreiung von der Surtaxe d'Entrepôt auch aus-…nt werde auf die Güter, die von Antwerpen auf dem … über Givet, Sedan, Toul, Frouard und Metz eingebracht …en.

— **Belgien und der Rhein-Schelde-Kanal.** Der Friedensvertrag …bekanntlich Belgien das Recht auf die Herstellung einer …n künstlichen Wasserstraße von der Schelde nach dem … mit Einmündung in den letzteren „auf der Höhe von …ort" zugesprochen, und in Deutschland plant man die Her-…ng einer guten Wasserstraßenverbindung vom westfälischen …triegebiet nach den deutschen Nordseehäfen Bremen und …urg, um so das Ruhrgebiet von Antwerpen und Rotterdam …hängiger zu machen. Die kürzliche Gründung eines Hansa-…lvereins Hamburg, der die Förderung dieses Kanalbaues …bt, hat nun in Belgien den Wunsch nach einem rascheren …hen in der Schelde-Rhein-Kanalfrage wieder aufgepeitscht, … man in Hamburg danach trachtet, den sog. Hansakanal … Ruhrgebiet nach Hamburg) vor der Inangriffnahme des …-Schelde-Kanals herzustellen. Der Abgeordnete Robyns hat … die Regierung gefragt, wann das endgültige Projekt für …hein-Schelde-Kanal aufgestellt werde, da mehrere Projekte … vorlägen. Das Arbeitsministerium hat ihm geantwortet, …nge dies ganz von der Revision der Verträge von 1839 mit …nd ab, da der Rhein-Schelde-Kanal zum Teil über hollän-… limburgisches Gebiet gehe und Holland den Versailler Ver-…icht unterzeichnet habe.

— **Die Sommerzeit in England.** Die Sommerzeit ist in England zum letzten Male durch eine königliche Kabinettsordre eingeführt worden; die Berechtigung des Königs, ihre Einführung anzuordnen, erlischt mit diesem Jahre. Das Parlament wird sich daher in diesem Jahre mit einem Gesetzentwurf zu befassen haben, der die Angelegenheit für die Zukunft regelt.

— **Ein neuer englischer Verkehrsminister.** Der zweite englische Verkehrsminister, Sir Rob. Peel (s. Nr. 48 dieser Ztg. vom 1. Dezember 1921) hat sein Amt nicht lange verwaltet. Bereits Anfang April ist zu seinem Nachfolger der Earl of Crawford ernannt worden. Auffallend ist dabei, daß „Railway Gazette", die über alle Vorgänge im englischen Eisenbahnleben eingehend berichtet, den Rücktritt seines Vorgängers unbeachtet gelassen hat. Dieser scheint geradezu heimlich vor sich gegangen zu sein, denn ein Abgeordneter hat sich veranlaßt gesehen, im Parlament nach dem Stande der Angelegenheit zu fragen. Daß in der Antwort der Regierung betont wurde, der neue Minister beziehe kein Gehalt, dürfte so auszulegen sein, daß noch nicht feststeht, ob das Verkehrsministerium erhalten bleiben oder aufgelöst werden soll.

— **Von russischen Bahnen und russischem Verkehr.** Von den Lomonosowschen Lokomotivbestellungen ist es etwas ruhiger geworden. Wir haben zuletzt (S. 206) das Gerücht verzeichnet, daß die Lomonosowschen Lokomotiven 2½mal schwerer bestellt seien, als der russische Oberbau und die Brücken aushalten, und daß Lomonosow deshalb einer strengen Bestrafung entgegensehe. „Nowij Mir" bringt eine Widerlegung dieser Nachricht und berichtet, daß die Lokomotiven nach früheren Zeichnungen, die für die Wladikawkas-Bahn angenommen sind, hergestellt sind. Nach Nachrichten aus Rußland sind die in Deutschland hergestellten Lokomotiven genau nach diesen Zeichnungen und der Bestellung ausgeführt. Es steht auch fest, daß während der Kriegszeit aus Amerika Lokomotiven geliefert worden sind, die noch um 10% schwerer sind als diejenigen, die auf der Wladikawkasbahn liefen. Das Verschulden Lomonosows liegt darin, daß er übersah, daß beim jetzigen trostlosen Zustande des Bahnoberbaues und der Brücken Lokomotiven, die früher ganz brauchbar waren, zu schwer sind und nicht in Gebrauch genommen werden können. Vor allem steht es ja bekanntlich mit den in Rußland ungetränkt verwendeten Holzschwellen schlecht. Sie wurden schon seit zehn Jahren und darüber nicht mehr erneuert. In einzelnen Fällen sind gänzlich verfaulte Schwellen gegen halbverfaulte, die aus zu diesem Zwecke abgebrochenen Gleisen entnommen wurden, ausgetauscht worden.

Lomonosow ist inzwischen zum Einkauf von Eisenbahnmaterial in Paris aufgetaucht. Er beabsichtigt, die in Berlin begonnenen Verhandlungen mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft fortzuführen. In Unterhaltungen mit französischen Pressevertretern hat Lomonosow erzählt, daß die Sowjetregierung vom Dezember 1920 bis zum 1. Januar d. J. für 514 Millionen schwedische Kronen Eisenbahnmaterial bestellte, hiervon je 47% aus Schweden und Deutschland, 5% aus England und Kanada und 1% aus Österreich, Dänemark und anderen Ländern. Ein großer Teil dieser Bestellungen ist in Gold bezahlt, aber für viele in letzter Zeit abgeschlossene Verträge mußte auf Kredit zurückgegriffen werden. Künftig wird die Sowjetregierung nur noch da bestellen, wo man ihr Kredit gewährt. In Frankreich wollte Lomonosow für 3 Millionen Franken Telegraphen- und Automobilmaterial bestellen. Abschlüsse sind den Verhandlungen mit der französischen Industrie noch nicht gefolgt. Die Sowjetregierung verlangt, daß Frankreich die Anwesenheit der technischen Sowjetkommission behufs Ausführung der Bestellungen erlaube, aber die französische Regierung ist bisher nicht darauf eingegangen, wie denn überhaupt die Stellungnahme der französischen Regierung zu den Bolschewiken die Gewährung von französischem Kredit recht zweifelhaft erscheinen läßt. Unter anderem wies Lomonosow darauf hin, daß während des Kampfes der Bolschewiken mit Denikin, für den die Entente nach seiner Meinung verantwortlich ist, Rußland 1000 Lokomotiven und 300 000 Wagen verloren habe. Von Paris wollte Lomonosow ebenfalls zur Bestellung von Eisenbahnmaterial nach London weiterreisen. Über die Verbringung der in Deutschland gebauten Lokomotiven nach Rußland verlautet aus Hamburg, daß hiermit schon im vergangenen Jahre ein englischer Dampfer beschäftigt war. In diesem Frühling dient dem gleichen Zweck ein englischer Dampfer „Nurbureton" auf Rechnung Rußlands. Dieser Dampfer wird zurzeit auf deutschen Werften hergerichtet, da besondere Einrichtungen für den Lokomotivtransport erforderlich sind.

Über die ganze Verkehrslage in Rußland berichtet eine der letzten Nummern der „Ekonomitscheskaja Shisn", daß sie geradezu hoffnungslos sei. Der Verkehr erhielt sich lange nach dem Gesetze der Trägheit und der Zähigkeit, aber die Bolsche-

wiken verhielten sich völlig untätig. Die Verschuldung der russischen Eisenbahnen bewegt sich in astronomischen Zahlen von etwa 15 Trillionen, und trotzdem sind die Eisenbahnbediensteten so gestellt, daß sie nicht bestehen können. Die Hauptursache der Zerrüttung ist die sinnlos chaotische Verwaltung: die fortdauernde Unordnung in der Heizmaterialversorgung, die chronische Umstellung der Lokomotiven von einer Heizstoffart auf die andere, von Kohle auf Naphtha, dann wieder auf Holz, der fortwährende Wechsel der Lokomotiven von einem Ende des Reiches zum anderen, wo sich eben Mangel fühlbar macht, das Fehlen der Materialien und dabei die Ungunst des harten Winters, das Ganze das Ergebnis einer papierenen Verwaltungsaufsicht. Braucht man sich da zu wundern, schreibt die genannte Zeitung, über die Diebstähle und Bestechlichkeit der einen, die Unlust und Trägheit der anderen? Zur Abhilfe schlägt die Ek. Shisn ganz durchgreifende Maßregeln vor, nicht mehr und nicht weniger als die Rückgabe der Eisenbahnen an Privatbetriebe, an Trusts und Vereinigungen, natürlich zeitweise nur und bloß auf einigen Strecken; auf den übrigen, den wichtigsten, wird die Einführung einer Diktatur, Befreiung von der Vormundschaft der Zentralstelle und Überführung auf geschäftsmäßige Grundlagen gefordert. Der Anfang dazu ist schon gemacht, aber Besserung hat weder diese Änderung noch auch die Lieferung von Lokomotiven und Eisenbahnmaterial aus dem Auslande gebracht. Nach allen diesen Versuchen ist die Transportlage um nichts besser geworden, im Gegenteil, sie ist entsetzlich und verlangt entscheidende Schritte.

Seit Anfang Februar ist die Station Tscheljabinsk mit anderthalb hundert Wagen Saat- und Brotgetreide verstopft. Das kam daher, daß auf den sibirischen Bahnen Saat und Brotgetreide in Wagen dritter Kategorie verladen wurde, die nur im inneren sibirischen Verkehr zugelassen sind. In Tscheljabinsk blieb die ganze Masse stecken und verstopfte die Station, weil die Samara-Slatouster Eisenbahn „die in kommerzieller wie technischer Beziehung unzulässigen Wagen anzunehmen, weder die Möglichkeit noch auch das Recht hatte“. Die Wagen können nicht weiter, zum Ausbessern fehlt das Material. Einen anderen für heutige russische Zustände bezeichnenden Fall erzählt die Ek. Shisn. Aus den Lagern der Werchne Isetskij Fabrik sollen Kohlen abgefahren werden, die Fahrordnung ist gegeben, aber dabei bleibt es, die Kohlen kommen nicht von der Stelle. Grund? Der Aufsichtsbeamte hat keine Filzstiefel, der Weichensteller keinen Schafpelz, dem fehlt dies, dem anderen jenes. Die Kohlen kommen nicht in Bewegung. Als Lösung schlägt Ek. Shisn zwei Wege vor, einen formalen offiziösen mit Schreiberei, Anordnungen, Klagen, Anruf der Arbeiter- und Bauerninspektion usw. oder einen praktischen, vermutlich schneller zum Ziele führenden, jedem Eisenbahnangestellten die Privatgarderobe nach seiner Meinung zu ergänzen.

Es zeigt sich, daß in Turkestan die Eisenbahnverbindungen fast ganz aufgehört haben, erstlich wegen des Davonlaufens der Bediensteten und Arbeiter infolge des Lebensmittelmangels, dann weil sich wegen der Entkräftung eine Typhusepidemie entwickelte, und endlich wegen der Schneewehen. Es bleibt nur der Umweg über das Kaspische Meer. Dabei sind mit Turkestan einige Hungergouvernements verknüpft, die auf Brot warten, und auf den Stationen der Taschkentbahnen stehen gegen 200 000 Pud Getreide. Anders ging die Sache mit der Ukraine. Dorthin warf man in Erwartung großer Lebensmittelversendungen ungeheure Mengen Fahr- und Heizmaterial. Aber tatsächlich lieferte die Ukraine nur ein Viertel des Erwarteten. Damit war der Versorgungsplan der Sowjetbehörden natürlich umgeworfen, und anderswo fehlte das Fahrmaterial.

Der Schwerpunkt der heutigen Verkehrslage Rußlands befindet sich in Sibirien, wohin aber weder genügend Fahrmaterial noch Personal zu bringen ist. Getreide und auch Heizmaterial ist da, aber Wagen und Personal fehlen. In der ersten Hälfte des Januar wurden statt 250 Wagen Lebensmittel für das europäische Rußland täglich im Mittel nur 102 beladen. Außer der Ungunst der Umstände wirkt auch das Nichtzusammenarbeiten der verschiedenen Behörden mit, überall Unstimmigkeit und Zerfall. Die Sowjets haben wohl erkannt, daß von der Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahnen das Leben von Tausenden von Menschen in Rußland und die Arbeit in den Bergwerken, Gruben und Fabriken abhängt, denn das sibirische Getreide ist die letzte Rettung des Landes. Mitte November bildeten sich in sibirischen Stationen Gleisverstopfungen, teilweise auch infolge von Heizmaterialmangel. Damals schon versagten fast alle sibirischen Bahnen, ebenso stockte fast die ganze Getreideausfuhr. Zur Ausfuhr waren 23 Millionen Pud bestimmt, tatsächlich ausgeführt wurden 3 Millionen. Die Heizmaterialsache ist inzwischen sichtlich ins Gleis gekommen, aber es fehlt wo anders, die sibirischen Eisenbahnen sind nicht imstande, mit ihren beschränkten Mitteln, ihren vorsintflutlichen Einrichtungen ihnen gestellten Aufgabe gerecht zu werden. In Omsk jetzt Dserschinskij eine große Eisenbahnerversammlung rufen und verkündet, daß von der Leistung der sibiris Bahnen das Schicksal der ganzen Revolution abhängt. Er fügte auch erhöhte Lebensmittelzuteilungen an die sibiris Eisenbahner.

Zur Vereinheitlichung und Durchführung der Verladung, förderung und Verteilung der Saatprodukte wurde bevollmächtigter Ausschuß aufgestellt. Wenn die Hunge sich nicht nächstes Jahr wiederholen soll, so ist es vor a notwendig, das Wolgagebiet mit Saatgut zu versehen. dem Organ des Zentrosojus „Kooperatiwnoe Djelo“ steht e mit ganz schlimm. Von 17,5 Millionen Pud Saatgut, die zum 6. März für die Hungergebiete zur Bahn gegeben wu erreichten 5,5 bis 6 Millionen den Ort ihrer Bestimmung übrigen 11,5 bis 12 Millionen blieben unterwegs stecken. Beispiel auf der Rjäsan-Ural- und Moskau-Kasanbahn 7 Millionen Pud Lebensmittelsendungen, darunter 5,5 Milli Saatgut unterwegs, und dieser Aufenthalt ist um so bed licher, als sich schon in den nächsten Wochen der Ausfall ganzen Saatperiode entscheidet. Zur Sicherung des schn Verkehrs der Lebensmittel- und Sämereitransporte wurde Anordnung der Sowjetbehörden auf bestimmte Frist aller sonen- und Militärverkehr auf den in die Hungergebiete fü den Bahnen gesperrt.

Die Grenzstrecke Bjeloostrow-Petrograd bef sich in einem so entsetzlichen Zustande, daß die finnis Eisenbahnbehörden die Bolschewiken schon wiederholt d aufmerksam machten, ja sogar mit der Einstellung des kehrs nach Petrogard drohten, weil sie beim jetzigen Zust der Strecken Bedenken tragen, die finnischen Wagen verk zu lassen. Auch die Grenzstation Bjeloostrow befindet in einem kläglichen Zustande. Das Stationsgebäude ist vier Jahren abgebrannt und immer noch nicht wieder aufge man behilft sich mit einem früheren Lagerhaus. Der Stat vorsteher wohnt in der Nähe in einer alten Kaserne. In St. Bjeloostrow hatten die Bolschewiken einmal eine Quara als Gegendruckmittel gegen die finnische Quarantäne in Te eingerichtet, aber die Sache ist eingeschlafen.

Die Taschkentbahn befindet sich in einer sch Krise. Der Verwaltungs- und technische Apparat ist sch bestellt, ganz unbefriedigend steht es gegenüber den Se mit den sanitär-medizinischen Verhältnissen. Die Bedien sind ganz auf sich selbst angewiesen, und nur wer einen tigen Organismus besitzt, kann darauf rechnen, durchzuko Beim völligen Mangel an Desinfektionsmitteln sind die nungen der Kranken Seuchenherde, und es gibt fast keine nung ohne Typhuserkrankungen. Eine weitere Ursache der ist das völlige Versagen der Lebensmittelversorgung. Di nährung der Eisenbahner beruht fast völlig auf dem Aussp durchlaufender Lebensmittelwagen.

Stark hatten die russischen Bahnen unter Schneew zu leiden. Auf der Taschkentbahn konnte die Strecke A binsk-Emba nicht von Schnee freigemacht werden. Die stieg bis auf 42 Grad, und andauernde Stürme herrs 30 Züge in der einen, 28 in der anderen Richtung, dar 11 Lebensmittelzüge, blieben stecken. Im Petrograder B litt die Rangierarbeit sehr unter Verwehungen. Uebera schwerte Schneegestöber den Verkehr. Auf der Rjäsan-Ura wurde der Verkehr über die Wolga mit Fähren und übe Eis ausgeführt. Auf den Südbahnen arbeiteten die Sc reiniger fast ununterbrochen, aber vergebens. Die Streck immer schnell wieder verweht. Ähnlich lag die Sache im B von Woronesch: „Das Telegraphennetz unterbrochen, die Str Romodan-Darnitza und Grebenka-Bachmatsch verschneit; Züge standen in den Stationen und auf freier Strecke.“ Taganroger Bezirk fehlt es an Heizmaterial. Die Rutschi Zweigbahn war verschneit. Der Verkehr der westlichen B war durch Mangel an Heizmaterial und Personal und Schneewehen erschwert. Auf der Strecke Polozk-Bigosow Orel-Witebskbahn waren die Züge eingestellt. Schwierig w Lage der Moskau-Baltischen Bahn, desgl. der Bahnen im kauer Bezirk aus Mangel an leeren Wagen wegen unge der Unterhaltung und Materialmangel. In der Strecke Kon Bachmatsch-Bobrowizy war der Betrieb infolge eines St eingestellt. Zwischen Kiew und Konotop war der Schne zu 1 Saschen hoch. Die Bevölkerung, aber auch die Reis mußten ausschaufeln. Mit den sibirischen Bahnen fehlt telegraphische Verbindung.

Der Saatguttransport in die Hungergebiete litt unge unter Beraubungen, besonders im Knotenpunkt Smol den fast alle Saatgutsendungen aus den westlichen Gouv ments durchfahren müssen. Die Räuberbanden waren gut nisiert und begriffen Eisenbahnbedienstete und Angehörig Kriminalpolizei in sich. Zum Kampfe gegen diese Räube die zum Saatgutmangel als weiteres Unheil hinzutraten, wu

ondere Ausschüsse aufgestellt. Die durchaus nicht vollstän- Sowjetstatistik der Eisenbahndiebstähle zählt vom 15. Deber bis 15. Januar 2350 Fälle. In den zwei letzten Dezemwochen wurden 16 550 Pud Brot, 2300 Pud Lebensmittel, a 90 000 Pud verschiedene Güter und über 2500 Pud Salz tohlen. Auf Station Rjäsan wurden erst 20 und dann nochls die gleiche Anzahl an Räubereien Beteiligte festgenommen. Wert des gestohlenen Gutes berechnet sich nach Hunderten Millionen. Im ganzen sitzen dort ungefähr 80 Personen ter Schloß und Riegel, davon die Mehrzahl Eisenbahnbedien-e, und harren der Aburteilung.

us den Hunger- und Flüchtlingsgebieten, beders aus Grusien, kommen die entsetzlichsten Schilderungen. Zahl der Flüchtlinge geht in die Tausende und wächst end. Sie kommen aus der Ukraine, der Krim und aus sonsti- Gegenden. Alle Winkel und Zimmer sind mit Gewalt und npf besetzt. Auf dem Pflaster, auf dem Boden der Wartesäle Tiflis und Batum liegen die menschlichen Leiber nach Tauden. Schmutz und Seuchen rufen Hunderte von Todesfällen vor. Die Leichen liegen wochenlang herum. Das Bild des glücks geht noch über das im Bahnhof Charkow hinaus. Beders gefährdet durch diesen allerhand Seuchen mit sich führden Flüchtlingsverkehr erscheint Polen und auch Litauen. r den Schmutz in den russischen Bahnwagen, der die Läuse-e und den Flecktyphus sehr fördert, wird außerordentlich lagt. Überall hört man Beschwerden über das völlige Veren der Eisenbahnbehörden gegenüber der gegebenen außerentlichen Lage.

ie Heizmaterialkrisis besteht nach wie vor weiter. Donezbassin ist der Transport in verzweifelter Verfassung. Hunger ergreift den ganzen Süden, und das Donezbassin d bald ausgestorben sein. Aus Mangel an Heizmaterial verren auf den Strecken Odessa-Moskau, Odessa-Kiew, Odessa-rkow oft nur 2 Züge in der Woche. Im Januar wurden im ezbecken 40 Millionen Pud Kohle gewonnen, aber nur 15 abördert. Im Vorrat liegen 130 Millionen Pud Kohle, aber eine lichkeit, sie nach dem Norden abzuführen, besteht nicht. h Ekonom. Shisn droht dem Lande neuerdings eine Heizerialkrisis, die alle wirtschaftlichen Berechnungen über den fen werfen kann.

u Hafenverkehr von Petrograd (Petersburg) wird unglaubliche Zerfahrenheit und überall herrschende Arsunlust geklagt. Die Arbeit geht langsam von der Hand, das schlechteste Beispiel geben die Hafenbehörden. Sie prechen alles und halten nichts. Die Entladung der Schiffe t unglaublich langsam vor sich. Was in 10 bis 12 Tagen acht sein könnte, braucht anderthalb Monate. Das einzige, gut geordnet ist, ist die politische Propaganda. Die Komdos der Schiffe werden täglich eingeladen zu Tanzunterhalzen, Schaustücken und Konzerten, denen unvermeidlich er hetzerische Ansprachen in verschiedenen Sprachen voranen. Dabei wird ein solcher Luxus entfaltet, daß viele veren, wie es hinter diesen üppigen Kulissen aussieht. Nach Aussagen der Kapitäne ist es sehr wünschenswert, daß die Sowjetrußland abgeordneten Schiffe mit älteren zuverläsn Leuten bemannt werden, die der Propaganda weniger eit unterliegen. Dr. S.

Allgemeines.

Die Eisenbahnen der Welt im Jahre 1921. Neben einer einenden Beleuchtung des amerikanischen Eisenbahnwesens von verschiedensten Seiten gibt „Railway Age" in seinem ersten des Jahrgangs 1922 einen Überblick über die Vorgänge im nbahnwesen der ganzen Welt im vergangenen Jahre. Der lt der Aufsätze, die nach den einzelnen Ländern gegliedert zum Teil von Fachleuten der betreffenden Länder verfaßt soll hier nicht wiedergegeben werden, denn darüber hat Vereinszeitung schon in ihren ersten zwei Nummern des gangs 1922 erschöpfend berichtet. Wer aber die Vorgänge des Jahres 1921 in amerikanischer Beleuchtung kennen lernen will, der sei hiermit auf die Darlegungen in „Railway Age" hingewiesen. Hier sollen nur die Überschriften der einzelnen Aufsätze angeführt werden, weil sie in wenigen Worten einen Überblick über den Stand des Eisenbahnwesens der ganzen Welt geben. In dem Amerika behandelnden Hauptteil lauten gleich die ersten Überschriften: „Das schlimmste, je dagewesene Jahr." und „Der größte, je dagewesene Verkehrsrückgang." Der Ausblick in die Zukunft ist überschrieben: „Der Eintritt in ein neues Jahr des Kampfes." In bezug auf die Äußerungen führender Eisenbahnfachleute Amerikas, die einen Teil des Heftes füllen, ist besonders bemerkenswert, daß einer von ihnen gleich in der Überschrift sagt, die Hoffnung der Eisenbahnen liege beim Publikum. — Nun zu den Ländern außerhalb der Vereinigten Staaten. Von den kanadischen Eisenbahnen sagt der frühere Leiter der statistischen Abteilung des Eisenbahnministeriums von Kanada in der Überschrift seines Aufsatzes, daß sie sich in einer üblen Lage befinden, von Mexiko sagen dagegen Fachleute, die an der Leitung seiner Eisenbahnen beteiligt sind, daß der Wiederaufbau des Eisenbahnwesens Fortschritte macht, daß namentlich die Verkehrsbeziehungen zu den Vereinigten Staaten wieder hergestellt sind. Die Überschrift des Berichts über England weist auf das neue Eisenbahngesetz und die dadurch verursachte vollständige Veränderung der rechtlichen Stellung und der wirtschaftlichen Lage der englischen Eisenbahnen hin. Auch in Frankreich, dessen Eisenbahnen von einem auch als Schriftsteller bekannten Beamten der Orléans-Bahn besprochen werden, wird neben der Wiederherstellung der im Kriege zerstörten Strecken und den großen, aber abnehmenden Fehlbeträgen der Erlaß des neuen Eisenbahngesetzes als die wichtigste Tatsache aufgeführt. Von Italien ist ebenfalls über große Fehlbeträge, ferner über den schlechten Zustand der Strecken und der Betriebsmittel, aber auch über umfassende Pläne zur Einführung elektrischen Betriebes zu berichten; ähnliche Verhältnisse werden bei der Schweiz hervorgehoben, bei der noch auf den hohen Stand ihrer Währung eingegangen wird. Die Eisenbahnen Rußlands werden von einem russischen Professor der Volkswirtschaft, der sich viel mit Eisenbahnfragen beschäftigt, unter der Überschrift besprochen: „Die Sowjets bringen das bereits ungenügende Eisenbahnnetz weiter herunter." Der Bericht aus Deutschland, aus deutscher Feder, weist auf die Fehlbeträge aus dem Eisenbahnbetrieb, aber auch auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse hin; er zählt nur die nackten Tatsachen auf, ohne sie kritisch zu würdigen. Von Mitteleuropa in ganzen wird das Wort Zusammenbruch und Eisenbahnwirrwarr gebraucht; die Regelung des Verkehrswesens wird als Grundbedingung für eine Besserung der wirtschaftlichen Lage bezeichnet. Betreffs der chinesischen Eisenbahnen wird das Jahr 1921 als ein Durchschnittsjahr, aber als ein solches mit guten Überschüssen bezeichnet, bei Japan wird auf das Zusammenarbeiten der Staats- mit den Privatbahnen hingewiesen. Die Eisenbahnen Indiens, so sagt die Überschrift des sie behandelnden Abschnitts, stehen vor schweren Aufgaben: Beschaffung von Betriebsmitteln, Vermehrung der Verkehrsgelegenheiten. In Australien ist die wichtigste Angelegenheit die Frage der Spurweite; sie wird von dem amerikanischen Mitglied des zu ihrer Beratung eingesetzten Ausschusses besprochen. Die Eisenbahnen von Südafrika schreiten vorwärts trotz ihrer Fehlbeträge, aber die Eisenbahnen von Südamerika können dem allgemeinen Schicksal nicht entgehen, auch sie leiden unter der über die ganze Welt verbreiteten Seuche der Fehlbeträge.

Die amerikanischen Zeitschriften, auch die ernst zu nehmenden, fachwissenschaftlichen, lieben es, den Aufsätzen, die in ihnen erscheinen, Überschriften zu geben, die nicht anders als geradezu marktschreierisch bezeichnet werden können. Hier ist diese Klippe glücklich umgangen, und trotzdem ist in wenigen knappen Worten der Inhalt der Aufsätze angedeutet und eine kennzeichnende Schilderung der Lage des Eisenbahnwesens in den einzelnen Ländern gegeben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am ai 1922 ist die Teilstrecke Salzwedel-Arendsee (Altm.) der Nebenbahn Salzwedel-Geestgottberg als vollspurige nbahn mit den Bahnhöfen 4. Kl. Ritze-Ribau, Mechau und e-Kaulitz, dem Bahnhof 3. Kl. Arendsee (Altm.) und dem punkt Kladen (Kr. Osterburg) für den Personen- und rverkehr eröffnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Karlsruhe. An er Strecke Weil-Leopoldshöhe-Hüningen wird am 1. Juni d. J. deutsch-elsässische Grenzbahnhof Palmrain eröffnet. Dieser Bahnhof dient nur der zolldienstlichen Abfertigung des Durchgangsverkehrs für Personen, Gepäck, Güter, Fahrzeuge und Tiere.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektion Dresden. Der Bahnhof Bennewitz-Altenbach an der Linie Leipzig-Dresden erhält vom 1. Juni 1922 ab die Bezeichnung „Bennewitz". Vom gleichen Tage ab wird der an der Linie Zittau-Nikrisch gelegene Haltepunkt Rusdorf den Stationsnamen „Marienthal (Sa.)" führen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 279 vom 1. Mai 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 8. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nachruf.

Am 29. April verschied nach langem schweren Leiden an den Folgen einer Kriegsbeschädigung

Herr **Heinrich Schulze,**

Regierungsbaurat, Leutnant der Res. a. D.,

Inhaber des Eisernen Kreuzes I. und II. Kl.

Wir beklagen den Heimgang des liebenswürdigen, hochbefähigten Kollegen, den in unserer Mitte zu sehen uns leider nur kurze Zeit vergönnt war. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Trier, den 1. Mai 1922. (628)

Der Präsident und die Beamten des oberen Dienstes der Eisenbahndirektion Trier.

2. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.

Am 4. Mai 1922 wird die Teilstrecke Salzwedel-Arendsee der Nebenbahn Salzwedel-Geestgottberg als normalspurige Nebenbahn mit den Bahnhöfen 4. Kl. Ritze, Riebau, Mechau und Binde-Kaulitz, dem Bahnhof 3. Kl. Arendsee (Altm.) und dem Haltepunkt Kläden (Kr. Osterburg), der z. Zt. nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet ist, für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf den Bahnhöfen Ritze, Riebau und Mechau die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (629)

Hannover, den 27. April 1922.
Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Rothenburg (Oder)-Neusalz (Oder) gelegene Bahnhof 4. Kl. Polnisch Kessel erhält vom 1. Juni 1922 ab die Bezeichnung

Altkessel.

Charlottenburg, den 5. Mai 1922. (638)
Eisenbahndirektion Osten.

4. Güterverkehr.

Zum 1. Juni d. J. erscheint der IV. Nachtrag zum diesseitigen Binnentarif. Derselbe enthält Änderungen, Ergänzungen und Erhöhungen der Expreßgutsätze.

Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Reinickendorf-Rosenthal.

Berlin, den 3. Mai 1922. (636)
Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.
Die Direktion.

Anhang zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif. Teil II (Tierfrachtzeiger).

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1922 wird eine Umrechnungstafel Nr. 3 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Februar 1922 herausgegeben, nach welcher die vom 1. Mai 1922 eingetretenen erhöhten Tierfrachten zu ermitteln sind. Eine bloße Verdoppelung der Frachten findet vom 15. Mai 1922 ab nicht mehr statt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. genehmigt.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (635)

Berlin, den 4. Mai 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die italienische Station Rifredi in den italienischen Schnittarif aufgenommen.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (631)

Frankfurt (Main), den 2. Mai 1922.
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf den Seiten 5, 11, 16 und 18 ist zu ergänzen:

Arnsdorf b. Liegnitz	Bsl	
Anstoßpunkt 10		62
oder Anstoßpunkt 11		90
Kunzendorf (Oder)	Bsl	
Anstoßpunkt 9		118
oder Anstoßpunkt 11		139
Rothfest	Bsl	
Anstoßpunkt 10		231
oder Anstoßpunkt 11		250
Trausitten	Kbg	
Anstoßpunkt 4		526

Auf dem Titelblatt ist in der Zeile nach „Entfernungen für den Wechselverkehr“ der Vortrag „Halle (Saale)“ zu streichen.

Auf Seite 13 ist bei Marsdorf b. Sorau die Angabe des Eisenbahndirektionsbezirks „Hl“ in „Bsl“ zu ändern.

München, 2. Mai 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB. (627)

Güterverkehr mit Norderney.

Am 15. Mai 1922 treten für die Strecke Norddeich-Norderney erhöhte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. Die Tarifm nahme ist gemäß § 2 der EVO. ger migt. (6

Münster (Westf.), den 28. April 1
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güter kehr. Tarifheft 3.

Infolge eines Druckfehlers sind Anstoßentfernungen der württembe schen Station Langenschemmern von auf 203 km abzuändern. (6

Breslau, den 5. Mai 1922.
Eisenbahndirektion

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. sc det die Butzbach-Licher Eisenbahn dem Ausnahmetarif für die regelmä Beförderung von Milch aus.

Berlin, den 8. Mai 1922. (6
Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktienge schaft.
Der Vorstand.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffah Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilun vom 1. April 1918.

Mit Geltung vom 15. Mai 1922 tr folgende Änderungen ein:

Punkt 2 der Ziff. I (Frachtberechnu des Abschnitts A (Allgemeine Bes mungen) erhält folgende neue Fass

(2).

Die Fracht wird in den einzelnen kehrsverbindungen in der hierfür gesetzten Währung berechnet.

Hierbei werden die Frachtbeträge art aufgerundet, daß je angefangene österreichische oder ungarische He und je angefangene 10 ₰, tschecho wakische Heller, Para, Bani oder tinken für voll gerechnet werden.

Punkt 3 der „Allgemeinen Bestimm gen“ des Abschnitts F (Nebengebüh wird folgend geändert:

3. Die Nebengebühren werden, für sich, derart aufgerundet, daß je gefangene 100 österreichische oder u rische Heller, und je angefangene 10 tschechoslowakische Heller, Para, oder Stotinken für voll gerec werden. (6

München, den 3. Mai 1922.
Z. 31 490/T/

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Ges schaft.

Lokalgütertarif Teil I, Ab Änderung von Bestimmung

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1922 den folgende Änderungen durchgef

Abschnitt A Punkt I (Gemeinsame stimmungen über die Frachtberechn für Eilgut und Frachtgut). Der zw Satz der lit. c) erhält folgende Fass „die Frachtbeträge für eine Sen werden derart aufgerundet, daß Bet unter 100 österr. oder ungar. Hel unter 10 ₰, 10 čsl. Hellern. 10 Pa 10 Bani oder 10 Stotinki für 1 öst bzw. ung. K. bzw. für 10 ₰, 10 Heller, 10 Para, 10 Bani, 10 Stotink rechnet werden.“

Abschnitt D (Nebengebühren). Pu (Allgemeine Bestimmungen).

Ziffer 5 erhält folgende Fassung:

„5. Die Nebengebühren werden für sich von 1 zu 1 österr. oder u Krone, bzw. von 10 zu 10 ₰, čsl. He Para, Bani bzw. Stotinki aufgerun

Wien, am 3. Mai 1922. Nr. 445 (2

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 19. | Berlin, den 18. Mai 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die neuen Eisenbahnbeiräte.

Von **Dr. Theodor Kittel** in Berlin.

Als vor zwei Jahren die deutschen Staatseisenbahnen auf s Reich übergingen, standen allen Staatsbahnen, zum Teil seit hrzehnten, Eisenbahnräte zur Seite. Diese Körperschaften tten die Aufgabe, die Landesregierungen als die Inhaber der atsbahnen in Tarif- und Fahrplansachen mit ihren Gutachten z beraten. So besaß Preußen auf Grund eines Gesetzes von 1 2 je für Gruppen von Direktionsbezirken — zuletzt 9 — zirkseisenbahnräte und außerdem für das ganze preußisch-sische Staatsbahnnetz einen Landeseisenbahnrat; Bayern te neben einem sogenannten Landeseisenbahnrat für ganz yern noch einen besonderen Verkehrsausschuß für die Pfalz. anderen Staatsbahnen hatten je einen Beirat. Wirkungsis und Zusammensetzung dieser Beiräte waren im einzelnen schiedenartig, im wesentlichen aber waren sie alle beschränkt a Begutachtung von Verkehrsfragen, namentlich solchen des rplans und der Tarife. Im preußischen Landeseisenbahnrat elten die großen Tariffragen die Hauptrolle, in den örtlichen räten überwogen die Fahrplanfragen.

iese Beiräte sind 1920 als Beratungskörper der Staatseisen-b nen mit diesen selbst zu Organen der Deutschen Reichsbahn orden; die Hoheitsrechte, z. B. in bezug auf Einberufung, ennung von Mitgliedern u. dgl. standen seitdem allein dem che zu. Die alten Eisenbahnräte konnten jedoch nur vor-ü rgehend Bestand haben; denn nach Artikel 93 der Reichs-v fassung mußte die Reichsregierung — mit Zustimmung des hsrats — neue Eisenbahnbeiräte für die Deutsche Reichs-b n errichten. Da die Einrichtung dieser neuen Beiräte längere Z in Anspruch nahm, die Deutsche Reichsbahn aber gerade in den Zeiten stetiger Geldentwertung und Tariferhöhungen das Gutachten einer Beratungskörperschaft Sachverständiger am wenigsten entbehren konnte, mußte vorübergehend ein „vorläufiger Reichseisenbahnrat" gebildet werden, der sich in der Hauptsache aus Vertretern der früheren Staatsbahnbeiräte zusammensetzte.

Die neue Verordnung der Reichsregierung vom 24. April 1922 (Reichsgesetzbl. Teil II S. 77) schafft nun auf diesem Gebiet eine einheitliche Organisation für das gesamte Netz der Deutschen Reichsbahn: einen Unterbau von 13 Bezirkseisenbahnräten („Landeseisenbahnräte" genannt) und darüber einen Reichseisenbahnrat. Die langen Verhandlungen, die infolge der Zuständigkeit des Reichsrats mit den Ländern über die Verordnung geführt werden mußten, galten in der Hauptsache der Abgrenzung der Bezirke der Landeseisenbahnräte. Es ist kein gutes Vorzeichen für die noch zu schaffende Verfassung der Bezirkswirtschaftsräte (Art. 165 der Reichsverfassung), daß die Länder in solchen Fragen der wirtschaftlichen Gliederung des Reiches so stark die politischen Grenzen der Länder betonen, wie sich das hier sogar bei der Abgrenzung der Eisenbahnratsbezirke gezeigt hat. Gerade die Reichsbahnverwaltung ist eine Angelegenheit, an der die Länder verfassungsmäßig überhaupt nicht beteiligt sind. So hat es keine innere Berechtigung, die Reichsbahn für ihre Bezirke auch nur im geringsten an die politischen Grenzen binden zu wollen. Vielmehr sollte für das Verkehrsleben einzig die wirtschaftliche Gliederung des Reichsgebiets ausschlaggebend sein. Und sie wird auch trotz aller Widerstände mit der Zeit ihr Recht finden! Es ist nur historisch zu begreifen, wenn die Länder, die bis vor kurzem noch eigene Staatsbahnen

besaßen, heute noch auf die Reichsbahnpolitik mehr und unmittelbareren Einfluß nehmen möchten als auf andere Angelegenheiten der Reichsverwaltung.

Der erste Entwurf, den die Reichsregierung für die Verordnung über die neuen Eisenbahnbeiräte aufstellte (Reichsratsdrucksache Nr. 105/21), hatte an verschiedenen Stellen Zusammenschweißung wirtschaftlich innig verknüpfter Gebiete über die Grenzen der Länder hinaus vorgesehen, so die Vereinigung der Reichsbahnbezirke Stuttgart und Karlsruhe zu einem Eisenbahnrat; ferner war für Mitteldeutschland die Schaffung eines großen Bezirkseisenbahnrats Leipzig für die wirtschaftlich, namentlich kohlenwirtschaftlich eng verbundenen Reichsbahnbezirke Dresden, Erfurt und Halle in Aussicht genommen; endlich sollte der Reichsbahnbezirk Ludwigshafen an den Eisenbahnrat Frankfurt angegliedert werden. Diese vom Standpunkt einer Reichseisenbahnpolitik naheliegende Überbrückung von Ländergrenzen konnte, da die Regelung der Zustimmung des Reichsrats bedurfte, gegen den Widerstand der Länder nicht durchgesetzt werden. Indessen gelang wenigstens in Norddeutschland die organische Verschmelzung der Bezirke der früheren oldenburgischen und mecklenburgischen Staatsbahnen mit den Nachbarbezirken zu den Landeseisenbahnräten Hannover und Hamburg. Dabei ist bemerkenswert die Verlegung des Sitzes des Eisenbahnrats von Altona nach Hamburg, d. h. in ein Land, das früher in den Eisenbahnräten nur Gastrecht hatte. Darin liegt ein erfreulicher Fortschritt im Sinne der Reichsbahneinheit.

Nach der Verordnung vom 24. April 1922 werden folgende Landeseisenbahnräte errichtet, die nach dem Ort ihres Sitzes bezeichnet werden:

Sitz des Landeseisenbahnrats	umfassend die Reichsbahn-Direktionsbezirke	Gesamtzahl der Sitze	Zahl der zum Reichseisenbahnrat zu wählenden Vertreter
Köln	Köln, Elberfeld, Essen, Trier	64	5
München . . .	München, Augsburg. Ludwigshafen, Nürnberg, Regensburg, Würzburg	48	5
Berlin	Berlin, Stettin	48	4
Breslau	Breslau, Kattowitz (künftig Oppeln), Osten	56	4
Dresden . . .	Dresden	32	4
Frankfurt . . .	Frankfurt, Cassel, Mainz	52	4
Hannover . . .	Hannover, Oldenburg, Münster	64	4
Hamburg . . .	Altona, Schwerin	48	4
Magdeburg . .	Magdeburg, Halle	52	4
Erfurt	Erfurt	32	3
Karlsruhe . . .	Karlsruhe	32	3
Königsberg . .	Königsberg	28	3
Stuttgart . . .	Stuttgart	32	3

Die Zuteilung des Direktionsbezirks Ludwigshafen zum Landeseisenbahnrat München gilt „nur bis auf weiteres“.

Als ein selbstverständlicher Grundsatz ist in der neuen Verordnung die volle Gleichberechtigung der deutschen Länder, gleichviel ob sie früher Staatsbahnen besaßen oder nicht, durchgeführt. Die Länder erhalten das Recht, bei der Zusammensetzung der örtlichen Beiräte (Landeseisenbahnräte) durch Ernennung eines Teils der Mitglieder mitzuwirken und außerdem sich bei den Sitzungen der Beiräte durch Kommissare vertreten zu lassen. Das ändert indessen nichts an der staatsrechtlichen Stellung der Beiräte, die lediglich Organe der Reichsverwaltung sind und nicht den Ländern dienen.

In der Zusammensetzung der Bezirkseisenbahnräte folgt die Verordnung insofern dem Vorbild der bisherigen Eisenbahnräte, als auch in ihr in erster Linie, nämlich mit der Hälfte aller Sitze die staatlich organisierten Wirtschaftskörpe (Handelskammern, Handwerkskammern, Landwirtschaftskan mern usw.) berücksichtigt werden. Die Besetzung dieser Sitz geschieht wie bisher durch Wahlen der Kammern. Daß ein e heblicher Teil der Mitglieder (ein Viertel aller Sitze) au Kreisen der Arbeitnehmer von den Gewerkschaften gewäh wird, trägt dem Bedürfnis nach angemessener Vertretung de Verbraucher und damit Forderungen der Zeit Rechnung. Ansätz zur Vertretung der Arbeiterschaft waren in den südwestdeu schen Ländern schon länger vorhanden. In Preußen hatten auc freie wirtschaftliche Körperschaften (Vereine, Verbände usw. Sitze in den Bezirkseisenbahnräten. Die Beibehaltung dieser Ei richtung ermöglicht die neue Verordnung dadurch, daß sie de Ländern die Vergebung eines Viertels aller Sitze der Lande eisenbahnräte überläßt. Die Regierungen können auf dies Weise allen wirtschaftlich wichtigen Kreisen, die nicht scho durch die Wahlen zu einer angemessenen Vertretung gelangen zur Vertretung verhelfen. Einen Wink für die Ausübung diese Ernennungsrechts der Länder gibt übrigens auch der Staatsve trag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reicl In seinem Schlußprotokoll ist zu § 22 ausdrücklich gesagt, da bei der Zusammensetzung der Beiräte die wirtschaftliche Körperschaften und die Vertretungen der Erzeuger- und Ve braucherkreise nach ihrer Bedeutung für das Wirtschaftslebe berücksichtigt werden sollen.

Die einzelnen staatlich organisierten Wirtschaftskörpe (Handelskammern usw.) können künftig nur mit einer etwa geringeren Zahl von Vertretern als früher in den Eisenbah räten beteiligt werden. Das ist darauf zurückzuführen, da einmal schon die Bezirke der Landeseisenbahnräte zum Te größer geworden sind und daß überdies für die stärkere Zu ziehung der Arbeitnehmer Sitze in Anspruch genommen we den. Das wird aber erträglich sein, weil im allgemeinen d Interessen der gleichartigen Körperschaften bei den hier vo kommenden Fragen sich nicht entgegenstehen.

Die Mitglieder des Reichseisenbahnrats sollen zu größeren Teil — im ganzen 50 (vgl. die Zusammenstellun oben, Spalte 4) — aus Wahlen der Landeseisenbahnräte he vorgehen; außerdem soll aber ein erheblicher Teil der Sitz — 20 — nach den Wahlen vom Reichswirtschaftsrat durch E nennung von Mitgliedern vergeben werden. Der Reichswir schaftsrat erhält damit die Möglichkeit, den nötigen Ausglei in der Zusammensetzung herbeizuführen. Bei den bisherige Eisenbahnräten hatten die Länder als Inhaber der Staatseise bahnen sich in mehr oder minder großem Umfange selbst e Ernennungsrecht vorbehalten. Die neue Verordnung kennt e Ernennungsrecht des Reiches nur für den Vorsitzenden de Reichseisenbahnrats und dessen Stellvertreter, die der Reich präsident ernennen soll. Im übrigen hat die Reichsregierur auf ein Ernennungsrecht verzichtet, bei den Landeseisenbah räten zugunsten der Länder, beim Reichseisenbahnrat zugunst des Reichswirtschaftsrats.

Die neuen Eisenbahnbeiräte sollen in der Regel zweimal jäh lich zusammentreten. Die Geschäftsführung (Einladung, Tage ordnung, Vorsitz usw.) liegt bei einer Reichsbahndirektion (der Zusammenstellung oben durch Sperrdruck bezeichnet), fü den Landeseisenbahnrat München wird wegen der Eigenart d von Bayern überkommenen Organisation die geschäftsführen Stelle besonders (vom Reichsverkehrsminister) bestimm die Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums.

Als Aufgabe der Beiräte bezeichnet die Reichsverfassun „beratende Mitwirkung in Angelegenheiten des Verkehrs u der Tarife der Reichseisenbahnen“. Für den Reichseisenbah rat wird der Schwerpunkt auch künftig in der Begutachtu der großen Tariffragen liegen. Für die Landeseisenbahnrä als die örtlichen Beratungskörper wird es sich in der Hau sache um Tariffragen von Teilgebieten und um Fahrplanfrag handeln. Nicht unwesentlich ist aber die Erweiterung ihr Aufgabenkreises, die darin liegt, daß die neue Verordnu

...n auch die Begutachtung der Verkehrsbedeutung neuer ...nbahnlinien sowie von Fragen des Abfertigungs- und des ...gendienstes zuweist.

...it den neuen Beiräten erhält die Deutsche Reichsbahn eine ...assungsmäßig geordnete Vertretung der am Verkehrsleben ...iligten Wirtschaftskreise. Das ist heute nicht ohne all...einere Bedeutung, weil gerade jetzt die großen Tariffragen im Fluß sind und die Reichsbahnverwaltung besonderen Wert auf das Gutachten des Reichseisenbahnrats als der zu seiner Beratung berufenen Körperschaft legen muß. Auf der anderen Seite werden auch die Verkehrtreibenden selbst es begrüßen, daß ihnen die neuen Eisenbahnbeiräte die Möglichkeit bieten, ihre Kritik und ihre Wünsche rasch und wirkungsvoll vor die Reichsbahnverwaltung zu bringen.

Lastkraftwagen im Dienste der Eisenbahn.

...r Kraftwagen als Verkehrsmittel schiebt sich zwischen ...nbahn und Pferdefuhrwerk ein. Seine umfängliche Benut... ist daher eine dringende volkswirtschaftliche Notwendig... Der Kraftwagen kann die Eisenbahn

... ergänzen und fortsetzen (Zubringerdienst),
... vorbereiten,
... ersetzen und entlasten.

... Vorzüge sind dem Kraftwagen eigen: schnelle Betriebs...tschaft und die Ungebundenheit vom Bahnkörper, so daß, ...nmer befestigte Wege vorhanden, ein Verkehr von Hof zu ... ohne Umladen erfolgen kann. Die Grenzen, innerhalb deren ...Kraftwagen der Eisenbahn dienen kann, sind durch feste ... bewegliche Größen bestimmt. Feste Größen sind die Ent...ngsbeschränkung und die begrenzte Tragfähigkeit, beweg... Größen sind die jeweiligen wirtschaftlichen Betriebs...ente, vor allem Betriebsstoff und Gummipreise. Da aber ...renzen wirtschaftlicher Arbeit der Eisenbahn durch die ...en oder ähnliche feste und bewegliche Größen auch be...t sind, so ist, entsprechend ihren gegenseitigen Verhält...n, wirtschaftlicher Einsatz des einen oder des anderen Ver...mittels von den Schwankungen der wirtschaftlichen Be...elemente abhängig. Um wirtschaftliche Höchstleistungen ...Kraftwagens zu erreichen, muß man Leerläufe, Totläufe ... Warten und Hausierdienst vermeiden.

Z...bringerdienst: Der Lastkraftwagen als Ergänzung ...Fortsetzung der Eisenbahn wird in all den Fällen sowohl ...n Massen- als auch den Stückgüterverkehr mit Erfolg einzu...zu sein, in denen für die seitlich oder in Fortsetzung eines ...strangеs liegenden industriellen usw. Unternehmungen ...portbedürfnisse dauernder oder periodischer oder ein...er Art zu lösen sind. Der Einsatz von Lastkraftwagen ist ...haftlich nur möglich nach Vereinbarung und vertraglicher ...ng der etwa in Zweckverbände zu vereinigenden Inter...en. Der Leistungsfähigkeit der Lastkraftwagen ent...end würde als Zubringergebiet ein etwa 30 km breiter ...en rechts und links der Eisenbahn von einer Betriebsstelle ...em Verkehr angeschlossen werden können. Die an der ...trecke zentral gelegene Betriebsleitung, durch Fern...er mit allen Unternehmungen ihres Bezirkes verbunden, ... etwa 60 km Bahnstrecke mit dem dazugehörigen Hinter...bedienen können.

V...rläuferlinien: Der Lastkraftwagen als Vorläufer ...isenbahn dient zur Feststellung und Überprüfung von Ver...bedürfnissen auf genau festgesetzten Linien. Hierbei wird ...h in der Regel um einen planmäßigen Verkehr zwischen ...Orten mit bestimmten Zwischenstationen handeln. Je nach ...tfernung und der Verkehrsdichte wird der Verkehr durch ...stkraftwagen nur von einem oder von beiden Endpunkten ... betreiben sein. Die Länge der Strecke ist, bei Verzicht ...ührerwechsel, auf etwa 100 km beschränkt. Der Betrieb kann einer „Zubringerdienst“ genannten Betriebsleitung unterstellt werden.

Ersatz- und Entlastungsdienst: In vor allem industriell dicht besiedelten Bezirken und in Großstadtgebieten kann der Lastkraftwagen mit Erfolg die Bahn im Stückgüterverkehr dann ersetzen und entlasten, wenn sie nicht in der Lage ist, den Laderaum auszunutzen, sondern gezwungen ist, die Wagen mit Teilladungen innerhalb bestimmter Grenzen laufen zu lassen. Wird hier der Lastkraftwagen eingesetzt, wird durch geschickte Dispositionen ermöglicht, daß die Güter von Hof zu Hof verfrachtet werden, also An- und Abrollkosten, in vielen Fällen auch Verpackungskosten und immer Zeit erspart werden kann, so wird der Lastkraftwagendienst nicht nur wesentlich billiger, sondern auch schneller arbeiten können als die Eisenbahn, und sie entlasten.

Ein solcher Verkehr bedarf sorgfältiger Anpassung an örtliche Bedürfnisse, bedarf des Sicheinfühlens in die in Betracht kommenden Kreise und wird der Mitarbeit des Speditionsgewerbes nicht entraten können. Vermittlungsstellen müssen geschaffen werden in ständiger Fühlungnahme mit den Güteraufgebern, insbesondere auch für den Gütertransport von Hof zu Hof. Aufgabe der Vermittlungsstellen ist es, insbesondere Leerläufe und Totläufe der Lastkraftwagen zu verhindern. Bei hochwertigen Transporten, z. B. Ausstellungsgütern, Messegütern, bei denen Umladungen möglichst vermieden werden sollen, wird der Lastkraftwagen in vielen Fällen als Transportmittel der Eisenbahn vorgezogen werden.

Die wirtschaftliche Überlegenheit der Lastkraftwagen in dem bezeichneten Umfang und seine sonstigen Verkehrsvorteile können nur durch einen Großbetrieb verwirklicht werden. Dieser muß in engster Gemeinschaft mit bestehenden Lastkraftwagen-Großbetrieben, wie sie die Kraftverkehrsgesellschaften darstellen, stehen, wenn anders er nicht von vornherein auf lebenswichtige Elemente zum wirtschaftlichen Erfolg verzichten will. Das Gedeihen des Betriebes ist abhängig von seiner Anpassungsfähigkeit und Beweglichkeit: bürokratisch schwerfälliges Verwaltungssystem muß ferngehalten werden. Eine kaufmännisch freie, sich jedem schnell und auch nur vorübergehend auftretenden Verkehrsbedürfnisse anschmiegende, weit vorausehende Verwaltung ist unbedingtes Erfordernis. Anderseits bedarf das Unternehmen innigsten Zusammenhanges mit der Eisenbahn als ihrer lebendigen Fortsetzung. Es darf nicht gezwungen sein, die für die Verfrachtung der Güter erforderlichen Sacheinrichtungen, z. B. Anfahrtstraßen, Laderampen, Speicher, Annahme und Ausgabe, und den dazu gehörigen Personenapparat sich neu zu beschaffen und zu unterhalten.

Am geeignetesten dürfte hierfür die Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung sein. Als Gesellschafter werden die zuständige Eisenbahndirektion, die Kraftverkehrsgesellschaft, die Spediteurvereinigung und die zuständige Landesregierung auftreten müssen, letztere, um Einfluß auf die volkswirtschaftlichen Beziehungen zu gewinnen. Heger.

Zur Tarifpolitik der Reichsbahn.

In einem Schreiben an die Handelskammern, den Industrie- ... andelstag, sowie den Reichsverband der Deutschen In...stri... hat sich der Reichsverkehrsminister zur Frage der ...olitik im Personen- und Güterverkehr, deren Abhängig...it von der Wirtschaftslage und Rückwirkung auf Volks...rtschaft und Verkehr u. a. wie folgt geäußert:

Na... Überführung der Staatsbahnen in das Eigentum des ...ichs wurde zunächst davon ausgegangen, daß es nicht an...zei... sei, die unter den unmittelbaren Kriegsfolgen leidende ...tsche Volkswirtschaft mit so hohen Tarifen zu belasten, ... zur Wiederinstandsetzung des technischen Apparats ... zur Deckung der ständig steigenden Ausgaben an sich ...iggewesen wäre. Diese Politik hat zwar der deutschen Volkswirtschaft sehr großen Nutzen gebracht; sie hat jedoch das starke Sinken der Mark nicht aufzuhalten vermocht.

Aus Gründen der Finanzwirtschaft des Reiches wie aus zwingenden außenpolitischen Erwägungen erwies es sich Ende des Jahres 1921 als unumgänglich notwendig, den Eisenbahnhaushalt ins Gleichgewicht zu bringen. Auf allen Gebieten der Verwaltung werden unablässig die äußersten Anstrengungen gemacht, die Ausgaben zu vermindern. Dies gilt sowohl für das Gebiet der sächlichen wie insbesondere der persönlichen Ausgaben. Die Verminderung der Kopfzahl des Personals bildet den Gegenstand meiner besonderen Sorge. Sowohl durch Nachprüfung des Stellenstandes der Dienststellen wie insbesondere durch Anpassung der Bestimmungen über die

Arbeitszeit an die Verhältnisse des Eisenbahnbetriebs sind hier weitere Erfolge zu erwarten. Die hier vorhandenen Möglichkeiten werden aber in der Regel überschätzt. Wenn es gelänge, den Personalstand um 100000 Köpfe zu verringern, so würde das eine Ersparnis von etwa 4 Milliarden Mark bedeuten. Demgegenüber hat allein die Kohlenpreissteigerung seit 1. Oktober v. J. der Reichsbahn einen Jahresmehraufwand von rd. 10 Milliarden verursacht.

Trotz der erzielten und noch zu erwartenden Fortschritte erscheint es angesichts der zunehmenden Geldentwertung daher unmöglich, die Angleichung der Einnahmen an die Ausgaben ohne Tariferhöhung zu erreichen. Hierbei bin ich zunächst in außerordentlich behutsamer Weise vorgegangen und habe die Sätze nur langsam dem Stande der Geldentwertung angenähert. Auf dem Gebiete des Personenverkehrs, der hierbei besonders geschont wurde, ist dies noch lange nicht der Fall. Auch beim Güterverkehr ist die Tariferhöhung stets hinter den entsprechenden Kennziffern der allgemeinen Teuerung zurückgeblieben, wie sich aus nachfolgender Übersicht ergibt:

Zurückbleiben der Tariferhöhung gegenüber der allgemeinen Verteuerung.

Bezeichnung:	Wirklichkeit 1913 ℳ	Rechnungsjahr 1922: Nach dem Stand der Tarife am 1. April 1922 ℳ	Rechnungsjahr 1922: Vielfaches gegen 1913	Nach dem Stand der Tarife am 1. Mai 1922 ℳ	Vielfaches gegen 1913
Personenverkehr:					
Einnahme für 1 Personenkm	0,025	0,354	14,93	0,354	14,93
Kennziffer:					
für die Ernährungskosten			43,56[1])		
für die Lebenshaltungskosten			31,75[1])		
Güterverkehr:					
Einnahme für 1 Gütertonnenkm	0,034	1,568	46,66	1,876	55,83
Kennziffer:					
für den Großhandel			63,58[2])		
für die Stoffbeschaffung der Reichsbahn			79,75[1])		91,92[3])

[1]) Durchschnitt Monat April.
[2]) Durchschnitt Mitte Monat April.
[3]) Durchschnitt Monat Mai.

Daß die Tariferhöhungen preissteigernd wirken, wird von niemand bestritten. Es bedeutet aber eine starke Verkennung der volkswirtschaftlichen Zusammenhänge, wenn angenommen wird, daß die Erhöhung der Eisenbahntarife die Geldentwertung in Deutschland maßgebend beeinflusse und so für den Haushalt der Reichsbahn selbst völlig wirkungslos werde. Wie einer weiteren Erörterung kaum noch bedarf, wurde das Sinken der Mark durch andere Einflüsse, insbesondere durch die ungeheuren Reparationsleistungen herbeigeführt. Der Reichsbahn blieb infolgedessen nichts anderes übrig, als denselben Weg der Preiserhöhung zu gehen, den die Privatwirtschaft ohne irgendwelche Rücksichten ständig einschlägt.

Die Anpassung an die Geldentwertung mußte in den letzten Monaten im Hinblick auf ihre sprunghafte Entwicklung jeweils unverzüglich stattfinden, wenn nicht Riesenverluste entstehen sollten. Dieses Vorgehen, das z. B. auch bei den Verhandlungen der Sozialisierungskommission gefordert wurde, hat bei der einsichtsvollen Öffentlichkeit volles Verständnis gefunden. Wegen der Notwendigkeit, hiernach schnelle Entscheidungen zu treffen, war es nicht möglich, bei jeder Erhöhung der Sätze eine organische Neubearbeitung der Tarife vorzunehmen. Eine solche kann vielmehr nur von Zeit zu Zeit erfolgen. Sie ist demnächst für den 1. Juli in Aussicht genommen. Aus den gleichen Erwägungen mußte auch von einer jedesmaligen Anhörung der Beiräte abgesehen werden. Ich beabsichtige sie jedoch vor dem 1. Juli rechtzeitig einzuberufen. Die öffentliche Ankündigung in Aussicht stehender Tariferhöhungen geschieht jedesmal, sobald nur immer möglich, auf alle Fälle aber viel früher vor ihrem Inkrafttreten, als dies für Preissteigerungen nach den privatwirtschaftlichen Gebräuchen üblich ist.

Die volkswirtschaftliche Richtigkeit des bisherigen Vorgehens zeigt sich vor allem daraus, daß der Verkehr die Tariferhö[hun]gen voll getragen hat. Die unter Berücksichtigung der je[weili]gen Steigerung der Beförderungsgebühren veranschlagte Ja[hres]einnahme für das Rechnungsjahr 1921 wird durch die wir[klich] erzielten Einnahmen wesentlich überschritten, und das Ge[samt]jahresergebnis wird sich demgemäß um mehrere Milliarden [gün]stiger stellen als bisher vorgesehen wurde.

Die Bewegung der Güterverkehrseinnahmen im Rechn[ungs]jahre 1921 im Vergleich mit 1920 zeigt folgende Übersich[t:]

Güterverkehrseinnahmen und Tariferhöhun[gen].

Monat	Tariferhöhungen gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr %	Mehreinnahm[en] gegen den glei[chen] Monat des Vorja[hres] in %
April 1921	+ 89,8	+ 80,4
Oktober „	+ 89,8	+ 118,8
November „	+ 146,7	+ 183,3
Dezember „	+ 221.8	+ 240
Januar 1922	+ 221,8	+ 245,1
Februar „ [1])	+ 318,3	+ 257,2
März „	+ 402	+ 4[illegible]0

[1]) Eisenbahnerstreik.

Schon aus diesen Zahlen ist ohne weiteres zu ersehen, da[ß von] einem Rückgang des Verkehrs infolge der Tariferhöhung [keine] Rede sein kann. Dies ist auch aus der Statistik der W[agen]gestellung in den Rechnungsjahren 1920 und 1921 zu entne[hmen.]

Wagengestellung 1920 und 1921.
(Wagen zu 10 t.)

Monat	Zahl der gestellten Wagen im April 1920 bis März 1921	Zahl der gestellten Wagen im April 1921 bis März 1922	Gegen [den] gleichen [Monat] des Vorj[ahres] + oder –
April	3 261 014	3 683 334	+ 422[illegible]
Mai	3 373 212	3 085 250	— 287[illegible]
Juni	3 592 250	3 384 875	— 207[illegible]
Juli	3 625 933	3 634 563	+ 8[illegible]
August	3 586 331	3 964 262	+ 377[illegible]
September	3 756 069	3 986 330	+ 230[illegible]
Oktober	3 860 598	4 115 692	+ 255[illegible]
November	3 713 560	4 042 389	+ 328[illegible]
Dezember	3 482 688	3 818 442	+ 335[illegible]
Januar	3 539 080	3 831 391	+ 292[illegible]
Februar	3 624 173	2 952 624	— 671[illegible]
März	3 917 915	4 515 282	+ 597[illegible]

[1]) Sanktionen am Rhein und Unruhen in Oberschlesien.
[2]) Eisenbahnerstreik.

Für April 1922 liegen die entsprechenden Zahlen noch [nicht] vor. Daß diese Bewegung jedoch anhält, ist aus den ne[ue]st[en] Gestellungszahlen für Kohlenwagen zu entnehmen.

Kohlenwagengestellung.

Tag	Ruhr 1922	Ruhr 1921	Oberschlesien 1922	Oberschlesien 1921	Mittle[re] Verteilung [g]eb[iete] 1922	[1]921
5. April	24 161	20 188	9 245	7 326	10 453	[illegible]
12. „	23 876	21 358	9 901	8 018	10 583	[illegible]
19. „ [1])	21 802	21 834	8 256	8 014	9 389	[illegible]
26. „	23 271	21 732	9 534	8 095	10 285	[illegible]
3. Mai	23 199	20 299	4 918	429	10 265	[illegible]

[1]) Mittwoch nach Ostern.

Durch diese Zahlen kommt zugleich zum Ausdruck, da[ß nun]mehr auch die bestehenden Schwierigkeiten im Betrie[b und] in der Güterwagengestellung beseitigt sind.

Die neue Steigerung der Kohlenpreise und aller In[dustrie]erzeugnisse sowie die Erhöhung der Gehälter und Lö[hne vom] 1. Mai 1922 konnte bei der Festsetzung der jetzt geltend[en Ta]rife noch nicht berücksichtigt werden. Es wird daher [er]st demnächst Deckung geschaffen werden müssen.

Der Fahrplan der deutschen Reichsbahn vom 1. Juni 1922.

r neue Fahrplan der Reichsbahn tritt wieder wie im Vor- am 1. Juni in Kraft und soll nach den Vereinbarungen auf uropäischen Fahrplankonferenz in Bern vom 9. bis 11. No- er 1921 seine Gültigkeit bis Ende Mai 1923 behalten. Die vorliegenden Entwürfe des neuen Jahresfahrplanes lassen nen, daß beträchtliche Zugmehrungen vorgenommen und Fahrplanänderungen weitreichende Verbesserungen er- t worden sind. Wenn so innerhalb der verfügbaren Mittel st auch den dringendsten Forderungen des Verkehrs Rech- getragen werden konnte, so mußte doch bei der durch die ierige Finanzlage der Reichsbahn gebotenen Beachtung ger Wirtschaftlichkeit in der Betriebsführung eine Reihe Wünschen noch zurückgestellt werden; besonders für ver- werbende Zwecke konnten nur in beschränktem Maße neue istungen vorgesehen werden. Mit welcher Zurückhaltung gangen ist, läßt sich unter anderem daran erkennen, daß erkehrsdauer einer großen Zahl von Zügen von vornherein die Sommermonate beschränkt, und der Fahrplan vieler ken immer noch mit nur zwei Zugpaaren ausgestattet ist. wichtigste Neuerung, die der neue Fahrplan bringt, ist Einrichtung beschleunigter Personenzüge der 4. Klasse zu nennen. Den minderbemittelten en sollen durch diese Züge Reisen auf weite Entfernungen gemessener Reisedauer zu den Fahrpreisen der niedrigsten klasse ermöglicht werden. Die Fahrpläne der Züge, die am Tage, teils während der Nacht verkehren, weisen für auptverkehrsplätze durchweg günstige Verkehrszeiten auf. Züge werden mit der für Personenzüge üblichen Geschwin- it von 60 bis 70 km in der Stunde durchgeführt, die Ver- ng der Reisedauer ist durch Beschränkung der Zahl der thalte erreicht. In der Regel wird nur da angehalten, wo für Schnell- und Eilzüge Aufenthalte vorgesehen werden. es sich bei der Einrichtung dieser beschleunigten Per- züge zunächst nur um einen Versuch handelt, und die erige Kohlenlage und wirtschaftliche Gründe der Reichs- Zurückhaltung bei der Aufwendung neuer Leistungen ge- , konnten solche beschleunigten Züge nur in beschränktem für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen und unter mög- gleichmäßiger Verteilung auf das ganze Reichsbahngebiet sehen werden. Der enge Rahmen, der hiernach diesem che gezogen werden mußte, brachte es mit sich, daß noch ne Wünsche offen blieben.

fang und Bedeutung des neuen Zugsystems für das Ver- leben ist aus der folgenden Übersicht erkennbar:

Es ist noch besonders hervorzuheben, daß der beschleunigte Personenzug 999 Freiburg i. Br.-Frankfurt in Graben-Neudorf mit kurzer Übergangszeit den Anschluß des Personenzuges 25 von Stuttgart (Abfahrt 5.40) aufnimmt und in Frankfurt den beschleunigten Personenzug 869, Frankfurt ab 11.40 Berlin Anhalter Bhf. an 11.42, erreicht, so daß für Reisende 4. Klasse eine vorzügliche Verbindung von Süddeutschland nach Thüringen und Berlin geboten ist, deren Reisedauer von Freiburg bis Berlin mit rund 18½ Stunden die der Schnellzugverbindungen nicht wesentlich überschreitet. In der umgekehrten Richtung sind gleich günstige Anschlußmöglichkeiten nicht geschaffen. Eine gute Verbindung von Berlin nach Württemberg ist jedoch durch den beschleunigten Personenzug 848 Berlin-München hergestellt, der in Nürnberg 4.32 eintrifft und hier günstige Anschlußzüge nach Stuttgart erreicht; Nürnberg ab 5.38, Stuttgart an 1.43.

Schließlich ist auch noch die Schaffung einer durchgehenden Personenzugverbindung zwischen München und der Pfalz (Zweibrücken) über Augsburg, Ulm, Stuttgart, Bruchsal in Aussicht genommen.

Von den übrigen wichtigeren Änderungen ist zunächst hervorzuheben, daß für den Verkehr zwischen Aachen, Köln und Hamburg ein neues D-Zugpaar vorgesehen ist, das aus zwei Zugzweigen besteht. Der eine Zweig beginnt in Köln und wird durch das Wuppertal über Elberfeld-Barmen-Hagen nach Hamm geleitet, der andere entspringt in Aachen und erreicht Hamm über M.-Gladbach-Crefeld-Duisburg-Essen-Dortmund. Die Weiterleitung der in Hamm zu einem Zuge vereinigten beiden Zugteile erfolgt über Münster-Osnabrück-Bremen. In der Nord-Süd-Richtung wird in der gleichen Weise verfahren. Durch die Führung der Züge über Dortmund, abweichend von der bisher üblichen Leitung der Hamburger Schnellzüge über Haltern, erhält Dortmund zum ersten Male eine direkte Schnellzugverbindung mit Münster, Bremen und Hamburg. Die Züge, die 1. bis 3. Klasse führen, sollen nach den auf nächster Seite oben stehenden Fahrplänen verkehren.

Zug D 93/193 erreicht in Hamburg den für die Sommermonate neu vorgesehenen D-Zug 19, Hamburg ab 6.34, Warnemünde an 10.03, mit Anschluß an die neue Nachtfährverbindung nach Dänemark (Kopenhagen an 5.55). In der umgekehrten Richtung findet die neue Nachtfährverbindung Gjedser-Warnemünde für den rheinisch-westfälischen Verkehr Anschluß durch den für den Sommer neu eingesetzten D-Zug 20 (Kopenhagen 11.30)

Beschleunigte Personenzüge mit 4. Klasse.

Von	ab	Nach	an	über	Reisedauer des beschl. Pz.	Reisedauer der Sz. rd.
Berlin Schles. Bf.	11.55	Köln Hbf.	12.00	Hannover-Essen Hbf.	12 Std. 5 Min.	10½ Std.
Köln Hbf.	5.50	Berlin Schles. Bf.	6.17	Essen Hbf.-Hannover	12 „ 27 „	
Berlin Anh. Bf.	10.10	Frankfurt (Main)	10.16	Erfurt-Fulda	12 „ 6 „	9½ „
Frankfurt (Main)	11.40	Berlin Anh. Bf.	11.42	Fulda-Erfurt	12 „ 2 „	
Berlin Potsd. Bf.	7.10	Aachen Hbf.	10.50	Magdeburg-Halberstadt-Goslar	15 „ 40 „	13 „
Aachen Hbf.	7.24	Berlin Potsd. Bf.	11.06	Paderborn-Düsseldorf	15 „ 42 „	
Erfurt	8.07	Magdeburg	11.44	Sangerhausen	3 „ 37 „	—
Magdeburg	6.52	Erfurt	10.47	Sangerhausen	3 „ 55 „	—
Mannheim	6.10	Würzburg	10.57	Neckarelz-Osterburken	4 „ 47 „	4 Std.
Würzburg	4.15	Mannheim	8.40	Osterburken-Neckarelz	4 „ 25 „	
Frankfurt (Main)	6.20	Freiburg i. Br.	1.02	Darmstadt-Mannheim	6 „ 42 „	5 „
Freiburg i. Br.	5.05	Frankfurt (Main)	11.16	Karlsruhe-Offenburg	6 „ 11 „	
Frankfurt (Main)	8.10	Pirmasens	12.53	Worms-Kaiserslautern	4 „ 43 „	—
Pirmasens	4.30	Frankfurt (Main)	9.25	Kaiserslautern-Worms	4 „ 55 „	—
Altona	11.30	Berlin L.	6.49	Wittenberge	7 „ 19 „	5 Std.
Berlin L.	11.55	Altona	6.59	„	7 „ 4 „	
Berlin Stett. Bf.	8.00	Stralsund	12.54	Neustrelitz	4 „ 54 „	4¼ „
Stralsund	7.45	Berlin Stett. Bf.	12.33	„	4 „ 48 „	
Charlottenburg	11.17	Königsberg	3.00	Konitz-Dirschau	15 „ 43 „	12 „
Königsberg	9.50	Charlottenburg	12.00	Dirschau-Konitz	14 „ 10 „	
Charlottenburg	9.40	Myslowitz	10.41	Sommerfeld-Kandrzin	13 „ 1 „	11½ Std.
Myslowitz	3.55	Breslau	8.40	Kandrzin	4 „ 45 „	4 „
Breslau	6.01	Charlottenburg	1.28	Sommerfeld	7 „ 27 „	6½ „
Berlin Anh. Bf.	4.25	München	10.00	Leipzig-Gera-Probstzella-Augsburg	17 „ 35 „	12½ „
München	6.10	Berlin Anh. Bf.	10.04	Ingolstadt-Probstzella-Gera-Leipzig	15 „ 54 „	
Stettin	3.46	Breslau	11.20	Cüstrin-Glogau	7 „ 34 „	—
Breslau	6.44	Stettin	1.48	Glogau-Cüstrin	7 „ 4 „	—
Breslau	8.01	Kattowitz	1.32	Öls-Kreuzburg	5 „ 31 „	—
Kattowitz	4.53	Breslau	10.11	Kreuzburg-Öls	5 „ 18 „	—
Beuthen	8.27	Hirschberg	3.35	Kandrzin-Neiße-Glatz	7 „ 8 „	—
Hirschberg	4.38	Beuthen	12.07	Glatz-Neiße-Kandrzin	7 „ 29 „	—

Zug	Zeiten	Station	Zeiten	Zug
D 93	8.37	Aachen Hbf. . . .	6.36	D 94
	9.51 — 9.54	M. Gladbach . . .	5.19 — 5.22	
	10.24 — 10.28	Crefeld	4.48 — 4.51	
	11.00 — 11.04	Duisburg	4.10 — 4.17	
	11.33 — 11.36	Essen Hbf. . . .	3.42 — 3.45	
	12.14 — 12.17	Dortmund	3.00 — 3.03	
	12.46	Hamm	2.29	
D 193	9.54	Köln Hbf.	5.19	D 194
	11.02 — 11.06	Elberfeld	4.17 — 4.21	
	11.42 — 11.49	Hagen	3.31 — 3.38	
	12.40	Hamm	2.34	
D 93	12.55	Hamm	2.19	D 94
	1.33 — 1.42	Münster	1.43 — 1.47	
	4.17 — 4.21	Bremen	10.54 — 10.59	
	6.05 — 6.12	Hamburg Hbf. . .	9.02 — 9.10	
	6.29	Altona	8.46	

Warnemünde ab 6.48, Hamburg an 10.26 und den später gelegten Schnellzug D 96, Hamburg ab 10.53, Köln an 7.04 über Münster - Haltern - Gelsenkirchen - Oberhausen - Düsseldorf. Zug D 96 verliert dann den bisher in Osnabrück zur Einnahme des Mittagessens im Speisesaal des Bahnhofes vorgesehenen längeren Aufenthalt und wird einen Speisewagen führen.

Durch die vorgenannten Schnellzüge D 93 und D 96 wird ferner eine Verbesserung der Anschlüsse mit den Holland-Berliner Tagesschnellzügen D 171/172 in Osnabrück erreicht, wodurch sich günstigere Verbindungen zwischen Hamburg und Holland, sowie England über Hoek van Holland ergeben.

Eine neue ebenfalls aus zwei Zugteilen bestehende Tagesverbindung mit 1. bis 3. Klasse ist ferner zwischen Berlin und Köln (Aachen) hergestellt worden. Vereinigung und Trennung der Züge erfolgt in Duisburg. Der Kölner Zweig fährt über Düsseldorf, der Aachener Zweig über München-Gladbach-Crefeld. Das Ruhrgebiet durchläuft der Zug der West-Ost-Richtung auf der bergisch-märkischen Linie über Essen Hbf. und der Zug der Richtung Ost-West über die Köln-Mindener Linie, über Gelsenkirchen-Altenessen. Das Zugpaar ist zunächst nur bis zum 15. September vorgesehen und verkehrt nach folgenden Fahrplänen:

D 3 Köln-Hbf. ab 1.00, Düsseldorf ab 1.52, Duisburg an 2.15,

D 103 Aachen Hbf. ab 12.02, München-Gladbach ab 1.08, Crefeld ab 1.42, Duisburg an 2.10.

Nach Vereinigung beider Zweige erfolgt die Weiterfahrt von Duisburg als D-Zug 3 um 2.25, von Essen 2.57; Dortmund wird erreicht 3.35, Hannover 7.05 und Berlin-Friedrichstraße 11.14. Die Rückfahrt des Gegenzuges D 4 erfolgt von Berlin-Friedrichstraße 7.10, Hannover 11.22; er trifft ein in Dortmund 2.45, Gelsenkirchen 3.25, Duisburg an 4.02. Der Kölner Zweig verläßt Duisburg 4.08, trifft in Düsseldorf 4.31 und in Köln 5.20 ein. Der Aachener Zweig fährt von Duisburg 4.17 ab, erreicht Crefeld 4.48, München-Gladbach 5.19 und Aachen 6.36. Der Aachener Zweig wird von Duisburg mit dem oben genannten neuen Hamburg-Aachener Zuge D 94 vereinigt bis nach Aachen gefahren.

Für den Bäderverkehr sind die Züge D 27/28 Berlin-Wiesbaden (Mainz) für die Zeit vom 1. Juni bis 31. August neu vorgesehen. Durch Führung von Kurswagen von Berlin nach Saarbrücken und zurück über die Nahebahn und von Berlin nach Trier und zurück durch das Lahn- und Moseltal kann man mit diesen Zügen die bedeutenden Bäder und Erholungsorte, wie Nauheim, Homburg, Wiesbaden, Kreuznach, Münster a. St., Ems, Bullay (Bad Bertrich) u. a. m. erreichen, ohne unterwegs umsteigen zu müssen. Frankfurt am Main wird ebenfalls durch Kurswagen an die Verbindung mit Berlin angeschlossen. Die Züge, die als D-Züge mit der 1. bis 3. Klasse gefahren werden, nehmen ihren Weg von Berlin über Magdeburg, Sangerhausen, Nordhausen, Cassel, nach Gießen, von wo ein Zweig, der Lahn und Mosel folgend, über Limburg-Coblenz nach Trier geleitet und ein zweiter Zweig über Bad Nauheim, Bad Homburg nach Wiesbaden (Mainz) gefahren wird. In Mainz bzw. Wiesbaden werden Kurswagen mit den unmittelbar anschließenden zwischen Frankfurt am Main und Saarbrücken über Bingerbrück-Münster am Stein verkehrenden D-Zügen 120 und 143 ausgetauscht. Der für den Frankfurter Verkehr bestimmte Zugteil (D 27a und 28a) wird in Bad Nauheim abgezweigt und über Friedberg weitergeleitet. Für die neuen Verbindungen sind folgende Verkehrszeiten festgesetzt:

D 28 Berlin Potsdamer Bhf. ab 8.05, Magdeburg 10.12, Cassel an 3.06, Wabern 3.47 (Anschluß nach Bad Wildungen, Ankunft 4.40). Gießen an 5.28, Bad Nauheim 6.06 (D 28a Frankfurt a. Main an 6.51), Bad Homburg 6.52. Wiesbaden an 8.01.

D 120 Wiesbaden ab 8.34, Mainz 8.48, Bingerbrück an 9.34, Kreuznach 9.59, Bad Münster a. St. 10.09, Saarbrücken an 1.30 und weiter nach Paris.

D 124 Gießen ab 5.50, Bad Ems an 7.46, Coblenz 8.13, Trier an 10.25.

Rückfahrt: D 123, Trier ab 7.50, Coblenz 10.02, Bad Ems 10.36, Gießen an 12.30.

D 143 Saarbrücken 6.05, Bad Münster a. St. 8.52, Bad Kreuznach 9.00, Bingerbrück 9.23, Mainz an 9.58.

D 27 Mainz ab 10.07, Wiesbaden 10.28, Bad Homburg 1.7. [D 27a Frankfurt a. Main 11.34] Bad Nauheim 12.25, Gießen 1.03, Wabern 2.42 (Anschluß vom Bad Wildungen, Abfahrt 1.41), Cassel an 3.18, Magdeburg 8.13, Berlin Potsdamer Bhf. an 10.25.

Der Verkehr mit England über Holland erfährt dadurch eine grundlegende Änderung, daß der Nachtbetrieb der Vlissinger Dampfschifflinie mit Folkestone vom 1. Juni ab eingestellt wird. Die Nachtdampfer laufen dann nur noch Hoek van Holland an, während den Verkehr über Vlissingen nur noch Tagesdampfer vermitteln sollen. Hierdurch ist eine Neuregelung des deutsch-englischen Schnellzugverkehrs über Vlissingen nötig geworden, der nicht mehr über Hannover-Löhne-Osnabrück-Wesel-Goch, sondern über Hannover-Hamm-Dortmund-Duisburg-Crefeld-Goch geleitet wird. Das Industriegebiet an der Ruhr wird dadurch direkt in diesen Verkehr einbezogen. Gleichzeitig sollen einem Wunsche der Verkehrskreise entsprechend, in den Nachtschnellzügen D 137/138 Holland-Leipzig-Dresden außer den bisher schon geführten Berliner Schlafwagen einige D-Zugkurswagen zwischen Berlin und Haag-Rotterdam laufen und zwischen Berlin und Hannover mit den Kölner D-Zügen 5/8 befördert werden, so daß Reisende von Berlin nach Holland und umgekehrt, auch wenn sie nicht die Schlafwagen benutzen, nicht mehr, wie das bisher der Fall war, genötigt sind, nachts in Hannover umzusteigen und den Zug zu wechseln. Auch für den Hamburger Verkehr sind direkte Vlissinger Schlafwagen vorgesehen, die zwischen Duisburg und Vlissingen mit den Berlin-Vlissinger Wagen zusammenlaufen sollen. Endlich werden noch Kurswagen für den Verkehr zwischen Vlissingen und Köln über Neuß gefahren, die in Crefeld abzweigen. Die Verkehrszeiten dieser Verbindungen sind wie folgt festgesetzt:

D 8 Berlin Friedrichstr. ab 10.42, Hannover an 2.50 (D 138 Hannover ab 3.18 nach Holland), Duisburg an 7.36; D 92 Hamburg ab 11.00, Duisburg an 6.24. D 366 Duisburg ab 7.46 Crefeld 8.19; E 217 Köln ab 7.20, Crefeld ab 8.34, Goch 9.35, Vlissingen 2.30, London Vic. St. 10.05. Rückfahrt London Vict. St. ab 8.30, Vlissingen 4.55, E 228 Goch ab 8.43, Crefeld an 9.[illegible], Köln an 10.49. D 367 Crefeld ab 9.56, Duisburg an 10.28, D 5 Duisburg ab 10.42, Hannover ab 3.52; (D 137 von Holland trifft 3.25 in Hannover ein) Berlin Friedrichstr. an 8.18. D 91 Duisburg ab 12.40, Hamburg an 8.00.

Durch weitreichende Fahrplanänderungen und Ergänzungen sind für den Verkehr mit der Schweiz und Italien wesentliche Verbesserungen der Verbindungen mit Holland, Hamburg und Berlin sowie mit den nordischen Ländern erreicht. Zu diesem Zwecke sollen die bisher nur auf der Strecke Hamburg-Hannover-Frankfurt-Freiburg i. Br. beförderten D-Züge 85 und 86 nach und von Basel gefahren werden. Ferner sind zwischen Hoek van Holland und Karlsruhe über Cleve-Crefeld-Köln-Wiesbaden-Mainz-Mannheim mit Kurswagenübergang auf die vorbezeichneten Hamburg-Baseler D-Züge in Karlsruhe die im verflossenen Sommer anfangs als Gesellschaftssonderzüge einmal wöchentlich und später während der Hochsommermonate für den allgemeinen Verkehr täglich gefahrenen Züge Amsterdam-Basel als fahrplanmäßige Züge D 163 und 164 mit Anschlüssen nach und von England vorgesehen worden. An die so geschaffenen neuen Verbindungen zwischen Hamburg, Holland und Basel sind die nordischen Länder durch die an anderer Stelle behandelten neu eingesetzten Nachtfährverbindungen zwischen Saßnitz und Trälleborg dadurch angeschlossen, daß die neuen Züge D 14/17 Berlin-Saßnitz in Berlin mit ausreichender Zeit für den Übergang zwischen dem Stettiner und dem Anhalter Bahnhof, einschl. der Gepäcküberführung, Anschluß an die Frankfurter Züge D 42/43 vermitteln, die in Frankfurt wiederum mit Kurswagenübergang an die D-Züge 85/86 anschließen. Ihre Fortsetzung südlich von Basel finden die Züge D 85/86 endlich durch das von den Schweizer Bundesbahnen und den italienischen Staatsbahnen vorgesehene neue Nachtschnellzugpaar Basel-Gotthard-Genua.

Die wichtigsten Verkehrszeiten der neuen Verbindung sind in der nachstehenden Übersicht dargestellt:

Zug	Zeit		Station		Zeit	Zug
D 86	7.42	ab	Hamburg	an	11.23	D 85
	10.56	„	Hannover.	„	8 12	
	4.50	an	Frankfurt (Main) . .	ab	1.30	
	10.05	ab	Stockholm	an	7.45	
	11.25	„	Kristiania.	„	6.15	
D 14	9.50	„	Saßnitz-Hafen . . .	„	7.14	D 17
	6.03	an	Berlin Stettiner Bhf.	ab	11.55	
D 42	7.35	ab	Berlin Anhalter Bhf.	an	10.51	D 43
	5.03	an	Frankfurt (Main) . .	ab	1.20	
D 86	5.20	ab	Frankfurt (Main) . .	an	1.00	D 85
	6.52	an	Mannheim	ab	11 30	
	7.55	„	Karlsruhe.	„	10.29	
D 286	8.59	an	Baden Baden. . . .	ab	9.13	D 175
	8.30	ab	London.	an	9.30	
	7.14	„	Hoek van Holland .	„	11 10	
	7.50	„	Rotterdam	„	10.40	
	8.00	„	Amsterdam	„	10.35	
D 164	11.35	„	Cleve.	„	6.34	D 163
	11.50	„	Goch	„	6 20	
	12.42	an	Crefeld	ab	5.35	
	1.39	„	Köln	„	4.35	
	4.50	„	Wiesbaden	„	1.28	
E 264	6 00	an	Frankfurt (Main) . .	ab	12.15	E 293
D 164	5.17	an	Mainz.	ab	1.00	D 163
	6 38	„	Mannheim	„	11.40	
	7.42	„	Karlsruhe.	„	10.37	
D 86	8.10	ab	Karlsruhe.	an	10.15	D 85
	11.58	an	Basel S. B. B.	ab	6.45	
	2 10	„	Luzern	„	4.33	
	8.10	„	Mailand.	„	10 00	
	12 00	„	Genua	„	6.15	

Für den großen Durchgangsverkehr sind Kurswagen von [Am]sterdam und Berlin nach Baden-Baden und Genua und zurück, zwischen Haag und Genf, sowie zwischen Hamburg und Basel in Aussicht genommen.

Zum Anschluß Württembergs an das neue Zugsystem sind die D-Züge 18/275 und 276/91 vorgesehen. D 276/91 verläßt Wiesbaden 4,56 nach Aufnahme des Anschlusses des D 164 von Holland, trifft 6.03 in Worms, 6.32 in Ludwigshafen und 6.50 in Mannheim ein, wo der Anschluß von Hamburg und Berlin aufgenommen wird; Heidelberg wird 7.15, Stuttgart 9.32 und Ulm 11.50 erreicht. In der Süd-Nordrichtung ist eine vorzügliche Anschlußverbindung von Friedrichshafen ab 5.40, Ulm 7.23 durch den D 18 hergestellt, der 11.34 in Mannheim eintrifft, hier den Anschluß an D 163 nach Holland vermittelt und über Ludwigshafen, Worms, Mainz nach Wiesbaden verkehrt. (D 275 Ankunft 1,22.)

D 166 Hannover - Bremen - Oldenburg wird unter der Nummer 146 über Oldenburg hinaus bis nach Emden (Ankunft 9,30) durchgeführt. Da D 146 in Hannover Kurswagen von Basel aufnimmt, erfahren die Fernverbindungen Emdens eine wertvolle und vielfach erstrebte Verbesserung. Als Gegenzug soll Eilzug 147 Emden 4,55, Oldenburg an 6.31 mit Anschluß in Oldenburg an die Züge 29 und 147 nach Bremen (Ankunft 8.08) und Hannover (Ankunft 10.32) gefahren werden. Beide Züge sind nur für den Monat Juni vorgesehen, da ihre Verkehrsaufgaben vom 1. Juli ab von den dann einsetzenden Berlin-Norddeicher Nachtbäderschnellzügen D 102 und D 109 übernommen werden. Ob das Zugpaar nach Wegfall dieser Bäderzüge von Mitte September ab wieder eingerichtet werden kann, wird von seiner Bewährung im Juni abhängen.

Zur Verbesserung der Verbindungen Wilhelmshavens sind für den Sommer die neuen Züge D 166 Oldenburg ab 8,06 Wilhelmshaven an 9,01 und E 161 Wilhelmshaven ab 8,56, Oldenburg an 9,55 versuchsweise vorgesehen. Zug 166 nimmt in Oldenburg den Anschluß des oben genannten D-Zuges 166 von Bremen-Hannover-Basel auf, dessen Wagen vom 1. Juli ab nach Wegfall des Zuges D 146 auf der Strecke Oldenburg—Emden nach Wilhelmshaven durchgeführt werden. Zug 161 findet Fortsetzung in dem bereits bestehenden Zuge 161 nach Bremen (Ankunft 10.52) mit seinem Anschlusse in Bremen an Zug D 131 nach Hannover, Leipzig und Dresden.

(Schluß folgt.)

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

[I]n der am 16. und 17. März 1922 in München abgehaltenen [.]. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr bei[geo]rdneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind die fol[ge]nden, die Deutschen Eisenbahntarife, Teile I betreffenden Be[sch]lüsse gefaßt worden:

[I]. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A.

[1]. Die Eisenbahndirektion Berlin hatte auf Veranlassung des [Re]ichswirtschaftsverbandes bildender Künstler Deutschlands [be]antragt, die Grenze, von der an für Kunstgegenstände beson[de]re Beförderungsbedingungen gelten (Ausführungsbestim[mu]ng II (1) zu § 54 EVO.), und bis zu der die Eisenbahn bei [Ve]rlust, Minderung oder Beschädigung haftet (Ausführungsbe[sti]mmung II zu § 89 EVO.) von zurzeit 5000 ℳ auf 20 000 ℳ [her]aufzusetzen. Zur Begründung hierfür war angegeben, daß [die] Preise der Kunstwerke im Durchschnitt das Vierfache der [Fr]iedenspreise betrügen und eine entsprechende Hinaufsetzung [d]iger Grenze, die den heutigen Verhältnissen somit nicht mehr [en]tspreche, ein Gebot der Billigkeit sei. Die Beschlußfassung [üb]er den Antrag wurde aber ausgesetzt, weil die Änderung der [ge]samten Kostbarkeitsbestimmungen vielleicht in Bälde zu er[wa]rten ist und es für zweckmäßig erachtet wurde, den vorlie[ge]nden Antrag mit dieser Frage zu verbinden.

[2]. Abgelehnt wurde ein vom Hansa-Bund für Gewerbe, Han[de]l und Industrie ausgehender Antrag auf Herabsetzung der [Na]chnahmegebühr.

[3]. Für leicht entzündliche Güter war während des Krieges [in]folge des Mangels an Wagendecken durch eine Anmerkung zu [.] Nr. 10 der Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, [Te]il I A unbedeckte Beförderung zugestanden worden. Nach[de]m im vergangenen Sommer zahlreiche, durch Funkenflug ver[ur]sachte Brandschäden an Heu-, Stroh- und dergl. Sendungen [vo]rgekommen sind, die durch die Beförderung der genannten [Gü]ter in offenen Wagen ohne Decke verursacht waren, außer[de]m auch der Bedarf an Wagendecken durch Inanspruchnahme [de]n Deckenverleihanstalten wieder gedeckt werden kann, soll [di]e Vergünstigung nunmehr rückgängig gemacht werden. (D.)

4. Das als Anlage VI dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A beigegebene Muster für nachträgliche Verfügungen soll in einigen Punkten geändert werden.

II. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

5. Die Vorschrift in § 1 (3) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B und in § 2 (2) des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, wonach die Fracht — ausgenommen bei Umbehandlungen mangels direkter Tarife — für eine Mindestentfernung von 10 Kilometern zu erheben ist, wird aufgehoben.

6. Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B wird nach § 9 (1) folgende vorübergehend gültige Bestimmung eingefügt: „Wenn die Eisenbahn Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg stellt, so wird in allen Fällen, in denen nach Abs. (1) und (2) die Fracht für mindestens 15 000 kg berechnet werden müßte, der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt.“ (ÄD*.)

7. Infolge anderer Anordnung der Frachtberechnung für beschleunigtes Eilgut wurden folgende Änderungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B beschlossen:

a) den § 14 wie folgt zu fassen:

„1. Die Fracht wird für alle Güter — sowohl für Güter der Klasse I e als auch der Klasse II e — nach den Sätzen der Klasse I e für das 1½fache wirkliche Gewicht, mindestens für 30 kg für jede Frachtbriefsendung, berechnet. Ist jedoch nach Abschnitt D die Eilstückgutfracht für ein höheres Mindestgewicht zu erheben, so wird die Fracht für mindestens das 1½fache dieses Mindestgewichts berechnet.

2. Die Mindestfracht beträgt 20 ℳ.

[Für Fische und Krabben vgl. § 37 (1)]“.

b) dem § 15 folgende Fassung zu geben:

„Die Fracht wird für alle Güter — sowohl für Güter der Klasse I e als auch der Klasse II e — nach den Sätzen der Klasse A, An 10 oder An 5 für das Dreifache des der

Frachtberechnung für Frachtgut zugrunde zu legenden wirklichen, mindestens aber des nach § 9 zu berücksichtigenden Gewichts berechnet; über die Frachtberechnung für Wagen mit Schaustellungen usw. bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut vgl. § 30 (1), für Fische und Krabben vgl. § 37 (1)."

c) in § 24 (1) „4000 kg" zu ändern in „3000 kg".

d) die Ziffer (2) b) in § 25 wie folgt zu fassen:

„b) bei beschleunigtem Eilgut für das Doppelte des wirklichen Gewichts, mindestens für 40 kg für jede Frachtbriefsendung nach den Sätzen der Klasse I e (vgl. § 14 (1))."

e) in § 26 (2) „60 kg" zu ändern in „40 kg".

f) dem § 30,1 folgende Fassung zu geben:

„1. Bei Aufgabe als Eilgut werden die Sätze der Klasse D oder der Nebenklassen Dn 10 und Dn 5 für das Doppelte, bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut die gleichen Sätze für das Dreifache des der Frachtberechnung nach den Vorschriften für diese Klassen zugrunde zu legenden Gewichts berechnet."

g) in § 31 (1) „6000 kg" zu ändern in „4500 kg".

h) in § 50 (5) „40 000 kg" zu ändern in „30 000 kg". (ÄD.)

8. Von der seit 1. Juli 1921 nach § 33 a (1) des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B allgemein für alle gebrauchten Packmittel bei Aufgabe als Frachtstückgut wieder zugestandenen Frachtberechnung für das halbe Gewicht nach den Sätzen der Klasse I — mindestens für 20 kg —, sofern nicht die Fracht für das volle Gewicht nach den Sätzen der Klasse II billiger ist, werden die stark sperrigen Lattenkisten, Gemüse- und Obststeigen, Harasse, Verschläge und Gestelle in gleicher Weise wie vor dem 20. Juli 1917 ausgeschlossen. Zu dem Zweck wird dem § 33 a (1) als zweiter Satz angefügt: „Hierunter fallen Lattenkisten, Gemüse- und Obststeigen, Harasse, Verschläge und Gestelle in zerlegtem*) Zustand, — unzerlegt nur dann, wenn die Zwischenräume zwischen den Brettern oder Latten nicht breiter sind als diese —, sowie auch ineinandergesetzte Gemüse- und Obststeigen.

9. Für Brieftaubensendungen werden wieder Begleiter zugelassen. Infolgedessen werden die §§ 37 und 38 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B entsprechend geändert. (ÄD.)

10. Leere Privatgüterwagen, die als Frachtgut aufgegeben werden, genießen künftighin keine Frachtfreiheit mehr. Sie werden vielmehr unter den nachstehenden Bedingungen gegen eine ermäßigte Fracht von 50 ℳ für den Wagen befördert:

a) Die Wagen müssen in der Spalte „Inhalt" des Frachtbriefs als „leer" bezeichnet werden;

b) In der gleichen Frachtbriefspalte hat der Absender den folgenden Vermerk einzutragen: „Eingestellt bei der . . . . Eisenbahn, Heimatstation . . . . .";

c) Die Beförderung gegen die ermäßigte Fracht muß vom Absender im Frachtbrief durch den Vermerk: „Zu befördern gegen ermäßigte Fracht" vorgeschrieben werden;

d) Bei Verlust oder Beschädigung eines leeren Privatgüterwagens haftet die Eisenbahn auf Grund des § 89 der EVO. nur beschränkt. Die Höhe des Schadensersatzes und die Art ihrer Ermittlung richtet sich nach dem zwischen dem Einsteller des Wagens und der Eisenbahn abgeschlossenen Wageneinstellungsvertrage.

Außerdem werden für Privatgüterwagen, die auf bahneigenen Gleisen stehen, an Standgeld 20 ℳ für jeden Wagen und für je auch nur angefangene 24 Stunden erhoben. Leere Privatgüterwagen, die auf bahneigenen Gleisen abgestellt sind, haben eine Abstellgebühr von 3 ℳ für jeden Wagen und für je auch nur angefangene 24 Stunden zu zahlen. (ÄD**.)

11. Mit der Klarstellung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B hinsichtlich der Frachtberechnung für veredelte Güter wird ein besonderer Unterausschuß betraut.

12. Im Verzeichnis I (der sperrigen Stückgüter) werden folgende Änderungen vorgenommen:

a) Gestrichen werden:

Ziffer 17: „Flachswerg (Flachsabwerg, Flachshede), ausgenommen in gepreßten Ballen";

Ziffer 23: „Hanfwerg (Hanfabwerg, Hanfhede), ausgenommen in gepreßten Ballen";

in Ziffer 26: „Uhrenkasten" und „Wand- und Gest[e]l[l]tafeln";

in Ziffer 37 a): „Bienenzuchtgeräte" und „Eggen";

in Ziffer 37 b): „Dezimal-(Brücken-)wagen, ausgenom[me]n eiserne" und „Nähmaschinen, ausgenommen in Ki[ste]n verpackte";

Ziffer 51: „Schaukelpferde".

b) Geändert werden:

in Ziffer 26 die Stelle „Packmittel usw." in „Packmit[te]l, neue, folgende: Kisten, Harasse, Lattenkisten, Käf[ig]e, Steigen, Verschläge, Zigarrenkistchen und Schacht[el]n, auch mit un- oder bedrucktem Papier beklebt, Zündh[ol]zschachteln auch mit Reibflächen, ausgenommen in[ein]andergesetzte und zerlegte. Nicht sperrig sind, Br[ief]kisten und Eierkisten mit Fächereinsatz sowie Kist[e]n und Schachteln, die in verschlossenen Kisten verpa[ck]t sind";

die Ziffer 38 in: „Möbel aus Holz und Eisen zusamm[en]gesetzt, ausgenommen zusammengelegte oder zerleg[te]".

c) Neu aufgenommen werden:

in Ziffer 37 a): „Heuzangen" und „Saatgutbeizmaschin[en]";

als Ziffer 60 a): „Vogelkäfige". (ÄD.)

13. Abgelehnt wurden die Anträge betr. Aufnahme von

a) Grabeinfassungen aus Kunststein,

b) Putzwolle,

c) Schwefelsäure in Ballons

in das Verzeichnis IV (der zur Beförderung in großräumi[ge]n offenen Wagen zugelassenen Güter).

14. In das Verzeichnis V (der zur Beförderung in Ke[sse]l- oder anderen Gefäßwagen zugelassenen Güter) werden neu [au]fgenommen: „Rübensaft, Rübenspeisesirup, Rübenkreude, Rübenkraut und Rübensirup" sowie „Suppenwürzen". (ÄD.)

15. Die Prüfung des Antrages, ob Eier in das Verzeichnis [V]I (der zur Beförderung in Privatgüterwagen zugelassenen Güt[er]) aufgenommen werden sollen, wird dem Unterausschuß zur [Ne]uregelung der Tarifbestimmungen für Privatgüterwagen zur [Mi]tbehandlung überwiesen.

16. Das Warenverzeichnis der Ermäßigten Stückgutkl[as]se wird durch die Aufnahme der Stelle „Reisfuttermehl" ergä[nz]t.

17. Die Versetzung von Mineralwasser aus Klasse A in Klasse B wird abgelehnt.

18. Zwecks Neuordnung der Tarifstellen für Harze und P[ech] wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

a) die Stelle „Harze, folgende usw." der Klasse B zu erse[tz]en durch: „Harze von Nadelhölzern (auch Kolophoniu[m]), Kautschukharz";

b) die Stelle „Pech, soweit nicht in Klasse D genannt" [d]er Klasse B zu streichen und die Ziffer 20 in § 9 (2) [d]er Allgemeinen Tarifvorschriften wie folgt zu fassen: „P[ec]h, wie in Klasse D genannt, in Stücken";

c) die Stelle „Raupenleim" der Klasse D zu streichen;

d) die Ziffer 1 der Stelle „Klebmittel" der Klasse B zu ändern in: „Harzleim beim Versand an Papier- [u]nd Pappenfabriken zur Verwendung im eigenen Betriebe"

e) die Stelle „Pechschlacken usw." der Klasse D wie folg[t] zu fassen: „Harzhaltige Abfälle und Rückstände, folge[nd]e: Brauereiauslaufpech, zum Auspichen von Fässern [nic]ht mehr geeignet, Pechsatz, Pechschlacken";

f) die Stelle „Rückstände der Glyzerindestillation usw." [d]er Klasse C zu streichen;

g) in die Klasse B folgende neue Stellen aufzuneh[me]n: „Brauerpech" und „Cumaronharz";

h) zur Stelle „Pech usw." der Klasse D folgende Anmerk[u]ng aufzunehmen: „Als Erdölpech (Petroleumpech), Br[au]nkohlenteerpech, Holzteerpech, Steinkohlenteerpech [u]nd Torfteerpech ist nur der pechartige Rückstand der bl[os]en Destillation von rohem Erdöl, Braunkohlenteer, Holz[te]er, Steinkohlenteer und Torfteer, als Naphtholpech der [pe]chartige Destillationsrückstand der Herstellung von [Be]tanaphthol aus Naphthalin anzusehen";

i) zur Stelle „Teere, folgende, usw." der Klasse D folg[en]de Anmerkung aufzunehmen: „Als Braunkohlenteer, St[ei]nkohlenteer, Torfteer und Laubholzteer ist nur das [te]erartige Erzeugnis der trockenen Destillation von Br[au]nkohlen, Steinkohlen, Torf und Laubholz, auch nach [Au]sscheidung einzelner Bestandteile des Teeres, aber [oh]ne sonstige weitere Bearbeitung anzusehen."

19. In Klasse D wird als besondere Stelle aufgenomm[e]n: „Ausschußkorkholz und Zierkorkholz (Jungfernrinde)" un[d] in der Stelle „Korkholz" der Klasse C der Hinweis angefügt: „[Au]sschußkorkholz und Zierkorkholz (Jungfernrinde) siehe be[n]-

*) Eine offene Seite gilt nicht als Zwischenraum. Die Bretter und Latten, die eine Seite bilden, brauchen nicht voneinander getrennt zu werden, auch können drei Seiten untereinander verbunden bleiben. Die losgelösten Befestigungsmittel können der Sendung beigegeben werden, wenn sie untereinander und mit Holzteilen zusammengebunden sind." (ÄD.)

re Stelle in Klasse D". Außerdem wird die Ziffer 35 des rzeichnisses IV ergänzt durch: „Ausschußkorkholz und Zierrkholz (Jungfernrinde)".

20. In der Tarifstelle „Isoliersteine usw." der Klasse C wird Schluß hinter „gemischt" zugesetzt: „sowie Isolierplatten, rbunden mit Holzrahmen mit Schilfrohr und eingeschobenen pptafeln". Ferner werden als besondere Stellen aufgenmmen:

a) in Klasse C: „Schilfrohrleistendecken (auf Leisten genagelte Rohrdecken), auch mit geteerter oder asphaltierter Pappe bedeckt";
b) in das Verzeichnis IV: „Schilfrohrleistendecken, wie in Klasse C genannt". (ÄD.)

21. In Ziffer 1 der Stelle „Betonwaren" der Klasse D wird ter „Platten" angefügt: „Steine".

22. Die Ziffer 1 der Klasse D der Tarifstelle „Eisen und ahl" wird durch folgende ersetzt:

a) Abfallstücke, auch brikettiert oder gemahlen,
b) Lochkerne (Lochputzen)." (ÄD.)

23. Die Ziffer 1 der Stelle „Öle usw." der Klasse D soll rch folgenden Wortlaut ersetzt werden:

1. Steinkohlenteeröle, die bei 20° C ein Eigengewicht (spezifisches Gewicht) von mindestens 0,95 und bei 50° C eine Dickflüssigkeit von höchstens 1,7 haben;
2. Steinkohlenteerheizöle, mit Steinkohlenteerpech gestreckt, und ausgebrauchte Benzolwaschöle, beide soweit sie bei 20° C ein Eigengewicht (spezifisches Gewicht) von mindestens 0,95 haben und bei der üblichen Siedepunktmethode bis 270° C mehr als 13 % Destillat ergeben;
3. Laubholzteeröle, die bei 20° C ein Eigengewicht (spezifisches Gewicht) von mindestens 0,95 und bei 50° C eine Dickflüssigkeit von höchstens 1,7 haben."

Dadurch werden die bisherigen Ziffern 2 (Erdöle usw.) und 3 reosolöl usw.) 4 und 5. Ein gleichzeitig gestellter Antrag f Ergänzung der Ziffer 41 des Verzeichnisses V durch die orte „sowie Destillate aus diesen Ölen" wurde abgelehnt.

24. In Ziffer 1 der Stelle „Metallhaltige usw. Abfälle" der asse D wird der letzte Satz in Absatz 3 wie folgt gefaßt: rner Zinkoxyd zur Weiterverarbeitung auf hüttenmäßigem ege". (ÄD.)

25. Fischabfälle werden in die Ermäßigte Stückgutklasse aufnommen. Ferner wird die Stelle „Abfallfische usw." in asse D ersetzt durch „Abfallfische" und in Klasse E folgende ue Stelle aufgenommen: „Fischabfälle. Fischlebern siehe asse C." (ÄD.)

26. Ein vom Eisenbahn-Zentralamt ausgehender Antrag, die genstandgeldsätze des Nebengebührentarifs zu erhöhen, urde abgelehnt.

III. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

27. Entsprechend dem Vorgehen im Güterverkehr, wo der rif für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgut Mindestchten vorsieht, sollen auch im Tierverkehr für die in Viehmmelwagen, Stückgutkurswagen oder in Gepäckwagen berderten Tiere Mindestfrachten vorgesehen werden. Sie sollen tragen für Tiere der Klasse S 1 = 60 ℳ, S 2 = 30 ℳ, der rigen Klassen 15 ℳ. (ÄD.)

28. Ein Antrag, daß als Veranstalter von Besichtigungen gl. § 14 (1) b der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutnen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I) verbunden mit Leistungsüfungen nicht nur Behörden, landwirtschaftliche Vereine oder chtvereinigungen, sondern jeder andere Verein anerkannt rd, der es sich zur Aufgabe macht, die Landespferdezucht rch die Veranstaltung eines Turniers und durch Prämiierung n Pferden zu unterstützen, wird abgelehnt. Gleichzeitig urde der deklaratorische Beschluß gefaßt, daß zu den Behtigungen im Sinne des § 14 (1) b Leistungsprüfungen, nnen, Turniere, concours hippiques u. dgl. nicht gehören.

IV. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

29. In den allgemeinen Ausführungsbestimmungen A und B zu § 12 EVO. (Vorschriften über Sonderzüge) treten verschiedene Änderungen ein. Ihre erschöpfende Wiedergabe würde hier aber zu weit führen.

30. Abgelehnt wird ein Antrag, den Fahrpreis für eine halbe Fahrkarte auf 10 Pfennig statt wie bisher auf 5 Pfennig aufzurunden.

31. Die Ausführungsbestimmung C III 1 zu § 12 EVO. (Fahrpreisermäßigung für Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken usw.) wird wie folgt ergänzt: „Die Ermäßigung zu A und B wird mit Genehmigung der Eisenbahnverwaltung auch Studierenden und Schülern außerdeutscher Anstalten gewährt."

32. In der Ausführungsbestimmung C V zu § 12 EVO. (Fahrpreisermäßigung zugunsten der Jugendpflege) treten folgende Änderungen ein:

a) In Ziffer 1 b) werden gestrichen die Worte: „Die Höchstentfernung für eine Fahrtrichtung ist bei eintägigen Ausflügen auf 75 Tarifkilometer beschränkt";
b) die Ziffer 1 c) wird gestrichen;
c) der letzte Satz der Ziffer 4: „Die Bescheinigungen müssen mit dem Vereinsstempel versehen sein" wird geändert in: „Zu den Anträgen und Bescheinigungen muß der von der Eisenbahnverwaltung zu beziehende Vordruck verwendet werden, der mit dem Vereinsstempel zu versehen ist."

33. Um im Tarif klar zum Ausdruck zu bringen, daß die Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege nicht auch für die Mitglieder der Sanitätskolonnen, Pflegerschaften und Samaritervereine in Anspruch genommen werden darf, wird in der Ausführungsbestimmung C VI zu § 12 EVO. das Wort „Pflegepersonal" ersetzt durch: „berufsmäßig tätige Pflegepersonal". Ferner wird der Ausweis zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung ergänzt durch die Bestätigung, daß die Reisenden den Vereinen und Genossenschaften als berufsmäßige Pfleger angehören.

34. Über einen Antrag, eine Begriffsbestimmung darüber zu geben, wer als „mittellos" im Sinne der Ausführungsbestimmung C VII zu § 12 EVO. (Fahrpreisermäßigung für mittellose Kranke) anzusehen ist, lehnte die ständige Tarifkommission die Beschlußfassung ab.

35. Die Ausdehnung der Fahrpreisermäßigung für Kriegsbeschädigte zugunsten von Fahrten in der 2. Wagenklasse mit Fahrkarten für niedrigere Klassen wird abgelehnt.

36. Ebenfalls abgelehnt wird ein Antrag auf Einführung einer Fahrpreisermäßigung zum Besuch von Kriegergräbern.

37. Für die Vorausbestellung von Plätzen in D-Zügen und Expreßzügen wird eine Gebühr eingeführt, die beträgt für die 1. Klasse 6 ℳ, für die 2. Klasse 4 ℳ und für die 3. Klasse 2 ℳ. Bei schriftlicher Bestellung müssen diese Beträge postfrei eingesandt werden, bei telegraphischer Bestellung sind sie vor Aufgabe des Bestelltelegramms bei der Station zu entrichten, von der das Telegramm abgeht. Wird die Fassung des Telegramms dem Stationsbeamten überlassen, so werden an Telegrammgebühr für jede Bestellung 10 ℳ erhoben. Die im voraus bestellten Plätze müssen auf der Abgangsstation des zu benutzenden Wagens des D-Zuges oder Expreßzuges eingenommen werden; andernfalls erlischt der Anspruch auf den bestimmten Platz. Haben bestellte Plätze nicht bereitgehalten werden können, so wird dem Besteller der eingezahlte Betrag abzüglich der Telegrammgebühr zurückgezahlt. (ÄD.)

Der mit „(ÄD.*)" bezeichnete Beschluß zu Punkt 6 ist nach schriftlicher Abstimmung unter den Generalkonferenzverwaltungen bereits am 1. April 1922, der mit „(ÄD.**)" bezeichnete Beschluß zu Punkt 10 am 1. Mai 1922 durchgeführt worden. Die anderen äußerst dringlichen Beschlüsse (ÄD.) werden voraussichtlich am 1. Juni 1922 in Kraft gesetzt, falls nicht wirksamer Widerspruch erhoben wird. Ein Zeitpunkt für die Durchführung der übrigen Beschlüsse läßt sich zurzeit nicht angeben. Geisler.

„Kulturbahnen" in Schweden. Staats- oder Privatbahnbetrieb?

Schweden hat neben seinen Staatsbahnen bekanntlich auch hr ausgedehnte Privatbahnen, und es ist daher naheliegend, ß der Vergleich der wirtschaftlichen Ergebnisse beider, der den letzten Jahren wiederholt stark zugunsten der Privathnen ausgefallen ist, die Öffentlichkeit beschäftigt. Zur tschuldigung des schlechten Abschneidens der Staatsbahnen vielfach darauf hingewiesen worden, daß ein großer Teil r Staatsbahnlinien sog. „Kulturbahnen" sei, eine Benennung, e im Volke im allgemeinen als gleichbedeutend mit „sehr verkehrsschwachen Bahnen" hingenommen wird. Im großen ganzen gelten die Staatsbahnen nördlich Bräcke, also die Strecken Bräcke-Storlien, Bräcke-Boden-Haparanda samt Zweiglinien (ausgenommen Luleå-Riksgränsen) sowie die sog. Inlandbahn als solche Kulturbahnen, wogegen den Privatbahnen nachgesagt wird, daß sie durch die bevölkertsten Landstriche laufen und infolgedessen größeren Verkehr an sich ziehen können; m. a. W. der günstigere Abschluß der Privatbahnen wird damit erklärt, daß sich die Privatbahnen die besten Bissen weggeholt und

das Schlechte dem Staate zurückgelassen haben. Gegen diese Auffassung wendet sich nun Direktor Bärnheim von der schwedischen Privateisenbahnvereinigung, und seine Ausführungen entbehren nicht des allgemeinen Interesses, um so mehr, als sich an seine Äußerungen öffentliche Erörterungen angeschlossen haben, die in der zur Zeit auf der Tagesordnung stehenden Frage, „Staats- oder Privatbahnen“, ungemein wertvoll zu sein scheinen. Bärnheim weist an Hand von statistischem Material, an den Angaben der Personen- und Tonnenkilometer für das Bahnkilometer, nach, daß vor dem Kriegsausbruch — die Verhältnisse nachher waren zu unregelmäßig und schließen einen richtigen Vergleich aus — von 69 vollspurigen Privatbahnen nur 19 eine Verkehrsgröße hatten, die z. B. der Nordbahn Bräcke-Vännäs ebenbürtig oder überlegen war, während die übrigen 50 einen geringeren Verkehr bis herab zu 34 000 Personen- und Tonnenkilometer für das Bahnkilometer hatten. Unter letzteren befanden sich solche Bahnen wie Nässjö-Oskarshamn mit 194 000, Halmstad-Nässjö mit 182 000 und viele andere Privatbahnen mit gutklingenden Namen. Von den etwa 60 Schmalspurbahnen hatte nur eine über 200 000, 15 zwischen 100 000 und 200 000 und der Rest von 100 000 bis herab auf 17 000 Personen- und Tonnenkilometer. Zum Vergleich fügt Bärnheim hinzu, daß im Jahr 1913 die betreffende Zahl für sämtliche Staatsbahnlinien 625 000, für sämtliche vollspurigen Privatbahnen 285 000, für sämtliche schmalspurigen Privatbahnen 101 000, für alle Privatbahnen zusammen 221 000, für die Staatsbahnstrecke Stockholm-Göteborg 989 000, bei der größten Privatbahn, den Bergslagernasbahnen dagegen nur 625 000 gewesen sei. Er leitet daraus ab, daß, obgleich die Nordlandsstaatsbahnen „Meile für Meile durch reine Ödmarkungen gehen“, sie doch allmählich einen sehr bedeutenden Verkehr entwickelt hätten. Man könne daher Hauptstrecken wie Bräcke-Storlien und Bräcke-Boden u. a. vom Gesichtspunkte der Verkehrsgröße kaum noch zu den Kulturbahnen rechnen. Schon 1913 hätten die Norrlandsbahnen einen weit größeren Verkehr als die überwiegende Zahl der Privatbahnen besessen, und zweifellos hätten sich seit 1913 die Verhältnisse weiter zugunsten der Staatsbahnen verschoben.

Diese Aufstellung des Privatbahndirektors haben auch den Generaldirektor der Staatsbahnen Granholm auf den Plan gerufen, und es hat eine kleine, in ihren Schlußergebnissen offenbar sehr lehrreiche Preßfehde gegeben. Generaldirektor Granholm bringt vor allem eine genaue Auslegung des Begriffes „Kulturbahnen“, unter denen er Eisenbahnen versteht, „die ohne den Gedanken an eine naheliegende Kapitalverzinsung gebaut worden sind, um den Fortschritt der materiellen und geistigen Kultur zu fördern, und die auch weiterhin zu diesem Hauptzwecke betrieben werden“. Von dieser Auslegung ausgehend tritt er an die Frage heran, ob die Norrlandsbahnen — abgesehen natürlich von der Eisenerzbahn Luleå-Riksgränsen — als Kulturbahnen anzusprechen seien. Er weist darauf hin, daß die gewaltigen, große Reichtümer bergenden Gaue Norrlands bezüglich ihrer Verbindung mit der Welt vor Anlage von Eisenbahnen auf den Seeverkehr in den kurzen Sommermonaten angewiesen gewesen seien, und daß es ganz ausgeschlossen gewesen sei, daß privates Kapital sich auch nur entfernt an die über 1000 km langen Bahnen nördlich Bräcke herangewagt hätte. Der Staat, dem man nach neuester Mode jeden wirtschaftlichen Blick und Betriebssinn abspreche, habe, und zwar unter seinerzeitiger allgemeiner Billigung, die Bahnen auf weite Sicht im Sinne allgemeiner Hebung des Landes gebaut, und zwar als Kulturbahnen ohne Erwartung baldiger Verzinsung. Maßgebend für die Beurteilung des Verkehrs der Norrlandsbahnen sei nicht die Verkehrsgröße, sondern die Tarifbildung. Der Tarif der Staatsbahnen sowohl im Personen- wie im Güterverkehr sei so aufgebaut, daß die Tarife mit wachsendem Abstand stark fallen, und das habe nun auf die Einnahmen der weitausgedehnten Norrlandsbahnen eine sehr ungünstige Wirkung. Man müsse hier diese Tarife tatsächlich als „Kulturtarife“ bezeichnen, da sie in vielen Fällen kaum die notwendigsten, unmittelbaren Beförderungskosten für Kohle u. a. decken und für Oberleitung, Bewachung und Unterhaltung, Rente usw. nichts mehr übrig lassen. Die Norrlandsbahnen seien als Kulturbahnen gebaut und würden auf Grund ihrer niedrigen Tarife auch also solche betrieben. Eine Wirtschaftlichkeit habe man von ihnen auch nicht einmal erwartet. Um eine solche zu erzielen, hätte man Tarife anwenden müssen, wie sie die Privatbahnen bei ihrem entsprechenden Verkehrsumfange anwenden, aber die kulturelle Aufgabe der Bahn wäre dabei hintangesetzt worden. Daß sich die norrländischen Bahnen und damit das norrländische Nahrungsleben tatsächlich in dem von der Gegenseite angeführten Maße entwickelt hätten, beruhe im wesentlichen auf der Niedrigkeit der Tarife. Sollte aber jemand Zweifel an der volkswirtschaftlichen Berechtigung, in Norrland Kulturbahnen zu bauen und zu betreiben, hegen, so seien einige Zahlen aus der Handelsstatistik geeignet, die Zweifel zu zerstreuen. Allein das Zollgebiet Norr- und Västerbotten weise für 1913 einen Ausfuhrüberschuß von 69 Millionen Kronen aus; im gleichen Jahre hatte ganz Schweden südlich von Västerbotten 98 Millionen Kronen Einfuhrüberschuß. Die zwei nördlichsten Regierungsbezirke allein haben also den Einfuhrüberschuß auf 29 Millionen heruntergebracht. Der verhältnismäßige Wohlstand des ganzen Landes beruht also in hohem Grade auf den norrländischen Naturschätzen, und ihre weitere Ausnutzung ist ein hervorragendes Interesse Schwedens.

Über den Einfluß der norrländischen Kulturbahnen auf die Wirtschaftlichkeit des ganzen Staatsbahnnetzes spricht sich Generaldirektor Granholm folgendermaßen aus: Vor allem ist zu bemerken, daß sich der Betrieb auf den Norrlandsbahnen bedeutend teurer stellt als der auf den südlichen Bahnen. Mit Rücksicht auf die zu überwindenden großen Entfernungen müssen die Beförderungsgelegenheiten für Personal und Güter verhältnismäßig dicht und schnell sein. Die Gehälter und Löhne sind höher, weil die Orte meist Teuerungszulagen bedingen, wozu noch in vielen Orten die „Kaltortzulage“ hinzutritt. Die große Kälte und die mächtigen Schneemengen verteuern den Betrieb nach vielen ausschlaggebenden Richtungen. Eine gute Wirtschaftlichkeit des Zugverkehrs mit langen Zügen und geringem Brennstoffverbrauch wird durch die unvermeidlichen ungünstigen Steigungsverhältnisse ausgeschlossen. Man müsse also vom rein wirtschaftlichen Standpunkte eigentlich sehr hohe Tarife anwenden. Die tatsächlich geltenden Tarife sind aber nicht nur niedriger als die der Privatbahnen, sondern auch als die der südlichen Staatsbahnlinien.

Es könne kühn behauptet werden, daß keine Verwaltung unter den gegebenen Voraussetzungen der nötigen Verkehrsgröße, der Löhne und anderer Einflüsse auf die Betriebskosten bei den betreffenden Tarifen unter bisherigen Verkehrskonjunkturen die Bahnen Norrlands in Gewinn abwerfende Unternehmungen hätte verwandeln können. So lange die jetzige Tarifbildung besteht und offenbar auch bestehen muß, müssen die Norrlandsbahnen, bis der Verkehr ganz andere Größen als bisher erreicht hat, verlustbringend bleiben und auf die Wirtschaftlichkeit des ganzen Staatsbahnnetzes drücken.

Auf den Einwand der Gegenseite, daß die Unwirtschaftlichkeit der Norrlandsbahnen wie auch anderer Staatsbahnen tiefer liege als in niedrigen Tarifen und den übrigen angeführten Verhältnissen, daß sie vielmehr im eigentlichen Charakter des Staatsbetriebes wurzele, erwidert Granholm, daß er diesem Gesichtspunkte gern zustimme. Der Staatsbetrieb auf die Eisenbahn angewendet, zeichne sich ja gerade dadurch aus, daß er zum Nutzen des ganzen Landes Einheitlichkeit in den Verkehrsaufgaben, die auf den für das öffentliche Leben so bedeutungsvollen Eisenbahnverbindungen beruhen, und Gleichförmigkeit in den Vorteilen, die diese dem Erwerbsleben im allgemeinen sowohl wie in den einzelnen Landesteilen bringen, schaffen und erhalten wolle. Das Staatsunternehmen rechnet dabei zugunsten der Bewohner ärmerer Provinzen damit, daß eine gute Linie einer anderen schlechten auf die Beine helfen könne, und daß mit der Zeit die Bürden des Erwerbslebens im allgemeinen insofern ausgeglichen würden, als schlechte Betriebsergebnisse in einem gedrückten Zeitraum durch bessere in glücklichen Zeiten gutgemacht werden könnten. Dieser für das Staatsleben mögliche Grundsatz dürfte auch auf die Länge für jedes Land der beste sein. Er ist in der Welt allgemein anerkannt und dürfte früher oder später auch in Schweden zur Geltung kommen, wenn auch die augenblicklichen verwirrten Wirtschaftserfahrungen und politischen Richtungen den Zeitpunkt der Geltendmachung etwas beeinflussen. Dr. Saller

---

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neuregelung der Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse.** Im Reichsverkehrsministerium wurde in mehrtägigen, am 11. Mai beendeten Beratungen mit den Vertretungen der Anschlußinteressenten ein Entwurf zu den „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse“ fertiggestellt, der inzwischen die Genehmigung des Reichsverkehrsministers gefunden hat. Der den Beratungen zugrunde liegende Referentenentwurf beruhte auf eingehenden gründlichen Vorarbeiten von Praktikern des Eisenbahnwesens aus allen Bezirken der Reichsbahn und aus allen Beamtenfachgruppen. An den Verhandlungen im Ministerium nahmen teil der Reichsverband der Deutschen Industrie, der Deutsche Industrie- und Handelstag, der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landwirtschaftsrat. Die Beratungen in diesem Ausschuß waren auf beiden Seiten g

tragen von dem Wunsch nach Verständigung und nach Ausgleich bestehender Gegensätze. So wurde erreicht, daß schließlich über alle wesentlichen Punkte volle Einigkeit bestand. Die neuen Bedingungen werden den Anschlußverträgen im Gebiet der Reichsbahn vom 1. Juli 1922 ab zugrundegelegt werden. Die Reichsbahn hatte zu diesem Zweck die bestehenden Verträge schon vor längerer Zeit gekündigt. Die neuen Bedingungen bringen für das Reichsbahngebiet die von beiden Teilen längst erstrebte Einheitlichkeit. Äußerlich lehnen sie sich an die bewährten Allgemeinen Bedingungen der früheren preußisch-hessischen Staatseisenbahnen an, deren Bedingungen zum Teil wörtlich übernommen sind. In vielen, zum Teil wesentlichen Punkten finden sich jedoch Abweichungen. Auf ganz neuer Grundlage ist vor allem die Regelung der Anschlußgebühren (früher auch Anrückegebühren, Zustreifgebühren, Anschlußfrachten genannt) aufgebaut. Einem wiederholten Drängen der Industrie nachgebend, hat die Reichsbahn hier das System einer mit steigendem Wagenverkehr fallenden Gebühr eingeführt, entsprechend dem Erfahrungssatz, daß, je größer der Verkehr auf dem Anschluß ist, desto geringer die auf den einzelnen Wagen entfallenden Kosten sind. Rücksichten auf die schwächeren Anschließer, die sonst die Last der Gebühren nicht hätten ertragen können, verboten jedoch eine volle Durchführung dieses Grundsatzes. Immerhin ergeben sich für die großen Anschlüsse wesentliche Erleichterungen. Neu ist auch die Einführung einheitlicher Gebühren für die Anschlüsse auf freier Strecke, für die es bisher an einer allgemeinen Regelung auch innerhalb der früheren Ländereisenbahnen fehlte. Die Anschlußgebühren sind in der Weise gleitend gestaltet, daß sie sich ändern, sobald und soweit sich die Sätze der ersten Staffel der Streckensätze nach Tarifklasse D des Gütertarifs ändern. Auf dem besonders heiß umstrittenen Gebiet der Beteiligung der Eisenbahnverwaltung an den Kosten der Änderung bestehender Anschlußanlagen wurde Einigung dahin erzielt, daß die bisher schon in Preußen-Hessen bestehende Beteiligung der Bahn an den von ihr selbst veranlaßten Änderungen grundsätzlich beibehalten, aber ermäßigt wird; sie beginnt auch künftig mit der Hälfte, sinkt aber vom 11. Jahre seit der ersten Herstellung an allmählich bis auf ¼ im 15. und allen folgenden Jahren. Auch in den nicht minder schwierigen Fragen der Ladefristen und der Haftpflicht wurden Lösungen gefunden, die den berechtigten Interessen beider Teile gerecht werden. Wir behalten uns vor, auf die Einzelheiten der Neuregelung in einem besonderen Aufsatz zurückzukommen.

— **Der erste Saisontarif der Reichsbahn.** Seit langem wird in Wirtschaftskreisen und in der Presse angeregt, die Reichsbahn möge für bestimmte Güter in den verkehrsschwachen Sommermonaten billigere Tarife, sogen. S a i s o n t a r i f e , einführen. Die Reichsbahn würde bei den Betriebs- und Verkehrsschwierigkeiten, die sich infolge der Verkehrssteigerung im Herbst und Winter regelmäßig einstellen, zu einer derartigen Maßnahme gerne übergehen, wenn dadurch eine Verstärkung des Verkehrs in den Sommermonaten und eine Entlastung im Herbst und Winter zu erzielen wäre. Das Reichsverkehrsministerium hat in den letzten Tagen die wichtige Frage mit Vertretern einer Anzahl von Wirtschaftskreisen eingehend erörtert. Dabei kam man allseitig zu der Auffassung, daß derartige Tarifermäßigungen in den Sommermonaten zurzeit für die meisten dafür überhaupt in Betracht kommenden Güter ohne Bedeutung seien, weil es an Vorräten zur Verstärkung des Versandes im Augenblick fehlt. Nur für Kali liegen die Verhältnisse in dieser Beziehung günstig. Hier hat zudem das Kalisyndikat einen Abschlag von den Verkaufspreisen für die Sommerbestellungen zugesichert. Es soll deshalb sogleich ein Saisontarif für Kalisalze für das Gebiet der Reichsbahn eingeführt werden. Die neue Tarifregelung besteht darin, daß an Stelle der bisher gleichmäßigen Ermäßigung von 20 % in Zukunft gewährt werden: in den Monaten Mai, Juni und Juli 30 %, August 20 %, September, Oktober, November 15 %, Dezember 20 %, Januar, Februar 15 %, März, April 20 %. Die stärkere Tarifermäßigung in den Sommermonaten wird also durch Verringerung der Ermäßigung in den Wintermonaten ausgeglichen.

— **Zur Erhöhung der Eisenbahntarife** wird gegenüber unzutreffenden Berichten der Tagespresse an zuständiger Stelle erklärt, daß sich die Erhöhung der Eisenbahntarife, die am 1. Juni in Kraft treten soll, n i c h t auf die Tarife für den F e r n v e r k e h r von P e r s o n e n erstrecken wird. Die bereits in der Presse angekündigte Erhöhung der Preise im L o k a l v e r k e h r wird durchgeführt. Mit Rücksicht auf den Fernverkehr wird aber keine Erhöhung des Personentarifs im Fernverkehr in diesem Sommer erfolgen. Ebenso sicher ist freilich, daß eine E r h ö h u n g der G ü t e r t a r i f e bereits für den nächsten Monat vorgenommen wird, weil die Kosten der Kohlenpreiserhöhung vom 20. April und die der Besoldungserhöhung nicht gedeckt sind. Das Ausmaß dieser Tarifsteigerungen steht aber noch nicht fest.

— **Ein neuer Eisenbahnfinanzgesetzentwurf.** Unter dieser Überschrift ist in Nr. 18, S. 358 d. Ztg. eine Mitteilung veröffentlicht worden, die auf Irrtum beruht. Der dort abgedruckte Arbeitsplan bezieht sich auf die demnächstige Tätigkeit des unter dem Vorsitz von Staatssekretär K u m b i e r tagenden Organisationsausschusses. Über einen Referentenentwurf zum Eisenbahnfinanzgesetz ist nichts bekannt.

— **Verkehrslage bei der Reichsbahn im April 1922.** Der P e r s o n e n v e r k e h r war wegen des Osterfestes ziemlich lebhaft. In der Vor- und Nachwoche mußten zu seiner Bewältigung Sonderzüge eingelegt werden.

Der G ü t e r v e r k e h r ist allmählich im Abflauen begriffen, wie alljährlich um diese Zeit. Die letzte Monatswoche brachte wegen der neuen Tariferhöhung zum 1. Mai eine vorübergehende starke Verkehrswelle. Die Betriebsverhältnisse sind fast in allen Bezirken wieder normal; die Dienstkohlenvorräte sind indes an vielen Orten bedrohlich gesunken. Die Stockungen in den Nordseehäfen sind beseitigt, so daß der Ein- und Ausfuhrverkehr dort keinen Beschränkungen mehr unterworfen ist. Größere einschneidende Verkehrssperren brauchten nicht verhängt zu werden. Die Binnenwasserstraßen waren gut schiffbar und wirkten deshalb entlastend für die Eisenbahn.

Der Bedarf an g e d e c k t e n W a g e n ist im allgemeinen gesunken. Die Ausfälle sind immer geringer geworden. Obwohl der Monat nur 23 Arbeitstage — gegenüber 27 im März — hatte, wurden mit 1 Million gestellter Wagen fast die Leistungen des Vormonats erreicht. Der Wagenbedarf für alle Arten künstlicher Düngemittel ging mehr und mehr zurück. Insgesamt wurden über 65 000 Wagen hierfür gestellt. Die aus den Wintermonaten herrührenden gewaltigen Vorräte der Stickstoffwerke sind fast restlos abgefahren. Ausfälle traten in der zweiten Monatshälfte nur noch ganz vereinzelt ein. Der Kartoffelversand war lebhafter als im Vormonat, da die Mieten nunmehr wegen der Frühjahrsbestellung geräumt werden müssen; verfrachtet wurden fast 47 000 Wagen. Gegen Monatsende stieg die tägliche Gestellung auf 2500 Wagen bei voller Deckung des Bedarfs an. Stark nachgelassen haben die Wagenanforderungen im Getreide- und Mehlversand, ein Zeichen, daß die großen Bestellungen in den Vormonaten bei weitem das wirkliche Verladebedürfnis überschritten. Gestellt wurden fast 46 000 Wagen.

Die Gestellung o f f e n e r W a g e n entwickelte sich trotz der in den April fallenden sieben Sonn- und Festtage noch günstiger als im Vormonat. Die Gesamtgestellung dürfte 2 300 000 Wagen überschreiten; die Anforderungen gehen ständig zurück. Ausfälle sind nur noch verschwindend, zahlreiche offene Wagen stehen vielmehr unbenutzt. Die Anforderung von Wagen für Brennstoffe im Ruhrgebiet sank auf 20—21 000 täglich. In den beiden letzten Monatsdritteln wurde bei günstigen Betriebsverhältnissen Volldeckung — auch der Nachbestellungen — erreicht, zusammen häufig über 23 000 Wagen täglich. Die Gesamtgestellung überschritt 565 000 Wagen. Man hofft, nunmehr an die Abfuhr der Haldenbestände herangehen zu können. Der Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen wies außerordentlich hohe Leistungen auf, zusammen 656 000 t, an einzelnen Tagen über 30 000 t. In Oberschlesien wurde bis auf die ersten Tage im Monat der Wagenbedarf für Brennstoffe stets voll gedeckt. Insgesamt sind über 216 000 Wagen verfrachtet. Der Umschlag auf die Oder in Kosel überschritt an den meisten Tagen 10 000 t. Der Wagenbedarf für Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts in Mitteldeutschland ging etwas zurück, wohl weil die aufgestapelten Brikettvorräte im großen und ganzen abgefahren sind. Im letzten Monatsdrittel überstieg die Gestellung wieder 10 000 Wagen täglich, zusammen wurden 232 000 Wagen beladen. Auch der Wagenbedarf der sächsischen Stein- und Braunkohlengebiete konnte an den meisten Tagen voll befriedigt werden. Die Betriebsverhältnisse in Sachsen haben sich etwas günstiger gestaltet.

Den Verkehrtreibenden kann nur geraten werden, sich in den erfahrungsgemäß verkehrsschwachen Monaten Mai, Juni und Juli soweit als möglich mit benötigten Rohstoffen, Betriebsmaterialien usw. einzudecken, damit sie nach dem Einsetzen der diesjährigen Erntetransporte auch bei schwierigeren Verkehrsverhältnissen und infolgedessen eintretenden Wagenausfällen nicht in Verlegenheit kommen. In landwirtschaftlichen Kreisen sollte auf den Vorbezug künstlicher Düngemittel Bedacht genommen werden.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Eisenbahnbetrieb wickelte sich in der Woche vom 30. April bis 6. Mai im Ruhrbezirk vollständig glatt ab. Der Zulauf leerer Wagen, die stets in ausreichendem Maße vorhanden waren, nahm Ende der Woche derart zu, daß die Wagen bei den verhältnismäßig geringen Anforderungen — namentlich in den ersten Maitagen — bei

weitem nicht verwandt werden konnten und aufgestellt werden mußten. Für Kohlen, Koks und Briketts sind in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich gestellten Wagen 20 891 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt worden. (Höchststellung am 5. Mai 22 603.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 17 785 Wagen. Die Brennstofflagerbestände sind bis zum 6. d. M. von 1 226 988 t auf 1 174 200 t zurückgegangen. Der Wasserstand des Rheins, gemessen am Cauber Pegel, betrug am Schluß der Berichtswoche noch immer 3,40 m gegenüber einem normalen Wasserstand von 2,30 m. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen bezifferte sich werktäglich auf 30 604 (32 500) t, die Umschlagsleistung in den Zechenhäfen der Kanäle auf 20 362 (29 287) t. Ebenso wie im Eisenbahnverkehr sind auch die werktäglichen Durchschnittszahlen im Wasserumschlag durch den Arbeitsausfall am 1. Mai stark nach unten beeinflußt worden.

— **Beförderung verderblicher Lebensmittel.** Von der Eisenbahnverwaltung sind auch in diesem Jahre Maßnahmen getroffen, um die leicht verderblichen Lebensmittel während der heißen Jahreszeit vor dem Verderben zu schützen. Zwischen den Stationen der wichtigsten Versorgungsgebiete und den Empfangsorten sind besondere Beförderungspläne aufgestellt und die sorgfältige Ver-, Um- und Entladung, die schnelle Laderechtstellung der eingehenden Wagenladungen sowie die unverzügliche Benachrichtigung der Empfänger angeordnet worden.

— **Ferienzüge.** Die Reichsbahn hat auch in diesem Jahre eine große Zahl von Feriensonderzügen zu ermäßigten Fahrpreisen einzulegen sich entschlossen. 278 solcher Feriensonderzüge sind einstweilen für die Monate Juni, Juli und August vorgesehen worden. Wegen der Einzelheiten muß auf die demnächst erfolgenden Bekanntmachungen und Aushänge der Eisenbahndirektionen verwiesen werden. Heute sind wir zumal bei der großen Zahl der Züge und der vielartigen Verkehrswege nur in der Lage, einen allgemeinen Überblick zu geben. Da ist zunächst der Verkehr aus dem Reiche nach Süddeutschland und zurück. Sonderzüge, in fast allen bedeutenderen Verkehrsmittelpunkten beginnend und eine große Zahl von Städten berührend, führen die Reisenden nach Basel, Konstanz, Stuttgart, München, Friedrichshafen, Freiburg und Frankfurt (Main). Insgesamt handelt es sich bei diesem Verkehr mit Süddeutschland um 108 Züge. Weitere 30 Züge vermitteln den Verkehr aus allen Gegenden des deutschen Vaterlandes mit Hamburg, Bremen und den Nordseebädern. 62 Züge versuchen dem Verkehr nach Berlin und der Ostsee: Saßnitz, Warnemünde, Carlshagen, Misdroy, Kolberg, Stettin bis nach Königsberg hin zu genügen. In das Riesengebirge führen 14 Sonderzüge, in der Hauptsache in Berlin, Breslau und Stettin beginnend mit dem Ziel: Oberschreiberhau und Krummhübel. 7 Züge führen nach dem Glatzer Gebirge mit dem Ziel Glatz, Kudowa und Landeck. 4 Züge vermitteln den Verkehr nach Sachsen und dem Erzgebirge (Schandau und Dresden). 13 Züge führen aus dem Westen Deutschlands sowie von Hamburg, Bremen, Stettin, Berlin, Breslau und Kattowitz in die Thüringer Berge nach Erfurt, Eisenach und Schwarzburg. 19 Züge sind für den Ferienverkehr nach dem Harz vorgesehen die von Stettin, Bremen, Hamburg und Berlin nach Bad Harzburg, Halberstadt, Nordhausen und anderen Orten des Harzes verkehren. Dem Verkehr nach dem Sauerland dienen 6 Züge. Außer diesen Zügen verkehren innerhalb der landschaftlich besonders hervorragenden Gegenden 7 Züge im inneren bayerischen Verkehr zwischen München, Nürnberg, Bamberg und Lindau, 2 Züge führen von der bayerischen Pfalz (Kaiserslautern und Ludwigshafen) nach München und 6 Züge dienen dem inneren badischen Verkehr und führen von Mannheim nach Konstanz und Waldshut.

Betrachtet man diese Leistung der Eisenbahn im Interesse der Volkswohlfahrt und Volksgesundheit unter dem Gesichtspunkt der allgemeinen wirtschaftlichen Lage des Reichs und der Reichsbahn, so muß man doch zu dem Ergebnis kommen, daß, wenn auch nicht alle Wünsche aller Reiselustigen auf billige und bequeme Feriensonderzüge befriedigt werden konnten, die 278 angekündigten Feriensonderzüge es manchem erst möglich machen, an Ferienaufenthalt und Erholung zu denken, der anderenfalls darauf wohl oder übel hätte verzichten müssen.

— **Abrechnungen von Nachnahmen im Eisenbahnverkehr.** Der Deutsche Industrie- und Handelstag richtete am 6. Mai folgende Eingabe an den Reichsverkehrsminister:

„Die Handelskammer zu Leipzig teilte uns mit, daß Verkehrstreibende ihres Bezirks meist sehr lange auf die Abrechnung von Nachnahmen im Eisenbahnverkehr warten müßten. Während die Beträge der Postnachnahmen schon nach wenigen Tagen abgerechnet würden, müsse auf die Abrechnung der Eisenbahnnachnahmen oft monatelang gewartet werden, selbst wenn ei[n] außerdeutscher Verkehr nicht in Frage komme. Dabei handl[e] es sich vielfach um große Summen, die auf diese Weise wochen lang dem Geschäftsbetriebe entzogen seien. Gerade in de[r] gegenwärtigen Zeit, in der das Betriebskapital durch die fort schreitende Geldentwertung außerordentlich angespannt ist, be deutet dieser Zustand offenbar eine Schädigung des Handels Die Beteiligten sind unter Umständen gezwungen, Kredit gege[n] Zins aufzunehmen, obwohl ihre im Nachnahmeverkehr fest gelegten Kapitalien zinslos bei der Eisenbahnverwaltung liegen Falls der Herr Minister die Mitteilungen einzelner Fäll[e] wünscht, bei denen die Abrechnung von Nachnahmen im Eisen bahnverkehr zu lange verzögert worden ist, so sind wir seh[r] gern bereit, im Kreise der deutschen Handelskammern ein[e] Umfrage zu veranstalten. Wir glauben jedoch, daß schon dies[e] Anregung genügen wird, und bitten daher den Herrn Minister für Abhilfe gegen die erwähnten Mißstände zu sorgen."

— **Dienstentlassung der Führer des Eisenbahnerstreiks.** Da[s] vor der Disziplinarkammer in Erfurt geführte Verfahren gege[n] die bekannten Führer im Eisenbahnerstreik vom Februar d. J. Eisenbahninspektor Menne, Lokomotivführer Thieme un[d] Eisenbahnsekretär Diblik, hat mit einer Verurteilung der An geklagten geendet. Nach längerer Beratung fällte die Kamme[r] ihr Urteil dahin, daß den drei Angeklagten weder subjektiv noc[h] objektiv der gute Glaube beigemessen werden könne, daß ei[n] Streik für sie berechtigt war. Die Verfügungen der Regierun[g] und des Reichsverkehrsministers hätten keinen Zweifel darübe[r] gelassen, daß jeder Beamtenstreik verboten war. Bei de[r] schweren Schädigung, welche der Staat durch den Streik erlitte[n] habe, sei es nicht möglich, auf eine andere Strafe als au[f] Dienstentlassung zu erkennen. Von der Gewährun[g] einer Teilpension wurde abgesehen, da keine Gründe für ei[ne] milde Beurteilung der Handlungsweise der Beschuldigten vo[r] handen seien, und außerdem Aussicht bestehe, daß die drei An geschuldigten in der Reichsgewerkschaft der Deutschen Eisen bahnbeamten und -angestellten einen ausreichenden Leben unterhalt finden.

— **Raubüberfall im D-Zug.** Wie aus Plauen (Vogtl.) gemeld wird, wurde im München-Berliner D-Zug in der Nacht vo[m] 8. zum 9. Mai in einem Abteil 2. Klasse auf einen allein reise den Herrn von zwei Personen, die in Schwandorf eingestieg[en] waren, ein Raubüberfall versucht. Die beiden Räuber begab[en] sich in das Abteil, dessen Tür sie verschlossen, und versucht[en] den Herrn zu erwürgen. Durch das Röcheln des Überfallen[en] wurden die Insassen im Nebenabteil aufmerksam. Als d[ie] Räuber sich entdeckt sahen, sprangen sie aus dem Fenster d[es] fahrenden Zuges. Die Räuber sind in Marktredwitz festgeno[m] men worden. Es handelt sich um zwei junge Burschen im Alt[er] von 22—24 Jahren.

— **Vorträge für obere Eisenbahnbeamte in Württemberg.** D[ie] Eisenbahngeneraldirektion Stuttgart hat nach Fühlungnah[me] mit der Technischen Hochschule und der Handelskammer Stu[tt] gart einen Vortragskurs für obere Eisenbahnbeamte ein[ge] richtet. Zur Abhaltung der Vorträge, für die im allgemein[en] eine Dauer von je etwa 1½ Stunden in Aussicht genommen i[st,] hat die Technische Hochschule in dankenswerter Weise ih[re] Aula je für Mittwoch, nachmittags von 5 Uhr an, zur Ve[r] fügung gestellt. Der Kurs wurde am 3. Mai d. J. nachmitta[gs] 5 Uhr, in Gegenwart von Vertretern der Technischen Ho[ch] schule und der Handelskammer Stuttgart, von dem Präsident[en] der Eisenbahngeneraldirektion mit einer einleitenden Anspra[che] eröffnet. Hierauf hielt Staatsminister a. D. Professor Dr. vo[n] Pistorius von der Technischen Hochschule Stuttgart d[en] ersten Vortrag über: „Die Entwicklung des deu[t] schen Finanz- und Steuerwesens". Weitere V[or] träge werden gehalten werden: von Professor W. Maier, R[ek] tor der Technischen Hochschule, über: „Wärmekraf[t] maschinen"; von Fabrikant Karl Christian Gutman[n], Mitglied der Handelskammer, über: „Der Wert des Ha[n] dels im Wirtschaftsleben"; von Fabrikant Friedr[ich] Wider, Mitglied des württembergischen Landtags, über: „D[ie] deutsche Industrie nach 1918"; von Professor D[r.-] Ing. Maier-Leibnitz von der Technischen Hochsch[ule] über: „Industrielle Anlagen und Industri[e-] Einzelbauten (Rücksichten auf den Betrie[b,] Verkehr und Bau)"; von Regierungsrat Mattutat be[im] Württembergischen Arbeitsministerium in Stuttgart über: „D[er] Tarifvertrag in seiner arbeitsrechtlichen u[nd] volkswirtschaftlichen Bedeutung"; von Profes[sor] Dr.-Ing. Johannsen, Direktor des Technikums und [des] Deutschen Forschungsinstituts für Textilindustrie in Re[ut] lingen, Dozent an der Technischen Hochschule, über: „Te[x] tilindustrie"; von Professor Dr.-Ing. Weyrauch ü[ber]

der Technischen Hochschule über: „Neuere Wasserwirtschaft".

Der Vortragskursus soll bis 28. Juni d. J. dauern.

— **Der erste elektrische Stadtbahnwagen** ist von der Wagenfabrik in Görlitz nunmehr fertiggestellt worden und soll in den nächsten Tagen als Ausstellungsobjekt in die Gewerbeschau nach München übergeführt werden. Es ist ein Beiwagen, der in der äußeren Bauart mehr dem Untergrundbahnwagen ähnelt, sich aber doch durch die vermehrte Zahl der seitlich angeordneten Schiebetüren und durch die Unterteilung in einzelne Abteile wesentlich von diesen unterscheidet. Die Anordnung der Türen ist so getroffen, daß für je zwei Abteile eine breite Schiebetür auf jeder Seite des Wagens vorgesehen ist. Das türlose Abteil ist durch einen in der Mitte liegenden Gang mit den beiden nächsten, mit Türen versehenen Abteilen verbunden, so daß der Wechsel der Reisenden durch beide Nachbarabteile vor sich gehen kann. Die Fußböden der Wagen liegen in gleicher Höhe mit den Bahnsteigen. Die Sitzplätze sind quer zum Wagen angeordnet. Neben dieser einen Bauart sind noch vier weitere Wagenarten zur Ausführung in Auftrag gegeben worden. Fünf Züge dieser neuen Wagen werden voraussichtlich noch im Laufe des Jahres versuchsweise auf der Stadtbahn in Dienst gestellt werden.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In dieser Gesellschaft sprach in der Aprilversammlung Dr. Rückle über das Thema: „Aus dem Reich der Zahlen". Den zweistündigen Vortrag, der allgemeinen Beifall erweckte, wird man in zwei Teile zerlegen müssen, in die allgemeinen mathematischen Darlegungen der Rückleschen Arbeitsmethoden mit Zahlen und in die meist mit Zeitmessung eines der Zuhörer durchgeführten Beispiele.

Der Vortragende ist seit etwa 20 Jahren in der mathematischen und psychologischen Welt wohlbekannt durch seine besonderen Leistungen auf dem nümerischen Gebiet. Sein seit den Jugendjahren bestehendes lebhaftes Interesse für die Zahlen nahm mit der Zeit immer mehr mathematische Grundlagen an. Mit 21 Jahren hat Rückle bei Hilbert in Göttingen mit einer Arbeit aus dem Gebiet der höheren Arithmetik promoviert, und weiterhin immer das Bestreben gehabt, die exakten Wahrheiten der Zahlentheorie auf das Rechnen mit Zahlen anzuwenden. Das ist in hohem Grade gelungen, und die Erläuterung der Beispiele (Multiplikationen 3-, 4- und 5stelliger beliebiger Zahlen, Potenzierungen mehrstelliger Zahlen mit den Exponenten 2, 3, 4, 5, Bestimmung beliebiger Wurzeln aus vollständigen Potenzen u. a.) im ersten Teil des Vortrags zeigte vieles Anregende für die Zuhörer. Vieles wird eben, mit den richtigen Hilfsmitteln angepackt, überraschend einfach.

Im zweiten Vortragsteil wurden schwierigere Aufgaben gelöst, die sonst nur mittels der Logarithmentafeln zu bewältigen sind. 1. Beliebige Wurzeln aus beliebigen Zahlen, 2. numerische Gleichungen, 3. besondere Divisionsmethoden u. a. Für den Kenner war die überraschend schnelle Zerlegung 6stelliger Zahlen in Primfaktoren eine besondere Leistung. Belebt wurden die rechnerischen Darbietungen durch zwei Gedächtnisversuche. Eine 102stellige Zahl, die simultan dargeboten wurde, lernte Rückle in 2 Min. 36 Sek. auswendig. Seine Auffassung der Zahlenkomplexe ist natürlich eine mathematische, die mehrstelligen Zahlen wurden durch Eigenschaften charakterisiert, die im Wesen der Zahl liegen, und damit individualisiert. Diese Gedächtnisleistung steht etwa als Gegenpol zu dem, was man Mnemotechnik nennt. Der Schlußversuch, die Wiedergabe einer 81stelligen Zahl, die 9mal 9stellig in Quadratform anzuordnen war, nach einmaligem Verlesen, zeigte eine der nicht annähernd erreichten Rekordleistungen von Dr. Rückle. Die Wiederholung des Zahlenmaterials in allen möglichen räumlichen Anordnungen gab eine schöne Probe des hervorragenden Anschauungsbildgedächtnisses des Vortragenden. Vieles an den Leistungen bleibt unerklärlich, ihre Herleitung aus den grundlegenden Faktoren der Begabung bleibt Sache der Psychologen. Es wird von Interesse sein, daß in allernächster Zeit ein Buch „Zur Analyse einer hervorragenden Begabung" von dem Göttinger Psychologie-Privatdozenten Dr. Oswald Kroh erscheint, das sich mit den Grundlagen der Rückleschen Begabung befaßt.

Nach einer lebhaften Besprechung über die staunenswerten Leistungen des Vortragenden hielt Oberingenieur Ziemert einen Vortrag über „Kesselstein, sein Entstehen und Maßnahmen zur Verhütung und Beseitigung, insbesondere in Dampflokomotiven und Kühlelementen". Er erklärte die Zusammensetzung der Betriebswässer, die sich daraus ergebende Bildung des Kesselsteines, seine nachteiligen Wirkungen auf den Wärmedurchgang und Korrosionen durch freie Gase bzw. Säuren. Die Verschiedenartigkeit der Kesselsteinbildungen wurde an Hand einer großen Anzahl von Stein- und Rohrproben gezeigt, auch wurden Beispiele gegeben, daß selbst mit bewährten Systemen durch unsachgemäße Bedienung die Kesselsteinbildung, oft unter schädlichsten Nachwirkungen, auftreten kann. Der Vortragende sprach sich dahin aus, daß jede mechanische Reinigung vermieden werden müßte und zwar um Handarbeit und Arbeitslöhne zu ersparen, Materialbeanspruchung und -beschädigung zu vermeiden und Zeitersparnis zu erzielen. Bei stationären Anlagen können bei Anwendung guter chemischer Verfahren die heute fast unerschwinglichen Anlagen für Wasserreinigung vermieden und korrosiven Erscheinungen vorgebeugt werden, bei Lokomotiven usw., bei denen Reinigungsanlagen überhaupt nicht möglich sind, sei zu erreichen, daß jeder Kesselsteinansatz unterbleibt, alter Kesselstein in kürzester Zeit vollständig pulverförmig abgelöst und jedwede Korrosionsgefahr aufgehoben wird, so daß auch beim Ausbau der Rohrbündel irgendwelche Hindernisse, ein Festgebackensein usw. nicht auftreten. Da aber die Rohre und Heizflächen ständig krustenfrei sind, werde jedweder dadurch bedingte Wärmeverlust vermieden. Vorliegende Steinproben zeigten, daß durch Anwendung von „Lysogen", einem den Chemischen Werken M. D. Baumann, G. m. b. H., Düsseldorf-Unterrath durch Patente geschützten Verfahren, die vorstehend genannten Bedingungen bei einfachster Anwendungsweise restlos erfüllt werden. Besonders hob der Vortragende noch die Eigenschaften des Kesselschutzanstriches „Lysolith" (D. R. P.) hervor, eines Präparats, dessen Siedetemperatur bei plus 270° liegt, und so gesundheitsschädliche Wirkungen für die anstreichenden Arbeiter, ein Festbrennen und Abbrennen nicht möglich sei. Für kurzfristige Entfernungsdauer (in 24—48 Stunden) erläuterte er die Anwendungsweise des „Sozonit" (D. R. P.), das sich in Gegensatz zu den gebräuchlichen Säureverfahren dadurch stellt, indem es, wie auch das „Lysogen" genau den Wasser- und Steinverhältnissen entsprechend zusammengesetzt und somit individuell angewendet wird, daß auch durch Einleitung elektrolytischer Erscheinung jedwede Materialanfassung vermieden, also antikorrosive Wirkungen erreicht werden. Dringend sei zu warnen vor Mitteln, die der „Klasse der Geheimmittel" zuzuteilen sind und besonders vor denen, die durch unlösliche, also nicht chemische Zusätze, dem Kessel noch weitere Fremdlinge zuführen. Ein Zusetzen von Graphit usw. gehöre in das Zeitalter, bei dem die Chemische Wissenschaft noch in den Kinderschuhen steckte. Heute müßte im Sinne höchster Wirtschaftsausnutzung jeder Weg genommen werden, der gewährleistet, daß Arbeit, Betriebszeit und Material gespart werden können.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich des Reichsverkehrsministeriums sind versetzt: die Oberregierungsbauräte Karl Sarrazin, bisher in Münster (Westf.), als Abteilungsdirektor (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, Franz Koester, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), der Regierungsbaurat Wilhelm Aust, bisher in Schneidemühl, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main) und der Regierungsrat Dr. jur. Weil, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.). — Den Regierungsbauräten Kotzulla in Kattowitz und Spennrath in Aachen ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst erteilt.

Österreich.

— **Die Handelskammer in Wien über Verkehrsfragen.** In der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses der Handelskammer in Wien wurde ein Bericht über die von der Regierung beabsichtigten Änderungen und Ergänzungen der Vorschriften über Eisenbahntarife erstattet. Der Verkehrsausschuß beschloß, gegen eine Reihe der geplanten Neuerungen Stellung zu nehmen. Hierher gehört die wesentliche Kürzung, unter Umständen auch der Fortfall der Veröffentlichungsfristen, wobei der Ausschuß eine Ausnahme von seiner ablehnenden Haltung lediglich bei Veröffentlichungsfristen für nach dem Indexsystem etwa erstellte Tarife machte. Der Ausschuß verwarf ferner die in Aussicht genommene Einschränkung der Veröffentlichung für das Amtsblatt, welche Veröffentlichung für eine ganze Reihe wichtiger Maßnahmen überdies gänzlich in Fortfall kommen und durch Schalteraushang ersetzt werden soll. Insbesondere nahm der Ausschuß Stellung gegen den weiten Spielraum, der in allen vorliegenden Zusammenhängen dem Ermessen des Ressortministeriums an Stelle der bisher bestehenden bindenden Vorschriften eingeräumt werden soll. Der Ausschuß behandelte ferner einen Bericht über die in Aussicht genommene Kürzung des Ruhens des Laufes der Abnahmefristen während der Dauer der zollamtlichen Abfertigung auf eine im Tarife festzusetzende Zeit unter Streichung der entgegenstehenden gegenwärtigen reglementarischen Vorschriften. Da die neue Frist im Tarife noch nicht festgesetzt ist und zu befürchten steht, daß sich hier eine willkürliche, einschneidende Belastung der Verfrachter ergeben könnte, hat der Ausschuß seine Zustimmung verweigert.

Schließlich lag dem Ausschusse ein Ansuchen des Wiener Magistrats als politischer Landesbehörde um Begutachtung verschiedener Vorschläge auf Neubenennung der Station Wien-Franz Josef-Bahnhof vor. Der Ausschuß lehnte unter Hinweis auf die hinsichtlich der Wiener Straßenbezeichnungen vorliegende Übung und auf die in anderen Städten mit der Umbenennung wichtiger Bahnhöfe gemachten ungünstigen Erfahrungen jede Änderung der erwähnten Stationsbezeichnung als in den Verkehrsverhältnissen nicht begründet ab.

— Besichtigung des Elektrizitätswerks in Mallnitz. Der mit Zustimmung des Finanzministeriums gefaßte Entschluß, den Bau des Kraftwerks der Bundesbahnen an der Mallnitz, das bekanntlich die Kraft für den elektrischen Betrieb der Tauernbahn liefern soll, womöglich schon in diesem Sommer zu betreiben, hat Verkehrsminister Dr. Rodler veranlaßt, sich von dem Stand der Bauarbeiten an Ort und Stelle zu überzeugen. Die Baubegehung fand am 28. April von Mallnitz bis Obervellach statt. Von dem rund 2600 m langen Freispiegelstollen ist mehr als ein Drittel bereits vorgetrieben, der Erdaushub für das Wasserschloß begonnen und das Wehrwärterhaus im Rohbau fertiggestellt. Es wurde beschlossen, den Stollenvortrieb in diesem Baujahre zu beenden, die Ausmauerung gewisser Stollenteile durchzuführen und ebenso das Wasserschloß und die Entsandungsanlage herzustellen. Womöglich soll auch die Siedlungsanlage im laufenden Jahre geschaffen werden. Wesentlich für die Kraftwerksanlage ist der Vorteil der günstigen Lage entlang der Bahn, der die anderswo notwendigen und kostspieligen Aufschließungsarbeiten in Mallnitz entbehrlich macht. Bautechnisch schwierig erwies sich der Stollenanschlag nahe der Wasserfassungsstelle, der umfangreiche Pölzungsarbeiten erforderte.

— Westbahnhof und Wiener Stadtbahn. Die Eisenbahnverwaltung hat die Absicht, einen Teil der Stadtbahnstrecke zur Entlastung des Westbahnhofs in Wien in den Verkehr zu ziehen. Es würde sich zunächst um jenen Teil der Wientallinie handeln, der vom Bahnhof Hütteldorf bis zum Stadtbahnhof Meidling reicht, und um die Gürtellinie Meidling-Heiligenstadt. Der Zweck dieser Neuerung ist, eine Erleichterung des Personenverkehrs auf der Lokalstrecke ab Westbahnhof herbeizuführen. Demnach sollen die Lokalzüge in der Strecke bis Rekawinkel nicht mehr vom Westbahnhof und zum Westbahnhof geführt werden, sondern vom Bahnhof Hütteldorf an die Wientallinie befahren und nach Heiligenstadt geführt werden. Als Ersatz für die Ein- und Aussteigbahnhöfe auf der hierdurch entfallenden Westbahnstrecke Hütteldorf-Westbahnhof würden für Baumgarten (Westbahnstrecke) Unter-St. Veit (Stadtbahn) und für Penzing (Westbahnstrecke) Hietzing (Stadtbahn) in Betracht kommen. Der Stadtbahnhof Westbahnhof würde ebenfalls eröffnet werden. Es bestehe die Absicht, auch zwischen Westbahnhof und Heiligenstadt der Stadtbahnlinie allenfalls eine oder zwei Ein- und Aussteigebahnhöfe zu schaffen. Da aber fast alle Bahnhofsgebäude der Stadtbahn seit dem Kriege teils als Kanzleiräume, teils für Wohn- und Lagermagazine verwendet werden, hängt die Verwirklichung dieses Planes von den Möglichkeiten ab, für diese Zwecke andere Unterkünfte zu schaffen. Eine sehr schwierige Frage, die bei der Durchführung dieses Planes noch zu lösen ist, besteht in der Unzulänglichkeit der Betriebsmittel, da die Westbahnstrecke bis über Purkersdorf hinaus nur geringe Steigungen aufweist, während die Stadtbahnstrecke mit ihren mehrfachen Hoch- und Unterfahrungen eine ganz andere Art von Lokomotiven erfordert. Zudem handelt es sich eben um Zugführungen, die nicht nur die Stadtbahn-, sondern auch die anschließende Lokalstrecke betreffen. Da auf der Stadtbahnstrecke kein Bahnhof in solcher Anlage gebaut ist, daß die notwendige Speisung der Lokomotiven mit Wasser und Kohle oder erforderliche Wiederherstellungen vorgenommen werden können, ergibt sich der Zwang, die zur Entlastung des Westbahnhofs über die Stadtbahnlinie geführten Züge bis nach Heiligenstadt zu lenken, wo hierfür Gelegenheit vorhanden ist. Dadurch ist aber auch die Möglichkeit geboten, einzelne Züge von der Franz Josefbahnstrecke über die Stadtbahn zu leiten und den Wiener Kopfbahnhof dieser Bahnstrecke zu entlasten. Auf dem Westbahnhofe selbst werden überdies derzeit Arbeiten ausgeführt, die eine Erweiterung der den Reisenden eingeräumten Hallen, eine übersichtlichere Anordnung und Vermehrung der Fahrkartenschalter, bequemere Lage der Wirtschaftsräumlichkeiten, herbeiführen werden. Die neue Führung der Lokalzüge über die Stadtbahnlinie soll nach den bestehenden Absichten zugleich mit dem Eintritt des Sommerfahrplans, der eine erhebliche Vermehrung sowohl der Fernals auch der Lokalzüge ins Auge faßt, am 1. Juni 1922 in Kraft treten. Zu den Fragen, die noch der Vereinbarung harren, gehört auch die Festsetzung der Fahrpreise, die im wesentlichen von den Bahnhöfen Westbahnhof, Hietzing und Unter-St. Veit der Stadtbahn dieselben sein sollen wie von den Bahnhöfen Westbahnhof, Penzing und Baumgarten der Westbahnstrecke.

— Das österreichische Eisenbahnmuseum. Diese Stätte des Wissens und der Volksbildung wurde als eine der ersten Anstalten dieser Art im Jahre 1885 in Wien gegründet. Dieser Tat weitblickender Eisenbahnfachmänner kommt eine besondere geschichtliche Bedeutung zu, da durch sie wertvolle Denkmäler an die Anfänge des öffentlichen Eisenbahnverkehrs auf dem europäischen Festlande vor der Vernichtung noch bewahrt und der Nachwelt erhalten werden konnten. Österreich war es ja, welches die auf dem Festlande erste, dem Personen- und Güterverkehr dienende Pferdebahn Linz-Budweis eröffnete und die erste Dampfeisenbahn in großem Maßstabe, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, schuf.

Es war die Absicht des Erbauers der vorgenannten Pferdebahn, des Ingenieurs Franz Anton Ritter von Gerstner, nach der Rückkehr von einer 1826 nach England unternommenen Studienreise auch diese Linie für den Lokomotivbetrieb einzurichten. Die Widerstände, denen er auch in dieser Richtung zu begegnen hatte, trugen nicht in letzter Reihe zu seinem Entschlusse bei, die Bauführung nach Fertigstellung der ersten Hälfte der Bahn niederzulegen. Sein Nachfolger, Ingenieur Mathias Ritter von Schönerer, der als Bauführer der Wien-Gloggnitzer Bahn den ersten Schienenweg über den Semmering zog und schon zu dieser Zeit an die Überwindung der bedeutenden Steigungen dieses Linienzuges mit Reibungslokomotiven dachte, war bei einem großen Teil der Eisenbahnunternehmungen seiner Zeit, teils als Sachverständiger, teils in leitender Stellung beteiligt und hat sich hierbei einen Weltruf erworben.

Die Sammlungen des Eisenbahnmuseums, die von einem Stande von 400 Stück im Laufe der Zeit auf über 6000 Stück angewachsen sind, mußten während ihrer ersten Entwicklung wegen Platzmangels wiederholt übertragen werden, um schließlich, da die Möglichkeit, ein eigenes Heim zu errichten, fehlte, im Jahre 1914 in das nunmehr in den Besitz des Staates übergegangene Museumsgebäude Wien XIII, Mariahilferstraße Nr. 212, neben den auserlesenen Sammlungen des technischen Museums für Industrie und Gewerbe und des noch geschlossenen Postmuseums untergebracht zu werden. Das Eisenbahnmuseum weist gegenwärtig folgende Abteilungen auf:

1. Die historische Abteilung, die entsprechend den hervortretenden Zeitabschnitten der österreichischen Eisenbahngeschichte aus 3 Untergruppen besteht, umfaßt: a) den Zeitabschnitt von der Gründung der ersten österreichischen bzw. der ersten öffentlichen europäischen Festlandbahn im Jahre 1824 bis zur Veräußerung der ersten Staatsbahnen Mitte der Fünfzigerjahre; b) den Zeitabschnitt vom Beginn der Privatbahnzeit Mitte der Fünfzigerjahre bis zur Wiedererrichtung eines größeren Staatsbahnnetzes zu Beginn der Achtzigerjahre und schließlich c) den Zeitabschnitt vom Beginn der Achtzigerjahre bis zur Gegenwart.

Anschließend an die geschichtlichen Erinnerungsgegenstände befinden sich Flachbildwerke verschiedener österreichischer Bergbahnen (Semmering, Brenner, Arlberg und Tauernbahn), die zugleich würdige Zeugen des kühnen Unternehmungsgeistes österreichischer Ingenieure darstellen. In der Folge finden sich weiter Abteilungen:

2. für Hochbau und Wohlfahrtseinrichtungen,
3. für Ober- und Tunnelbau,
4. mit Dioramen verschiedener Bergbahnen,
5. für Lokomotiv- und Wagenbau,
6. für Betriebseinrichtungen,
7. für elektrische Zugförderung,
8. für Signal- und Sicherungswesen und Schrankenanlagen,
9. für Eisenbahngeld, Eisenbahnmarken und Medaillen.

Das österreichische Eisenbahnmuseum begegnet, wie aus der Zahl und der Verschiedenartigkeit der Besucher hervorgeht, dem regsten Interesse aller in- und ausländischen Gesellschaftskreise. Soll es aber seinen Ruf bewahren, ihn erweitern und seinem Zweck als Forschungs- und Volksbildungsstätte sowie als Anregungsort für neue Gedanken dienen, so muß an seiner Ausgestaltung mit aller Kraft weitergearbeitet werden. Hierzu bedarf es aber insbesondere der Mithilfe nicht nur der in eisenbahntechnischer Richtung tätigen Unternehmungen, sondern auch aller das Eisenbahnwesen wertenden Kreise. Es ist zu hoffen, daß diese Hilfe, welche fast ein Jahrzehnt entbehrt werden mußte, nach dem endlichen Weichen des Geistes der Zersetzung, der bisher dem Kriege nachgewirkt hat, mit frischer Kraft einsetzen und auch der früher mit den Schwesteranstalten bestandene rege Verkehr wieder aufleben wird.

Min.-Rat. Ing. Austin - Wien.

— Eisenbahner-Erholungsheim in Böckstein. Anläßlich einer Besichtigung des Kraftwerks in Mallnitz hat Bundesminister Dr. Rodler Gelegenheit genommen, auch das nahegelegene

Erholungsheim für Eisenbahnbeamte in Böckstein zu besuchen. Das Heim verdankt seine Entstehung der besonderen Umsicht und Tatkraft einiger Mitglieder der Ortsgruppe Salzburg der Deutschen Verkehrsgewerkschaft und hat sich durch zielbewußte Arbeit des Heimausschusses schon im ersten Betriebsjahre zu einer wertvollen und mit behaglicher Wohnlichkeit ausgestatteten Erholungsstätte entwickelt. Die unmittelbare Nähe der Gasteiner Heilquellen, deren Gebrauch den Beamten wegen der hohen Kosten eines Aufenthalts im Kurorte bisher verschlossen war, hat den Besuch des Heims für Heilungsuchende besonders begehrenswert gemacht. Der Zuspruch ist so groß, daß für den kommenden Sommer alle Plätze vergeben sind und mehr als 150 Familien abgewiesen werden mußten. Bundesminister Dr. Rodler hat mit besonderer Befriedigung von der erfreulichen Entwicklung des Erholungsheims Kenntnis genommen und den Schöpfern des Wohlfahrtsunternehmens seine volle Anerkennung ausgesprochen.

Ungarn.

— Fertigstellung der Eisenbahnbrücke bei Záhony. Die Eisenbahnbrücke über die Theiß bei Záhony ist bereits fertiggestellt, so daß der direkte Eisenbahnverkehr zwischen Stationen der tschechoslowakischen und ungarischen Eisenbahnen in dieser Richtung wieder aufgenommen werden kann.

— Die Forderungen der aus dem Dienste entlassenen Eisenbahner gegen die Kaschau-Oderberger Bahngesellschaft. Als die Tschechoslowakei auf Grund des Trianoner Friedensvertrags Oberungarn in Besitz nahm, mußten etwa 200 Beamte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn flüchten, weil sie den tschechischen Treueid verweigerten. Die Direktion der Bahn stellte hierauf die Bezüge dieser Beamten mit dem 28. Februar d. J. ein, worauf 15 Eisenbahnbeamte gegen sie einen Prozeß anstrengten, in dem sie um die gerichtliche Feststellung baten, daß das Dienstverhältnis auch fernerhin fortbestehe. Ferner forderten sie, daß die Direktion der Kaschau-Oderberger Bahn zur Bezahlung ihres rückständigen Gehalts im Betrage von 70 000 tschechischen Kronen sowie zur weiteren Zahlung ihrer monatlichen Bezüge verhalten werde. Das Gericht gab der Klage statt. Gegen dieses Urteil legte jedoch die Direktion bei dem Appellationssenat des Arbeitergerichts Berufung ein, welches das erstrichterliche Urteil bestätigte. In der Begründung des Urteils wurde ausgeführt, daß der Friedensvertrag zwar durch die Nationalversammlung anerkannt wurde und zu einem Bestandteil des ungarischen Rechtes geworden ist, doch stehe außer Zweifel, daß weder die Friedensverträge, noch die vom tschechischen Staate geschaffenen Rechtsverfügungen bei Beurteilung von Rechtsgeschäften und Verträgen, die zwischen Privatparteien geschlossen werden, in Betracht gezogen werden können. Die Forderungen der Eisenbahnbediensteten wurden daher anerkannt. Gegen dieses Urteil meldete die beklagte Direktion die Berufung an die königliche Kurie an.

— Die Kohlenversorgung. Der Handelsminister hat auf Ansuchen der Budapester Handels- und Gewerbekammer die Veranstaltung einer Besprechung beschlossen, um die Frage zu beraten, ob es als angezeigt erscheint, die Freigabe der Kohlenwirtschaft vollständig oder teilweise durchzuführen. Die in dieser Angelegenheit dem Handelsminister unterbreitete Denkschrift hinsichtlich der Freigabe der Kohle minderer Güte und des allmählichen Abbaues für jede andere Kohlensorte wurde im Handelsministerium in Beratung gezogen. Sie führte aber bisher zu keinem Einvernehmen der Interessenvertretungen. Ein endgültiger Entschluß der Regierung wurde bisher noch nicht gefaßt.

— Ungarns Außenhandel im Jahre 1921. Nach den vom Statistischen Zentralamt veröffentlichten Angaben des Außenhandels im Jahre 1921 sind in diesem 338 794 Güter im Gewichte von 23,3 Millionen Meterzentner eingeführt und 498 464 Stück im Gewichte von 8,4 Mill. Meterzentner ausgeführt worden. Gegenüber dem Vorjahre weist der Außenhandelsverkehr im Jahre 1921 eine erhebliche Steigerung auf. Die Einfuhr war mehr als viermal so groß als im Jahre 1920, wobei namentlich die Einfuhr von Holz, Kohle, Eisenerz, Kalkstein, Bausteinen, Rohphosphaten, Eisen- und Webwaren erheblich zugenommen hat. Die Ausfuhr ist von 5,2 Millionen auf 8,4 Millionen Meterzentner, also im geringeren Maße gestiegen als die Einfuhr. An der Steigerung der Ausfuhr war namentlich Getreide und Mehl beteiligt. In dem Maße, in dem der Verkehr mit Österreich stark abgenommen hat, weist der Außenhandel mit Tschechien eine beträchtliche Erhöhung auf. Im Jahre 1920 entfielen 55 % des Gesamtverkehrs auf Deutschösterreich und 24 % auf Tschechien, im Jahre 1921 aber 45 % auf Tschechien und 21 % auf Deutschösterreich, was hauptsächlich auf die steigende Holzausfuhr aus den von Ungarn abgetrennten Gebieten zurückzuführen ist. Von der Einfuhr entfallen 52 % auf Tschechien, 15 % auf Deutschland, 14 % auf Rumänien, 8 % auf Deutschösterreich und 11 % auf verschiedene andere Länder. In Ungarns Einfuhr steht mit 11 Millionen Meterzentner an erster Stelle diejenige von Holz. Die Kohleneinfuhr betrug 6 Mill. Zweidrittel der eingeführten Steinkohle stammen aus Deutschland. Die Braun- und Holzkohle wie auch Zweidrittel der Briketts rühren aus Tschechien her. Von Mineralien wie Eisenerze, roher Kalkstein, rohe Bausteine kamen 1,8 Mill. Meterzentner herein. Gips stammte aus Österreich und Phosphate teils aus Amerika, teils aus Afrika. Eisen und Eisenwaren wurden zu gleichen Teilen aus Tschechien, Deutschland und Österreich (etwa 732 000 Meterzentner) eingeführt. An Salz wurden 648 000 Meterzentner aus Deutschland eingeführt, Mineralöle aus Polen und Rumänien im Gewichte von 429 000 Meterzentner. Papier und Papierwaren führte Ungarn 330 000 Meterzentner ein, und zwar zumeist aus Deutschösterreich. An Textilwaren kamen 310 000 Meterzentner herein, die zumeist österreichischen und tschechischen Ursprungs sind. Aus Österreich bzw. Deutschland und Tschechien kamen 261 000 Meterzentner chemische Hilfsstoffe und Erzeugnisse. In der Menge von 145 000 Meterzenter wurden Glaswaren und Glas aus Tschechien eingeführt. Ansehnliche Posten der Einfuhr bilden noch Reis, Maschinen, Apparate, feuerfeste Ziegel, Schafwollstoffe, Kaffee, Schweinefett, Paraffin und Konsumzucker.

Von Ungarns Ausfuhr entfielen 57 % auf Österreich, 27 % auf Tschechien, 6 % auf Südslawien und 5 % auf Deutschland. Den größten Posten stellt die Braunkohle mit 1,6 Mill. Meterzentner dar, die dem an Österreich abgetretenen westungarischen Gebiete entstammte. Tschechien erhielt von Ungarn 1,4 Mill. Meterzentner Eisenerz. Die Mehlausfuhr betrug 1,3 Mill. Meterzentner, wovon drei Viertel nach Österreich gingen. An Obst und Gemüse wurden 834 000 Meterzentner ausgeführt. Mehr als drei Viertel davon erhielt Österreich. Von Kartoffeln wurden 209 000, Zwiebeln und Knoblauch 130 000, Pflaumen 122 000, Äpfel und Birnen 86 000 Meterzentner ausgeführt. Die Weinausfuhr hat sich von 961 000 auf 621 000 Meterzentner vermindert, was gegen das Jahr 1920 eine Abnahme von 340 000 Meterzentner bedeutet. Auf Gutmachungsrechnung wurden 334 000 Meterzentner Steinkohlen nach Südslawien befördert. Nach Österreich wurden ferner Weizen, Hafer, Mais, Hirse und Bohnen ausgeführt. Schlacht- und Zugtiere wurden 68 170 Stück, davon zwei Drittel nach Österreich, ein Drittel nach Deutschland ausgeführt. Lebendes Geflügel ging nach Italien, Österreich und Deutschland in der Gesamtmenge von 252 095 Stück. Ausgeführt wurden schließlich noch 96 000 Meterzentner Alteisen, 82 Meterzentner tierische Erzeugnisse, 68 000 Meterzentner Zement, 68 000 Meterzentner Schafwolle, ferner Malz, Ziegel, frisches und zubereitetes Fleisch, Heu, landwirtschaftliche Maschinen und verschiedene Abfälle.

— Die Zukunft des Luftverkehrs in Ungarn. Luftverkehrsdirektor Petróczy, Leiter der Luftverkehrsabteilung im Handelsministerium, hat sich über die Zukunft des ungarischen Luftverkehrs einem Mitarbeiter eines ungarischen Fachblattes gegenüber folgendermaßen geäußert: „Der Trianoner Friedensvertrag hat uns bekanntlich die Schaffung einer Luftwaffe untersagt, so daß wir einem feindlichen Luftangriff wehrlos gegenüberstehen müßten; somit bleibt nur die Möglichkeit, uns gegen Luftangriffe durch entsprechende Maßnahmen auf dem Erdboden selbst nach Möglichkeit zu schützen.

Obwohl wir kein Militärflugwesen haben dürfen, ist der Luftverkehr für Ungarn doch unentbehrlich. Nach dem Kriege ging Ungarn, dem Beispiele vieler Staaten folgend, daran, Luftverkehrslinien einzurichten, und zu diesem Zwecke wurden die aus dem Kriege übriggebliebenen Flugzeuge benutzt, Flugzeuge, die mit großer motorischer Kraft ausgestattet waren. Während im Kriege auf große Geschwindigkeit, Steigfähigkeit und Beweglichkeit des Flugzeuges Gewicht gelegt werden mußte, fordert man jetzt von den Verkehrsflugzeugen besonders die Rentabilität. Petróczy verwies sodann auf die neuesten technischen Errungenschaften Deutschlands auf dem Gebiete des Baues der Flugzeuge, deren beachtenswerte Merkmale ihr Bau aus leichtem Metall, die Anwendung großer Flügel und die Verkleinerung der Luftwiderstände sind, die durch entsprechende Formgebung erreichbar sind. Da nun die Flugtechnik jetzt in der Lage ist, Flugzeuge zu bauen, die die Rentabilität der Luftverkehrsgesellschaften sichern, ist es für Ungarn eine nationale Pflicht, seinen Luftverkehr um so eher zu entwickeln, weil Ungarns geographische Lage hierzu äußerst günstig ist, zumal die wichtigsten internationalen Luftverkehrsstraßen, die z. B. England mit Indien, die Nordsee mit dem Schwarzen Meer, die Ostsee und das russische Hinterland mit der Adria verbinden, durch Ungarn führen. Ungarn müsse daher alles daransetzen, die unerläßlich notwendigen flugtechnischen Einrichtungen, wie die Schaffung von Flugplätzen, durchzuführen.

Mit dem 1. Mai, wo Ungarn laut Friedensvertrag das Recht,

Flugzeuge zu bauen und ein- und auszuführen, eingeräumt wird, erfolgt die Eröffnung des Luftverkehrs auf der Strecke Paris-Prag-Wien-Budapest, die Fortsetzung dieser Linie am 1. Juni bis Belgrad und dann stufenweise über Bukarest nach Konstantinopel. Die Verwirklichung anderer, durchgehender Luftverkehrsverbindungen ist in kürzester Zeit zu gewärtigen. Zunächst müßte in Budapest ein internationaler Flughafen ausgebaut und außerdem ein Anlegeplatz an der Donau errichtet werden.

— **Eröffnung des internationalen Flughafens in Mátyásföld.** In Mátyásföld bei Budapest fand kürzlich die Eröffnungsfeier des internationalen Flughafens statt, durch den Budapest als Flughafen in den Luftverkehr Paris-Budapest eingereiht wurde. Das erste Flugzeug der Compagnie Franco-Rumaine de Navigation Aérienne ist in Mátyásföld gelandet, dem an andern Tage ein zweites folgte. Der Lagerraum wurde, Kraft der Verpflichtung Ungarns, alle seine Flugplätze den Flugzeugen der Staaten, denen das Fliegen gestattet ist, offenzuhalten, mit Beschlag belegt und stand zur Eröffnungsfeier des Luftverkehrs Paris-Budapest bereit. Die oben genannte Gesellschaft ist eine Gründung der rumänischen Firma Marmorosch und Co., die sich verpflichtet hat, im Kriegsfalle ihr ganzes in Ungarn befindliches Material der rumänischen Armee zur Verfügung zu stellen.

Die Eröffnung fand in Anwesenheit der Vertreter der Kleinen Entente und Frankreichs statt, während die ungarischen Behörden und mit Ausnahme Frankreichs, die übrigen Staaten nicht vertreten waren. Vorläufig befinden sich zwei der kleinsten Passagierflugzeuge in Budapest, deren Start und Landung erfolgte ohne Störung. Der Weg des regelmäßigen Flugfahrtdienstes führt nach Budapest über Prag und Wien. Die Verlängerung dieses Weges über Belgrad nach Bukarest und Konstantinopel ist geplant. Die ganze Reise wird planmäßig nach elf Flugstunden von Paris aus in Budapest als Übernachtungsstation unterbrochen werden. Vorläufig ist Budapest die Endstation der Luftlinie.

— **Erhöhung der internationalen Telegraphen- und Fernsprechgebühren.** Wegen der ungünstigen Kursschwankung der ungarischen Krone wurden die Gebühren für den internationalen Telegraphen- und Fernsprechverkehr neuerlich erhöht; demnach kostet ein Gespräch von 3 Minuten zwischen Wien-Budapest 140 K., dringend 420 K.; Preßburg-Budapest ein einfaches Gespräch 105, dringend 315 K.; Berlin-Budapest und Prag-Budapest einfach 210, Berlin-Budapest ein dringendes Gespräch 630 K.; zwischen Prag und Budapest sind nur Staatsgespräche als dringende Gespräche gestattet.

— **Budapester Warenmustermesse.** Die XIII. Warenmustermesse, welche die Budapester Handels- und Gewerbekammer unter Mitwirkung des Handelsministers und des hauptstädtischen Magistrats veranstaltet, wird nunmehr endgültig, wie bereits in Nr. 15. S. 308 d. Ztg. gemeldet, vom 17. bis 26. Juni stattfinden. Da die Industriehalle im Stadtwäldchen sich zur Aufnahme der an der Messe teilnehmenden Aussteller in den letzten Jahren als ungenügend erwiesen hat, stellt man den Ausstellern in diesem Jahre noch einen besonders großen Pavillon zur Verfügung. Dessen ungeachtet werden die in großer Zahl bisher gemeldeten Aussteller nur zum Teil untergebracht werden können. Eine besondere Anziehungskraft wird die in dem neuen Pavillon unterzubringende Kraftwagen- und Motorindustrieausstellung bilden, die vom königlich ungarischen Kraftwagenklub veranstaltet wird. Die Verwaltung der Messe setzt alles daran, um eine entsprechende ausländische Teilnahme an dieser Messe zu sichern, und es ist ihr besonders daran gelegen, die Aufmerksamkeit der Balkanländer auf die vorzuführende ungarische Industrie zu lenken.

Uebrige europäische Länder.

— **Die schwedischen Verkehrsangestellten und deren Stellung.** Die Vorschläge des schwedischen Staatsbahnwirtschaftsausschusses, die in dieser Zeitung schon mehrfach berührt wurden, werden gegenwärtig in der schwedischen Presse wieder eingehend erörtert. Wir bringen im folgenden auszugsweise eine Äußerung der „Svensk Trafiktidning“, die die Sache der Verkehrsangestellten nach einer Seite hin vertritt, die auch für die noch keineswegs beruhigten Verhältnisse anderer Staaten Vergleiche veranlaßt und Aufmerksamkeit verdient. Unter dem Eindruck des allgemeinen Rufes nach Geschäftsmäßigkeit in der Handhabung des Staatsbahnbetriebes, schreibt die „S. T.“, hat man sich bisher wenig darum gekümmert, die Angemessenheit dieser Forderung oder die Möglichkeit ihrer Durchführung unter den vorhandenen Voraussetzungen zu untersuchen. Es liegt doch etwas Ungereimtes darin, Geschäftsgewinn und neuzeitliches Geschäftsverfahren von einem Unternehmen zu verlangen, dessen Leitung auf der Ausgabenseite in ihrer Zuständigkeit äußerst beschränkt ist. Der Staatsbahnwirtschaftsausschuß hat diese mangelnde Übereinstimmung zwischen den an die Eisenbahndirektion gestellten Anforderungen und den der letzteren für die Erfüllung dieser Forderungen zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln festgestellt. Der Vorschlag des Ausschusses, der Eisenbahndirektion wesentlich erhöhte Befugnisse in Lohn- und Personalfragen zuzuteilen, geht folgerichtig aus der ganzen Auffassung hervor, mit der der Ausschuß grundsätzlich an seine Aufgabe herangetreten ist. Es muß immer wieder betont werden, daß die werbenden Staatsbetriebe nicht nur Geschäftsunternehmungen im üblichen privaten Sinne sind, sondern daß ihre Hauptbedeutung die ist, im Dienste der Öffentlichkeit zur Förderung der Kultur und des Wirtschaftslebens beizutragen. Man könnte sich ja auch (für schwedische Begriffe naheliegend) das Lotsenwesen, das auch im Dienste des Verkehrs steht, in Privatbetrieb als Aktienunternehmen umgestaltet denken, aber es wird keinen auch noch so überzeugten Anhänger des Privatbetriebes geben, der an so etwas ernstlich denken möchte. Man darf von den oberen öffentlichen Beamten nicht verlangen, daß sie in erster Linie Geschäftsleute sind, und nicht von den unteren, daß sie lediglich als Geschäftshilfskräfte angestellt und entlohnt werden. Mindestens kann man dieses Verlangen nicht stellen, ohne gleichzeitig von den Forderungen abzulassen, die man bisher mit Recht zum Unterschied von den Privatbahnangestellten an die Staatsbahnbeamten gestellt hat. Es läßt sich nicht gut mit den Forderungen der Gerechtigkeit vereinigen, bei Minderung der Vorteile die Pflichten ungekürzt beizubehalten, vom Streikrecht gar nicht zu reden, aber wie steht es zum Beispiel mit der sogenannten Dienstesverantwortung? Es braucht damit die Richtigkeit der zusammenfassenden Forderung des Ausschusses an eine Staatseinrichtung, wie es die Staatsbahnen sind, daß jeder einzelne Arbeitszweig klug, umsichtig und wirtschaftlich gehandhabt werden soll, nicht bestritten zu werden. Aber diese Forderung gilt für die ganze Staatsverwaltung, und es ist kein Grund vorhanden, zwischen den Angestellten der werbenden Staatsbetriebe und den übrigen Beamten einen Unterschied zu machen. Mindestens besteht kein Anlaß, die Stellung der ersteren unter Hinweis auf die größere Bedeutung ihrer Aufgaben gegenüber manchen anderen Staatsbeamtengruppen zu verschlechtern.

Was nun die einzelnen Vorschläge des Staatsbahnwirtschaftsausschusses betrifft, so ist gegen die Anregung, daß die Eisenbahndirektion selbst die Dienststellenzahl aller Grade bestimmt und die Inhaber dieser Stellen ernennt, schon aus dem einfachen Grunde nichts einzuwenden, weil diese Rechte in der Wirklichkeit ja schon längst von ihr ausgeübt werden.

Sodann will der Ausschuß für die werbenden Staatsbetriebe die Unabsetzbarkeit des Personals abschaffen. Das sind die Nachteile des jetzigen Systems; von den Vorteilen spricht der Ausschuß nicht, und da wäre wohl vor allem die Frage anzuschneiden, wie die Personalwerbung für die Verkehrsbetriebe sich zufriedenstellend gestalten soll, wenn gerade in diesen Betrieben die stärksten Lockmittel, die im übrigen Staatsdienst bleiben, fallen. Die Lösung kann doch wohl nur die sein, daß entweder die jetzige Befähigungshöhe der Verkehrsangestellten sinkt, oder daß die Benachteiligung durch höhere Löhne wettgemacht wird. Aber von alledem schweigt der Ausschußbericht. Der Staat im allgemeinen und die werbenden Staatsbetriebe im besonderen werden in eine beklagenswerte Lage kommen, wenn die nächste Hochkonjunktur eintritt und die Verhältnisse am Arbeitsmarkt anziehen. Nicht das augenblickliche Gehalt, sondern die gesicherte Zukunft ist das, was im Staatsdienst anzieht. Es werden bedeutende Gehaltsvorteile eintreten müssen, um taugliche Leute dazu anzureizen, sich einer langen mühsamen und teilweise kostspieligen Sonderausbildung ohne Sicherheit für dauernde Anstellung zu unterziehen. Es befindet sich zum Beispiel nur e i n e Post- und Telegraphenanstalt hierzulande, und wenn der hier angestellte Beamte von seinem Arbeitgeber die Eröffnung erhält, daß er gehen kann, so kann er ziemlich sicher sein, in seinem Fach nirgends anders mehr unterzukommen. (Für deutsche Verhältnisse liegt es nahe, auf das fast ausschließende Überwiegen der Staatsbahnen zu verweisen. Da Schweden ein sehr bedeutendes Privatbahnnetz neben seinen Staatsbahnen besitzt, so ist dort der gleiche Hinweis nicht anwendbar.) Die Befürchtung, zuviel und minderwertiges Personal in den Staatsbahnbetrieb hereinzubekommen, kann, wenn die Leitung ihrer Sache gewachsen ist und in der Vorbereitungszeit die Anwärter sichtet, nicht als begründet anerkannt werden. Der Einwand, daß Personal unter Umständen noch weitergehalten werden müsse, nachdem der Bedarf in dem betreffenden Geschäftszweig schon weggefallen sei, ist nicht ernst zu nehmen, und wo solche Fälle vereinzelt vorkommen, hängen sie mit einer gewissen Schwerfälligkeit des Staatsbetriebes und mit mangelnder Voraussicht zusammen. Übrigens kommen solche Fälle — und oft in noch viel grellerer Form — auch im Privatbetrieb vo[r].

Schließlich die Gehaltsfrage. „Die Erfahrung beweist nac[h]

Anschauung des Ausschusses, daß die jetzigen Formen der Lohnfestsetzung nicht befriedigen.“ Der Reichstag ist eine etwas schwerfällige Einrichtung und „kaum imstande, den Richtlinien zu folgen, die im freien Wirtschaftsleben für die Einschätzung der Arbeitskräfte maßgebend sind“. Daß es sehr fraglich ist, ob diesen Richtlinien für die Staatsbetriebe eine solche entscheidende Bedeutung zugemessen werden darf, möchte schon aus der Einleitung hervorgehen. Daß der Reichstag schon wegen der Gefahr der Parteipolitik für Lohnfestsetzungen sich nicht recht eignet, ist klar. Aber wie soll es anders gemacht werden? Der Ausschuß möchte die Lohnfestsetzung der von ihm vorgeschlagenen neuen kollegialen Direktion übertragen, die sich aus einem verantwortlichen Generaldirektor und sechs beratenden Mitgliedern zusammensetzt, welch letztere sonstigen Wirksamkeitsgebieten, insbesondere den verschiedenen Zweigen des Wirtschaftslebens entnommen werden und neben ihrer sonstigen Wirksamkeit Mitglieder der Eisenbahndirektion sind. (Vgl. diese Zeitung 1922, S. 58 f.) Diese Mitglieder würden sich kaum von dem mit ihrer sonstigen Wirksamkeit verknüpften Hauptinteresse, so niedrige Tarife und so viele Züge wie möglich durchzusetzen, trennen können, und die Gehaltsfragen würden bei diesem Zwiespalt der Interessen zu kurz kommen. Parteipolitik im Reichstag in Fragen der Gehälter ist freilich verwerflich, aber eine solche Interessenpolitik in einer königl. Direktion ist es nicht minder. Die erstere vollzieht sich wenigstens in voller Öffentlichkeit; nicht so die letztere, und da ist die erstere immer noch das geringere Übel. Wenn der Ausschuß an Lohnherabsetzungen in Zeiten des Niederganges und an Lohnerhöhungen in Zeiten der Hochkonjunktur denkt, so kann man darüber ja reden, wiewohl es von vornherein sehr zweifelhaft sei, ob der Staat dabei gut führe. Aber mit der größten Wahrscheinlichkeit scheitern alle Änderungen an der Unmöglichkeit, eine lohnfestsetzende Stelle von solchem Ansehen zu schaffen, daß das Personal unter allen, auch den kritischsten Verhältnissen auf sein allgemeines bürgerliches Recht verzichtet, sich an den Reichstag als höchsten Gerichtsstand und Verkörperung des wirklichen Arbeitgebers zu wenden. Dr. S.

— **Der Jahresverkehr in den französischen Seehäfen.** Nach einer vom Hafenzentraldienst beim Arbeitsministerium verfaßten vergleichenden Statistik über den Verkehr in den französischen Seehäfen im Jahre 1921 ergibt sich folgende Tabelle. Es hatten u. a. einen Gesamtumschlag von:

	1913	1920	1921
Marseille . . .	8 938 600	6 026 700	5 019 600
Rouen	5 597 600	6 441 200	4 780 600
Le Havre . . .	3 668 400	4 490 900	2 983 200
Bordeaux . . .	4 605 400	4 406 900	2 906 900
Dunkerque . . .	3 886 000	3 766 900	2 376 000
Nantes	1 963 700	1 904 000	1 193 300
Saint-Nazaire .	1 743 100	1 818 600	845 400
Caen	1 111 700	1 024 300	769 700
Boulogne . . .	1 098 900	1 166 200	968 700
Cette	1 152 900	808 200	688 100
Calais	1 119 200	1 186 600	554 000

Es ergibt sich daraus ein beträchtlicher Rückgang des Seeverkehrs gegenüber dem Vorjahre 1920 und namentlich dem letzten Normaljahr 1913. Der Gesamthafenumschlag belief sich im Jahre 1913 auf 38 700 000 t, im Jahre 1920 auf 37 888 200 t und im Jahre 1921 auf nur 25 118 300 t. Wenn also der Gesamtumschlag von 1920 nur rund 800 000 t kleiner war als im letzten Vorkriegsjahr 1913, so stieg die Differenz im Jahre 1921 gegenüber dem Vorjahre 1920 auf 12 769 900 t und gegenüber 1913 sogar auf 13 581 800 t.

— **Ein neuer Rhein-Güterverkehr Antwerpen-Straßburg.** Die belgische Firma Plouvier et Cie wird nach einer Meldung aus Antwerpen unverzüglich einen neuen Rhein-Güterdampfer-Dienst zwischen Antwerpen und Straßburg einrichten mit einem Dutzend Güterdampfer von einer Tragfähigkeit von 500 bis 700 t, die besonders für den Stückgutverkehr eingerichtet sind. Es sollen drei Fahrdienste eingerichtet werden, nämlich: Antwerpen-Duisburg-Köln; Antwerpen-Köln-Mainz-Frankfurt; Antwerpen-Köln-Mannheim-Straßburg. In jedem Fahrdienst wird alle fünf Tage in beiden Richtungen ein Dampfer abgehen. Dieser Stückgüterverkehr auf dem Rhein wird nicht ohne Einfluß auf die Eisenbahnabfuhr aus Antwerpen sein, denn von den in Antwerpen über See eintreffenden Gütern werden bekanntlich sehr viele mit der Bahn weiter befördert. Es wird also hierin eine Entlastung der Eisenbahnen eintreten.

— **Überfüllung der Londoner Untergrundbahnen.** Schon seit längerer Zeit wird in London über die Überfüllung der Untergrundbahnen geklagt, und es ist auch schon hier über die Maßnahmen zu deren Bekämpfung berichtet worden. Den gewünschten Erfolg haben sie aber noch nicht gehabt, und Ende April hat wieder ein Abgeordneter im Parlament den Verkehrsminister gefragt, ob es ihm bekannt sei, daß das Gedränge in den Untergrundbahnen von London so schlimm wie je sei. Der Vorgänger des Ministers habe die Absicht ausgesprochen, selbst mit der Untergrundbahn zu fahren, um sich von den Mißständen und der Notwendigkeit ihrer Beseitigung zu überzeugen, und der Abgeordnete fragte nun an, ob der jetzige Inhaber des Amts dies ebenfalls zu tun gedenke. Der Minister ließ durch den Staatssekretär antworten, daß die Untergrundbahnen auf den am stärksten besetzten Strecken während der Zeiten der Verkehrshochflut stündlich 33 Wagen, d. s. etwa 3%, mehr verkehren ließen, als vor einem Jahr, obgleich der Verkehr um etwa 5% zurückgegangen sei. Sie täten alles, was innerhalb der Grenzen eines wirtschaftlichen Betriebes möglich sei, um die Überfüllung zu verhindern, er glaube aber nicht, daß die Benutzung der Untergrundbahn durch den Minister die Übelstände beseitigen werde.

— **Pferde der englischen Eisenbahngesellschaften.** Am Ostermontag hat zum 14. Male in London eine Parade schwerer Zugpferde stattgefunden, an der die Eisenbahngesellschaften hervorragend beteiligt waren. Diese betreiben bekanntlich in England das Speditionsgeschäft selbst und legen großen Wert darauf, in diesem Dienstzweig schöne Pferde zu verwenden. Sie dienen damit gleichzeitig Reklamezwecken, und zwar bei der Vorliebe des englischen Volkes für Pferde in besonders wirkungsvoller Weise. Eine Vereinigung der Großen Nordbahn, der Großen Ostbahn und der Great Central-Eisenbahn, die für die Zwecke des Speditionsbetriebes besteht, hatte 20 Gespanne zu der Parade, die mit einem Wettbewerb verbunden ist, angemeldet. 18 von ihnen trugen erste, 2 zweite Preise davon. Im ganzen nahmen an dem Wettbewerb 557 einzelne Pferde und 141 Gespanne zu zwei Pferden teil. — Die genannte Vereinigung der drei Eisenbahngesellschaften hat für ihre Rollkutscher auch einen Wettbewerb ausgeschrieben, der die Verhütung von Unfällen zum Ziel hat. Preise sollten an diejenigen Kutscher verteilt werden, die im Jahre 1921 ihren Dienst ohne Unfall versehen haben. Von 173 Kutschern, die sich am Wettbewerb beteiligt haben, konnten 147 Preise für unfallfreien Betrieb zuerkannt werden. Vier von ihnen erhielten Sonderpreise dafür, daß sie lange Jahre ihren Dienst ohne Unfälle getan haben. Die Preise bestehen in Urkunden und Abzeichen in verschiedener Abstufung. Der Wettbewerb erfreut sich unter den Kutschern großer Beliebtheit; im laufenden Jahr beteiligen sich an ihm 246 Mann.

— **Die Eisenbahnbeilage des „Manchester Guardian“.** Dem Beispiele der „Times“, die vor einiger Zeit eine sehr inhaltreiche Eisenbahnnummer herausgegeben hat (s. Verkehrstechnik, Heft 27 vom 25. September 1921), folgend, hat nunmehr auch „Manchester Guardian“ mit der Ausgabe vom 13. März 1922 eine Eisenbahnbeilage veröffentlicht, deren Umfang und Inhalt zwar bei weitem nicht an den jener Sondernummer der „Times“ heranreicht, trotzdem aber manches Lesenswerte bietet. Der einleitende Aufsatz vom Leiter der London und Nordwestbahn behandelt das neue englische Eisenbahngesetz; man erkennt daraus, daß die englischen Eisenbahnen das Gesetz vom August 1921 mit Genugtuung begrüßt haben, wenn sie auch andererseits den Benutzern der Eisenbahn zu verstehen geben, daß die Bestimmungen des Gesetzes über die Festsetzung der Tarife einen Freibrief für die Gewerbetreibenden bedeuten, indem nicht nur deren Rechte in den einschlägigen Vorschriften gewahrt werden, sondern ihnen sogar gegenüber den Eisenbahnen eine starke Stellung eingeräumt wird. Von der Verschmelzung der Eisenbahnen verspricht sich der Aufsatz sehr erheblichen Nutzen für alle Beteiligten.

Ein zweiter Aufsatz behandelt die Einführung elektrischen Betriebes bei den englischen Eisenbahnen. Diese macht dem Verfasser zurzeit nicht genügende Fortschritte, und er gibt seine Ungeduld hierüber deutlich zu erkennen. Im allgemeinen ist in England elektrischer Betrieb mit Gleichstrom von 1500 Volt in Aussicht genommen, wobei aber auch Abweichungen — 3000 und 750 Volt — vorkommen. Neben der Umwandlung der Stadt- und Vorortbahnen und der Nachbarstadt-Verbindungen für elektrischen Betrieb wird die gleiche Betriebsart auch für besonders schwer belastete Fernbahnen erörtert.

Sir W. Acworth, die bekannte englische Autorität in Eisenbahnangelegenheiten, namentlich soweit deren wirtschaftliche Seite in Frage kommt, behandelt die Eisenbahnstatistik und ihren Wert für den, der der Eisenbahn sich selbst oder seine Güter zur Benutzung übergeben muß. Sir Eric Geddes, der Verkehrsminister, hat von dem Recht, von den Eisenbahngesellschaften statistische Berichte einzufordern, reichlichen Gebrauch gemacht und sie auch in ausgiebigem Maße veröffentlicht, so daß die Allgemeinheit jetzt einen Einblick in gewisse Verhältnisse der Eisenbahnen hat, die ihr vorher verborgen blieben.

Der Verfasser zeigt in diesem Aufsatz, daß er nicht nur wissenschaftliche Gutachten über Eisenbahnangelegenheiten abgeben, sondern auch an sich trockene Dinge im Plauderton behandeln und sie so der Allgemeinheit schmackhaft machen kann.

Ein ungenannter Verfasser behandelt weiter die Bestrebungen der englischen Eisenbahngesellschaften, auf der Straße einen Linienverkehr für Güter mit Kraftwagen einzurichten, ein Ziel, das von den Eisenbahngesellschaften augenblicklich mit Eifer verfolgt wird, wobei sie aber auf erheblichen Widerstand stoßen.

Auf das neue Eisenbahngesetz kommen noch zwei Aufsätze am Schluß der Eisenbahnausgabe zurück: der eine behandelt die Vorschriften für die Festsetzung der Tarife, der andere diejenigen, die den wirtschaftlichen Frieden zwischen den Eisenbahngesellschaften als Arbeitgeber und ihren Arbeitnehmern erhalten sollen; in dem letztgenannten Aufsatz wird namentlich auch ein Rückblick auf die Entwickelung des Gewerkschaftswesens bei den englischen Eisenbahnen geworfen. In die Vergangenheit schaut auch eine kurze Darlegung über eine Anzahl Punkte, das Heranwachsen der englischen Eisenbahnen betreffend, während ein Aufsatz über die Eisenbahnaktien als Anlagepapiere sich mit der Gegenwart und den Aussichten für die Zukunft beschäftigt.

— **Die Lage des Verkehrs in Rumänien.** Aus einer Denkschrift der rumänischen Überseehandelsbehörde entnimmt die Zeitschrift „Der Bauingenieur" folgende Darstellung: Der Eisenbahnbetrieb in Rumänien war schon 1914 in vielem unzureichend. Durch den Krieg hat er besonders schwer gelitten. Der größte Teil des rollenden Materials ist verloren gegangen, 59 Eisenbahnstrecken sind zerstört worden. Besondere Schwierigkeiten macht heute die Lokomotivfrage. Ersatzlokomotiven wurden überall her beschafft: aus Österreich, Böhmen, Deutschland, Canada, den Vereinigten Staaten, der Schweiz usw. Die Schweiz hat z. B., nachdem die Elektrisierung ziemlich weit fortgeschritten ist, den größten Teil der Personenzugsmaschinen der Gotthardbahn nach Rumänien verkauft und fährt, soweit es dort noch nötig ist, alle Züge mit Güterzuglokomotiven. Infolge dieser Vielzahl an Bauarten fehlt es durchaus an Ersatzstücken, und der Reparaturstand der Lokomotiven ist, da es ja durchweg gebrauchte sind, bedenklich hoch. Um dem abzuhelfen, ist man auf die sonderbarsten Auswege verfallen, die von vornherein versagen mußten aber sehr gut die Lage der dortigen Bahnen beleuchten: 1. Wer die Reparatur einer Lokomotive bezahlte, durfte sie für eigene Transporte benutzen. Das artete sehr bald in Unfug aus, der Staat selbst hatte keine Lokomotiven mehr zur Verfügung und die Allgemeinheit den Schaden davon. 2. Wer eine Lokomotive auf eigene Kosten beschaffte, durfte sie bis längstens 3 Jahre nach eigenem Bedarf frei benutzen, und zwar so lange, bis die Gesamtsumme seiner aufgelaufenen Frachten die Höhe des Kaufpreises erreicht hatte. Die Verwaltung sorgte für die Beschaffung und Gestellung von Wagen. Im ganzen sind zwar nur verhältnismäßig wenig Leute hierzu wirtschaftlich in der Lage gewesen — immerhin war dieser Ausweg eine gewisse Hilfe, um die fehlende Zugkraft zu beschaffen. — Gerade in Rumänien hängt das Leben der Volkswirtschaft stark von den Bahnen ab, weil die Hauptbeschäftigung des Volkes Ackerbau mit Überschußwirtschaft ist, die der Ausfuhrmöglichkeit bedarf und als Gegenstück die Einfuhr von Industrieerzeugnissen braucht. In beidem haben die Bahnen versagt, so daß die Häfen mit Waren aller Art vollgestopft wurden und viele dem Verderben anheimfielen. Das lenkt den Blick auf den Straßenverkehr als Entlastung. Eine englische Unternehmung hat groß angelegte Versuche mit 2½-t-Lastkraftwagen und 2-t-Anhängern gemacht aber schließlich doch keinen Erfolg gehabt, weil die Reparaturkosten wegen der schlechten Straßen und schlechten Fahrer zu hoch wurden. Das letztere ließe sich zwar bessern, aber auch die Hauptstraßen in Rumänien werden noch auf lange Zeit hinaus in durchaus unzureichendem Zustande für Kraftverkehr sein.

Ebenso mißlich liegen die Verhältnisse beim Wasserverkehr. Die Donau ist eine ausgezeichnete Wasserstraße, selbst in trockenen Jahren. Es fehlt aber ganz und gar am nötigen Schiffsraum, weil im Kriege ein großer Verlust an Fahrzeugen eingetreten ist. Etwa 110 sind in der Donau gesunken oder zerstört, 89 nach anderen Flüssen abgegeben worden, 22 Schlepper sind verschwunden, 14 geraubt, 8 gesunken. Im ganzen sind etwa 100 000 t Schiffsraum verloren gegangen. Man hat sich zwar bemüht, Seefahrzeuge als Ersatz heranzuziehen, doch scheiterten diese Versuche an deren zu großem Tiefgang. Als Schiffsfracht kommt ganz überwiegend Getreide in Frage. Mit den neu erworbenen Provinzen könnte die Ausfuhr jährlich 5—6 Mill. Tonnen betragen. 1920 waren es dagegen, hauptsächlich aus Mangel an Transportmöglichkeiten, nur 900 000 t. Auch die Lage der Ölindustrie ist schlecht. Es fehlt an Tankwagen und Lokomotiven. Die Ausbeute ist zurzeit geringer als 1918 durch die Deutschen.

1920 versuchte die Regierung, die Verkehrsschwierigkeiten auf den Eisenbahnen durch eine Klassifizierung der Güter nach der Dringlichkeit der Beförderung zu mildern. Aber auch diese Versuch scheiterte, weil die damals einsetzenden neuen Kriegs- und Staatstransporte den Vorrang genießen mußten. Immerhin hat Rumänien Aussicht, Vorkriegszustände im Verkehr ehe herbeizuführen, als andere kleinere Staaten, weil es Getreide und Öl in so großer Masse erzeugt und damit seine Handelsbilanz günstig gestalten kann.

— **Unfall des D-Zuges Berlin-Warschau.** Der aus Berlin kommende internationale Schnellzug, der sich auf dem Wege nach Warschau befand, erlitt am 12. d. M., einem Telegramm zufolge, zwischen den Stationen Otoz und Depiewo einen schweren Unfall. Die Lokomotive wurde vollständig vernichtet und außerdem drei Wagen beschädigt. Der Lokomotivführer war auf der Stelle tot, der Heizer erlag nach zwei Stunden seinen schweren Verletzungen. Außerdem wurden ein Schaffner schwer und einer leicht verletzt. Von den Reisenden wurde keiner verletzt. Die Ursache des Unglücks ist in einer absichtlichen Lockerung der Schienen zu suchen.

Fremde Erdteile.

— **Güterwagenbestellungen in Amerika.** Der letzte statistische Bericht des Bundesverkehrsamts nach dem Stande Ende 1919 wies einen Bestand der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von 1 505 707 Güterwagen aus, die ganz aus Eisen gebaut waren oder eiserne Rahmen hatten; dazu kamen noch 855 000 anderer, veralteter Bauart. In den fünf Jahren 1913 bis 1917 war die Zahl der neu beschafften Güterwagen schon gering im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren, aber sie betrug doch immerhin noch 108 000 im Jahresdurchschnitt. 1921 sind aber im ganzen nur 23 346 Güterwagen bestellt worden und so wird es denn als ein Zeichen der Gesundung angesehen, daß in den zwei ersten Monaten des laufenden Jahres bereits mehr Güterwagen als im ganzen vorhergegangenen Jahr, nämlich 24 031 Stück bestellt worden sind. Das entspricht, auf das Jahr umgerechnet, ungefähr dem Durchschnitt früherer Zeiten. Eine lebhafte Ergänzung des Güterwagenparks ist nötig, wenn man bedenkt, daß er im Kriege sehr erheblich heruntergewirtschaftet worden ist und nach dem Kriege noch nichts zu seiner Erneuerung geschehen ist. Die öffentliche Meinung gewinnt wieder Vertrauen zur Leitung der amerikanischen Eisenbahnen, und der Geldmarkt stellt ihnen wieder Mittel in größerem Umfang zur Verfügung, so daß sie dadurch in den Stand gesetzt werden, Betriebsmittel zu beschaffen, wozu sie auch das Wiederaufleben des Verkehrs gezwungen hat. Da nun außerdem warnende Stimmen veröffentlicht werden, die auf die schweren, durch ein ungenügendes Verkehrswesen für die Allgemeinheit verursachten Verluste hinweisen, ist wohl zu erwarten, daß die Bestellungen der Eisenbahngesellschaften im weiteren Verlauf des Jahres 1922 eher den Betrag der ersten zwei Monate verhältnismäßig übertreffen als hinter ihnen zurückbleiben werden. Ähnlich steht es mit den Personenwagen. 1921 sind im ganzen nur 246 Stück bestellt worden, 1922 waren aber im Januar und Februar bereits 420 Stück bestellt.

Rechtspflege.

— **Schadensersatzpflicht der Bahn bei der Tötung von Pferden.** Erfordernis widerstandsfähiger Schranken bei Eisenbahnübergängen auf dem Lande. Am Nachmittag des 4. November hatte der Kutscher F. des Rittergutsbesitzers St. zu St. bei W. mit zwei Pferden eine Fahrt nach dem Bahnhofe W. unternommen und nach der Rückkehr am Abend die Pferde ausgespannt. Als er darauf für einen Augenblick in das Haus gegangen war, sind die Pferde durchgegangen und den Weg nach dem Bahnhofe zurückgelaufen. Als sie auf dem Verbindungswege zwischen dem Gute St. und der Chaussee nach K. an die Eisenbahnkreuzung kamen, rannten sie gegen die geschlossene Schranke und drückten sie ein. Auf dem Bahnkörper wurden sie bald darauf von einem Zuge erfaßt und getötet. St. verlangt Ersatz des hierdurch entstandenen Schadens in Höhe von 29 775 ℳ vom Eisenbahnfiskus. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht H. den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision des Fiskus ist vom Reichsgericht zurückgewiesen worden, aus folgenden Entscheidungsgründen: Das Oberlandesgericht erachtet den Beklagten auf Grund des § 25 des preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom Jahre 1838 zum Schadensersatz für verpflichtet sofern er nicht beweist, daß der Schaden durch die eigene Schuld des Beschädigten oder einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden sei. Dieser Beweis sei nicht geführt worden. Von der Revision wird geltend gemacht, es sei der Begrif

s unabwendbaren Zufalls verkannt; ein Vorfall, wie er hier ngetreten sei, sei auch bei äußerster Sorgfalt mit praktisch glichen Mitteln nicht abzuwenden. Ein vollständiger Abschluß . Bahnkörpers durch eine Mauer oder Schranken aus schwe- Eisenträgern sei nicht möglich und auch eine Erhöhung Schranken technisch nicht angängig. Demgegenüber geht . Berufungsgericht davon aus, daß der Beklagte mit der Mög- lkeit rechnen mußte, es könne scheuendes Vieh, namentlich der Dunkelheit, gegen die geschlossenen Schranken anrennen; se müßten daher so solid angelegt und in solchem Zustande alten werden, daß sie das Vieh nicht eindrücken könne. ne Aufwendung übermäßig hoher Kosten sei das möglich ge- sen. Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsirrtum er- nen, auch war keine weitere Beweisaufnahme erforderlich. ß die Herstellung einer solchen Schranke technisch nicht mög- gewesen sei, insbesondere deswegen nicht, weil sie dann die ige Beweglichkeit verliere, ist nicht ausreichend dar- egt, und daß sie übermäßige Kosten verursachen würde, hat Berufungsgericht ausdrücklich verneint. Auch darin ist Berufungsgericht beizutreten, daß eigenes Verschulden des gers nicht dargetan ist. Unmittelbar ist er an den Vor- gen nicht beteiligt gewesen. Das Verhalten des Kutschers g fahrlässig gewesen sein, aber ein solches Verschulden eines uftragten vermag nach der vom Reichsgericht angenomme- Auslegung des § 25 des Gesetzes vom 3. Novem- r 1838 den Schadensersatzanspruch des Verletzten nicht zu eitigen. Die Revision stellt zur Nachprüfung, ob an dieser slegung festzuhalten sei, an deren Richtigkeit der erken- de Senat selbst Zweifel geäußert habe. Diese Zweifel sind essen nicht durchgedrungen, und auch jetzt liegt kein An- vor, von dieser Auffassung abzugehen. Für das Gericht tand auch keine Veranlassung, durch Ausübung des richter- ien Fragerechts über die Beaufsichtigung und die Fähigkeiten Kutschers des Klägers einzugreifen. (Aktenzeichen: VI. 21. — 29. 9. 21.) K. M.-L.

— **Unfall auf dem Bahnsteig als ersatzpflichtiger Betriebs- all.** Der Kaufmann W. in Essen ist am 25. April 1919 im uptbahnhof in Frankfurt a. M. auf dem Bahnsteig ausgeglitten hingefallen. Dabei hat er einen Armbruch erlitten, wofür er Reichseisenbahnfiskus auf Grund der Ersatzbestimmungen r den Betriebsunfall in Anspruch nimmt. Das Land- richt hat die Ansprüche des Klägers abgewiesen, das Ober- desgericht Frankfurt a. M. hat sie dem Grunde nach als echtigt anerkannt. Ebenso hat das Reichsgericht ent- eden und die Revision des beklagten Fiskus aus folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen: Unstreitig ist Kläger noch auf dem Bahnsteig, also vor dem Einsteigen, fall gekommen. Ein unter solchen Umständen eingetretener Unfall kann als Betriebsunfall im Sinne des § 1 Haftpflichtgesetz dann angesehen werden, wenn ein besonderer innerer Zu- menhang des Unfalls mit den dem Eisenbahnbetrieb eigen- lichen Gefahren dargetan wird. Hiervon ausgehend, erachtet Berufungsgericht einen besonderen Zusammenhang des Un- s mit den dem Eisenbahnbetrieb anhaftenden Gefahren auf nd folgender Feststellungen für dargetan: der in Frage ende Zug sei der erste gewesen, der nach der Eisenbahnsperre Siegen abgelassen wurde. Eine große drängende Menschen- ge, darunter auch der Kläger, habe schon an der Bahnsteig- re gestanden, als sie eine Stunde vor Abgang des Zuges fnet wurde. Alle Reisenden seien in Hast und Eile dem e zugestrebt, um Sitzplätze zu erhalten. Auf dem verhält- äßig engen Raum des Bahnsteigs sei die große Menschen- ge auf den Zug zugestürzt, man habe sich zu überholen ge- t, sei aneinander gestoßen, und der Kläger, der mitten in r Menge war, sei infolgedessen zu Fall gekommen und habe sich den Armbruch zugezogen. Diese Eile und Hast, die den Reisenden bei der Unmöglichkeit des Ausweichens auf dem schmalen Bahnsteig in Gefahr bringe und die hier nach der Überzeugung des Berufungsgerichts die Ursache des Unfalls gewesen ist, sei aber eine Gefahr, die die Eigenart des Eisenbahnbetriebs mit sich bringe. Diese Ausführungen stehen im Einklang mit der Rechtsprechung des erkennenden Senats. Auch ein Selbstverschulden des Klägers ist zutreffend verneint. Die Revision war daher als unbegründet zurückzuweisen. (Aktenzeichen: V. 382/21. — 10. 11. 21.)

Bücherschau.

— **Das Maschinenzeichnen des Konstrukteurs.** Von C. Volk, Direktor der Beuth-Schule, Berlin. Mit 214 Abbildungen. Verlag von Julius Springer in Berlin W 9. 1921. Preis 15 *M*.

Der Verfasser, der innerhalb des Normenausschusses der deutschen Industrie dem Arbeitsausschuß für Zeichnungen angehört, unterscheidet in seinen Darlegungen mit Recht zwischen den innerlich voneinander verschiedenen Betätigungen des Zeichners und Konstrukteurs. Zeichnen, so führt er aus, ist eine Fertigkeit, Konstruieren eine Kunst. Gutes und richtiges Zeichnen hat eine gewisse Ähnlichkeit mit der guten Handschrift und ihrer fehlerlosen Verwendung im Sinne der Rechtschreibung, das Konstruieren (Entwerfen, Gestalten, Bauen) aber setzt Wollen und Schaffen voraus und verhält sich zum Zeichnen wie die schriftstellerische Tätigkeit zum Schreiben. Hervorragende Konstrukteure sind nach Ansicht des Verfassers so selten wie hervorragende Künstler.

Die Tätigkeit des Konstruierens umfaßt die Berechnung der Konstruktionen unter Berücksichtigung der Beanspruchung, der Festigkeitseigenschaften und der Betriebsbedingungen, ferner die Auswahl der Werkstoffe unter Berücksichtigung der Eigenschaften, Preise, Gewichte, der Bearbeitbarkeit und Lebensdauer, der Liefervorschriften usw.; sodann die Gestaltung der Konstruktionen unter Berücksichtigung der Berechnung, der Herstellung, des Zusammenbaues, der Betriebsanforderungen und der Besonderheiten des Auftrages, endlich die Konstruktion der Vorrichtungen und Sonderwerkzeuge, der Schablonen, Schnitte, Gesenke usw. und die Vorkalkulation der Herstellungskosten und des Zeitaufwandes. In kleineren Betrieben müssen unter Umständen alle diese Aufgaben von einer Person erfüllt werden. In Großbetrieben werden die einzelnen Arbeiten verschiedenen Personen oder verschiedenen Abteilungen zugewiesen.

Die äußere Form einer sachgemäß durchgeführten Zeichnung muß im engsten Zusammenhang stehen mit ihrem Zweck und Inhalt. Da dieser Zusammenhang zwischen Zeichnen und Gestalten, Entwerfen und Herstellen in dem vorliegenden Buche nachdrücklichst betont wird, ist dessen Inhalt für den Anfänger im Konstruieren ganz besonders wertvoll. Strebsamen technischen Zeichnern, aus deren Kreisen bei guter Anleitung bereits brauchbare Konstrukteure hervorgegangen sind, sollte das Volksche Büchlein auf dem Wege zu dem angestrebten Ziele ein guter Wegweiser sein.

Vorbildlich sauber ausgeführte Abbildungen begleiten den Text; man findet u. a. zahlreiche, lehrreiche Vergleiche zwischen falscher und richtiger Darstellungsweise. Die Ausstattung und die drucktechnische Ausführung des Büchleins, das eine gute Bereicherung der besonders in den letzten Jahren über dieses Gebiet erschienenen Literatur bedeutet, ist, wie man es von dem rührigen Verlage von jeher gewohnt war, tadellos, der Preis, gemessen an den Zeitverhältnissen, ein mäßiger.
W. M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

urechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

e 22,64 km lange Teilstrecke Salzwedel-Arendsee (tm.) der Nebenbahn Salzwedel-Geestgottberg ist am ai 1922 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in etrieb genommen und vom gleichen Zeitpunkt ab den Ver- bahnstrecken der Eisenbahndirektion Hannover zugerechnet en.

Eröffnung von Stationen.

senbahn-Generaldirektionsbezirk Karls- e. Am 15. Mai d. J. ist die an der Strecke Singen- tanz gelegene Station Böhringen-Rickelshausen den Versand und Empfang von Wagenladungen, soweit leisanlage ausreicht, eröffnet worden. Können Wagen in ingen-Rickelshausen wegen Platzmangels nicht entladen en, so werden sie in Radolfzell bereitgestellt unter Fracht- hnung bis Radolfzell.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Juni 1922 ab werden die Verkehrsstellen

Wahren	geändert in	Leipzig-Wahren
Leutzsch	„ „	Leipzig-Leutzsch
Gohlis-Eutritzsch	„ „	Leipzig-Gohlis
Gohlis-Möckern	„ „	Leipzig-Möckern
Großzschocher West	„ „	Leipzig-Großzschocher
Großzschocher Ost	„ „	Leipzig-Kleinzschocher
Plagwitz-Lindenau	„ „	Leipzig-Plagwitz
Plagwitz-Lindenau Industriebf.	„ „	Leipzig-Plagwitz Industriebf.
Leutzsch-Lindenau	„ „	Leipzig-Lindenau
Paunsdorf-Stünz	„ „	Leipzig-Paunsdorf

Eisenbahndirektionsbezirk Osten in Berlin. Der an der Strecke Rothenburg (Oder)-Neusalz (Oder) ge-

legene Bahnhof 4. Klasse Polnisch Kessel erhält vom 1. Juni 1922 ab die Bezeichnung Altkessel.

Bundesbahndirektion Villach. Die Bezeichnung nachstehender Stationen werden vom 1. Juni d. J. geändert: Villach Staatsbahnhof in Villach Bundesbahnhof, Villach Rangierbahnhof in Villach Vorbahnhof, Leoben Staatsbahnhof in Leoben Westbahnhof, Graz Staatsbahnhof in Graz Ostbahnhof, St. Ruprecht in St. Ruprecht bei Villach.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 106 vom 1. Mai 1922 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses betreffend Antrag der Direktion der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen auf Anerkennung der Trennung ihres Wagenparks (abgesandt am 9. Mai d. J.),

Nr. IV 131 vom 12. Mai 1922 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend die Zeitung des V. D. E. V. (abgesandt am 16. Mai d. J.),

Nr. V 292 vom 8. Mai 1922 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamts Berlin namens der Eisenbahndirektion Osten auf Zulassung eines vereinfachten Güterwagenparkverzeichnisses für die Direktionen der Deutschen Reichsbahn (abgesandt am 16. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Umbenennung des Bahnhofs Lienewitz.

Der Bahnhof Lienewitz an der Strecke Wildpark-Beelitz wird ab 1. Juni d. J. in „Ferch-Lienewitz" umbenannt.

Berlin, den 6. Mai 1922 (640)
Eisenbahndirektion.

2. Gebühren.

Deutsche Reichsbahn, sächsisches Netz, Überfuhrgebühren.

Mit sofortiger Wirkung treten an Stelle der bestehenden Gebühren für die Überführung von Wagenladungen zwischen Warnsdorf tschech.-slow. Stb. und Altwarnsdorf folgende: Bei Sendungen der Klasse An 5 : 300, An 10 : 280, A : 250, Bn 5 : 300, Bn 10 : 260, B : 230, Cn 5 : 270, Cn 10 : 230, C : 190, Dn 5 : 230, Dn 10 : 190, D : 150, E : 110, bei Sendungen des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen, Braunkohlen usw. 80 Heller für 100 kg (641)

Dresden, am 7. Mai 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Salze zum Düngen. Tfv. 2 d.

Mit Gültigkeit vom 16. Mai 1922 bis 30. April 1923 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Salze zum Düngen mit Ausnahme von Chlornatrium im Bereich der Reichsbahn in Kraft. Er gewährt eine Ermäßigung um Prozente, die für die Monate Mai, Juni, Juli 30 %, für die Monate August, Dezember, März und April 20 %, für die Monate Oktober, November, Januar, Februar 15 % betragen. Die Bedingungen für die Gewährung dieser Ermäßigung sind die gleichen wie die des Ausnahmetarifs für Düngemittel (Tfv. 2). Wegen der näheren Bestimmungen wird auf die Sondernummer 42 des Tarifanzeigers verwiesen. Die Ausdehnung auf Privatbahnen sowie die Saarbahnen wird besonders bekanntgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Mai 1922. (652)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergänge mit der Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Frachtstückgutsätze für Solothurn-Baseltor und Ausnahmefrachtsätze für Talkstein und gedämpftes, getränktes oder sonst chemisch behandeltes Holz von gewissen schweiz. Stationen nach Basel Bad. Bf. eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (639)

Karlsruhe, den 6. Mai 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Nordseebäderverkehr.
(Nordfriesische Inseln.)

Der neue Tarif tritt nicht, wie bekanntgegeben, am 15. Mai, sondern erst am 1. Juni 1922 in Kraft.

Altona, den 9. Mai 1922. (644)
Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1922 wird im Verkehr zwischen Deutschland über Hoyer mit Westerland (Sylt) die Gebühr für die Überführung der Güter in Hoyerschleuse um rd. 50% ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (645)

Altona, den 11. Mai 1922.
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1922 werden die besonderen Stationsentfernungen für beschleunigtes Eilstückgut mit besonderer Wegevorschrift im Frachtbriefe von Stuttgart Hbf. und Tamm b. Bietigheim nach Bremen und Hamburg sowie von Schaffhausen nach Warnemünde und Saßnitz Hafen aufgehoben. Dafür werden von Stuttgart Hbf. und Tamm b. Bietigheim nach Bremen und Hamburg wieder besondere Stationsfrachtsätze eingeführt.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 9. Mai 1922. (642)
Eisenbahndirektion.

Badischer Binnen- und Nebenbahnverkehr, Verkehre Baden-Pfalz, Württemberg und Bayern.

Am 15. Mai 1922 wird die Station Böhringen-Rickelshausen für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet und auf diesen Zeitpunkt in die Tarife einbezogen. Wegen der Entfernungsbildung usw. verweisen wir auf unsern Tarifanzeiger.

Ferner wird im badisch-pfälzischen Tarif die Entfernung Bergzabern-Mannheim Hbf. von 183 in 83 geändert.

Karlsruhe, den 12. Mai 1922. (650)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Seite 9—21 ist der größte zulässige Raddruck bei folgenden Stationen für die Richtung Bayreuth Hbf. auf 7000 kg zu ändern: Altenplos, Bayreuth Altstadt, Drossenfeld, Heinersreuth, Herzoghöhe, Kasendorf, Katschenreuth, Kreuzstein, Krumme Fohre, Limmersdorf, Melkendorf, Neuenreuth b. Thurnau, Thurnau.

München, 12. Mai 1922. (647)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

In Trälleborg ist für die Behandlung der Transitgüter eine besondere Abfertigungsstelle Trälleborg transit eingerichtet worden. Die Sonderbestimmung über Trälleborg transit, Seite 24 des Tarifs ist hiernach geändert.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 10. Mai 1922. (3[illegible])
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine weitere Erhöhung des Tier- und Gütertarifes ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, den 12. Mai 1922. (9[illegible])
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordseebäderverkehr (Ostfriesische Inseln).

Zum 1. Juni 1922 wird ein Nachtrag zum Tarif für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr mit den Nordseeinseln Borkum, Juist, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge ausgegeben. Durch ihn werden die bestehenden Fahrpreise und Expreßgutfrachtsätze erhöht.

Nähere Auskunft erteilt auf Befragen unser Verkehrsbüro. (1[illegible])

Münster (Westf.), den 14. Mai 19[illegible]
Namens der beteiligten Verwaltungen.
Eisenbahndirektion Münster (Westf.).

Personen- und Gepäcktarif, Teil II für den Verkehr der Deutschen Reichsbahn mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Eisenbahndirektion Oldenburg
(Nr. 2044 des Tarifverzeichnisses)

Der Tarif wird zum 1. Juni 1922 neu herausgegeben. Er enthält Erhöhungen der Tarifsätze im Verkehr mit Wangerooge, Spiekeroog, Geestemünde bei Blexen und den Kleinbahnen. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 13. Mai 1922. (51[illegible])
Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Bei der unterzeichneten Privatbahn ist die Stelle eines Betriebsdirektors (Mitglied der Direktion) zum 1. Oktober d. Js. neu zu besetzen. Bewerber wollen sich baldigst unter der Anschrift an Oberregierungsrat Ramsauer, Oldenburg i. O., Stau 14, unter Beifügung ihrer Befähigungsnachweise und Ansprüche melden, zutreffendenfalls unter Bezugnahme auf die Reichsbesoldungsordnung. (46[illegible])

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 20. Berlin, den 25. Mai 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Ein Beitrag zur Neuordnung des Eisenbahn-Werkstättenwesens.

Von Oberregierungsbaurat **Cohen**, Frankfurt (M.).

[D]ie Denkschrift über die Neuordnung der Verwaltung der [Ei]senbahnhauptwerkstätten legt weder die Art der Selbständig[kei]t eines Eisenbahnwerks, noch dessen endgültige Einordnung [in] die Reichseisenbahnverwaltung klar und eindeutig fest. Von [me]hreren Möglichkeiten sind vor allem drei zu erwägen:

[1.] Die Eisenbahnwerkstätten bleiben Glieder der Eisenbahnverwaltung, und ihre Sonderetats werden ähnlich wie bisher mit dem Gesamtetat der Reichseisenbahnverwaltung behandelt. Die Werkleiter erhalten jedoch größere Befugnisse und weitergehende Selbständigkeit auf Kosten der Rechte der Eisenbahndirektion mit der Verpflichtung, eine entsprechend größere Verantwortung für die technisch-wirtschaftliche Rentabilität ihrer Werke zu übernehmen.

[2.] Die Eisenbahnwerkstätten hören auf, zur Reichseisenbahn zu gehören, werden — verkauft oder verpachtet — selbständige, kaufmännisch geleitete Privatwerke, sind aber verpflichtet, dauernd den Sonderzwecken der Reichseisenbahn zu dienen, der dafür eine gewisse Mitwirkung beim Aufsichtsrecht zugestanden wird.

[3.] Die Eisenbahnwerkstätten bleiben Glieder der Reichseisenbahnverwaltung, erhalten jedoch eine von dem Etat getrennte Wirtschaftsführung mit besonderer Rechnungslegung, die in sich vollständig kaufmännisch abgewickelt wird, und deren jährliches Endergebnis nur als Gewinn oder Verlust in den Etat der Reichseisenbahn übernommen wird.

[M]it Rücksicht darauf, daß die Eisenbahnhauptwerkstätten aus[sch]ließlich dem Eisenbahnbetrieb dienende Aufgaben zu erfüllen haben, besonders auch unter Berücksichtigung der Tatsache, daß der Eisenbahnbetrieb hinsichtlich Personalausbildung und Personalbedarf nicht leicht die Eisenbahnwerkstätten vollständig entbehren kann, wird die dritte Lösung den tatsächlichen Verhältnissen wohl am besten Rechnung tragen. Die bisherigen Eisenbahnausbesserungswerke für Eisenbahnbetriebsmittel würden daher der engeren Eisenbahnbetriebsverwaltung entzogen und zu selbständigen Eisenbahnausbesserungswerken mit besonderem Werketat, als Teil eines abgeschlossenen Gesamtwerketats, gemacht. Dieser Gesamtwerketat wird von dem Eisenbahnetat so unabhängig gestaltet, daß eine vollständig kaufmännische Abwicklung desselben durchführbar wird. Die gesamte Eisenbahnwerkverwaltung bleibt mit der übrigen Reichsbahnverwaltung durch ihren Zusammenfluß im Reichsverkehrsministerium in untrennbarer Verbindung.

Maßgebend für die Wirtschaftsführung der Eisenbahnwerke soll im Endziel nicht mehr die Einhaltung eines nach Titeln und Positionen starr gegliederten Wirtschaftsplans sein, sondern die Wirtschaftlichkeit des Werkes wird durch die Einnahmen nachgewiesen, aus denen die Ausgaben zu decken sind. Der Ertrag aus den Leistungen der Eisenbahnwerke für die Eisenbahnverwaltung und für andere Kunden wird den Eisenbahnwerken als Einnahme gutgeschrieben. Außerdem müssen dem Gesamtwerketat noch verzinsbare Kredite der Reichsbahn oder des Reiches zur Verfügung stehen. Aus diesen Einnahmen und Krediten bestreiten die Werkverwaltungen ihre laufenden Ausgaben selbständig unter voller Verantwortung des Werkleiters und unter entsprechender Mitverantwortung der übergeordneten Oberwerkdirektion. In den Bilanzabschlüssen

gehen Verzinsung und Abschreibung der Anlagewerte, Verzinsung und Ablösung der Kredite über. Das Generaldirektorium faßt die einzelnen Bilanzabschlüsse der Werke bzw. der Oberwerkdirektionen (Werkgruppen) zu einer Hauptbilanz zusammen, in der über Rücklagen, Kreditablösungen, Saldovorträgen, Gewinnausschüttungen und Verlustüberträge bestimmt wird. Dieser Bilanzabschluß geht als Vorschlag dem Minister zu, der über die endgültige Regelung entscheidet. Der auszuschüttende Reingewinn wird in den Etat der Reichseisenbahn übernommen, die dann auch Verluste der Werkverwaltung zu übernehmen oder zu stunden hätte.

Aus diesen allgemeinen Grundsätzen sind neue Bestimmungen über die Wirtschaftsführung, über Buchungs- und Rechnungswesen erforderlich, die an Stelle der bisherigen Vorschriften der Finanzordnung treten müßten. Die Neuorganisation muß damit einsetzen, daß die Ausbesserungswerke aus den Direktionsbezirken, zu denen sie jetzt gehören, herausgenommen werden, und daß die ihnen zugeteilten Aufgaben nicht an die Grenzen dieser Direktionsbezirke gebunden bleiben. Mehrere Eisenbahnausbesserungswerke werden unter möglichster Berücksichtigung ihrer eisenbahngeographischen Lage und der betrieblichen Bedürfnisse, sonst aber nach rein werkstättentechnischen Forderungen zu Gruppen derartig zusammengefaßt, daß jede Gruppe bei weitgehendster Sonderung der Aufgaben der Einzelwerke allen Anforderungen eines gleichfalls bestimmt umgrenzten, die jetzigen Direktionsgrenzen überschneidenden Versorgungsbezirkes nachzukommen vermag. Ein derartiger Versorgungsbezirk würde der Leitung einer Oberwerkdirektion unterstellt, deren Sitz zweckmäßig bei oder wenigstens am Orte der Eisenbahndirektion gewählt wird, für deren Geschäftsbereich die Tätigkeit der Werkgruppe vorwiegend in Frage kommt. Werke und Werkgruppen brauchen hierbei ihren Wirkungskreis nicht unbedingt auf das Gebiet der Ausbesserungswerke zu beschränken; es wird im Gegenteil geboten sein, auch die Werkstättenaufgaben der Betriebswerke durch die Ausbesserungswerke miterfassen zu lassen, ohne die Betriebswerke von der Eisenbahnbetriebsverwaltung, zu der sie organisch untrennbar gehören, zu lösen. Jedem Eisenbahnausbesserungswerk kann als geschäftsführende Stelle ein Wirtschaftsbezirk mit mehreren Betriebswerken zugeteilt werden, für die der Werkdirektor die gleiche werkstättentechnische Verantwortung hat, wie für sein Hauptwerk.

Es würde den Rahmen dieses Aufsatzes überschreiten, sich in Einzelheiten dieser Möglichkeit zu verlieren; die vielversprechenden wirtschaftlichen Vorteile eines solchen Werkstätten-Wirtschaftsbezirks mit einem leistungsfähigen Ausbesserungswerk an der Spitze, sind erkennbar, wenn man an den Arbeits- und Personalausgleich, die gleiche technische Arbeitsweise, die gleichmäßige Ausgestaltung des Bezirks mit technischen Einrichtungen, die ergänzende Ausnutzung derselben, die Versorgung des Bezirks mit Werkstoffen und Geräten denkt.

Die neuen Oberwerkdirektionen würden aus je einem maschinentechnischen Präsidenten und Abteilungsdirektor, den Dezernenten für Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen sowie für die Personalangelegenheiten der Angestellten bestehen. Dem Abteilungsdirektor fiele allein oder mit mehreren höheren technischen Beamten das Werkstätten-, Werkstoff- und Gerätedezernat zu.

Die Direktoren der zu einer solchen Oberwerkdirektion gehörenden Eisenbahnausbesserungswerke sind ordentliche Mitglieder dieser Oberwerkdirektion und bilden unter dem Vorsitz des Abteilungsdirektors ein Geschäftsdirektorium, das in bestimmten Zeiträumen oder anläßlich besonderer Veranlassungen zur Behandlung wichtiger Angelegenheiten bei der Oberwerkdirektion zusammentritt. Dieses Geschäftsdirektorium ist ein beratendes und vorbereitendes Organ der Oberwerkdirektion, das nach Bedarf durch die übrigen Dezernenten der Oberwerkdirektion als gleichberechtigte Mitglieder ergänzt wird. Die Beschlüsse dieses Geschäftsdirektoriums werden erst dann zu gültigen Verfügungen, wenn sie von der Oberwerkdirektion a[uf] verwaltungsmäßigem Wege als solche an die angegliedert[en] Werke herausgehen.

Der Oberwerkdirektion obliegt die obere Leitung und Bea[uf]sichtigung der Werkverwaltungen im Gruppenbezirk unter we[it]gehendster Mitwirkung der Werkdirektoren. Sie regelt die I[n]anspruchnahme der einzelnen Werke und trifft Bestimmung[en] über Verteilung von besonderen Arbeiten an die Werke. I[hre] Oberwerkdirektion hat dafür zu sorgen, daß die von ihr [ge]gebenen einheitlichen Richtlinien für die Geschäftsführung, [die] Personalbehandlung, die Wirtschaftsführung usw. gewa[hrt] werden. Sie nimmt durch die Werkdirektoren als ihre Bea[uf]tragten auch die Befugnisse wahr, die in Privatbetrieben d[en] Polizei- und Verwaltungsbehörden gesetzlich vorbehalten si[nd].

Dadurch, daß die Werkdirektoren als Mitglieder der Ob[er]werkdirektion im Geschäftsdirektorium derselben wirken, u[nd] durch die ihnen zustehenden erweiterten Amtsbefugnisse s[oll] ein möglichst geringer Umfang der Oberwerkdirektionen sel[bst,] vor allem auch bei der Durchbildung der erforderlichen Bür[os] erzielt werden. Das enge Zusammenwirken der Oberwerkdire[k]tion mit den Werkdirektoren und die dadurch erzielte enge V[er]bindung zwischen anordnenden und ausführenden Stellen [er]strebt eine Verminderung des Instanzenzuges und des Schre[ib]werks.

In zwangläufiger Weiterentwicklung des gleichen Gedanke[ns] könnten zwischen Reichsverkehrsministerium und Oberwe[rk]direktionen noch Generalwerkdirektionen nach denselben G[e]sichtspunkten gebildet werden. Zweckmäßiger jedoch üb[er]nimmt das Reichsverkehrsministerium selbst die Aufgabe [der] Generaldirektion und überläßt den Oberwerkdirektionen [die] Stellung der Generalwerkdirektionen, ohne daß die ersteren d[es]halb als solche bezeichnet werden.

Die Präsidenten der Oberwerkdirektionen und die We[rk]stättenreferenten des Ministeriums würden alsdann unter d[em] Vorsitz des Ministerialdirektors für die Werkstättenangele[gen]heiten ein General-Geschäftsdirektorium — analog dem G[e]schäftsdirektorium bei den Oberwerkdirektionen — bilden, [das] nach Bedarf durch andere Ministerialreferenten als gleichbere[ch]tigte Mitglieder ergänzt werden kann. In das Gene[ral]-Geschäftsdirektorium können auch Dezernenten der Oberwe[rk]direktionen und Werkdirektoren aus Vertrauen als berate[nde] Mitglieder berufen werden. Es tritt in bestimmten Zeiträum[en] oder anläßlich besonderer Veranlassungen zur Behandlung wi[ch]tiger Angelegenheiten zusammen und ist ein beratendes [und] vorbereitendes Organ des Reichsverkehrsministeriums. Die [Be]schlüsse dieses General-Geschäftsdirektoriums werden [erst] dann zu gültigen Erlassen, wenn sie vom Reichsverke[hrs]minister auf verwaltungsmäßigem Wege als solche an [die] unterstellten Oberwerkdirektionen herausgehen.

Die Aufgabe des Reichsverkehrsministeriums als Gene[ral]werkdirektoriums erstreckt sich auf die Festlegung der al[lge]meinen Richtlinien für das Werkstättenwesen, die Entscheid[un]gen über wichtige Angelegenheiten der Oberwerkdirektio[nen] und auch der einzelnen Eisenbahnausbesserungswerke, auf [die] Überwachung der Wirtschaftsführung und der Statistik so[wie] die Bearbeitung des Hauptbilanzabschlusses. Als Beauftra[gte] der Generalwerkdirektion im Reichsverkehrsministerium [be]reisen Überwachungsausschüsse die Oberwerkdirektionen [und] Ausbesserungswerke ständig und halten dadurch den lebendi[gen] Zusammenhang zwischen der Spitze und der letzten Meis[ter]schaft aufrecht.

Ohne Verwischung der Instanzen und doch ohne scharfe [He]raushebung derselben kann durch diese Verzahnung der ein[zel]nen Behörden ineinander jener praktische und geistige Zus[am]menhang gefunden werden, der gegen eine allzu starke Bü[ro]kratisierung dieses Großwerkbetriebs schützt. Zwischen [den] Eisenbahnoberwerkdirektionen und den jetzigen Eisenba[hn]direktionen wird die Verbindung durch einen der betriebst[ech]nischen Dezernenten dieser Eisenbahndirektionen als „Ver[bin]dungsdezernenten“ im Nebenamte aufrechterhalten.

Der jetzige Werkstättenausschuß bleibt in der bisherigen Weise als ein Organ des Generalwerkdirektoriums bestehen. Seine Tätigkeit erstreckt sich als beratende Körperschaft auf die Erzielung einer gleichmäßigen wirtschaftlichen Betriebsweise in den Eisenbahnausbesserungswerken, auf den Austausch von Erfahrungen in wirtschaftlicher und in technischer Hinsicht, auf die Verbesserung der Arbeitsweise, Ausgestaltung der Werkstättenanlagen, gleichmäßige Ausbesserung der Betriebsmittel. Das Beratungsmaterial geht dem Werkstättenausschuß sowohl durch das Generalwerkdirektorium als auch durch die Oberwerkdirektionen und Ausbesserungswerke zu. Der Ausschuß und auch seine Einzelmitglieder sind befugt, Auskünfte bei den Oberwerkdirektionen und Werken unmittelbar einzuholen oder auch Versuche durch diese zu veranlassen.

Es wird nicht durchführbar sein, eine so weitgehende Umstellung von heute auf morgen zu bewirken; es müssen zuviele Fäden zerrissen, zuviele neue geknüpft werden; ein allmähliches — jedoch nicht tastendes, sondern zielbewußtes — Vorwärtsschreiten ist geboten; denn die Herausnahme der Eisenbahnausbesserungswerke aus dem jetzigen Direktionsverbande und die starke Vermehrung der Befugnisse der Werkleiter werden an vielen Stellen auf Widerstände stoßen. Der Übergang von Befugnissen des Präsidenten, des Etatsrates, des Personaldezernenten und des Werkstättendezernenten auf den Werkdirektor muß unter sonstiger Beibehaltung der jetzigen Organisation notwendigerweise zu Zuständigkeitsdifferenzen führen. die schon bald die ganze Zukunft der Neuordnung gefährden können.

Eine stark beschleunigte Umstellung sämtlicher Eisenbahnhauptwerkstätten ist praktisch schon deshalb undurchführbar, weil genügend vorgebildetes Personal nicht vorhanden ist und sich so schnell nicht herangebildet werden kann; eine Beschränkung der Umstellung auf die drei Musterwerke ist ebensowenig angebracht, weil diese gar nicht in der Lage sind, das Riesenwerk der Neuorganisation allein zu meistern und gleichzeitig die erforderlichen Kräfte heranzubilden. Andererseits darf die Neuordnung, nachdem man mit so großen Erwartungen an sie herangetreten ist und auch die Öffentlichkeit sich für ihre Durchführung schon interessiert hat, nicht auf halbem Wege stehen bleiben, wenn man das Tempo auch verlangsamt.

Um den Boden für eine spätere allgemeine Durchführung zu schaffen, erscheint es zweckmäßig, die Umstellung vorläufig auf eine größere Zahl gut geleiteter Ausbesserungswerke auszudehnen und auch zu beschränken. Es müssen diese aus dem Verbande der Eisenbahndirektionen herausgenommen und vorläufig kommissarischen Oberwerkdirektionen unterstellt werden. So wird im Anfange zwar nur ein Notbau, aber ein immerhin bewohnbares Gebäude, geschaffen, in dem man nach und nach alles so gestalten kann, daß es als Muster für das endgültige Bauwerk dienen darf.

Der skizzierte Organisationsgedanke baut sich zwar auf der Voraussetzung auf, daß die Eisenbahnwerkverwaltung der engeren Eisenbahnbetriebsverwaltung entzogen wird, mit dieser parallel läuft und sich erst wieder im Reichsverkehrsministerium, der dem Eisenbahnwesen gemeinschaftlichen Spitze, mit dieser vereinigt. Die leitenden Grundgedanken der Abtrennung und einheitlichen Zusammenfassung des ganzen Werkbetriebes, sowie der Verzahnung der Werkinstanzen sind aber an diese Voraussetzung nicht gebunden. Diese Grundgedanken sind auch dann durchführbar, wenn für die Werkverwaltung im Rahmen der neuen Gesamtorganisation der Deutschen Reichseisenbahnverwaltung eine weniger abgesonderte und weniger selbständige Stellung vorgesehen werden sollte, wenn z. B. die Oberwerkdirektion als Abteilung einer Eisenbahn-Generaldirektion angegliedert würde.

Zweck und Ziele der Selbstkostenermittlung.

Vom Ministerialrat Dr.-Ing. **Tecklenburg.**

Bei den Vorschlägen für die Neuorganisation der Reichsbahn ist vielfach auf die Notwendigkeit einer im kaufmännischen Sinne gehaltenen Selbstkostenermittlung hingewiesen worden. Auch der „Präsidentenausschuß“ hat sich bei seiner Tagung in Konstanz im Mai d. J. mit diesen Fragen befaßt; die Erörterung wurde hierbei durch folgendes vom Verfasser erstattete Gutachten eingeleitet:

Die mir vorgelegten Fragen darf ich wohl wie folgt formulieren:

1. Kann im Rahmen der Bestrebungen, eine Erfolgwirtschaft zu erreichen, die in der letzten Zeit in Wort und Schrift vielfach erörterte Methode der Selbstkostenermittelung eine gute Grundlage für die Erzielung einer guten Betriebsführung bieten? Kommt für sie nur der eigentliche Betriebsdienst, oder kommen auch noch andere Dienstzweige in Betracht?
2. Kann dadurch auch ein Vergleich der Leistungen der einzelnen Direktionsbezirke ermöglicht werden?

Die Selbstkostenermittelung im kaufmännischen Sinn hat den doppelten Zweck. Sie soll

1. letzten Endes die Gestehungskosten für das Fertigprodukt angeben und damit die Grundlage schaffen für eine richtige Preiskalkulation, und
2. die Teilkosten jedes einzelnen Produktionsvorganges klarlegen und dadurch die Möglichkeit bieten zur Beurteilung des wirtschaftlichen Arbeitens jedes Teilbetriebs*).

Jeder Industrielle weiß, daß nur eine sorgsame Selbstkostenermittlung ihm richtigen Einblick in seine Verhältnisse gewähren kann, daß er ohne eine solche dem inneren Getriebe seines Unternehmens blind gegenübersteht; sie läßt ihn erkennen, an welchen Stellen etwa die Fabrikation zu teuer ist und verbessert werden muß, und welche Maßnahmen zu diesem Zweck ergriffen werden können.

Die Eisenbahnverwaltung hat derartige Ermittelungen bisher nicht geführt. Sie begnügte sich damit, für das Gesamtunternehmen die Gesamtkosten festzustellen und einige Relativwerte zu bilden zu dem Zweck, Vergleiche anzustellen über die Ergebnisse verschiedener Zeiten und verschiedener Unternehmen. Die wichtige Aufgabe, hineinzuleuchten in die Einzelheiten des Betriebs kann hierdurch aber nicht erfüllt werden. Die Stellen, an denen die Ausgaben entstehen, sind nicht gezwungen, ja nach dem bisherigen Stande nicht einmal in der Lage, sich von ihren Aufwendungen ein Bild zu machen, sich Rechenschaft abzulegen, was sie für ihre Aufwendungen denn nun leisten. Hier gilt es eine Lücke auszufüllen. Das Verständnis für die wirtschaftlichen Zusammenhänge im Eisenbahnbetriebe muß geweckt und bis in die weitesten Kreise der Bediensteten hineingetragen werden. Wie jeder das Unternehmen nach seiner betrieblichen Seite hin kennt, wie ihm das Zusammenwirken der Betriebsvorgänge geläufig ist, so muß er auch das Unternehmen nach seiner wirtschaftlichen Seite hin kennen lernen, das Zusammenspiel der Kräfte erfassen, die wirtschaftliche Bedeutung des einzelnen im Rahmen des Ganzen, ganz besonders die seines eigenen Teilbetriebs, dem er vorsteht, oder in dem er arbeitet. Und er muß lernen, seinen Blick vom eigenen Betriebe zu richten nach anderen gleichartigen oder unter gleichen oder ähnlichen Bedingungen arbeitenden Betrieben. Nur im Vergleich mit anderen kann er die Sonderheiten des eigenen Betriebs, seine Vorzüge und Mängel richtig beurteilen, und das allein kann ihm die Anregung bieten, mitzuarbeiten an der wirtschaftlicheren Ausgestaltung des Betriebs.

Das Rüstzeug hierzu will die Selbstkostenermittelung bieten. Sie will das gesamte Unternehmen, in allen seinen weitverzweigten Einzelbetrieben nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung durchdringen, den einzelnen Teilbetrieb und darüber hinaus die großen Fragen der Wirtschaftlichkeit im Betriebe klären und damit die Gesichtspunkte schaffen für die allgemeine Betriebshandhabung und die Richtlinien festlegen, denen sich die künftige Entwicklung des Unternehmens einpassen muß, um einen ständig wachsenden Grad der Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Als Grundlage hierfür benötigt sie die Feststellung von Aufwand und Leistungen. Mit der Gegenüberstellung dieser

*) Vgl. die Schriften des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung: Richtige Selbstkostenrechnung als Grundlage der Wirtschaftlichkeit industrieller Unternehmungen, und Grundplan der Selbstkostenberechnung.

beiden Faktoren wird den Beamten das Material an die Hand gegeben, das sie brauchen, um ihren Betrieb und dessen wirtschaftliches Arbeiten richtig zu beurteilen, im Vergleich mit anderen die wunden Stellen zu finden und zu erkennen, wo eine Änderung der Arbeitsmethoden oder sonstige Maßnahmen erfolgversprechend erscheinen. Die Ansätze zu solchen Leistungs- und Aufwandsermittelungen sind vorhanden. Sie werden bereits jetzt geführt für einzelne selbständige Teilwerke, wie Gas- und Elektrizitätswerke, für Güterschuppen und Umladehallen, sehr eingehend für die Betriebswerkstätten zur Ermittelung der Kosten des Lokomotivdienstes und für die größeren Rangierbahnhöfe. Auf letztere darf ich wohl, um das Verfahren und den Wert der Erhebungen an einem Beispiel zu erläutern, etwas näher eingehen.

Die Untersuchung hat ihren Ausgang genommen von der Tatsache, daß die Rangierkosten außerordentlich hohe sind und den Güterverkehr stark verteuern. Es galt den Ursachen der hohen Rangierkosten nachzugehen, die für die einzelnen Aufwendungen erforderlichen Kosten zu ermitteln und damit eine Handhabe zu finden, auf die Verringerung der Ausgaben hinzuwirken. Die Ermittelungen haben ergeben, daß von den Betriebskosten der Rangierbahnhöfe weitaus der größte Teil auf die Kosten für Personal und für Lokomotiven entfällt; sie machen etwa 80% der Gesamtkosten aus. Demgegenüber treten die übrigen Anteile zurück: Die Kosten für Beleuchtung, Reinigung, Heizung mit zusammen ungefähr 4%, die Unterhaltungskosten, die etwa 11% betragen, die Kosten für die erfaßbaren Unfälle mit etwa 4% und die sonstigen Nebenkosten.

Es lag nahe, dem Hauptposten, den Ausgaben für Personal und Lokomotiven, nachzugehen und zu untersuchen, wie sie sich im Vergleich verschiedener Bahnhöfe zueinander stellen. Es werden zurzeit für alle wichtigen Rangierbahnhöfe diese Aufwendungen ermittelt, und die nach dem ersten Versuch eingeführten Verbesserungen und Erweiterungen der Aufschreibungen liefern jetzt Ergebnisse, die einigermaßen als vergleichsfähig angesehen werden können. Es wird hierbei ermittelt, welche Leistungen an bewegten Wagen auf den Kopf des eigentlichen Rangierpersonals und des Gesamtpersonals des Bahnhofs entfällt. Im allgemeinen sind es nicht mehr als 10 bis 20 Wagen für den Kopf des Gesamtpersonals. In günstigen Fällen steigt die Zahl zwar beträchtlich hierüber hinaus, häufig ist sie jedoch auch bedeutend geringer. Zumeist sind diese ungünstigen Bahnhöfe solche, die als veraltet und unzweckmäßig eingerichtet bekannt sind. Interessant ist, daß gerade die Bahnhöfe mit durchgehenden Gefällen zu denen gehören, die einen hohen Personalverbrauch aufweisen. Bei ihnen steht aber dem hohen Personalverbrauch als gewisser Ausgleich ein geringerer Lokomotivbedarf gegenüber. Im großen und ganzen wird man annehmen können, daß eine Lokomotivdienstschicht 100 bis 200 Wagen leistet; bei den Gefällsbahnhöfen sind es durchweg höhere Leistungen, aber ebenso auch bei einigen anderen, nach neuzeitlichen Grundsätzen angelegten Bahnhöfen. Andererseits liegen auch ungünstigere Verhältnisse vor; die Leistungen gehen bis etwa 50 Wagen, bei kleineren wenig ausgelasteten Bahnhöfen noch weiter hinunter. Die verschiedenen Arten von Aufwendungen, auf den gemeinsamen Nenner des Geldwerts gebracht, ergeben die Betriebskosten. Treffen hoher Personalaufwand und großer Lokomotivbedarf zusammen, was bei veralteten Anlagen vielfach der Fall ist, so wird das Rangieren auf den betreffenden Bahnhöfen außerordentlich teuer.

Die Erhebungen sind für die Dienststellenleiter und für die Betriebsleiter ein wertvolles Hilfsmittel geworden, das sie in die Lage versetzt, den Ursachen besonders ungünstiger Verhältnisse nachzugehen und auf Abhilfe bedacht zu sein. Bei weiterer Auswertung aber werden sie wohl noch wichtige Aufschlüsse bieten können zur Beurteilung der verschiedenen Systeme von Bahnhöfen in wirtschaftlicher Hinsicht, und sie werden wohl mitberufen sein, Unterlagen zu schaffen für die Frage, in welcher Richtung sich künftig die bauliche Anlage von Rangierbahnhöfen zu entwickeln hat.

Derartige Ermittelungen sind nicht auf bestimmte Gebiete des Unternehmens beschränkt. Sie werden überall vorgenommen werden können und setzen nur voraus, daß der Aufgabenkreis der einzelnen Stelle klar und scharf abgegrenzt wird, so daß die Gegenüberstellung von Leistung und Aufwand möglich wird. In einer Zeit, wie der augenblicklichen, wo wir allenthalben einen effektiven Mehraufwand sowohl in persönlicher wie in sächlicher Beziehung gegen früher zu verzeichnen haben, erscheint es mir eine unabweisbare Notwendigkeit, solche Aufwands- und Leistungsgegenüberstellungen in möglichst weitem Umfang durchzuführen; und ich möchte in der Selbstkostenermittelung, soweit dieser Teil ihrer Aufgaben in Frage kommt, nicht nur eine geeignete Grundlage für die Erzielung einer wirtschaftlichen Betriebsführung erblicken, sondern sie geradezu als die Voraussetzung bezeichnen für eine wirksa Förderung des wirtschaftlichen und technischen Fortschrit.

Schwieriger liegt die Sache für die andere Aufgabe d Selbstkostenermittelung, die Grundlage zu bilden für eine a gemessene Preiskalkulation. Hierzu muß sie darauf ausgeh einen zuverlässigen Anhalt zu schaffen über die Selbstkost für die Nutzleistungen, über die Kosten der beiden Hau verkehrsarten, des Personen- und Güterverkehrs und innerha dieser für die Kosten der Beförderung in den verschieden Zuggattungen und Wagen- und Güterklassen. Es besteht Schwierigkeit, daß die Eisenbahn einen bestimmt faßbaren griff für ihre Enderzeugnisse nicht kennt: Was sie erzeu sind Betriebsleistungen, was sie bezahlt bekommt, sind V kehrsleistungen, Personen- und Tonnenkilometer getrennt na den Wagen- und Güterklassen sind die Verkehrsleistung Wagenachskilometer die Betriebsleistungen. Das Verhält zwischen den Betriebsleistungen und den Verkehrsleistungen schwankend, je nach der Verkehrsart und der für ihre Erle gung erforderlichen Betriebsleistung; schwankend ist auch Inanspruchnahme der Betriebsleistung durch den Verkehr. wird stets ein gewisser Überschuß von Betriebsleistungen z Verfügung gestellt werden müssen, der unausgenutzt blei dies aber auch wechselnd je nach der Art des Verkehrs u anderer Umstände. Die Grundlage für die Ermittelung d Kosten der Nutzleistungen können aber nur die Gestehun kosten der Betriebsleistungen bilden. Auf sie muß die Selb kostenberechnung zunächst abzielen. Eine weitere — Schlußaufgabe — wird es dann sein, die Beziehungen der v schiedenartigen Verkehrsleistungen zu den zugehörigen triebsleistungen zu klären und damit letzten Endes die auf d Personenkilometer und Tonnenkilometer anzurechnenden Te der Gestehungskosten der Betriebsleistungen anzugeben.

Die Kosten für die verschiedenen Betriebsleistungen ermitteln, scheint mir eine durchaus lösbare Aufgabe. Ni in absolut genauer Zahl — das ist natürlich ein Ding d Unmöglichkeit, denn dafür sind die Gemeinkosten für die e zelnen Leistungen viel zu zahlreich. Und das ist auch g nicht erforderlich. Denn selbst, wenn durch ganz eingehen die kleinsten Einzelheiten erfassende Rechnungen eine nahe genaue Ermittelung möglich wäre, sie würde ganz gew den damit verbundenen Aufwand nicht lohnen. Das, was Verwaltung braucht, sind Näherungswerte mit einer nur weit gehenden Genauigkeit, daß die Verwaltung berechtigt i mit gutem Gewissen ihre Maßnahmen darauf aufzubauen. D aber eine Selbstkostenermittelung in diesem Sinne ein un dingtes Erfordernis ist, wird wohl kaum bestritten werd können. Schon jetzt gilt für die Vergütung bestimmter triebsleistungen, die die Reichsbahn für Dritte ausübt, d Selbstkostenprinzip: Es sei nur auf den neuen Vertragsentw mit der Reichspost hingewiesen, auf die in Arbeit befindli Neuregelung der Verhältnisse der Privatanschlußgleisinhab. Und ebenso ist für mancherlei tarifarische Maßnahmen d letzten Zeit dasselbe Prinzip zur Grundlage der Entschließu gen gemacht worden, wie z. B. in der Frage der Feriensond züge und dergleichen.

Nun könnte entgegengehalten werden, daß eine sol Selbstkostenermittelung stets nur eine sogenannte Nachkalk lation sein kann, daß sie infolgedessen in der heutigen, jäh Wechsel unterworfenen Zeit wertlos sei. Es muß und wi aber schließlich gelingen, auch für die Eisenbahn einen bes deren Teuerungsindex aufzustellen, der, in kurzen Ze abschnitten berichtigt, eine Zahl abgeben kann, mit deren Hi die Ergebnisse der Nachkalkulation für die jeweiligen V hältnisse verwertbar gemacht werden können. Es muß de nach m. E. als durchaus im Bereich der Möglichkeit liege anerkannt werden, daß eine richtig aufgebaute Selbstkost ermittelung brauchbare Anhaltspunkte über die Gestehun kosten der verschiedenen Arten von Betriebsleistungen liefe kann. Damit würde eine wertvolle Grundlage für die Pre kalkulation gewonnen werden, und deshalb kommt der Selb kostenermittelung auch in dieser Hinsicht der Wert zu, unentbehrliches Hilfsmittel zur Erreichung einer Erfolgswi schaft zu sein.

Welchen Weg man einschlagen muß, um eine zuverläss Selbstkostenermittelung zu erreichen, ist noch nicht klar v gezeichnet. In der Behandlung von Einzelfragen ist ja in letzt Zeit schon manches geleistet worden. Es bleibt aber auch hi noch viel zu tun übrig, und vor allem fehlt es noch an ein systematischen Gliederung des Gesamtstoffs und an der z sammenfassenden Bearbeitung. Wie hier vorzugehen ist, in erster Linie abhängig davon, ob die Buchführung der Eis bahnverwaltung grundsätzlich geändert werden und in welch Richtung dies erfolgen wird; insbesondere davon, ob zur gänzung der Hauptbuchführung eine Betriebsbuchführung gerichtet werden kann. Solange diese Fragen nicht gekl sind, muß aber aus dem vorhandenen das herausgeholt werd was es nur irgend hergeben kann. Als wertvolles Mater

stehen die Wirtschaftsbuchungen zur Verfügung und die Statistik.

Es wird bei der Eisenbahn sehr viel Statistik getrieben und viel wertvolles Material gesammelt. Aber in der Art des Sammelns und der Verwertung ist noch vieles verbesserungsbedürftig. Unsere Hauptstatistik wird von den meisten Stellen als eine tote Zahlenstatistik betrachtet und dementsprechend behandelt, und deshalb werden daneben, da fast jeder Dezernent und bei der Zentralstelle jeder Referent und jede Abteilung das Bedürfnis fühlt, für seine sachlichen Maßnahmen geeignete Unterlagen zu besitzen, unendlich viel Einzelstatistiken geführt. Der organische Zusammenhang dieser mit der Hauptstatistik ist aber fast völlig zu vermissen und ebenso das Zusammenspiel der Einzelstatistiken miteinander. Die Voraussetzung für eine wirksame Besserung möchte mir die scheinen, daß die Notwendigkeit einer guten Statistik und ihr überragender Wert für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens von allen Stellen richtig erkannt wird, und daß dementsprechend künftig ein ganz anderes Gewicht auf diese Arbeiten gelegt wird als bisher.

Es möchte mir ratsam erscheinen, daß auf jeder Direktion ein Dezernent bestimmt wird als Hauptdezernent für Statistik. Dies aber nicht etwa in dem Sinne, daß er nun von sich aus alle möglichen statistischen Erhebungen veranlaßt, sondern in dem, daß durch ihn der nötige Zusammenhang der zahlreichen Sondererhebungen und Einzelstatistiken hergestellt wird, daß er System in diese hineinträgt, und daß er dafür sorgt, daß nichts als tote Statistik betrieben wird, sondern daß alles, was gemacht wird, der weitestgehenden Verwertung erschlossen wird, dafür aber Doppelarbeit und entbehrliche Arbeit unterbleibt. *Vor allem wird er auch darauf bedacht sein müssen, daß für die einzelnen Selbstkosten-Teilermittelungen der organische Zusammenhang mit der Buchführung oder Hauptstatistik hergestellt wird, so daß die der Ermittlung zugrunde gelegten und in der weiteren Rechnung weiter zergliederten Zahlen ihren Ausgang und ihre Grundlage finden in Teilwerten der Hauptstatistik.*

Wir brauchen im Zusammenhang mit der Selbstkostenermittlung vor allem eine sehr eingehende Aufwands- und Leistungsstatistik. In diesem Sinne muß unsere Statistik künftig ausgebaut werden. Sie braucht nicht mit einem Schlage umgestellt zu werden: Denn das ist ja das Gute dieser Bestrebungen, daß sie eine allmähliche Entwickelung aus sich selbst heraus ermöglichen, aber sie muß in steter Weiterarbeit zu dem Ziele gebracht werden, ein brauchbares Mittel zu sein zur Erkenntnis des wirtschaftlichen Arbeitens des ganzen Unternehmens. Und hieran mitzuarbeiten wird in erster Linie Sache der Direktionen sein.

Ich darf mich nun wohl der zweiten Hauptfrage zuwenden, der Frage, ob durch die Selbstkostenermittlung ein Vergleich der einzelnen Direktionsbezirke ermöglicht werden kann.

Es ist der Organisation der Reichsbahn schon häufig, und so auch wieder in der kürzlich erschienenen Denkschrift des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, der Vorwurf gemacht worden, daß sie ein Hemmnis bilde für den Anreiz zum wirtschaftlichen Arbeiten der einzelnen Länderverwaltungen. Die wirtschaftlichen Vorgänge würden im wesentlichen nur von der Zentrale beobachtet; keine Eisenbahndirektion, ja nicht einmal die ganzen Netze der früheren Staatseisenbahnen würden ihre Einnahmen kennen, und in ihren Ausgaben seien sie an den Etat gebunden und geneigt, die einmal bewilligten Mittel auch unter veränderten Verhältnissen zu verausgaben, um künftigen Abstrichen vorzubeugen. Die einzelnen Bezirke seien nicht in der Lage, die Wirkung der von ihnen getroffenen wirtschaftlichen Maßnahmen hinreichend zu übersehen. Das jetzige zentralistische System — sagt u. a. das Mitglied des R. W. R. Herr . *Rothmeyer* — mache die Glieder des Eisenbahnorganismus zu reinen Ausgabeverwaltungen, die sich jeder Verantwortung ledig fühlen, und im ganzen Mechanismus fehle es an wirtschaftlicher Initiative.

Eine gewisse Berechtigung ist meines Erachtens derartigen Ausführungen nicht abzusprechen. Der gesunde Wettbewerb, zu dem früher ein Vergleich der Betriebsergebnisse der verschiedenen selbständigen Verwaltungen anregte, ist nach der Verreichlichung ausgeschaltet. Wenn aber zur Abhilfe der Weg, der bereits früher vorgeschlagen und auch vom Reichsverband der Industrie jetzt wieder im Rahmen seiner sonstigen Vorschläge angegeben wird, nämlich das Zerschlagen des Reichsbahngebietes in eine Reihe von selbständigen gegenseitig abrechnende Generaldirektionen, als der allein zum Ziele führende hingestellt wird, so ist das nach meinem Dafürhalten doch nicht zutreffend. Die beregten Mängel können auch auf andere Weise wirksam bekämpft und die guten Gedanken auch bei einem anderen Organisationssystem sehr wohl verwirklicht werden. Vor allem möchte ich meinen, daß der Anreiz zu wirtschaftlicher Betriebsführung nicht von der Einnahmeseite des Unternehmens abhängt. Wie wir von dem einzelnen Manne, von der einzelnen Dienststelle erwarten müssen, daß sie aus sich heraus das Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit in ihrer Arbeit erstreben, d. h. daß sie die ihnen obliegenden Leistungen mit dem geringst möglichen Aufwand herzustellen bestrebt sein müssen, so müssen wir dasselbe auch von den Verwaltungsbezirken erwarten dürfen. Die Rücksicht auf die Höhe des Geldwertes, mit dem die Leistungen abgegolten werden, darf dabei nicht mitsprechen. Die Reichsbahn könnte ja, um ein Extrem zu kennzeichnen, als Staatsunternehmen, als sozialisierter Betrieb im Grenzfall vielleicht überhaupt keine Einnahmen erzielen, und doch könnte sie durchaus wirtschaftlich betrieben werden, sie könnte sogar das Höchstmaß von innerer Wirtschaftlichkeit aufzuweisen haben, wenn eben das Verhältnis von Aufwand zu Leistung ein dem Stande der Technik entsprechend geringst mögliches wäre.

In dem ganzen Gedankengang meiner Ausführungen liegt es zwar, daß in einer Selbständigmachung der Bezirke auch hinsichtlich der Einnahmen ein Vorteil zu erblicken wäre. Denn damit würde auch ein Vergleich nach dem wirtschaftlichen Endeffekt möglich werden, sehr fraglich aber scheint es mir, ob der hieraus entspringende Gewinn den Arbeitsaufwand der gegenseitigen Abrechnungen rechtfertigen würde; denn der würde zweifellos sehr erheblich werden, auch wenn man die Zahl der zu bildenden Großbezirke möglich niedrig hielte. Die Beurteilung nach der inneren Wirtschaftlichkeit ist dagegen nicht an eine solche Abgrenzung gebunden. Wie sie für die einzelne Dienststelle möglich gemacht werden kann, so ist sie auch für einen zusammenhängenden Bezirk, ohne Rücksicht auf seine Größe, denkbar. Sie erfordert eben andere Grundlagen; keine Einnahmen- und Ausgabengegenüberstellung, sondern einen Leistungs- und Aufwandsvergleich.

Wir haben den Versuch unternommen, das von der jetzigen Statistik gebotene Material zu einer Aufwandsermittelung, einer Selbstkostenschätzung, zu verarbeiten. Wenn auch die angewandten Rechnungsmethoden noch nicht einwandfrei sein konnten und zudem zahlreiche Verallgemeinerungen und Schätzungen in die Rechnung eingeführt werden mußten, so ist doch immerhin eine gewisse Grundlage geschaffen worden, auf der weitergebaut werden kann. Einige Direktionen haben den tieferen Sinn dieses ersten Versuchs auch sehr wohl erkannt, und eine hat demzufolge für ihren Bezirk die eigenen Gestehungskosten nachgerechnet. Da dieselben Rechnungsmethoden in allen Teilen beibehalten wurden, so sind für den Vergleich der allgemeinen Durchschnittswerte des Gesamtunternehmens mit denen des kleineren Gebiets die Fehler ausgeschaltet, und es ist eine Gegenüberstellung der Ergebnisse der beiden Rechnungen möglich.

Und darin liegt der große Wert der Ermittelung: Neben den allgemeinen Durchschnittswerten eine Grundlage zu schaffen, mittels der ein Vergleich zwischen den einzelnen Bezirken durchführbar erscheint. Nicht etwa, um den einen Bezirk gegen den anderen auszuspielen, sondern um die Abweichung zunächst einmal überhaupt festzustellen, dann ihre Ursachen klarzustellen und gegebenenfalls die Punkte zu finden, wo Verbesserungen möglich und nötig erscheinen. Die Größe der zu vergleichenden Bezirke ist m. E. völlig belanglos, wohl aber sind die besonderen Verhältnisse und die Eigenheiten des einzelnen Bezirks von großer Bedeutung und müssen, wenn ein Vergleich angestellt wird, bei den Schlußfolgerungen, die man aus diesen zieht, entsprechend gewürdigt werden. Eine Lücke scheint bei dieser Methode allerdings zu bleiben. Die Betriebsleistungen sind, wie oben ausgeführt, keine Nutzleistungen, sie sind nur Mittel zum Zweck, und es ist nicht ohne weiteres ersichtlich, ob in der Bereitstellung der Mittel auch das dem erreichten Zweck entsprechende Maß gehalten worden ist. Die Kontrolle hierüber bedarf deshalb noch weiterer ergänzender Grundlagen, und diese müssen gewonnen werden aus der Verkehrsstatistik, und aus besonderen Nachprüfungen, daß die Betriebsleistungen den Verkehrsanforderungen möglichst scharf angepaßt werden.

Zusammenfassend möchte ich mich dahin aussprechen, daß die Selbstkostenermittelung eine gute Grundlage für die Erzielung einer wirtschaftlichen Betriebsführung bieten wird, daß sie nicht auf den Betriebsdienst beschränkt ist, sondern auch für andere Dienstzweige in Betracht kommt, und daß sie auch Vergleiche der Leistungen der einzelnen Direktionsbezirke ermöglichen wird.

Der Fahrplan der deutschen Reichsbahn vom 1. Juni 1922.

(Schluß.)

Für den München-Hamburger Verkehr, der zurzeit mit Kurswagen bedient wird, die in Flieden von den Schnellzügen D 89 und D 90 München-Nürnberg-Würzburg-Gemünden-Flieden auf die Hamburg-Baseler Tagesschnellzüge D 85/86 übergehen, werden im Sommer zwei zwischen München und Hamburg geschlossen durchlaufende Zugpaare und zwar je ein Tages- und ein Nachtschnellzug in jeder Richtung zur Verfügung gestellt. Die Verkehrszeiten für diese Züge sind wie folgt festgesetzt:

D 89	München	ab	8.10	Hamburg	an	10.47	mit Kurswagen für Bremen
D 87	„	„	4.20	„	„	7.15	
D 90	Hamburg	„	7.08	München	„	10.30	
D 88	„	„	11.20	„	„	2.40	

Da die D-Züge 87 und 88 in Würzburg Anschlüsse an die Züge D 54 und D 55 Ostende-Wien vermitteln, wird gleichzeitig eine gute Vormittagsverbindung von Frankfurt nach München und eine günstige Abendverbindung in der umgekehrten Richtung neu geschaffen. Beide Zugpaare werden über Fulda-Göttingen-Hannover geleitet und sind zunächst nur für die Sommermonate geplant; die Regelung für den Winter hängt von der Bewährung im Sommer ab.

Zur Herstellung einer dreiklassigen Nachtverbindung zwischen Basel und Frankfurt wird den Schnellzügen D 281/282 Holland-Basel südlich von Frankfurt die 3. Wagenklasse beigestellt; auch werden in diesen Zügen Kurswagen 1.—3. Klasse Basel-Berlin und zurück eingerichtet, die auf der Strecke Frankfurt-Berlin mit den Zügen D 41/44 befördert werden. Da die Züge D 281/282 in Frankfurt ferner gute Schnellzuganschlüsse mit 3. Klasse für Hamburg durch D 71/74 und Rheinland-Westfalen sowohl durch die Züge D 47/48 über die Rheinstrecke, wie durch die Züge D 81/82 über die Ruhr-Siegstrecke vermitteln, erfahren die Verbindungen 3. Klasse mit Süddeutschland eine wertvolle Ausgestaltung.

Die Nachtschnellzüge D 9 und D 10 Köln-Hannover-Stendal-Berlin werden zur Herstellung einer direkten Schnellzugverbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk und Magdeburg-Sachsen wieder wie früher über Braunschweig-Magdeburg nach und von der Stadtbahn Berlin gefahren.

Durch die neuen D-Züge 135 Hannover ab 6.03, Leipzig 11.30 und D 136 Leipzig 6.52, Hannover 12.02, die Kurswagen für Bad Harzburg führen und über Braunschweig-Halberstadt-Halle geleitet werden, erfahren die Verbindungen Sachsens und vom Harz mit Holland eine wertvolle Verbesserung, da in Hannover Anschlüsse an die Tagesschnellzüge D 172/171 Berlin-Holland vermittelt werden.

Die Verbindungen nach und von dem Harz werden ferner im Sommer durch die Wiedereinlegung der Eilzüge 133, Hannover 6.04, Hildesheim-Goslar-Halberstadt-Halle an 10.33 und 134 Halle ab 7.20, Hannover an 11.44 verbessert. Dem gleichen Zwecke dienen die für die Monate Juli und August eingesetzten Eilzüge 129 und 130 Hannover-Hildesheim-Goslar-Bad Harzburg-Wernigerode, die in Lehrte mit den Zügen D 90 und D 85 gute Anschlüsse für den Hamburger Verkehr vermitteln.

Die Schnellzüge 51 und 54 Saarbrücken-Zweibrücken-Landau-Neustadt-Ludwigshafen-Mannheim mit Kurswagen zwischen Saarbrücken und Berlin werden nicht mehr über Neustadt, sondern von Landau über Germersheim-Speyer nach Ludwigshafen und zurück gefahren, um die Stadt Speyer, die jetzt von Schnell- und Eilzügen nicht bedient wird, vor dem Kriege aber von mehreren internationalen Schnellzügen befahren wurde, wieder in den direkten Schnellzugverkehr einzubeziehen.

Durch das nur für den Sommer vorgesehene neue Eilzugpaar 269 und 270 Altenbeken-Nordhausen und zurück über Northeim wird auf dem kürzesten Wege eine gute Ost-Westverbindung zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und Schlesien hergestellt. D 197 Düsseldorf ab 5.40, Altenbeken an 9.37, E 269 Altenbeken ab 9.44, Nordhausen 12.40, D 105 Nordhausen 12.49, Breslau an 9.33. Rückfahrt D 106 Breslau ab 5.54, Nordhausen 3.19, E 270 Nordhausen 4.45, Altenbeken 8.53, D 198 Altenbeken 8.59, Düsseldorf 12.43.

Durch Führung der Schnellzüge D 47/48 1.—3. Klasse München-Frankfurt nach und von Dortmund über Wiesbaden-Coblenz-Köln-Gelsenkirchen wird die sehr entbehrte direkte Nachtschnellzugverbindung zwischen Bayern und Rheinland-Westfalen über Aschaffenburg hergestellt: D 47 München ab 10.20, Dortmund an 2.23, D 48 Dortmund ab 4.00, München an 7.55. Beide Züge vermitteln in München gute Anschlüsse nach und von Wien, Triest, Belgrad sowie Berchtesgaden und Bad Reichenhall.

Münchens Verbindungen mit Wien, Triest und Paris erfahren beachtenswerte Verbesserungen. Schnellzug D 13 nach Salzburg, der den Anschluß vom D 69 von $\frac{\text{Frankfurt a. M.}}{\text{Paris Ost}}$ (Paris ab 11.40 W. E. Z., München an 6.40) aufnimmt, wird 8.35 von München abfahren und in Salzburg den Übergang auf D 204 vermitteln, der um 6.50 in Wien-West ankommt. Die Fahrzeit Paris-Wien wird in dieser Verbindung rd. 30 Stunden betragen. Der Gegenzug D 14 von Salzburg nimmt den Wiener Anschluß vom D 203 (Wien-West ab 10.25) auf, trifft 9.32 in München ein und erreicht dort den neuen Nachtschnellzug D 56 München (ab 9.55)-$\frac{\text{Frankfurt a. M.}}{\text{Paris Ost}}$ (Paris an 2.09 W. E. Z.). Somit ergibt sich für die Fahrt von Wien nach Paris eine Zeitdauer von rd. 29 Stunden. Die vorgenannten D-Züge 13 und 14 vermitteln ferner in Salzburg Anschlüsse nach und von Villach-Triest über die Tauernbahn, mit Ankunft in Triest 11.35 abends, und Abfahrt von Triest 5.35 früh. Sie führen durchgehende Wagen 1. und 2. Klasse Holland-Triest, die von und nach Holland in den Zügen D 282/D 48 (Amsterdam ab 12.52, München an 7.55) und D 47/D 281 (München ab 10.20 Amsterdam an 6.46) befördert werden. Für die Schnellverbindungen mit dem Balkan durch den Orientexpreß (London) Paris-Stuttgart-München-Wien-Preßburg-Budapest-Bukarest is[t] ein Fahrplan vorgesehen, der dessen Durchführung bis Konstantza und auch den Schiffsanschluß zwischen Konstantza und Konstantinopel ermöglicht. Dem Zuge soll ein Schlafwagen München-Budapest beigestellt werden, dessen Weiterführung nach Belgrad-Konstantinopel in Aussicht genommen ist. Der Orientexpreß wird, wie bisher, dreimal wöchentlich verkehren; sein Fahrplan ist:

5.30 ↓	ab	Paris	an	↑ 10.35
9.35	„	Stuttgart	„	9.57
1.55	„	München	„	5.22
11.30	an	Wien-Ost	ab	6.20
12.25	ab	Wien-Ost	an	5.45
6.55	an	Budapest	ab	10.20
8.00 ↓	„	Bukarest	„	7.30

Eine Prager Abteilung wird er bis zum Oktober führen, die in Stuttgart für den Weg über Nürnberg-Eger ab- und zugeht. Im Winter soll die Prager Abteilung fortfallen und die Führung der Prag-Pariser Wagen im D 117, D 118 über Eger-Nürnberg-Stuttgart erfolgen. Außer dieser Verbindung mit Prag vereinigt der Orientexpreß noch eine ganze Anzahl äußerst wichtiger Anschlüsse auf sich. So findet Zusammenschluß mit dem künftig täglich verkehrenden Ostende-Wien-Budapest-Schnellzugpaar D 54/402-D 401/55 statt, von dem in Budapest Wagen Ostende-Bukarest und Amsterdam-Bukarest auf den Orientexpreß übergehen. Dieser Zusammenschluß sichert die unmittelbare Verbindung $\frac{\text{Holland}}{\text{Belgien}}$-Deutschland-Budapest-Konstantinopel. An den Tagen, an denen der Orientexpreß nicht verkehrt, besteht für die Reisenden des Ostende-Wien-Budapest Schnellzuges in Budapest Anschluß nach und von Bukarest durch ein Schnellzugpaar, das täglich zwischen Budapest und Bukarest über Groß-Wardein verkehrt. In Preßburg wird der Orientexpreß durch Anschlüsse von und nach Berlin über Prag erreicht, Berlin ab 8.0 (D 62), Preßburg an 1.26, und Preßburg ab 2.48, Berlin an 10.22 (D 53). Schnellverbindungen nach und von Konstantinopel, Athen über Belgrad schließen in Budapest an den Orientexpreß an, so daß die Berliner Schnellzüge D 62 und D 5[3] Reisegelegenheit nach und von Bukarest, Athen, Konstantinopel bieten, an den drei Tagen in der Woche, an denen der Orientexpreß verkehrt. An den Tagen, an denen der Orientexpreß nicht verkehrt, würden für Reisen zwischen Berlin und dem Balkan die Züge D 64 (Berlin ab 1.12) und D 63 (Berlin an 5.16) über Dresden-Bodenbach mit ihren Anschlußzügen zu benutzen sein, die über Prag-Budapest Anschluß nach und von Belgrad-Konstantinopel finden. München erhält noch eine Schnellverbindung mit Budapest-Bukarest durch die D-Züge 1[7], München ab 7.25, Salzburg an 10.40, und 18, Salzburg ab 6.4[0], München an 10.10, die in Salzburg an die Paris-Wiener Schnellzüge über Zürich-Arlberg-Innsbruck anschließen. Im Anschluß an die Arlbergzüge ist ein täglich verkehrendes Schnellzugpaar Wien-Bukarest über Arad vorgesehen, dessen Zug nach Bukarest 8.30 morgens von Wien abfahren und gegen 4.00 nachm. in Bukarest sein wird; während der Zug in der Gegenrichtung gegen 1.00 nachm. von Bukarest abfährt und um 8 Uhr abends in Wien eintreffen soll.

Zwischen Berlin und Altona ist zur Entlastung der bestehenden Schnellzüge, zunächst für den kommenden Sommer

ein weiteres Schnellzugpaar vorgesehen: D 8, Berlin ab 3.00, Hamburg 7.33 bis 7.41, Altona an 7.55, und D 9, Altona ab 6.24, Hamburg 6.40 bis 6.48, Berlin an 11.13. D 8 nimmt in Berlin den Anschluß von Warschau auf und findet in Hamburg Anschluß an den neuen D-Zug 38 nach Flensburg, Kiel und Kopenhagen (über Korsör), der 7.45 von Hamburg abfährt und 9.58 in Kiel eintrifft. D 9 bringt Personenzuganschlüsse von Kiel, Flensburg und Tondern. Als neuer Schnellzug von Kiel nach Hamburg ist D 33 vorgesehen, der von Kiel 8.20 abfährt und in Hamburg 10.40 ankommt. Durch die Schnellzüge D 33 und D 38, die in Neumünster D-Zuganschluß von und nach Flensburg haben, erhält Flensburg die lange erstrebte Tagesverbindung mit Hamburg: 7.08 ab Flensburg, 10.40 in Hamburg, und zurück 7.45 von Hamburg, 11.23 in Flensburg. In Hamburg besteht Anschluß an D 96 (Hamburg ab 10.53), sowie von D 93 (Hamburg an 6.05) nach und von Köln, Holland, England. Im Zusammenhang mit der weiter oben schon erwähnten neuen Nachtverbindung zwischen Hamburg und Dänemark, die für den Sommer im Anschluß an die Köln-Altonaer Schnellzüge D 93 und D 96 durch die Schnellzüge D 19, Hamburg ab 6.34, Warnemünde an 10.03, und D 20, Warnemünde ab 6.48, Hamburg an 10.26, hergestellt wird, stehen die, ebenfalls zunächst nur für die Sommermonate vorgesehenen neuen Schnellzüge D 15, Berlin ab 6.08, Warnemünde an 10.23 und D 16, Warnemünde ab 7.12, Berlin an 11.30. Sowohl von Hamburg wie auch von Berlin und umgekehrt werden voraussichtlich Schlafwagen nach und von Kopenhagen durchlaufen in dem Plane: Warnemünde ab 11.10, Kopenhagen an 5.55 und Kopenhagen ab 11.30, Warnemünde an 6.10. Wie für Kopenhagen, so soll auch für Stockholm eine neue Berliner Schnellverbindung während des Sommers eingerichtet werden, und zwar durch die Züge D 17, Berlin ab 11.55, Saßnitz Hafen an 7.14 und D 14, Saßnitz Hafen ab 9.50, Berlin an 6.03, mit den Anschlüssen: Saßnitz Hafen ab 8.45, Stockholm an gegen 8 Uhr vormittags, und Stockholm ab gegen 9.40 abends, Saßnitz Hafen an 8.10. Die neuen Verbindungen vermitteln sowohl über Warnemünde als auch über Saßnitz gute Anschlüsse mit Kristiania. Die unmittelbare Zugverbindung, die zwischen den nordischen Ländern und der Schweiz-Italien durch die Berlin-Saßnitzer Schnellzüge D 14 und D 17 mit ihren Anschlußzügen D 42/D 43, Berlin-Frankfurt a. Main, und D 85/86, Hamburg-Frankfurt a. M.-Basel-Genua, hergestellt wird, ist weiter oben ausführlich behandelt.

Den Wünschen der **Danziger** Reisenden entsprechend bekommen die Berlin-Danziger Nachtschnellzüge D 13 und D 14 eine den Berliner Anschlüssen von und nach dem Westen angepaßte Lage; D 13 nach Danzig wird 10.20 von Charlottenburg abfahren, D 14 von Danzig 5.50 auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin ankommen.

Zur Verbesserung des Fernverkehrs mit Tilsit ist das Eilzugpaar 9, Insterburg ab 11.12, Memel an 2.31 und 10, Memel ab 1.44, Insterburg an 5.02 mit Kurswagen Berlin-Memel in Aussicht genommen, das in Insterburg an die Nachtschnellzüge D 51/D 52, Berlin-Eydtkuhnen über Allenstein-Thorn anschließt.

Auf die Verbesserung der Zugverbindung mit **Schlesien** ist besonders gesehen worden. Neben der neuen Verbindung mit Berlin durch die beschleunigten Personenzüge 220, Breslau ab 6.01, Berlin-Friedrichstraße an 1.08 und 219, Berlin-Friedrichstraße ab 10.00, Breslau an 5.29, erhält Schlesien neue Schnellverbindungen mit Mitteldeutschland, dem Westen und Süden durch die Eilzüge 145, Magdeburg ab 7.30, Kohlfurt an 1.30 und 146, Kohlfurt ab 5.57, Magdeburg an 12.42, sowie durch die neuen Eilzüge 101, Halle ab 7.01, Sagan an 11.38 und 104, Sagan ab 5.50, Halle an 10.30. Die Magdeburger Eilzüge finden in Magdeburg Anschluß an die D-Züge nach und von Köln-Holland, in Kohlfurt Anschluß an Personenzug 221 nach Breslau (an 5.13) und D 120 von Breslau (ab 3.22). Die Hallenser Eilzüge schließen in Halle nach und von Stuttgart, München, Frankfurt a. Main, in Sagan an D 31 nach Breslau (an 2.00) und D 38 von Breslau (ab 3.33) an. Diese Verbesserungen kommen durch passende Anschlüsse auch Oberschlesien zugute.

In Rücksicht auf die Anschlüsse in Oderberg bekommt D 39 die Lage: Charlottenburg ab 8.33, Breslau 2.52 bis 3.02, Oderberg an 6.30. Ein Wagendurchgang findet über Oderberg nicht statt. Dagegen sind Wagendurchläufe über Dresden-Prag in Aussicht genommen für die Verbindungen **Berlin-Wien** Fr. J. Bf. in den Zügen D 62/204 (Berlin ab 8.00, Wien an 1.35), 203/D 53 (Wien ab 6.35, Berlin an 10.22) und **Berlin-Budapest** in den Zügen D 64/306/103 (Berlin ab 1.12, Budapest an 11.35), 104/305/D 63 (Budapest ab 6.10, Berlin an 5.16). Auch für Karlsbad werden in den vorgenannten Berliner Zügen D 62 und D 63 durchgehende Wagen über Dresden geführt werden (Karlsbad an 5.18; Karlsbad ab 8.55). Die Schnellzugverbindung Berlin-Wien Westbahnhof über Leipzig-Passau wird beibehalten: Berlin Anh. Bf. ab 7.50, Wien West an 2.35 und Wien West ab 4.00, Berlin Anh. Bf. an 11.52.

Für den Badeverkehr **Berlin-Bad Kissingen**, der im Vorjahre durch die Berlin-Stuttgarter Tagesschnellzüge mit bedient wurde, sind für die Zeit vom 1. Juni bis 31. August besondere Schnellzüge vorgesehen: D 36, Berlin ab 8.55, Kissingen an 5.05 und D 35, Kissingen ab 1.10, Berlin an 9.01. Die Züge fahren über Halle-Weißenfels. Um die Leipzig-Münchener Schnellzüge D 169/170 für ein größeres Verkehrsgebiet benutzbar zu machen, sind die Anschlußeilzüge 128, Halle ab 6.20, Saalfeld an 9.22 und 127, Saalfeld ab 7.49, Halle an 10.25, vorgesehen, die in Halle Anschluß mit Magdeburg, Halberstadt und Sangerhausen vermitteln.

Der durchgehende Verkehr zwischen dem Freistaat **Sachsen** und der **Pfalz** war bisher allein auf das Nachtschnellzugpaar D 115, D 116, Dresden-Ludwigshafen angewiesen; zum Sommer wird daneben noch ein Tagesschnellzugpaar vorhanden sein (D 30, D 31), mit Abfahrt von Dresden Hbf. 7.16, Ankunft in Ludwigshafen 9.48 und Abfahrt von Ludwigshafen 8.14, Ankunft in Dresden 11.30. In Osterburken besteht Anschluß an die Berlin-Stuttgarter Tagesschnellzüge D 32/D 33. Zur Erleichterung des Verkehrs zwischen den beiden Buchhandelsstädten Leipzig und Stuttgart werden diese Schnellzüge D 32 und D 33 Kurswagen Leipzig-Stuttgart und zurück führen, die in der Richtung nach Stuttgart in Naumburg und auf dem Rückwege in Corbetha übergestellt werden.

Rheinland-Westfalen, das mit dem Freistaat Sachsen durch die Schnellzüge D 197/D 198, Düsseldorf-Leipzig-Dresden eine gute Verbindung hat, erhält zum Sommer auch eine Schnellverbindung mit dem Werratal dadurch, daß zum Anschluß an die D-Züge 197/198 in Eisenach ein Eilzugpaar von Eisenach über Meiningen nach Lichtenfels eingelegt wird. Zug 199 fährt von Eisenach 1.46 ab und kommt in Lichtenfels 5.07 an, während Zug 200 von Lichtenfels 1.08 abfahren und in Eisenach 5.01 eintreffen wird. In Lichtenfels wird dieses Eilzugpaar Anschluß an die Berlin-Münchener Tagesschnellzüge D 39 und D 40 finden, denen leider die schon zum vorigen Sommer in Aussicht genommenen Anschlußverbindungen mit dem bayerischen Allgäu und der Schweiz noch weiter fehlen werden; denn Nachtschnellzüge sind auf der **München-Lindauer** Strecke nicht vorgesehen. Dagegen soll eine weitere Tagesschnellzugverbindung auf dieser Strecke mit den Zügen D 72, München ab 11.40, Lindau an 4.05 und D 83, Lindau ab 1.35, München an 6.10 mit direkten Wagen München-Zürich zur Einführung kommen für Reisen nach und von der Schweiz über die Bodensee-Gürtelbahn, Bregenz-St. Margarethen; Ankunft in Zürich 10.01, Abfahrt in der Gegenrichtung von Zürich 8.34. Die Verbindung Berlin-Schweiz über Stuttgart-Schaffhausen wird durch die Beschleunigung der Nachtschnellzüge D 38 und D 37 verbessert: D 38, Berlin ab 6.10, Stuttgart 7.42 bis 7.56, Schaffhausen an 12.46 mit Anschluß nach Zürich (an 2.28) und Mailand (an 11.00 abends) über den Gotthard. In der Gegenrichtung wird ebenfalls Anschluß von Mailand hergestellt; Mailand ab 6.00 früh, Zürich ab 12.40, Schaffhausen an 2.40; D 37, Schaffhausen ab 3.10, Stuttgart 8.01 bis 8.17, Berlin an 9.08. Die Züge führen durchgehende Wagen Berlin-Mailand und umgekehrt. Auch bei den Berlin-Stuttgarter Tagesschnellzügen findet eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit statt. D 32 wird 7.50 von Berlin abfahren und 9.18 in Stuttgart eintreffen, somit nur 13 Stunden 28 Minuten unterwegs sein, gegen 14 Stunden 18 Minuten im jetzigen Fahrplan. D 33 soll 9.45 von Stuttgart abfahren und 10.34 in Berlin ankommen. Bei ihm wird demnach eine Reise von Stuttgart nach Berlin nur noch 12 Stunden 49 Minuten, anstatt 13 Stunden 31 Minuten in Anspruch nehmen. Durch die Züge wird eine günstige Verbindung zwischen Berlin und Wildbad mit Kurswagendurchgang hergestellt.

Außer den vorstehend dargelegten wichtigsten Verkehrsverbesserungen bringt der neue Fahrplan der Reichsbahn noch eine Fülle sonstiger Änderungen und Ergänzungen, wie z. B. die nur für die Sommermonate vorgesehene getrennte Beförderung der München-Innsbrucker Abteilung und des Baseler Zweiges der Holländer Züge D 107/108 durch die neuen Züge D 207/208, die neuen Eilzüge 293/294 Frankfurt-Cleve, Eilzug 131 und Pz. 235 Hamburg-Cuxhaven, wesentliche Verbesserungen für den Ost- und Nordseebäderverkehr u. a. m., die im einzelnen aufzuführen zu weit führen würde. Auch die Zahl der mehr für den lokalen Verkehr eingesetzten neuen Eilzüge, sowie der Personenzüge ist recht beträchtlich. Alles in allem betrachtet erfährt der Fahrplan zum 1. Juni eine solch reichliche Ausgestaltung, daß unter den obwaltenden Verhältnissen allen billigen Wünschen entsprochen sein dürfte. L. D.

Wärmewirtschaft in den Eisenbahnbetriebswerken.

Vom Oberregierungsbaurat **Pontani**, Elberfeld.

Seit dem Einsetzen der Kohlenknappheit sind in vielen gewerblichen Betrieben Bestrebungen aufgetreten, die Heizquellen und vor allem die Wärmeverbrauchstellen zu verbessern; es sind dem Fabrikbesitzer und dem Ingenieur die Augen dafür geschärft worden, welche Riesenwerte an Brennstoffen bisher vergeblich aufgewendet wurden und unausgenutzt in die Luft gingen.

Naturgemäß hat man bei den Stellen angefangen, die den größten Brennstoffverbrauch aufwiesen und daher auch durch Verbesserung die größten Ersparnisse erwarten ließen. Das war in der Großindustrie; zudem lagen bei den Eisen erzeugenden Werken seit der Ausnutzung der Gichtgase zur Weiterverarbeitung des Eisens schon Vorbilder vor, und es war eine gewisse Richtung gewiesen. Man darf heute sagen, daß in dem größten Teil der Industrie eine planmäßige Wärmewirtschaft eingesetzt hat.

Auch in der Eisenbahnverwaltung erkannte man recht bald die Notwendigkeit, alle Wärme verbrauchenden Stellen unter die Lupe zu nehmen. Hier waren es die Hauptwerkstätten mit ihren großen Kesselanlagen, ausgedehnten Hallenheizungen, Schmiede- und Glühöfen, Öfen für Rotguß und Weißmetall und andere, an deren Verbesserung man zunächst heranging. Erzeugungs- und Verbrauchsstellen lagen sich oft auch örtlich so nahe und standen betrieblich in so enger Beziehung, daß eine Zentralisierung und damit Verbilligung der Wärmeerzeugung leicht möglich war.

Die Betriebswerke sind bisher von diesen Bestrebungen, die Wärmewirtschaft zu heben, ziemlich unberührt geblieben. Allerdings sind auch die Verbrauchsstellen nicht groß. Soll durch Zusammenlegung mehrerer Wärmequellen in einer Zentrale gebessert werden, wie es in anderen Betrieben geschieht, so steht dem entgegen, daß die Verbrauchsstellen weit auseinander liegen. Beim ersten Anblick scheint es wirklich, als ob hier kein Feld für die Verbesserungsversuche des Wärmetechnikers vorliege.

Sehen wir uns eine größere Betriebswerkstätte näher auf den Wärmeverbrauch hin an, und wählen wir zur Besichtigung einen kalten Wintertag.

Am Einfahrgleis für Lokomotiven glüht ein Kokskorb über Manneshöhe am Wasserkrahn, ein anderer am Königstuhl einer Drehscheibe. Sie sollen das Einfrieren verhüten. Vor dem Schuppen steht ein Wärmeerzeuger von der Art eines Schmiedeofens. Aus der weitgeöffneten Tür entnimmt ein Arbeiter eine Schaufel glühender Kohlen und trägt sie über die Gleise hinweg zu einer Lokomotive, um sie anzuheizen. Aus dem kurzen Schornstein des Ofens schlägt eine starke Flamme. Wir treten nun in den Schuppen ein. Zwischen zwei Gleisen finden wir einen fast rotglühenden Heizofen, sog. Hohenzollernofen. Aber er wirkt nicht sehr weit; die eingefrorene Lokomotive aufzutauen, gelingt ihm nicht. Auch hier muß wieder ein Kokskorb an die eingefrorene Lokomotive herangebracht werden, um die Rohrleitung aufzutauen. Solcher Hohenzollernöfen finden wir noch eine ganze Reihe, und doch wird es in dem Schuppen nicht recht warm.

Wir stoßen wieder auf einen Anheizofen, wie er draußen stand. Auf ihm wird Sand getrocknet und hinten sitzt ein Kessel für warmes Kaffeewasser. Ein weiterer länglicher Glühofen zum Richten von verbogenen Roststäben steht kalt. Er wird nur etwa alle Woche einmal gebraucht und muß dann besonders angeheizt werden.

In der nahen Werkstätte finden wir wieder Hohenzollernöfen für die Heizung. Der Schmied ist damit beschäftigt, eine Stange im Schmiedefeuer zu erhitzen, wofür er eine erhebliche Menge Kohlen in Brand setzen mußte. Er geht mit der glühenden Stange weg und kommt nicht wieder. Das Feuer glüht weiter, wenn auch der Zug abgestellt ist; es bleibt nicht dauernd in Betrieb, weil dafür zu wenig Arbeit vorhanden ist. Im nächsten Raum wird Weißmetall eingeschmolzen. Ein Koksfeuer besorgt das. Wo wir auch sonst hinkommen, überall besondere Wärmequellen, im Magazin, im Ölkeller — damit das Öl nicht zu starr wird —, in der Werkzeugausgabe, im Wasserturm, wo die Pumpen stehen, in den Aufenthaltsräumen der Lokomotivpersonale und der Putzer, in den Büros. In der Badeanstalt ist wieder ein Ansatz zu besserer Kohlenausnutzung wahrzunehmen. Ein Gliederkessel im Keller erzeugt das warme Wasser, nicht nur für die Badeanstalt, sondern auch für die Waschräume. Der Badewärter steht vor dem warmen Öfchen in seiner Stube, das für Ausnahmefälle geheizt wird. Ein kleines Kraftwerk, betrieben durch einige alte Lokomotivkessel, soll die Bahnanlagen von der Überlandzentrale unabhängig machen, um weniger von Streiks betroffen zu werden.

Wenn wir das Ergebnis unseres Rundganges übersehen, so erkennen wir, daß es zahlreiche Verbrauchsarten für Brennstoffe gibt. Der Wärmebedarf ist sehr verschiedenartig, auch jedenfalls nicht unbedeutend, wenn auch die Wärmestellen einzeln nicht groß, auch nicht alle gleichzeitig in Gebrauch sind.

Wird es möglich sein, auch auf eine solche Anlage die wärmewirtschaftlichen Grundsätze anzuwenden, die anderwärts zu guten Erfolgen geführt haben?

Wir haben bei unserem Rundgange mindestens 15 Wärmestellen gefunden, und wenn der Leiter der Anlage genau Buch führte, würde er wohl über das Kohlenkonto erschreckt sein. Und man nimmt nicht den schlechtesten Brennstoff. Brennstoffrückstände, selbst Kohlenlösche werden trotz aller dienstlichen Mahnungen wohl nur selten verwendet, da sie ausgesucht und ausgesiebt werden müßten. Ein solcher Spargeist ist nicht genügend in jedem Einzelnen lebendig. Schon dieser Umstand sollte dazu führen, die Heizung und Feuerung den Einzelnen aus der Hand zu nehmen und an gemeinsamer Stelle Feuerungs- und Brennstoffart und Brennstoffverbrauch zu überwachen.

Sehen wir uns im einzelnen die Brennstoffverwendung an. Zunächst die Heizung. In ihrer jetzigen Form ist sie sicher höchst unwirtschaftlich. Man könnte an eine gemeinsame Dampfheizung denken. Dampf läßt sich in gut isolierten Rohren leicht auf weite Strecken fortleiten. Mit der Heizung würden versorgt werden: der Lokomotivschuppen, die Büros, Aufenthaltsräume, das Magazin, die Wasch- und Baderäume, der Ölkeller, bei dem auch die Feuersgefahr wegfiele, und die Werkstatt, selbst der Kaffeewasserkessel und der Sandtrockenofen. Drehscheiben und Wasserkran aufzutauen, ist schon schwieriger, das Auftauen an Lokomotivteilen außerhalb des Schuppens kaum durchführbar, das Anheizen der Lokomotive mit Dampf ausgeschlossen.

Für die letzteren Zwecke könnte man an einen Ölbrenner denken. Aber nach manchen Erfahrungen in Hauptwerkstätten sind Ölbrenner unbeliebt. Leuchtgas steht nicht immer zur Verfügung, hat jedoch den Vorteil, daß es sich unter gewissem Druck in dünnen Leitungen leicht fortleiten läßt, so daß die Kosten einer zentralen Anlage niedrig ausfallen würden.

Neuerdings haben Industriegase für die verschiedensten Zwecke weitverbreitete Verwendung gefunden. Man führte Gas in Öfen ein, die mit Schamottbrocken ausgefüllt sind, die in genügender Menge vorhanden sind. Damit könnten Hohenzollernöfen, die Gliederkessel der Badeanstalt ausgesetzt, Metallschmelzöfen betrieben werden. Auch für die Sandtrockenöfen und Kaffeekocher würde sich solche Feuerung eignen. Die Gasflamme ist auch besser als die Ölflamme, die leicht Verschmutzungen herbeiführt, für das Auftauen von Lokomotivteilen, für Wasserkran und Drehscheibe geeignet, ebenso für den Glühofen zum Richten der Roststäbe. Selbst das Anheizen der Lokomotive läßt sich mit Gas bewerkstelligen, wie kürzlich ausgeführte Versuche zeigen.

Die Wirtschaftlichkeit der Gasverwendung auch unter Dampfkesseln, wenn vorher der Urteer abgeschwelt ist, ist festgestellt. Es könnten also auch die Lokomotivkessel der Kraftanlage mit Gas geheizt werden.

Das Industriegas in seinen verschiedenen Formen, als Koksgas, Mondgas, Braunkohlen- oder Steinkohlengeneratorgas, verursacht keinerlei Fortleitungsschwierigkeiten, da es beliebig kühl und rein erzeugt werden kann. Auch wird die Rohranlage billig, wenn das Gas gepreßt wird. Bei Pressung auf etwa 800 mm Wassersäule würden die Rohrdurchmesser nicht stärker werden als bei Leuchtgas mit normalem Leitungsdruck. Man könnte alle Öfen und Einrichtungen bestehen lassen, legte an alten Siede- und Rauchrohren ein Rohrnetz an, welches das durch einen Gasverdichter gepreßte Gas an alle Verbrauchsstellen heranführte und hätte nur nötig, an jeder Stelle einen dem Verbrauch angepaßten Brenner anzubringen.

Für die Heizung würde man bei weiterer Verbesserung der Anlage mit den nötigen Geldmitteln zu vollkommeneren Formen gelangen, so auch geeignete Heizkörper im Lokomotivschuppen schaffen können. In Industriegegenden hat vielleicht manches Betriebswerk die Möglichkeit, sich an eine Ferngasleitung anzuschließen. Meistens wird man indessen auf die Aufstellung eigener Gasgeneratoranlagen angewiesen sein, die noch den Vorteil haben, daß man vorwiegend geringwertige Brennstoffe und Abfälle aus dem eigenen Betriebe verwenden kann.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung läßt sich nicht allgemein, sondern nur für den einzelnen Fall aufstellen, wenn der Brennstoffverbrauch jeder Brennstelle und die bisherigen Kosten bekannt sind. Es dürfte aber eine Überlegung darüber wie sich die Kosten der Wärmeeinheit bei festen Brennstoffen gegenüber den in Gasform übergeführten stellen und die Betrachtung der bisher mit Leuchtgas gemachten Erfahrungen erheblich zur Klärung der Wirtschaftlichkeitsfrage beitragen.

Brennstoffkosten (Dezember 1921)

Art	Brennstoff			Gas		
	WE. f. 1 kg	Preis f. 50 kg ℳ	Preis für 1000 WE. ₰	cbm aus 1 kg	Heizwert f. 1 cbm WE.	Preis für 1000 WE ₰
hwarzkohle . .	7000	33,80	9,7	4,48	1250	14,25
oks	6500	37,25	11,5	4,7	1100	18,0
raunk.-Briketts	4800	21,—	8,75	2,5	1450	12,4
ohbraunkohle .	2400	9,—	7,5	2,0	1000	12,75
euchtgas . . .	4000	2,16 f. 1 cbm	54,0	—	4000	54,0

Die vorstehende Tabelle, die in einem kürzlich in der Zeithrift „Die Wärme“ erschienenen Aufsatze über die Gas-eneratorfeuerung in der Mittel- und Kleinidustrie von Dipl.-Ing. Wentzel veröffentlicht ist, gibt nen Überblick über die wirklichen Kosten gebräuchlicher rennstoffe, weil sie nicht auf das Gewicht, sondern auf den ärmegehalt ausgerechnet sind. Bemerkenswert ist, daß 00 WE. im Leuchtgas 54 Pfennig, in der Schwarzkohle da-gen nur 9,7 Pfennig kosten. Trotz dieses großen Preisunterhiedes kann sich das Leuchtgas sowohl im Haushalt als auch der Industrie für zahlreiche kleinere und kleinste Feuerellen halten. Das erklärt sich aus der schnellen Entzündbarit, der leichten Regelung und Abschaltbarkeit des Brennstoffes i veränderlich belasteten Brennstellen. Das Auftauen einfrorener Teile, die Beheizung der Räume je nach der Außenmperatur, das Trocknen von Sand, das Kochen von Kaffeeasser, Herstellen von heißem Badewasser und dgl. läßt sich cht nur an beliebigem Ort, sondern auch zu beliebiger Zeit rnehmen, ohne daß große Brennstoffmengen zum Anheizen rloren gehen oder als verglühende Reste in der Feuerung zuckbleiben. Die Wirtschaftlichkeit des Leuchtgases trotz ines hohen Preises dürfte ein Fingerzeig sein, wie bei den triebswerken der Eisenbahn gespart werden kann. Wenn n den Brennstoff aus der festen Form mit geringen Kosten f die gasförmige Form bringen kann, dann müssen sich dars sehr erhebliche Vorteile ziehen lassen. Wie die Tabelle igt, kosten 1000 WE., gewonnen durch Vergasen von Schwarzhle, 14,25 ₰, von Koks 18 ₰ und von Braunkohle 12,5 ₰. enn Leuchtgas bei einer Verteuerung von 45 % gegenüber hwarzkohle vielfach noch wirtschaftlich ist, dürfte die Anhme berechtigt erscheinen, daß die Verteuerung gasförmiger ennstoffe, die nur etwa um 50 % gegenüber dem gleichnamin Brennstoff höher sind, sich bezahlt machen wird. Es war twendig, festzustellen, ob sich die Kosten der Umwandlung in Gas auch bei ganz kleinen Anlagen noch aufrechterhalten lassen. Deshalb wurde in der Eisenbahnwerkstätte in Siegen ein kleiner Generator zur Erzeugung von Luftgas auf einen Bahnmeisterwagen fahrbar gemacht, um den kleinen Gaserzeuger an die einzelnen Feuerstellen fahren zu können. Der Betrieb hat sich als einfach erwiesen und die Erwartungen erfüllt. Die Generatoren zur Erzeugung von Luftgas sind bekanntlich einfache, füllofenartig ausgemauerte Schächte. Auf 1 qm Schachtquerschnitt kann man rd. 100 kg Brennstoff in der Stunde durchsetzen. Aus einem Kilogramm Schwarzkohle erhält man rd. 4,5 cbm Generatorgas von 1200 WE. auf 1 cbm. Mithin erzeugt ein kleiner Schachtofen von 1 qm Querschnittfläche in 24 Stunden 10 800 cbm Gas. Da das Kubikmeter Leuchtgas dreimal soviel Wärme hergibt wie das Kubikmeter Generatorgas, so kann die Gasmenge von 10 800 cbm eine Leuchtgasmenge von 3600 cbm ersetzen. Mit einer solchen Menge Leuchtgas täglich kann man schon eine ganze Reihe von Bedürfnissen befriedigen. Die Kosten einer Anlage von solcher Leistung mit allen Nebenapparaten können auf etwa 100 000 ℳ veranschlagt werden. Hat man sehr viele zerstreut liegende Heizstellen, so empfiehlt sich allerdings eine Reinigung des Gases mit Hilfe eines Wasserkühlers, was weitere Kosten von etwa 80 000 ℳ verursacht. Bei dieser Reinigung werden aber die wertvollen Teeröle gewonnen, die die Reinigungskosten mehr als aufwiegen. Mit einem Verdichter kann man dann das Gas durch Leitungsquerschnitte hindurchführen, die nicht größer sind, als die für Leuchtgas gebräuchlichen. Während man bei Leuchtgas einen Druck von nur 50 mm Wassersäule anwendet, muß man bei Generatorgas auf etwa 800 mm Wassersäule gehen, um gleich viele Wärmeeinheiten an der Verbrennungsstelle zur Verfügung zu haben. Ein kleiner Gasausgleichbehälter ist dabei in den meisten Fällen entbehrlich. Wo stark veränderliche Belastungen vorliegen, kann er ausnahmsweise Anwendung finden, doch wird es sich mehr empfehlen, den Schachtquerschnitt etwas größer zu nehmen, um die erforderliche Reserve zu erhalten. Bei solchen Luftgasgeneratoren ist die Vergasungsleistung ziemlich proportional der durchgepreßten Luftmenge, so daß man durch Steigerung der zugeführten Luft auch eine Steigerung der Vergaserleistung herbeiführen kann.

Der Luftgasgenerator dürfte daher auch für die Betriebswerke der Eisenbahnverwaltung künftig eine Rolle spielen.

Die vorstehenden Gedanken, aus der Beschäftigung mit der Frage der Verbilligung des Eisenbahnbetriebes entstanden, sollen zunächst nur eine Anregung sein, aus der sich nach Einholung weiterer gutachtlicher Meinungen über das Vergasungsproblem und nach Prüfung auf Grund genauer Erfahrungsgrundlagen vielleicht ein Programm für die künftige Gestaltung der Wärmewirtschaft in den Betriebswerken entwickeln kann.

Rede des Reichsverkehrsministers Groener anläßlich der Beratung des Haushalts der Reichsbahnverwaltung.

Am 11. Mai d. J. hat sich der Reichsverkehrsminister Groener bei der 2. Beratung des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums, in Erwiderung auf die Ausführungen mehrerer Reichstagsabgeordneter, in einer längeren Rede über verschiedene Fragen der deutschen Reichsbahn geäußert, aus der wir hier folgendes wiedergeben:

„Was nun die Schwierigkeiten anbelangt, denen wir im letzten Herbst unterworfen waren, so habe ich nie irgendwie in Abrede gestellt, daß der derzeitige Zustand des technischen Apparats der Reichsbahn nicht in der Lage war, dieser riesigen Flutagüterbewegung, die im Herbst eingesetzt hat, vollkommen zu entsprechen. Wenn man aber den Ursachen nachgeht, aus denen diese Stockungen in Hamburg, im Ruhrgebiet, in Sachsen eingetreten sind, so kommt man zu einer ganzen Reihe von Faktoren, die beseitigt werden können, sobald man gemeinsam die Untersuchung vornimmt. Es ist ein unmöglicher Zustand, daß gewissermaßen die Reichsbahnverwaltung und die Organe der Reichsbahn und Industrie und Handel wie zwei Gegner dastehen, die sich gegenseitig angreifen, die sich gegenseitig — verzeihen Sie den nicht ganz parlamentarischen Ausdruck — anbellen. Es handelt sich darum, sich zusammenzusetzen und die Untersuchung eingehend gemeinsam vorzunehmen. Ich kann nur berichten, daß dieses **Verfahren in Hamburg** ganz ausgezeichnet gewirkt hat, und ich möchte nicht versäumen, von dieser Stelle aus sowohl dem Senat als auch der Kaufmannschaft in Hamburg meinen wärmsten Dank hier auszusprechen, daß sie mit der größten Bereitwilligkeit, mit dem größten Interesse und mit dem größten Eifer sich an dieser gemeinsamen Untersuchung beteiligt haben, zu der ich einen besonderen Kommissar meines Ministeriums nach Hamburg entsandt hatte. Die Ergebnisse in Hamburg zeigen, wie weit man kommen kann, wenn man bei jeder Schwierigkeit, die im Verkehr eintritt, sich zusammentut und feststellt, welche Wege möglich sind, um aus der Schwierigkeit herauszukommen. Ich kann nur wünschen, daß dieses Verfahren auch anderwärts stets befolgt wird, und ich werde meinerseits alles tun, um in weitestem Maße der Industrie und dem Handel die Möglichkeit zu geben, Einblick in die Dinge zu gewinnen und mit uns zusammen die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen.

Was die **finanziellen Ergebnisse** anlangt, die gestern und heute von zwei Abgeordneten eingehend erörtert worden sind, wobei beide Herren einen gewissen Pessimismus — verzeihen Sie dieses Wort, es ist vielleicht zu weitgehend — zum Ausdruck gebracht haben, so möchte ich dem nur meinen Optimismus gegenüberstellen. Wie stehen die Dinge? Zunächst einmal muß man durchaus die Ergebnisse des Jahres 1920 von unserem Buckel herunternehmen. Ich trage die rechtliche, die formale, die gesetzliche Verantwortung auch für das Jahr 1920. Aber was bedeutet das Jahr 1920? Es ist das Ende der Länderverwaltungen; es ist das Ende der Kriegs- und Revolutionszeit; es ist gewissermaßen das Erbe, das uns übergeben worden ist, und wir sind sozusagen die Testamentsvollstrecker. Das Defizit des Jahres 1920 von 15,6 Milliarden ist uns von den Ländern übergeben worden. Bei der Aufstellung des Etats war irgendeine sachliche Mitwirkung in der Weise, daß wir in der Lage gewesen wären, nun die Ausgaben zu prüfen und die Einnahmen entsprechend wesentlich zu ändern, überhaupt nicht möglich. Es war nur möglich, die Ergebnisse der Länderverwaltungen zusammenzuschreiben

und zunächst einmal in einem gemeinschaftlichen Etat vor das hohe Haus zu bringen. Ich will nicht auf die Wirkungen eingehen, die der Krieg auf die Reichsbahnen gehabt hat. Ich habe gegenwärtig Veranlassung, aus einem anderen Grunde mich wieder sehr eingehend mit den ganzen Erscheinungen der Jahre 1915 bis 1918 zu befassen, und ich komme immer wieder auf meinen alten Standpunkt zurück: die deutschen Eisenbahnen sind bis zum Sommer 1916 — das kann mit vielen statistischen Zahlen nachgewiesen werden — auf der Höhe gehalten, sogar verbessert worden; vom Sommer und Herbst 1916 ab geht dann die Sache zurück. Ich habe früher schon ausgesprochen, daß die Anforderungen, die an die Eisenbahnen gestellt wurden, eben über die Kraft der Eisenbahnen hinausgingen. So kam es allmählich zu den Zuständen, die wir jetzt wieder bessern müssen.

Das Defizit des Jahres 1920 betrug 15,6 Milliarden. Nach dem ersten Plan bestand die Absicht — und dieser Plan wäre auch durchgeführt worden —, das Defizit bis zum Jahre 1921 auf 6,5 Milliarden zu verringern. Da kam im vorigen Herbst die große Valutawelle, die Ihnen allen bekannt ist und die in erster Linie all den Herren bekannt sein wird, die im Handel und in der Industrie stehen. Dadurch hat sich die Lage natürlich wieder ganz wesentlich verändert, und das Defizit, das wir im ersten eigentlichen Reichsbahnverwaltungsjahr auf 6,5 Milliarden voranschlagsmäßig herabdrücken wollten, ist wieder anschlagsmäßig auf 10,8 Milliarden gestiegen. Aber ich stehe nicht an, heute schon mitzuteilen, daß das Jahr 1921 aller Wahrscheinlichkeit nach in Wirklichkeit nicht unerheblich günstiger abschließen wird. Wir haben also jedenfalls den Erfolg, daß im ersten Jahre, wo wir das Testament vollstreckt haben, eine doch schon erhebliche finanzielle Besserung eingetreten ist.

Es ist ja sehr schwierig, heute mit ganz bestimmten Zahlen zu rechnen; denn es ist alles im Fluß und in Bewegung. Auch unsere Währung ist in einer Bewegung, die wir nicht übersehen können, von der niemand sagen kann, wie sie sich morgen und wie sie sich in vierzehn Tagen gestalten wird. Deshalb muß man meiner Ansicht nach bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Reichsbahn ganz scharf unterscheiden zwischen dem, was man gemeinhin als das Defizit bezeichnet, das die Reichsbahnverwaltung übernommen hat und im ersten Jahre auch nicht vollkommen beseitigen konnte, also dem Defizit, das im ersten Jahre bis zu einem gewissen Grade noch vorhanden war, und der Wirkung der Valutabewegung auf die Reichsbahn, der wir natürlich genau so wie jedes andere wirtschaftliche Unternehmen unterworfen sind, und hier liegt meines Erachtens der Kernpunkt. Während die wirtschaftlichen Einzelunternehmungen, auch selbst große Unternehmungen, in der Lage sind, dieser Valutabewegung außerordentlich rasch zu folgen, sind wir aus einer ganzen Reihe von Gründen, auf die ich hier nicht näher eingehen will, nicht imstande, ihr mit der Schnelligkeit zu folgen, wie es im Interesse unserer Finanzen erwünscht wäre. Wir versuchen es ja. Ich glaube, Sie haben doch wohl den Eindruck, daß wir den ernsten Willen haben, dieser Valutabewegung nicht allzusehr nachzuhinken. Ein Vorauslaufen vor der Valutabewegung halte ich aber nicht für richtig. Ich persönlich neige mehr dazu und habe diese Politik bisher verfolgt, lieber einen Schritt hinter dieser Valutabewegung noch zurückzubleiben, als ihr vorzuschnellen.

Nun ist von einem der Herren Redner gesagt worden: Ja, die Tarife gehen über die Geldentwertung hinaus. Sehr richtig! aber nicht alle Tarife und nicht bei allen Gütern. Ich möchte nur die Herren bitten, die einzelnen Güterklassen und Tarife und die einzelnen Entfernungen festzustellen; dann wird sich ergeben, daß gewisse Klassen und Güter über die Geldentwertung hinausgehen, daß aber andere ganz wesentlich dahinter zurückbleiben. Es ist ja ganz selbstverständlich, daß wir, wenn wir unsere Einnahmen entsprechend gestalten wollen, die Verluste, die wir auf der einen Seite noch durch niedrige Tarife haben, durch eine gewisse Erhöhung bei andern Gütern einholen, die nach unserer Ansicht die Erhöhung tragen können.

Im großen ganzen hängen unsere Ausgaben ab von Kohle, Eisen, Gehältern und Löhnen. Das sind die hauptsächlichsten Faktoren; die übrigen spielen keine so bedeutende Rolle. Ich kann nur wünschen, daß wir möglichst bald in die Lage versetzt werden, nicht immer wieder wegen der Preiserhöhung für Kohle und Eisen und der Erhöhung von Gehältern und Löhnen die Tarifschraube anziehen zu müssen. Denn bei der in Aussicht stehenden Gehalts- und Lohnerhöhung ist es unmöglich, sie etwa in den Einnahmen dadurch wieder gutzumachen, daß man Sparsamkeitsmaßnahmen einführt, und wenn Sie die Systeme ändern, wie Sie wollen, — ja zunächst bleibt Ihnen gar nichts anderes übrig, als eben auch die Preise, das heißt mit anderen Worten die Tarife, zu erhöhen.

Sehr einverstanden kann ich mit meinem Herrn Vorred in der Frage des technischen Fortschritts s Wir suchen ihn zu fördern, wo wir irgend können. Ich auch außerordentlich dankbar, wenn mir positive Ratschl gegeben werden, wo etwa die Förderung des technischen F schritts von uns noch nicht etwa in dem Maße erfolgt, wie nach Ansicht der Technik und der Industrie nötig wäre.

Derselbe Abgeordnete hat insbesondere die Wärmewi schaft erwähnt. Meine Herren, der Wärmewirtschaft widr wir unser allergrößtes Interesse, ist es doch eine Lebensfr für uns, daß wir den Kohlenverbrauch so sehr vermind wie das irgendwie möglich ist. Die Erhöhung des Kohl verbrauchs hat aber auch seine Ursache gehabt und hat noch. Die Ursachen liegen einmal in der schlechteren Ko die wir kriegen, und zweitens in den schwereren Loko tiven, die wir haben. Für die Wärmewirtschaft sind Reihe von Vorkehrungen getroffen und außerdem Versu im Gange. Es ist im Ministerium ein besonderes Referat Wärmewirtschaftsbezirke, die das ganze Gebiet der Reichsb einschließen, bereits in Wirksamkeit. Auch ein Wärme schuß ist gebildet worden, der aus den Leitern der Wär wirtschaftsbezirke besteht, die alle bei der Einführung Verbesserungen auf diesem Gebiet bei den Direktionen wonnenen Erfahrungen untereinander austauschen und nutz machen. Wir gehen darauf aus, die minderwertigen Br stoffe durch Staubfeuerung und Ölzusatzfeuerung besser au nutzen und ebenso in Zentralen die minderwertigen Br stoffe, vor allem auch Braunkohle und Torf, in elektri Energie für die Zugförderung umzuwandeln. Die Versu mit der Diesel-Lokomotive gehen ebenfalls weiter; eb sollen Versuche mit einer Ölturbinenlokomotive gem werden.

Es wird immer wieder darauf hingewiesen, daß sich deutsche Industrie sehr viel schneller umzustellen vermo während die deutschen Eisenbahnen sich nach dem Krieg der Revolution sehr langsam umgestellt haben. Meine Her Wenn unsere Voraussetzungen für die Umstel lung so günstig gewesen wären, wie sie es bei weiten Kre der Industrie nach dem Kriege tatsächlich waren, so hätten sicherlich auch schnellere Arbeit leisten können. Aber wir mühen uns, so schnell wie möglich die Umstellung zu bew stelligen und eine moderne Unternehmung, keine Hoheits waltung, sondern eine moderne Betriebsverwaltung ins L zu rufen.

Was die Eisenbahnräte anbelangt, so ist bezüglich Wahl gegenüber früher nichts geändert. Die Mehrzahl Mitglieder wird von den zuständigen Körperschaften gew und nur ein Teil von den Regierungen der Länder erna genau wie früher. Vom Reich aber werden gar keine erna In dieser Beziehung ist also meines Erachtens gegenüber fr eine Verschlechterung nicht eingetreten.

Auch in der landespolizeilichen Prüfung ist praktisch ni geändert. Wir verfahren genau wie früher, trotzdem gew Dissonanzen auf gesetzgeberischem Gebiete vorhanden aber in der Praxis hat sich das bisher nicht irgendwie bemerkbar gemacht.

Was das Eisenbahnfinanzgesetz anbelangt, so ich nur nochmals darauf hinweisen, daß der Referente wurf bis heute meine persönliche Zustimmung nicht gefu hat. Der Zweck des Referentenentwurfs ist ja erreicht. hat sich eine sehr lebhafte Debatte in der Öffentlichkeit der Presse, in Zuschriften usw. erhoben, und damit hat Referentenentwurf als solcher seinen Zweck erfüllt. Ich nun in der Lage festzustellen, wie die Stimmung in di und in jenen Kreisen ist, und danach sind wir an eine arbeitung der ganzen Materie erneut herangegangen, die nächst zu meiner Entscheidung kommen und der Regie und den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt werden nachdem wir noch staatsrechtliche Gutachten in der Angele heit eingeholt haben. . . . . .

Dann ist von verschiedenen Herren gestern die Frage Beamtenstreiks angeschnitten worden. Ich habe die Absicht, diese Debatte neu anzuregen, sehe mich doch veranlaßt, einiges festzustellen, damit nicht an irg einer Stelle falsche Auffassungen entstehen.

Es ist zunächst gestern darauf hingewiesen worden, daß Eisenbahnbeamtenschaft sich in dem guten Glauben befi konnte, das Streikrecht zu besitzen. Demgegenüber stelle fest, daß die Reichseisenbahnbeamten zu verschiedenen M durch mich darauf hingewiesen worden sind, daß ein St recht für die Beamten nicht anerkannt werden kann. D einen Erlaß der Reichsregierung vom 17. Dezember v. J., allen Beamten bekanntgegeben worden ist, ist ausgeführt, ein Beamter, der streikt, seinen Eid bricht und die A pflichten verletzt, die er übernommen hat. Kurz vor bruch des Streiks habe ich dann durch einen Erlaß vom 2 nuar d. J. vor dem Eintritt in den Streik gewarnt und da

ingewiesen, daß der Eintritt in den Streik eine schwere Ver-
etzung der Pflichten eines Reichsbeamten darstelle. Dann
it wenige Tage darauf nochmals durch die Reichsregierung in
er gesamten Presse darauf hingewiesen worden, daß ein Be-
mter, der in den Streik tritt, aufs schwerste seine Beamten-
flichten verletzt. Es kann daher von keinem Beamten be-
auptet werden, er habe sich in gutem Glauben befunden, das
treikrecht zu besitzen.

Es ist nun gestern eine Denkschrift der Reichs-
ewerkschaft hier in diesem Hause, wie ich höre, verteilt
orden, wo erneut versucht wird, einen Gegensatz zwischen
en vom Herrn Reichskanzler angeblich abgegebenen Erklärun-
en einerseits und den Richtlinien sowie deren praktischer
urchführung andererseits zu konstruieren. Der Herr Reichs-
anzler, der bereits vor längerer Zeit eine Berichtigung in
eser Frage veranlaßt hat, ist durch seine Abwesenheit ver-
indert, dazu Stellung zu nehmen. Ich selbst halte mich weder
efugt, noch bin ich in der Lage, auf diese Frage hier ein-
ugehen.

Für das Reichsverkehrsministerium sind bei Durchfüh-
ung der Disziplinarmaßnahmen unter allen Um-
änden die Richtlinien maßgebend, die das Kabinett einschließ-
ch des Herrn Reichskanzlers unmittelbar nach dessen Ver-
andlungen mit den Vertretern der Reichsgewerkschaft einstim-
ig beschlossen hat. Diese Richtlinien sind streng eingehalten
orden. Das möchte ich ausdrücklich feststellen gegenüber
en Behauptungen, die mehrfach erhoben worden sind. In
len Fällen ist sowohl bei der Durchführung im förmlichen
isziplinarverfahren, wie auch bei den Kündigungsmaßnahmen
cht über die Richtlinien hinausgegangen worden.

Ich habe sie sogar nachträglich noch gemildert. Da der Be-
riff der Urheberschaft in den Richtlinien verschie-
ene Auslegung zulassen konnte, habe ich ihn durch einen allen
irektionen zugegangenen Erlaß erläutert. Als Urheber sollte
ach den Richtlinien gelten, wer zum Ausbruch und zur Fort-
tzung der Streiks hervorragend mitgewirkt hatte. Die Er-
uterung ging dahin, daß Urheberschaft nicht vorliegt, wenn
nem Beamten nichts anderes zur Last gelegt werden kann,
s daß er den Streikbeschluß der Zentralstelle weitergeleitet
er ihn an seinem Dienstort in Versammlungen oder in anderer
eise bekanntgegeben und zu seiner Befolgung durch Wort
er Beispiel aufgefordert hat. Mit diesem Erlaß konnten und
llten natürlich nicht die Richtlinien umgestoßen werden, wie
scheinend vielfach angenommen worden ist. Sein Zweck war
elmehr der, die reine, sogenannte Briefträgertätigkeit von
ner Bestrafung durch Entlassung auszuschließen. Als solche
nn aber eine umfassende Agitationstätigkeit und eine Hin-
stragung des Streiks nach anderen Stationen außerhalb des
enstortes nicht angesehen werden.

Damit entfallen auch eine ganze Reihe von Vorwürfen, die
der Denkschrift der Reichsgewerkschaft erhoben werden.
Zu den Ausführungen eines Abgeordneten möchte ich übri-
ns noch bemerken, daß die Richtlinien lediglich Grundsätze
r die Maßnahmen der Verwaltungsinstanz darstellen, aber
cht als materielles Strafrecht anzusehen sind, das auch die
sziplinarkammern bindet.

Was nun den Stand der Disziplinarmaßnahmen betrifft, so
die Einleitung von Disziplinarmaßnahmen im wesentlichen
endet. Neue Verfahren sind schon seit einigen Wochen nicht
hr eingeleitet worden, abgesehen von einigen besonders
hweren Ausnahmefällen, die erst nachträglich bei Gelegenheit
derer Untersuchungen ermittelt worden sind. Das gleiche gilt
r die Durchführung der Kündigungsverfahren. Auch die Vor-
tersuchungen in den förmlichen Disziplinarverfahren sind
m größten Teil abgeschlossen.

Über die Zahl der Disziplinarfälle bestehen übrigens
scheinend ganz falsche Vorstellungen, die auch durch die
eben erwähnte Denkschrift der Reichsgewerkschaft neue Nah-
rung finden könnten. Die loyale Handhabung der Richtlinien
kann durch nichts klarer bestätigt werden, als wenn ich Ihnen
folgende Zahlen nenne. Im ganzen sind den Disziplinarkam-
mern bis jetzt 105 Fälle überwiesen. Bei weiteren 40 bis 50
Fällen ist die Entscheidung wegen Überweisung an die Diszi-
plinarkammern noch in der Schwebe. Die große Mehrzahl der
eingeleiteten Verfahren ist bereits eingestellt und wird es noch.
Es handelt sich also nicht um Tausende von Entlassungen. Das
Endergebnis der Maßnahmen ist vielmehr, daß im ganzen
Reichsbahnbereich die Disziplinarkammern in etwa 150 Fällen
zu entscheiden haben werden und Kündigungen im ganzen 168
ausgesprochen sind. Bei der Gesamtzahl von weit über 100 000
am Streik beteiligten Beamten ist das gewiß ein verschwindend
geringer Prozentsatz.

Weiter ist gestern von einem Abgeordneten behauptet wor-
den, daß außer den erwähnten Disziplinarmaßnahmen gegen die
streikenden Beamten, außer den eigentlichen Bestrafungen eine
Reihe von Nebenmaßnahmen, wie Zurückstellung bei
Beförderungen und Prüfungen, Versagung von
Unterstützungen und von Urlaub, getroffen wer-
den. Hierzu habe ich folgendes zu sagen. Auf Grund von An-
trägen der am Streik nicht beteiligt gewesenen Gewerkschaften
sowie von eingehend begründeten Vorschlägen der neugebilde-
ten Gewerkschaft Deutscher Reichseisenbahnbeamter habe ich
angeordnet, daß die etwa aus Anlaß des Streiks von den Eisen-
bahngeneraldirektionen und Eisenbahndirektionen verfügten
vorläufigen Zurückstellungen von der Zulassung zur Prüfung
oder von der Anstellung und Beförderung aufgehoben werden.
Soweit für die zurückgestellten Bediensteten Planstellen offen-
gehalten sind, bestehen gegen eine Verleihung der Stellen mit
rückwirkender Kraft im Rahmen der allgemeinen Grundsätze
keine Bedenken. Selbstverständlich kommen Beamte, gegen die
ein Disziplinarverfahren schwebt, für die Abnahme der Prü-
fung oder für eine Beförderung vorläufig nicht in Betracht.
Das gleiche gilt hinsichtlich der Prüfung, Anstellung und Be-
förderung solcher Beamten, die im Kündigungswege entlassen
sind und gegen die Kündigung Beschwerde erhoben haben. Für
derartige Beamte sind aber Planstellen so lange offen zu hal-
ten, bis das Disziplinarverfahren abgeschlossen oder auf die
Beschwerde über die Kündigung entschieden ist. Bei einem
Freispruch im Disziplinarverfahren oder bei Zurücknahme der
Kündigung werden auch diesen Beamten später die offenge-
haltenen Stellen nach den allgemeinen Grundsätzen verliehen.

Hinsichtlich der Gewährung von Unterstützungen habe
ich die mir unterstellten Behörden dahin angewiesen, daß
allein die Tatsache der Beteiligung am Streik keinen Anlaß
geben kann, einen Bediensteten bei nachgewiesener Notlage
von der Gewährung von Unterstützungen auszuschließen, daß
aber Unterstützungsanträge, die die Erstattung von Ausfall an
Lohn- und Diensteinkommen an den Streiktagen zum Gegen-
stand haben oder die die Notlage im wesentlichen mit dem Aus-
fall dieser Bezüge begründen, hiervon ausgenommen sind.

Bezüglich der Gewährung von Urlaub habe ich die Dienst-
stellen schon kurz nach dem Streik angewiesen, daß die am
Streik beteiligt gewesenen Bediensteten von der Gewährung des
regelmäßigen Urlaubs grundsätzlich nicht auszunehmen sind.

Im übrigen liegt es in meiner Absicht, die mir unterstellten
Behörden anzuweisen, den Streik als etwas Vergangenes anzu-
sehen und danach ihr Verhalten einzurichten. Alle weiteren
Nachforschungen nach Streikvergehen und kleinliches Nach-
tragen haben zu unterbleiben. Es ist zu hoffen, daß das Ver-
trauensverhältnis zwischen der Verwaltung und der Beamten-
schaft wiederhergestellt und innerhalb der Beamtenschaft selbst
das Gefühl der Notwendigkeit gemeinsamer Arbeit zum
Wohle des Ganzen wieder gestärkt wird."

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministe-
rium hat unterm 27. April d. J. (RGBl. S. 103) verfügt, daß
Vergünstigung des § 65 (1) der EVO., wonach Sendungen
48 Stunden stand- und lagergeldfrei bleiben, wenn sie wegen
zulänglicher Zollpapiere aufgehalten werden, mit Wirkung
m 1. Juni d. J. beseitigt wird. Die Vergünstigung kann nicht
ehr aufrecht erhalten werden, weil nach neueren Abmachun-
gen im Gegensatz zu früher die Eisenbahn für die verzögerte
Rückgabe von Wagen fremder Eisenbahnverwaltungen aus sol-
chen Anlässen Zeitmieten und Verzögerungsgebühren zu
zahlen hat.

— **Zur Erhöhung der Eisenbahntarife.** Die neuerliche Stei-
gerung der Materialpreise und persönlichen Ausgaben der
Reichsbahn nötigen bereits zum 1. Juni die Güter-, Tier- und
Expreßguttarife um 25% zu erhöhen. Durch die Kohlenpreis-
erhöhung vom 20. April steigert sich der Preis von Eisen-
bahndienstkohlen für die Tonne um 260 ℳ oder um rund 27%.
In derselben Zeit ist das Kubikmeter Eichenholz von 3400 ℳ
auf 4500 ℳ, also um rund 34%, die Holzschwelle von 240 ℳ
auf 350 ℳ, d. h. um 46% gestiegen. Die Verteuerungsziffer aller
von der Eisenbahn gebrauchten Stoffe hat sich von 80 im
Monat April auf 93 im Monat Mai erhöht. Die sächlichen
Ausgaben der Reichsbahn steigern sich dadurch um rund
7 Milliarden. Dazu kommt vom 1. Mai ab die Erhöhung der

Bezüge der Beamten und Arbeiter um rund 12 Milliarden, so daß für das Rechnungsjahr 1922 rund 19 Milliarden zu decken sind.

Von einer Erhöhung der Tarife im Personen- und Gepäckverkehr soll bis auf weiteres Abstand genommen werden, so daß eine Erhöhung der Gütertarife um 25% zum Ausgleich des Fehlbetrags erforderlich ist.

Die neue Erhöhung soll gleichzeitig mit den bisherigen Erhöhungen demnächst in die Tarife organisch eingearbeitet werden; bei dieser Einarbeitung werden die Eisenbahnbeiräte mitwirken. Gleichzeitig soll von ihnen die Frage behandelt werden, wie den Gefahren vorzubeugen ist, die der Schiffahrt aus der derzeitigen starken Staffelung der Eisenbahntarife erwachsen.

— **Ausnahmetarif für Zeitungsdruckpapier.** Bei der bekannten Notlage der Presse infolge der hohen Materialpreise hat der Reichsverkehrsminister dem Antrag des Vereins Deutscher Zeitungsverleger stattgegeben und mit rückwirkender Kraft vom 1. Mai d. J. ab Zeitungsdruckpapier aus der Tarifklasse A in die Tarifklasse B des Eisenbahngütertarifs versetzt. Der Ausnahmetarif gilt für Frachtgut bei Aufgabe in Wagenladungen von und nach allen Stationen der Deutschen Reichsbahn. Die Sendungen müssen an eine Zeitungs- oder Zeitschriftendruckerei gerichtet sein.

— **Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts.** In der Zeit vom 1. bis 15. April gestaltete sich die Wagenstellung in (I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken wie folgt:

	Es wurden gestellt		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. für den Werktag
I. 1922	482 472	459 591	38 299
1921	452 386	440 172	34 329
1914	546 290	521 409	47 400
II. 1922	216 854	215 957	17 994
1921	189 945	189 915	14 609
1914	118 039	117 112	10 666

In den Steinkohlenbezirken ist die Wagenstellung gegen 1914 um 63 818 zurückgeblieben, für die Braunkohlenbezirke sind 98 765 Wagen mehr gestellt als in der entsprechenden Zeit des Jahres 1914.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrgebiet war auch in der Woche vom 7. bis 13. Mai vollständig glatt. Leere Wagen für Brennstoffe liefen in so reichlichem Maße zu, daß sie teilweise zurückgehalten und aufgestellt werden mußten, da ihre Zahl die Anforderung überstieg und eine starke Anfüllung des Ruhrgebiets verhindert werden mußte. Für Kohlen, Koks und Briketts sind in der Berichtswoche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 22 938 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt worden (Höchstgestellung am 13. Mai 23 809). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 501 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen gingen von 1 174 200 t (am 6. Mai) auf 1 003 628 t am 13. Mai zurück. — Der Wasserstand des Rheines betrug trotz vorübergehender Abnahme immer noch über 3 m (am Cauber Pegel), so daß auf allen Strecken vollschiffiger Verkehr möglich war. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen belief sich auf 31 590 t (30 604 t), der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle auf 27 900 t (20 362 t) werktäglich.

— **Verbesserung der Stückgutbeförderung in Berlin.** Die Handelskammer in Berlin war schon im November 1921 anläßlich der häufigen Sperrmaßnahmen bei der Eisenbahndirektion daselbst vorstellig geworden, Anordnungen zu treffen, die eine schnellere Abfertigung der Stückgüter in Berlin gewährleisten. Die Eisenbahndirektion gab darauf in einer Zuschrift vom 13. Dezember v. J. zu erkennen, daß bereits Erwägungen über eine grundlegende Änderung der Stückgutbeförderung in Berlin schweben. Am 21. März d. J. wurde der Kammer nun mitgeteilt, daß demnächst die Verkehrsbedienung des gesamten Eilstückgutes zwischen den Stationen Berlin Anhalter Güterbahnhof, Potsdamer Güterbahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Güterbahnhof, Ostbahnhof, Zentralmarkthalle, Stettiner Güterbahnhof, Hamburg- und Lehrter Bahnhof, Tempelhof, Neukölln, Neukölln-Treptow, Frankfurter Allee, Zentralviehhof, Weißensee, Moabit, Charlottenburg, Halensee, Wilmersdorf-Friedenau, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Niederschöneweide-Johannisthal und Schöneberg b. Berlin ehemalige Militärbahn nur noch mit Lastkraftwagen ausgeführt werden wird. In Zukunft werden also die Güter zwischen den einzelnen Groß-Berliner Bahnhöfen nicht mehr auf dem Bahnwege, sondern auf dem viel kürzeren Straßenwege befördert.

Die Eisenbahndirektion Berlin erwartet von dieser Verkehrsbedienung nicht nur eine Entlastung des Verkehrs und Entspannung des Betriebes, sondern auch eine erheblich schnellere Beförderung der Eilstückgüter.

— **Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Gesellschaft weist für 1921 nach Tilgung des Verlustvortrags aus dem Vorjahr von 129 269 ℳ einen Reingewinn von 720 207 ℳ aus, woraus 8 % Dividende verteilt und 210 704 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. Wie zu diesem Ergebnis im Rechenschaftsbericht ausgeführt wird, zeigten die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen das vorige ein Mehr von rund 30 %. Der Verkehrsumfang ist durch die Tariferhöhungen wenig beeinflußt worden. Die Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr entspricht der Tariferhöhung. Die Ausgaben sind gleichfalls angewachsen, aber in etwas geringerem Maße als die Einnahmen. In der Bilanz erscheinen u. a. 9 257 [illegible] (2 689 275) ℳ Verkehrsabrechnungen. Ihnen gegenüber stehen Guthaben in laufender Rechnung von 7 540 987 (280 260) [illegible] Materialien mit 2 793 865 (2 214 041) ℳ.

— **Tagung des Vereins Deutscher Straßen-, Klein- und Privateisenbahnen.** In Stuttgart wurde am 18. Mai die 20. Hauptversammlung dieses Vereins, deren Dauer sich auf di[e] Tage erstreckt, eröffnet. Der Präsident des Vereins Dr. Wussow-Berlin gab seiner Freude über den außerordentlich zahlreichen Besuch Ausdruck und begrüßte die Vertreter mehrerer Reichs-, Staats- und Kommunalbehörden, vor allem den mit der Vertretung des Reichsverkehrsministers beauftragten Präsidenten der Generaldirektion Stuttgart, Dr. Sigel, sowie die Vertreter verschiedener Städte und die Berufs- und Fachgenossen aus dem Auslande. Nachdem der Vorsitzende auch noch den ausstellenden Firmen gedankt, brachte Präsident Dr. Sigel die Grüße des Reichsverkehrsministers Groener, der durch dringende dienstliche Geschäfte am Erscheinen verhindert sei, sowie der Eisenbahngeneraldirektion Stuttgart zum Ausdruck. Dann führte er aus:

Allen Verkehrsunternehmungen gemeinsam ist heute eine große schwere Sorge um die Zukunft unserer Unternehmungen. Wer heute im Verkehrsleben an verantwortlicher Stelle steht, steht andauernd in einem Kreuzfeuer verschiedenster Art. Auf der einen Seite sind es unsere Beamten, Angestellten und Arbeiter, die unter der harten Notwendigkeit der Teuerung immer wieder mit Gehalts- und Lohnerhöhungen kommen und kommen müssen. Dann ist es die große Sorge: Wo kommen wir hin mit der fortwährenden Erhöhung der Materialpreise. Auf der anderen Seite erwartet man, daß der Verkehr die Bevölkerung wieder friedensmäßig bedienen und Tariferhöhungen möglichst unterlassen soll. Das Rezept, wie man diese widerstreitenden Forderungen vereinen könnte, hat uns aber noch keiner der vielen Doktoren, die sich uns empfehlen, angeben können. Man sagt: Macht Ersparnisse beim Personal! Wenn wir heute auf einen Schlag 100 000 Mann entlassen würden, so hätten wir eine Ersparnis von 4 Milliarden; aber der Aufwand für Kohlen ist seit 1. Oktober vorigen Jahres allein um 10 Milliarden gestiegen. Das zeigt, daß man die Dinge nicht nur an einem einzelnen Punkt angreifen darf, sondern daß man vielmehr in treuer Kleinarbeit den Betrieb möglichst billig und rationell zu gestalten versuchen muß. Deshalb spielt auch bei den diesjährigen Beratungen des Vereins die Frage der Herabdrückung der Betriebskosten mit Recht eine ganz hervorragende Rolle.

Es sprachen hierauf noch Bürgermeister Sigloch für die Stadt Stuttgart, Geh. Reg.-Rat Schultze vom Preuß. Handelsministerium, Direktor Spengler, Präsident des Internationalen Straßen- und Kleinbahnenvereins, der auf der vorletzten Tagung in Nürnberg gegründet wurde und sich dem deutschen Verein angeschlossen hat, endlich Prof. Baumann für den wissenschaftlichen Verein für Luftschiffahrt. Anknüpfend an die Ausführungen der beiden Regierungsvertreter gab dann Präsident Dr. Wussow, nachdem er des 50jährigen Jubiläums der Danziger Straßenbahn gedacht, noch seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß es gelungen sei, die starke Belastung der Kleinbahnunternehmungen durch die geplante Reichsverkehrssteuer abzuwenden. Eine Besserung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse sei, solange die Haß- und Gewaltpolitik eines Teiles unserer Feinde weiterbestehe und solange in der Innenpolitik der Grundsatz der Arbeitsverminderung gelte, nicht zu erhoffen. Es könne keinem Zweifel unterliegen, daß der Grundsatz des Achtstundentages die Verkehrsunternehmungen jeder Art ins Herz treffen müsse, denn der Vorteil der Intensivierung der Arbeit, der für manche Betriebe zutreffend sein möge, komme für die Verkehrsunternehmungen so gut wie gar nicht in Betracht.

Nach Erledigung einiger weiterer geschäftlicher Angelegenheiten wurde in die Verhandlungen eingetreten.

Lloyd-Gesellschaftsreisen an die Wasserkante. Da der ddeutsche Lloyd noch nicht in die Lage gekommen ist, die dem Kriege so beliebten Vergnügungs- und Gesellschaftsen in größerem Umfange wieder aufzunehmen, hat sich, um den vielfach an ihn herantretenden Wünschen ge- t zu werden, entschlossen, auch in diesem Sommer, wie im gen Jahre, eine Anzahl Lloyd-Gesellschaftsreisen an die sserkante, in der Zeit von Anfang Juni bis Ende Septem- zu veranstalten. Die erste Reise wird am 2. Juni beginnen, urch den Teilnehmern Gelegenheit geboten wird, die gstfeiertage auf See zu verbringen.

n bei den heutigen Preisverhältnissen einer größeren An- die Teilnahme zu ermöglichen, beschränken sich diese en auf unsere Nordseeküste. Außer der so beliebten rt mit den Seebäderdampfern des Norddeutschen Lloyd nach goland und Norderney wird den Teilnehmern Gelegenheit den zur Besichtigung der Sehenswürdigkeiten der alten esstadt Bremen mit ihren modernen Schiffahrts- und In- rieanlagen, des Schleusen-, Hafen- und Werftbetriebs in nerhaven sowie des Fischereihafens von Geestemünde mit n in den letzten Jahren stark erweiterten Einrichtungen. trotz der billigen Preise für die Reise, für beste Unter- t und Verpflegung der Teilnehmer gesorgt ist, braucht t besonders erwähnt zu werden.

Österreich.

Der staatliche Investitionsplan zur Bekämpfung der Arbeitsrkeit. Im Bereiche des Bundesministeriums für Verkehrs- en wird eine Reihe von Arbeiten zur Durchführung ge- en, bei denen es möglich sein wird, teils durch unmittelbare häftigung von Arbeitslosen an den Baustellen selbst, teils ch die Übertragung von Lieferungen an Brücken- und Ma- enbauanstalten Arbeitsgelegenheiten zu bieten. In diese eiterte Bautätigkeit fallen die Beendigungsarbeiten der Ver- ungsschleifen nächst den Bahnhöfen Absdorf-Hippersdorf n St. Michael, weiterhin eine Reihe von Bahnhofausgestal- gen, von denen als umfangreiche Arbeiten anzuführen sind: Ausgestaltung der Gleisanlagen des Wiener Westbahnhofes, Vorbereitungen für den Umbau des Bahnhofes in Linz, die Ausgestaltung des Bahnhofes Neumarkt-Kallham, die Erweite- n der Bahnhöfe Götzersdorf und Hausleiten, die Errichtung e Zugförderungsanlage in Zellerndorf und die einer Ölgas- e in Salzburg sind gleichfalls in Aussicht genommen. Zur esserung der Verhältnisse auf dem Wiener Westbahnhof st die Umgestaltung der Abfahrtsräumlichkeiten erster und iter Klasse im Zuge. In der Grenzstation Gmünd, für deren estaltung ein umfangreicher Rahmenplan vorliegt, wird die Herstellung einer neuen Güterdienst- und Zollanlage ngriff genommen. Weiter werden die Werkstätten in St. Pölten, Floridsdorf und Linz erweitert, wobei maschinelle ichtungen im Betrage von rund 1,6 Milliarde zur Beschaf- n gelangen und neue Werkstätten aus Anlaß der Elektri- ng der Arlbergbahn in Innsbruck und Bludenz errichtet. Als größere Brückenbauten sind anzuführen: die Brücken in Wi über die Linzer Straße und Schönbrunner Allee, der Um- der Unterfahrt der Linie Wien-Bruck an der Leitha, die Au echslung der eisernen Tragwerke in beiden Gleisen der Brücke an der Linie Wels-Salzburg, weiter die Verstärkung der Trinnabrücke, die Auswechslung der Fritzbachbrücke, der Pa nbach- und Glanbrücke.

Z Linderung der allgemein herrschenden Wohnungsnot wird in ortsetzung der bereits in dieser Richtung begonnenen Bau- tätigkeit ein großangelegter Plan für die Herstellung von Woh- nungen für Bundesbahnbedienstete im Betrage von rund 4 Mil- liarden Kronen zur Durchführung gelangen. In Fortsetzung dieser Tätigkeit werden fertiggestellt 909 Wohnungen, 66 Unter- künfte, Übernachtungsgelegenheiten mit 168 Betten und 32 Be- lelwohnungen, ferner neugebaut 445 Wohnungen, Übernach- tungsgelegenheiten usw. in St. Pölten, Amstetten, Salzburg, Bischofshofen, Zell am See, Saalfelden, Knittelfeld, Innsbruck und Villach. Zur Sicherung des Zugverkehrs erfolgt eine Reihe von Sicherungsanlagen.

Durch den in den Bundesbahnwerkstätten zu vollziehenden Neubau von 65 Lokomotiven, 55 Tendern, 70 zweiachsigen, dreiachsigen Personenwagen sowie von 30 Gepäck- und Güterwagen mit einem Gesamtwerte von rund 17 Milliarden Kronen, weiter durch die Vergebung von Lokomotiven, Kesseln sowie Wageninstandsetzungsarbeiten an Privatfirmen im unge- fähren Betrage von 9,3 Milliarden Kronen finden die einschlä- gigen Industrien reiche Arbeitsgelegenheiten.

Beim Elektrisierungsamte der österreichischen Bundesbahnen wird eine Vermehrung von Arbeitsgelegenheiten durch die Er- weiterung des bis jetzt nur im gedrosselten Umfange geführten Baues des Wasserkraftwerkes an der Mallnitz geschaffen. Der dafür ausgeworfene Betrag beziffert sich auf rund eine Milliarde

Für die Durchführung des diesjährigen Fernsprech- und Telegraphenbauplanes ist ein Betrag von rund 8,5 Milliarden vorgesehen. Dieser Plan umfaßt unter anderm Telegraphen- und Überlandfernsprechleitungen von Wien nach Passau, Leitungen von Salzburg nach Innsbruck und von Wels nach Linz. Für die Ausgestaltung der Fernsprechnetze in Innsbruck, Klagenfurt, Steyr, Bludenz usw. sind namhafte Beträge veranschlagt, davon allein für Wien der Betrag von 500 Millionen Kronen. Weiterhin entfällt die Summe von rund 1½ Milliarden Kronen auf die Ausgestaltung des Kabelnetzes und der Zentralen in Wien.

— **Der Sommerfahrplan der Bundesbahnen.** Am 1. Juni wird auf den Eisenbahnen ein neuer Fahrplan in Kraft treten, der gemäß einem Beschlusse der zwischenstaatlichen Fahrplankonferenz in Bern für ein ganzes Jahr mit der Maßgabe gilt, daß für die Sommermonate eine Reihe von Zügen in Verkehr gesetzt wird, die nach dem Aufhören des stärkeren Reiseverkehrs im Herbst wieder eingestellt werden. Ein Teil dieser Sommerzüge wird vom 1. Juni an, die übrigen werden Ende Juni, mit Beginn der Hauptreisezeit, eingeführt.

Was im besonderen den neuen Fahrplan der österreichischen Bundesbahnen betrifft, so war die Bundesverwaltung bemüht, im zwischenstaatlichen wie auch im Inlandsverkehre die bestehenden Zugverbindungen möglichst zu verbessern und nach Maßgabe der verfügbaren Betriebsmittel auch neue Verbindungen durch Zugvermehrungen zu schaffen.

Die Bundesbahnverwaltung betrachtet es als eine wichtige Aufgabe ihrer Verkehrspolitik, den Durchzugsverkehr durch Österreich möglichst zu fördern und ihn auf dem Wege über Österreich, besonders über Wien, festzuhalten. Deshalb hat sie auch mit den beteiligten ausländischen Bahnverwaltungen die Führung direkter Züge und durchlaufender Kurswagen über Wien hinaus vereinbart, obwohl die Überstellung dieser Züge und Wagen von Bahn zu Bahn infolge der gänzlich unzureichenden, veralteten Wiener Bahnhofanlagen ganz bedeutende betriebliche Schwierigkeiten verursacht. Insbesondere ist es der Wiener Westbahnhof, dessen Anlagen zur Bewältigung des erheblich gesteigerten Fernpersonenverkehrs längst nicht mehr ausreichen. Die Bundesbahnverwaltung ist deshalb auch genötigt, zwei der wichtigsten zwischenstaatlichen Durchgangszüge, den Orientexpreßzug und den D-Zug Ostende-Wien-Budapest-Bukarest-Konstantinopel, vom Westen her ohne Berührung des Westbahnhofes auf den Ostbahnhof zu führen und in der Richtung Ost-West wieder vom Ostbahnhof anstatt vom Westbahnhof nach Paris, Ostende und Amsterdam abzufahren.

Zur Behebung der ärgsten Verkehrserschwernisse wird übrigens gegenwärtig auf dem Westbahnhofe fleißig gebaut. Um eine gründliche Verbesserung der argen Verkehrsverhältnisse auf diesem Bahnhofe zu ermöglichen, wäre wohl die Ausführung weitgreifender Umbauten notwendig gewesen. Daran kann bei den ungeheuren Kosten, die heute die geringste bauliche Ausgestaltung verursacht, nicht gedacht werden. Die Bahnverwaltung muß sich darauf beschränken, durch eine teilweise Neuanordnung der Weichenverbindungen in der Nähe des Hallengebäudes größere Nutzlängen für die Aufstellung der Züge zu gewinnen, es werden ferner, unter Benutzung eines Teiles des bisher für Postzwecke dienenden Raumes, einige neue Aufstellgleise außerhalb der Halle für abfahrende Züge hergestellt werden. Auch wird durch eine ziemlich bedeutende Vergrößerung der Abfahrtvorhalle und Verlegung der Bahnhofwirtschaft mehr Raum für die abfahrenden Reisenden geschaffen werden und dadurch das arge Gedränge in den Abfahrträumlichkeiten, das sich im vorigen Sommer so unangenehm fühlbar gemacht hat, vermieden werden. Eine weitere Entlastung des Westbahnhofes wird durch die Überleitung der meisten bisher bis und von Wien Westbahnhof geführten Nahpersonenzüge auf die Gürtellinie der Wiener Stadtbahn ermöglicht werden.

Von den für den Sommerdienst vorgesehenen Fahrplanänderungen seien im folgenden nur die allerwichtigsten Verbesserungen der Schnell- und Personenzugverbindungen angeführt.

Auf dem Wege über den Arlberg wird die Fahrtdauer der D-Zugverbindung Wien-Schweiz-Paris in der Richtung Ost-West um eine Stunde, in der Gegenrichtung um rund vier Stunden gekürzt werden. Dadurch wird auch eine Änderung der Wiener Abfahrt- und Ankunftzeiten in der Weise ermöglicht, daß unmittelbare Anschlüsse nach dem Osten (Budapest und Bukarest) hergestellt werden können. Diese D-Zugverbindung wird vom 1. Juni auch je einen durchlaufenden Wagen I./II. Klasse Budapest-Wien-Innsbruck-Zürich-Paris und Budapest-Wien-Salzburg-München führen, als weiteren Beitrag zur Verbesserung des zwischenstaatlichen Durchzugverkehres über Wien. Die Tages- und Nachtschnellzugverbindungen Wien-München werden vom 1. Juni ab dadurch erheblich verbessert werden, daß in der Strecke Wien-Salzburg an Stelle der bisherigen gewöhnlichen Schnellzüge neue, beschleunigte D-Züge treten, wodurch eine ganz bedeutende Abkürzung der Fahrtdauer zwischen Wien und München, insbesondere bei den Tages-

verbindungen, erzielt wird. Die bei Tag verkehrenden neuen D-Züge Wien-Salzburg werden während der Sommermonate bis und von Badgastein-Böckstein verlängert und werden neue bequeme und rasche Tagesverbindungen auch zwischen München und Badgastein mit weiteren Anschlüssen über München hinaus herstellen. Eine weitere Verbesserung im Verkehre mit den bayerischen Bahnen wird durch Einführung durchlaufender Wagen Amsterdam-München-Triest und München-Belgrad über Salzburg-Badgastein-Villach geschaffen werden.

Auf der elektrisch betriebenen Mittenwaldbahn Innsbruck-Garmisch-Partenkirchen wird in diesem Sommer wegen der Oberammergauer Passionsspiele ein ganz besonders starker Personenverkehr zu bewältigen sein. Für diesen Verkehr sind zwei Schnellzüge und fünf Personenzüge in jeder Fahrtrichtung vorgesehen.

Eine Verbesserung im Schnellzugverkehr der Westbahnstrecke wird ferner durch Einführung einer neuen Tagesschnellzugverbindung Wien Westbahnhof-Wels-Simbach mit Personenzuganschluß von Neumarkt-Kallham nach Passau und von Simbach nach München geschaffen werden. Zur Herstellung dieser neuen Verbindungen werden in der Strecke Wien-Wels die schon bisher verkehrenden Salzkammergut-Schnellzüge mitbenutzt werden. Ein neuer Schnellzug wird von Wien Westbahnhof in den ersten Nachmittagstunden nach Salzburg abgehen. Der Gegenzug geht früh von Salzburg nach Wien ab.

Auch die Strecke von Amstetten durch das Gesäuse nach Selzthal, die schon mehrere Jahre vom Schnellzugverkehr ganz ausgeschaltet war, wird wieder einen Tagesschnellzug von Wien Westbahnhof über Selzthal-Bischofshofen-Badgastein nach Villach mit Anschluß von Bischofshofen nach Innsbruck und einen Nachtschnellzug von Wien Westbahnhof nach Selzthal bekommen, der bis Bischofshofen als Personenzug weiterfährt und die direkte Nachtverbindung mit Schlafwagen nach Badgastein vermitteln wird.

Was den Verkehr nach dem Süden betrifft, so wird die Fahrtdauer der Schnellzüge von Wien Südbahnhof über Leoben-Klagenfurt erheblich gekürzt werden. Diese Kürzung wird in erster Linie durch den Ausbau einer neuen Verbindungsstrecke in unmittelbarer Nähe der Station St. Michael ermöglicht, die am 1. Juni in Betrieb genommen wird. Bisher mußten die über Leoben nach dem Süden und zurück verkehrenden Schnellzüge in den Bahnhof St. Michael einfahren, wo sich ihre Fahrtrichtung änderte. In Hinkunft werden sowohl der Tagesschnellzug Wien-Leoben-Klagenfurt-Villach-Lienz als auch der in der Nacht verkehrende D-Zug Wien-Leoben-Klagenfurt-Mailand-Rom-Triest ohne Anhalten auf der neuen Verbindungsstrecke an dem Bahnhofe St. Michael vorüberfahren. Für die Aufrechterhaltung der Anschlüsse von und nach der Strecke St. Michael-Selzthal wurde durch zweckdienliche Anordnung des Fahrplanes der Personenzüge vorgesorgt, die nunmehr diese Anschlüsse in Knittelfeld und Leoben, wo die Schnellzüge anhalten, vermitteln. Bei den D-Zügen Wien-Leoben-Italien wird der Triester Zugteil nicht mehr wie bisher über Tarvis-Udine, sondern über Klagenfurt-Aßling-Görz geführt werden. Dadurch wird die Reisezeit zwischen Wien und Triest um ungefähr drei Stunden gekürzt werden.

Die Schnellzugverbindung Prag-Linz-Graz-Agram-Triest wird vom 1. Juni ab gleichfalls dadurch erheblich verbessert werden, daß bei gleicher Ankunfts- und Abfahrtszeit in Graz, Agram und Triest die Abfahrt von Prag um drei Stunden später, die Ankunft in Prag um drei Stunden früher erfolgt.

Für den Verkehr zwischen Wien und den Kurorten Marienbad, Franzensbad, Karlsbad werden so wie im Vorsommer besonders beschleunigte D-Züge zur Verfügung stehen, die aber in diesem Jahre, anstatt dreimal in der Woche, täglich verkehren und auch Wagen dritter Klasse führen werden. Bei den D-Zügen, die zwischen Wien Franz Josefbahnhof und Berlin über Gmünd-Prag verkehren, hat es bisher durchlaufende Wagen Wien-Berlin nicht gegeben, es mußte in Tetschen der Zug gewechselt werden. Nunmehr werden bei diesen Zügen zwei Wagen I./II. Klasse von Wien bis Berlin direkt durchlaufen.

Im Verkehr mit Polen hat der Fahrplan eine durchgreifende Änderung erfahren. Die Fahrtdauer in der Verbindung Wien-Warschau wird bedeutend gekürzt werden, und die durchlaufenden Wagen werden nicht mehr über Trzebinia, sondern über Dzieditz-Kattowitz geführt werden. Von Wien über Oderberg nach Krakau-Lemberg-Czernowitz-Bukarest wird eine neue Schnellzugverbindung mit durchlaufenden Personenwagen und Schlafwagen geschaffen werden. Leider ist es bisher nicht gelungen, eine günstige Tagesschnellzugverbindung zwischen Wien, Oberschlesien und Breslau über Oderberg herzustellen, weil dazu die Einführung eines weiteren Schnellzugpaares zwischen Wien Nordbahnhof und Prerau und die Führung geeigneter Anschlußschnellzüge zwischen Oderberg und Breslau notwendig gewesen wäre.

Im Schnellzugverkehr von Wien nach dem Osten h wir erfreuliche Verbesserungen zu verzeichnen. Wir fü neue direkte Schnellzüge von Wien Ostbahnhof über Marc nach Sillein mit durchlaufenden Wagen von Wien nach S und Kaschau, wodurch der Verkehr mit den slowakischen orten Pistyan und Trencsin-Teplitz bedeutend verbessert

Der Orientexpreßzug Calais-Paris-Wien-Budapest karest, der nach wie vor über Marchegg-Preßburg verk wird, erhält vom Juni an dreimal wöchentlich in Bud direkten Schnellzuganschluß nach Belgrad, Sofia, Kon tinopel und Athen. Es wird in den Orientexpreßzug ein d laufender Schlafwagen München-Wien-Budapest-Konstanti eingestellt werden. Außerdem werden die neuen Schnel Budapest-Konstantinopel in Budapest an die D-Züge Ost Wien-Budapest anschließen; sie werden auch durchlau Wagen I./II. Klasse Wien-Konstantinopel und Wien-A führen.

Auf der Linie Wien Ostbahnhof Bruckneudorf-Raab-Bud werden außer den bei Nacht verkehrenden D-Zügen Ost Wien-Budapest noch zwei weitere Tagesschnellzugverbindu zwischen Wien und Budapest eingerichtet, deren eine, wie erwähnt, in Wien unmittelbaren Anschluß nach München Salzburg, nach Paris über Arlberg-Schweiz erhalten wird, rend in Budapest neue Anschlüsse nach Bukarest herge werden.

— Wiener Stadtbahn. In Beantwortung einer im Nat rate gestellten Anfrage wegen Wiederaufnahme des Betr auf der Wiener Stadtbahn teilte der Bundesminister für kehrswesen folgendes mit:

Die Bundesbahnverwaltung hat der Frage der Wiederö nung der Wiener Stadtbahn unablässig regste Aufmerksa geschenkt, doch konnte eine allen Bedürfnissen und Wünh Rechnung tragende Lösung dieser Frage bisher leider nic folgen. Die Eigenart des Stadtbahnbetriebes, der die baulh Anlagen angepaßt sind, erfordert nämlich die Führung ve nismäßig kurzer Züge (mit etwa 8—10 Wagen), daher i und in Anbetracht der sehr stark geneigten Bahnstrecke b sonders leistungsfähige Lokomotiven; das häufige rasche A fahren unter erschwerten Verhältnissen und das nach kr Fahrzeit folgende heftige Abbremsen der Zuglast nimm d Fahrpark außerordentlich in Anspruch; darauf folgt eine s Abnutzung und ein hohes Ausbesserungsbedürfnis des parkes der Stadtbahn, das überdies durch die Einwirkun d Rauchgase in den zahlreichen Tunnelstrecken beträchtlic steigert wird.

Dermalen ist ein großer Teil des Stadtbahnwagenparke während des Krieges in Sanitäts- und Krankenzügen sow. f sonstige militärische Zwecke verwendet wurde, zur In setzung abgestellt, der Rest im Verkehr der Vorortelini der Donauländebahn, im Nahverkehr der Hauptbahnen u derweitig in Verwendung, weshalb die Aufnahme des bahnbetriebes auch von diesem Gesichtspunkte auf Hinde stößt.

Bekanntermaßen wurde der gesamte Fahrpark der Bu bahnen im Kriege ganz außerordentlich abgenutzt; desse mählicher Wiederinstandsetzung sind jedoch durch die Leis fähigkeit der eigenen Werkstätten und der einschlägige dustrie sowie durch die gegenüber der Friedenszeit wese ungünstigeren Arbeitsverhältnisse der Nachkriegszeiten zen gesetzt. Dieser Umstand macht sich auch im Haup betriebe fühlbar, so daß im Hinblick auf den knappen betriebsfähiger Lokomotiven zu dem Hilfsmittel gegriffe den muß, im Schnell- und Personenzugdienste unter H setzung der Höchstgeschwindigkeiten der Züge die Zugkra Lokomotiven durch Führung weniger zahlreicher, dafür sehr langer schwerer Züge, so weit als nur möglich, nutzen.

Die Führung schwerer Züge ist bei den Anlageverhält der Stadtbahn mit ihren kurzen Bahnsteigen zwischen grundstrecken ausgeschlossen; die Zugzahl einschneidend zusetzen und mit einer bescheidenen Zugzahl einen Vollv auf der Stadtbahn aufzunehmen, ist aber wieder wege Eigenart des innerstädtischen Verkehrs nicht durchfü Wenn selbst nur die Hälfte der Verkehrsleistung des 1913 zugrunde gelegt wird, ergibt sich ein so hohes Erfor an Lokomotiven und Wagen, daß es auch bei Hintans einzelner Bedürfnisse der Hauptbahnen trotz der von der desbahnverwaltung geübten weitestgehenden Heranziehun Privatindustrie zur Instandsetzung des Stadtbahnfahrpark möglich ist, in nächster Zeit den Bedarf an Fahrbetriebsm für einen befriedigenden Vollbetrieb der Stadtbahn zu d

Infolge dieser Behinderungen muß daher die Wiederauf des Vollbetriebes auf der Wiener Stadtbahn bedauerlicher noch hinausgeschoben werden. Dagegen beabsichtigt die desbahnverwaltung, die spätere Aufnahme des Vollbet schon im laufenden Jahre durch schrittweises Vorgehen bereiten. Der erste Schritt hierzu ist für die Zeit der E

des Sommerfahrplanes in Aussicht genommen, indem mit 1. Juni d. J. der Nahverkehr der Westbahn — vorläufig mit möglichstem Ausschluß des innerstädtischen Ver- — auf die dem Westbahnhofe zunächst liegenden Stadtlinien übergeleitet werden soll. Hierdurch wird auch die rend nötige Entlastung des Westbahnhofes erzielt, der seit tellung des Stadtbahnverkehrs durch Zusammentreffen des - und Nahverkehrs außerordentlich überlastet ist.

nn nicht unvorhersehbare Zwischenfälle eintreten, dürfte lingen, das Mehrerfordernis an Lokomotiven und Wagen liesen Verkehr bis zu Anfang des Sommers sicherzustellen. hierzu erforderlichen Vorarbeiten sind bereits seit langem ange. In weiterer Folge wird die Bundesbahnverwaltung drücklichst bemüht sein, den Stadtbahnverkehr stufenweise in dem durch das tatsächliche Bedürfnis gegebenen Um- wieder zu beleben und den Wünschen der Bevölkerung, eit es die Verhältnisse gestatten, Rechnung zu tragen.

Zollabfertigung im österreichisch-bayerischen Grenzver- In einer vor kurzem in Mittenwald abgehaltenen Be- hung zwischen Vertretern der österreichischen und bayeen Zoll- und Eisenbahnverwaltungen über Maßnahmen zur eren zollamtlichen Abfertigung des Reisegepäcks in den chösterreichischen Grenzbahnhöfen wurde die Wieder- tung der bereits im Frieden bestandenen Zollzweigstelle ünchen Hauptbahnhof des Zollamtes Kufstein allseits als netes Mittel zur Erreichung dieses Zweckes erkannt. Um zahlreichen Wünschen nach Erleichterung des Sommerverkehrs im Grenzübertritt entgegenzukommen, stimmt das esministerium für Finanzen der Eröffnung dieser Zweig- vorbehaltlich der Einwilligung der bayerischen Regierung d wird die Zweigstelle in München in der Hauptreisezeit ist vom 1. Juni bis 30. September d. J.) zur Zollnachschau Abfertigung des über Kufstein, Salzburg und Mittenwald Schnellzügen in und nach München aufgegebenen Reise- ks ermächtigt. Durch diese nach München zu verlegende, insam mit der bayerischen Behörde vorzunehmende Zoll- tigung werden die Reisenden der Unbequemlichkeit der ntlichen Untersuchung des aufgegebenen Reisegepäcks nd der Fahrt enthoben und kann auch eine Beschleuni- der Fahrtdauer durch Wegfall der für die Zollnachschau en Grenzübertrittsstellen erforderlichen Zeiträume ein- n.

Ungarn.

— **Regelung des Zollaufgeldes.** Nach einer Verordnung des zministers wurde das Zollaufgeld vom 5. April d. J. ab ne Waren, die in den Listen A, B und C nicht aufgeführt mit 16 900 % festgesetzt.

— **Vorläufige Einstellung des Güterverkehrs nach Rumänien Kötegyán.** Da die rumänischen Staatsbahnen den Wagenung über die ungarisch-rumänische Grenzstation Kötegyán rt haben, mußte der direkte Güterverkehr über diese n, dessen Aufnahme bereits verlautbart war, bis zur wei- Verfügung wieder eingestellt werden. Die von Rumänien genden Wagenladungsgüter können in der Station yán nach Anzahl der zur Verfügung stehenden Wagen den werden.

— **Einstellung des Güterverkehrs nach Südslawien über a.** Die Annahme der Sendungen über Kelebia wird der- von den südslawischen Staatsbahnen verweigert. Aus Grunde mußte die Annahme von Gütern nach Süd- n und darüber hinaus über Kelebia bis zur weiteren Ver- eingestellt werden.

— **Verkehrseinschränkungen.** Eingestellt ist: 1. die Über- g der Sendungen von einem Budapester oder Kőbányaer hofe nach einem andern; 2. in der Station Budapest duna- die Beförderung von Stückgütern im Wasserumschlags- re; 3. die Aufnahme von Sendungen, die für die Stati- Biharkeresztes, Kötégyan und Lökösháza bestimmt sind. Ausnahme hiervon bilden solche Güter, die an die Lokal- senten dieser Stationen gerichtet, ferner Güter, die für esitzer von Industriegleisen dieser Stationen bestimmt s sei denn, daß diese besonderen Einschränkungen nicht egen: 4. der Gesamtverkehr auf den Strecken Fehérgy- Gacsály, Kisköre-Pusztataskony-Abádszalók, Üszög- szabolcs, Eszterháza-Pándorfalu und nach den Stationen halom und Moson-Magyaróvár, auf letzterer Station mit me solcher Güter, die für die dortigen Interessenten- bestimmt sind.

— **Frachtbegünstigung aus Anlaß des in Florenz zu veranstaltenden Büchermarktes.** Für die aus Anlaß des im Mai d. J. in Florenz zu veranstaltenden Büchermarktes zur Aufgabe gelangenden Bücher wird bei Beförderung als Eil- oder Frachtgut für die Hin- und Rückbeförderung auf der Strecke Budapest-Hegyeshalom im Kartierungswege eine 50%ige Frachtbegünstigung zugestanden.

— **Geschäftsabschluß der Borzsavölgyer Wirtschaftsbahn.** Diese Gesellschaft schloß das Jahr 1921 bei einem Stammkapital von 6 385 000 K. mit einem Reingewinn von 2 012 385 Kronen ab.

— **Erhöhung der Löhne der Straßenbahnangestellten.** Die Direktion der Vereinigten Stadtbahnen hielt eine Sitzung ab, in der beschlossen wurde, mit Rücksicht auf die stetig zunehmende Teuerung die Löhne der Straßenbahnangestellten, vom 1. Mai rückwirkend, um durchschnittlich 25% zu erhöhen. Durch diese neuerliche Lohnerhöhung erwachsen den Vereinigten Stadtbahnen Mehrausgaben von 103 Millionen Kronen. Von zuständiger Seite wird versichert, daß trotz der Lohnerhöhung von einer neueren Tariferhöhung Abstand genommen werde.

— **Die Ungarische Allgemeine Kohlenbergbau-Aktiengesellschaft** hielt die dreißigste ordentliche Generalversammlung ab. Der der Gesellschaft vorgelegte Geschäftsbericht gedenkt der dreißigsten Jahreswende der Gründung der Gesellschaft, widmet der geleisteten aufbauenden und kulturellen Arbeit unter Hinweis auf das bahnbrechende Wirken des Unternehmens auf bergtechnischem und sozialem Gebiet einen kurzen Rückblick und schildert die zahlreichen angeschlossenen Betriebe und die weitverzweigten Beteiligungen. Die im Vorjahre in Angriff genommenen großzügigen Investitionen werden im laufenden Jahre fortgesetzt, wodurch eine erhebliche Steigerung der Kohlenförderung und deren Verbilligung zu gewärtigen ist. Die auf 150 K. für die Aktie festgesetzte Dividende gelangt nunmehr zur Auszahlung.

Uebrige europäische Länder.

— **25. Jahresfeier der Saßnitzlinie.** Am 1. Mai konnte die Saßnitzlinie ihr 25. Jahresfest feiern. Am 1. Mai 1897 wurde diese unmittelbare Verbindung zwischen Schweden und Deutschland dem Verkehr eröffnet. An dem Zustandekommen dieser Linie, für die naheliegenderweise das Interesse bei Schweden dringender war als bei Deutschland, war vor allem der jetzige schwedische Gesandte Wallenberg in Konstantinopel beteiligt, der kürzlich in einer sehr belehrenden und unterhaltenden Plauderei im „Svenska Dagbladet“ vom 2. Mai sich über die mancherlei Schwierigkeiten verbreitete, die beim Zustandebringen der Saßnitzlinie zu überwinden waren. Vor allem bestand zunächst ein Mitbewerb von Ystad, der erst zugunsten von Trälleborg zu überwinden war. Sodann war das Zustandekommen der Verbindung von der Mitwirkung der schwedischen Staatsbahnen wegen Einlegung geeigneter Zugverbindungen nach Stockholm abhängig, und hier wurde der größte Widerstand geltend gemacht. Hieß es doch, daß nach angestellten Berechnungen ein neu einzulegendes Zugpaar nicht mehr als je anderthalb Reisende für den Tag aufnehmen würde, eine Berechnung, die besonders in Ansehung der heutigen allzeit überfüllten schwedischen Tagesschnellzüge einer gewissen Ironie nicht entbehrt. Sehr warm trat dagegen die schwedische Postverwaltung von Anfang an für die Sache ein. Schweden hatte ein vordringliches Interesse, eine erstklassige Postverbindung mit dem Festlande zu schaffen, und auch die deutschen Behörden kamen allen Maßnahmen, die geeignet sein konnten, die Bedeutung Berlins als Verkehrsmittelpunkt zu heben, fördernd entgegen. Schließlich wurde von der deutschen Postverwaltung mit der Schiffsreederei Bräunlich in Stettin und auf schwedischer Seite mit einer von Wallenberg gebildeten Gesellschaft „Sverige-Kontinenten“ ein Vertrag über die Ausführung je einer Fahrt in jeder Richtung zwischen Trälleborg und Saßnitz abgeschlossen. Der Verkehr sollte am 1. Mai 1897 beginnen. Jeder der beiden Teile hatte einen Dampfer zu bauen. Bräunlich baute so den „Imperator“ auf der Vulkanwerft in Stettin und Schweden den „Rex“ bei James Laing in Sunderland. Es machte große Schwierigkeiten, am 1. Mai 1897 den Verkehr wenigstens mit dem „Rex“ aufzunehmen; der „Imperator“ war noch nicht fertig, und es entbehrt in der Schilderung Wallenbergs nicht des Humors zu erfahren, wie der noch in letzter Stunde von der Reederei eintreffende „Rex“ in aller Eile mit Einrichtungen und Möbeln ausgestattet wurde und wie die schwedischen Festgäste in gedrückter Stimmung das Programm der Einweihungsfeier auf dem Schloß des Geheimrats von Hansemann bei Saßnitz mitmachten, weil sie ihrer Sache, ob der Dampfer überhaupt rechtzeitig eintreffen würde, recht unsicher waren. Es ging aber über Erwarten gut; als die Festgäste am 1. Mai morgens erwachten, stand der „Rex“ am Kai in Saßnitz vertaut, und er machte mit allen Gästen an Bord am Morgen

des 1. Mai fahrplanmäßig seine erste Fahrt von Saßnitz aus. Sechs deutsche Minister und eine große Anzahl hoher Beamter waren an Bord. Der Kaiser hatte den Kreuzer „Gefion“ geschickt, um die Flagge des „Rex“ zu salutieren und ihm bis Ancona an der Nordspitze Rügens Geleit zu geben.

Doch damit waren noch lange nicht alle Schwierigkeiten überwunden. Die Einfahrtrinne in Trälleborg erwies sich als ungenügend gebaggert, Lichtzeichen für die Wegleitung bei Nebel und Dunkelheit fehlten. Es war eine unheimliche Zeit, und viele, teilweise schwere Havarien traten ein.

Es tauchte dann auch der Plan einer Linie Trälleborg-Warnemünde auf, von schwedischer Seite namentlich deshalb gefördert, um sich von dänischer Verkehrsvormundschaft frei zu machen und einen zeitgemäßen Anschluß nach Hamburg und Westeuropa zu erzielen. Allein die Dänen rochen rechtzeitig Lunte, ergriffen tatkräftige Maßnahmen, um dem Schachzug zuvorzukommen, und die Linie Gjedser-Warnemünde war das von schwedischer Seite nicht gewollte Ergebnis. Eine Verdoppelung der schwedisch-deutschen Verbindung trat jedoch insofern ein, als sich die Deutschen den Dampfer „Germania“ und die Schweden die „Svea“, beide von der Vlissingengesellschaft bezogen, beilegten. Es ist an der Schilderung Wallenbergs weiter von Interesse, wie die Saßnitzlinie mittelbare Ursache zur Einführung der Speisewagen bei den schwedischen Bahnen, dann zur Einrichtung des „Stockholms Resebureau“ (jetzt Nordisk Resebureau) wurde, während die damaligen Fährenpläne Wallenbergs, der vermittels des Elbe-Travekanals den schwedischen Massengütern Zutritt zu den großen deutschen Wasseradern Elbe und Rhein verschaffen und damit den schwedischen Erzeugnissen erweiterte Absatzmöglichkeit geben wollte, scheiterten. Die Jahre gingen dahin, und der Verkehr auf den Saßnitzdampfern wuchs. Doch als nach 10 Jahren die Vertragserneuerung in Frage stand, hatte die Linie doch mit Verlust gearbeitet, und Wallenberg, der sich seinen Freunden gegenüber verpflichtet fühlte, löste sämtliche Aktien zu pari ein. Aber der neue Vertrag wurde nicht mehr mit Wallenberg, sondern mit der Gesellschaft Schweden-Deutschland abgeschlossen, und damit war Wallenberg ausgeschaltet.

„Rex“ strandete auf Rügen während eines Wintersturmes und wurde vollständig wrack. „Svea“ strandete einige Jahre später bei Nebel an der Küste von Schonen, lag vom 3. Dezember bis 28. Januar fest, wurde aber trotz dreier schwerer Stürme noch gerettet. „Svea“ wurde so gut wie erneuert, „Rex“ durch „Nordstjernan“ ersetzt. Die Gesellschaft Schweden-Deutschland setzte die Dampfer „Prinzessin Margareta“ und „Prinz Gustav Adolf“ ein, die den Verkehr aufrecht erhielten, bis sie 1909 von Dampffähren abgelöst wurden.

Die Reisezeit zwischen Stockholm und Berlin, die vorher, solange man noch den Umweg über Dänemark nehmen mußte, 40 Stunden in Anspruch genommen hatte, wurde durch die Saßnitzlinie wesentlich abgekürzt, und sie war vor dem Weltkriege auf 22 Stunden angelangt. Während des Krieges verschlechterten sich die Verbindungen wieder, und noch sind die Verhältnisse von 1913 und 1914 nicht wieder vollständig erreicht. Seit man durch die Einführung von Güterfähren die Möglichkeit erhielt, auch ganze Eisenbahnwagen von einem Lande zum anderen zu überführen, bekam die Linie auch große Bedeutung für den Güterverkehr. Die Schweden schreiben der Saßnitzlinie auch die außergewöhnlich rasche Entwicklung der Stadt Trälleborg zu. Dr. S.

— **Lettlands Verkehrswesen.** Aus Riga wird dem „Handelsmuseum“ gemeldet: Verkehrsminister Pauluk unterrichtete Vertreter der Presse über die Tätigkeit seiner Verwaltung. Der vergangene Winter ist sehr schwer gewesen, die Schneestürme haben viel unfruchtbare Arbeit und 15 Millionen Rubel Ausgaben verursacht. Die alten Lokomotiven konnten zuweilen die Züge nicht durchbringen, weshalb häufig Verspätungen vorkamen. Damit nach dem Zufrieren des Rigaer Hafens die russischen Durchgangssendungen nicht ins Stocken gerieten, wurde die Windauer Eisenbahnlinie auf russische Spurweite umgenagelt und von Mitau bis Riga ein zweites Gleis gelegt. Im Windauer Hafen sind täglich 150—200 Wagen Waren zu verladen, im Libauer Hafen 100 Wagen. In Riga muß umgeladen werden, doch ist die Arbeit noch stets rechtzeitig bewältigt worden, so daß Verzögerungen nicht vorgekommen sind. Die gesamte Arbeit wurde von einem Punkte aus geleitet. Häufig mußten die Arbeitergruppen und das rollende Material von einem Ort an einen andern geworfen werden, weshalb mancherseits behauptet wurde, in Lettland sei das russische System eingeführt worden, was jedoch nicht zutrifft; die Geschäftsordnung auf den Bahnen ist die französische, die natürlich den lettländischen Verhältnissen angepaßt worden ist. Die laufenden Ausgaben der Verkehrsverwaltung werden von den Einnahmen gedeckt. In keinem kriegsgeschädigten Staat, mit Ausnahme vielleicht Estlands und Finnlands, ist dieses erreicht worden. In Lettland können nur die außerordentlichen Ausgaben nicht gedeckt werden — im verflossenen Jahr 150 Millionen R[illegible] die zum Bau von Brücken und Stationen und zur Wiederherstellung der aus Rußland zurückerlangten alten Lokomo[tiven] und Wagen verwendet worden sind. Die Zahl der Beamt[en] und Arbeiter ist groß, aber nicht übertrieben: 6,3 auf das [Kilo]meter; in Estland und Litauen ist die Zahl ebensogro[ß,] Finnland 5,5, in allen übrigen Staaten ist sie höher. Der [illegible] könnte wohl etwas verringert werden, jedoch nur im Ein[vernehmen] mit den anderen Ressorts. Bedeutende Vorteile sind durc[h die] Einführung von Prämien erzielt worden. Das [illegible]prämiensystem allein hat eine Ersparnis von 10 Millionen R[ubel] gebracht. Die Prämien für Schmiere, für Wagen- und Lok[omo]tivenausbesserung werden gleichfalls bemerkenswerte V[orteile] bieten. Die Prämie für zurückgelegte Kilometer hat [den] Beamten 700—900 Rubel monatlich eingetragen, die Verwa[ltung] hat hierdurch die bessere Ausnutzung des rollenden Mat[erials] erreicht. Über die Umnagelung der Libauer Linie auf rus[sische] Spurweite ist mit Litauen, durch dessen Gebiet eine 40 [illegible] lange Strecke der Bahn läuft, eine grundsätzliche Einigu[ng be]reits erzielt worden. Eine zweite Möglichkeit bietet eine [Ver]legung der Strecke Libau-Mitau über Hasenpoth, Frauen[burg] und Liwenbersen. Im Frühling soll dieser Plan einer we[iteren] Beratung unterzogen werden. Einige ausländische Kapita[listen] zeigen schon jetzt Interesse für die Angelegenheit. Um [eine] gründliche Wiederherstellung des rollenden Materials ausf[ühren] zu können, wird die Aufnahme einer 500-Millionen-Anleil[he im] Ausland geplant. Die Preise für Fahrkarten der Stra[illegible] sollen möglichst niedrig angesetzt werden, auch Saison[illegible] sind vorgesehen. Im Verkehr mit Räterußland sind [illegible]gangszüge eingeführt worden, die bis Petersburg und z[urück] nur neun Tage unterwegs sind. Die Verhandlungen über [illegible] direkten Personenverkehr werden noch fortgesetzt.

— **Ausbau des tschechoslowakischen Eisenbahnnetzes.** W[ie] in der „Révue générale des chemins de fer“ berichtet wi[rd,] in der Tschechoslowakei ein umfassender Ausbau des [illegible]bahnnetzes im Gange. Um eine günstige Verbindung zw[ischen] Prag und Preßburg, der Hauptstadt der Slowakei, herzus[tellen,] soll ein zweites Gleis gebaut werden; ebenso auf andere[illegible] benutzten Strecken. Die Grenzstationen in dem Komitat [illegible] sind durch neue Linien an das Hauptnetz angeschlossen w[orden.] Für das weitere Ausbauprogramm wurden von dem Parl[ament] 6½ Millionen Kronen bewilligt. Nach diesem Programm w[illegible] 15 neue Linien mit einer Gesamtlänge von 558 km [illegible] werden, und zwar wird dadurch hauptsächlich eine direkt[e Ver]kehrsverbindung zwischen dem Osten und dem Weste[n der] Tschechoslowakei geschaffen.

Zweifellos liegt diesen Plänen, bemerkt dazu die D. A Z[.,] der wir diese Mitteilung entnehmen, auch die Absic[ht zu]grunde, die Tschechoslowakei als Durchgangsland für den [Eisen]bahnverkehr nach Rußland auszubauen, um den V[erkehr] zwischen Westeuropa und Rußland von Deutschland for[t] nach Süden abzulenken. Daß diese Pläne ausführlich in [einer] französischen Zeitschrift erörtert werden, scheint auf die [illegible]gebenden finanziellen Interessenten hinzudeuten, die [illegible] diesen Verkehrsplänen stehen.

Fremde Erdteile.

— **Bahnschutz in Südafrika.** Während des Ausstan[des in] Südafrika in diesem Frühjahr (s. a. Nr. 12 dieser Ztg[. vom] 30. März 1922), der mit einer Umsturzbewegung ver[bunden] war, haben die Eisenbahnen der Union eine Brigade von [Eisen]bahn- und Hafenschützen zur Bewachung der Verkehrsa[nlagen] gebildet. In dieser Truppe waren alle Klassen der Eise[nbahn]bediensteten vertreten. Außerdem wurde ein Panzerzu[g] gebildet, der die Eisenbahnen abfuhr, wo nötig, mit Un[terhal]tungstrupps zusammenarbeitend, die Strecke in betriebsf[ähigen] Zustand setzte und die Durchfahrt erzwang. Außerde[m trat] eine Art Bürgerwehr oder technische Nothilfe — civic [guard] — die Eisenbahnpolizei und Sanitätskolonnen in Tät[igkeit.] Nach Beendigung der Unruhen hat General Smuts, der [illegible] Minister, eine Parade über das Eisenbahnregiment abge[halten] und seinen Angehörigen den Dank der Regierung fü[r die] Dienste, die sie während des Ausstandes geleistet, zu[m] mit der Hoffnung ausgesprochen, daß die Organisation [auch] für die Zukunft erhalten bleibe. Die Regierung, sag[te er] u. a., habe nicht zum ersten Male erfahren, daß sie sic[h auf] die Eisenbahnen in einer Zeit der Not verlassen könn[e.]

— **Vollendung des Bahnbaus von Beira zum Sambesi*).** Na[ch] einer Drahtmeldung der „Times“ vom 22. April d. J. aus [illegible] ist am 18. April der erste Bauzug auf der Neubaulini[e von] Beira zum Sambesi an ihrem nördlichen Endpunkt am Sa[mbesi] in der Station Murassa eingetroffen. Die von der [Bau]gesellschaft Pauling & Co. in London erbaute Bahn, [illegible]

*) Ztg. d. Ver. D. E. Verw. 1921, Nr. 46, S. 863.

2 km lang, verbindet die Anschlußstation Dondo an der ·ira- und Maschonaland-Eisenbahn, etwa 30 km westlich von ·ira, mit dem Sambesistrom, wo der Endbahnhof an einem ınkte gegenüber Chindio am rechten, südlichen Ufer liegt. ıindio ist der auf dem Norduf̈er gelegene Endpunkt der ·ntralafrikanischen oder Schire-Hochland-Eisenbahn, die mit 8 km Länge über Port Herald nach Blantyre, dem Handels-ittelpunkt von Brit. Nyassaland, führt. An der durchgehenden ·hienenverbindung Beira-Blantyre würde somit gegenwärtig r noch der Übergang über den Sambesistrom fehlen, der ·r mit einem längeren Brückenbau überschritten werden muß. ·s diese schwierige und langwierige Bauausführung vollendet ·n wird, wird man sich hier für den durchgehenden Verkehr ·aussichtlich mit einer Fährschiffverbindung begnügen ·ssen. F. B.

— **Amerikanischer Reiseverkehr nach Europa.** Der Zustrom ·r nach Europa kommenden Amerikaner hat bereits seit einiger ·it eingesetzt. Die von Neuyork eintreffenden Dampfer sind ·chweg voll besetzt, und man merkt bereits in den haupt-·hlichsten europäischen Verkehrsmittelpunkten die Anwesen-·it der amerikanischen Gäste. Der Dampfer „George Wa-·ington" der United States Lines, der am 15. Mai von ·uyork in Bremerhaven ankam, überbrachte, wie uns der Norddeutsche Lloyd mitteilt, im ganzen 1757 Passagiere, davon 393 in der ersten Kajüte. Von den Kajütenpassagieren gingen aus der ersten Klasse 63 und aus der zweiten Klasse 18 Passagiere in Cherbourg an Land. Die Überfahrt von Neuyork nach Cherbourg bot für die Reisenden insofern ein größeres Interesse, als es sich dabei um eine Art Wettfahrt mit dem neuen Dampfer „Homeric" der White Star Line und dem „George Washington" handelte. Beide Schiffe verließen Neuyork am 6. Mai, und zwar „Homeric" um 11.30 Uhr vormittags und „George Washington" um 1.30 Uhr nachmittags. Die Ankunft beider Schiffe in Cherbourg erfolgte am Sonntag morgen gleichzeitig, und zwar um 10½ Uhr. Aus dem friedlichen Wettkampf, soweit von einem solchen die Rede sein kann, ging der Dampfer „George Washington" als Sieger hervor. Unter Berücksichtigung des zweistündigen Unterschieds in der Abfahrzeit und des Aufenthalts in Plymouth legte dieser Dampfer die Reise um 5½ Stunden schneller zurück als der White Star-Dampfer. Das Interesse der Passagiere an der Wettfahrt dieser beiden Schiffe, die einst die Flagge des Norddeutschen Lloyd trugen, war während der ganzen Reise rege. Die Schiffe waren während der ganzen Zeit dauernd miteinander in drahtloser Verbindung. Es wurden sogar auf drahtlosem Wege Wetten darum abgeschlossen, welches Schiff als erstes in Cherbourg ankommen würde.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Karlsruhe. Der an der Strecke Weil-Leopoldshöhe-St. Ludwig zwischen Weil-Leopoldshöhe und dem Rhein gelegene Haltepunkt Haltingen Süd, der seit Aufnahme des Betriebes für die Hüninger Rheinbrücke eröffnet ist, wird am 1. Juni d. J. mit der Eröffnung des Grenzbahnhofs Palmrain endgültig geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Südbahn-Gesellschaft, Budapest. Die Haltestelle Balatonlelle, deren Abfertigungsbefugnis beschränkt war, ist am 1. Mai l. J. zur selbständigen Abfertigung der in rein ungarischem Südbahnverkehre zu befördernden Personen, Hunde, Reisegepäck und Expreßgüter eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Deutsche Reichsbahn.

·r an der Strecke Weil-Leopolds-·-St. Ludwig zwischen Weil-Leo-·shöhe und dem Rhein gelegene H·epunkt Haltingen Süd, der seit Auf-·ne des Betriebs über die Hüninger R·nbrücke eröffnet ist, wird am 1. Juni d. · mit der Eröffnung des Grenzbahn-·o Palmrain endgültig geschlossen.

·arlsruhe, den 16. Mai 1922. (659)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Aenderung von Stationsnamen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

·t Gültigkeit vom 1. Juni d. J. er-·hä die dem öffentlichen Verkehr die-·ne Personenhaltestelle und Güter-·tatelle Bonn-Friedhof die Bezeich-·n Bonn-Nordbahnhof.

·ln, den 17. Mai 1922. (662)
Die Direktion.

·m 1. Juni 1922 erhält der Bahn-·hof „Burghaun", an der Strecke Fulda-·Be· gelegen, die Bezeichnung „Burg-·haun (Kreis Hünfeld)".

·ankfurt (M.), den 18. Mai 1922.
Eisenbahndirektion. (698)

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

· 1. Juli 1922 wird der links der ·Bahnstrecke Mansfeld-Wippra zwischen den Stationen Mansfeld und Leimbach-Mansfeld gelegene Bahnhof IV. Kl. Klostermansfeld für den Wagenladungsverkehr geschlossen und gleichzeitig in ·ein Haltepunkt mit den bestehen bleibenden Abfertigungsbefugnissen für Personen und Gepäck umgewandelt.

Magdeburg, den 20. Mai 1922. (699)
Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutsch-Italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 16. Juni 1922 werden die Frachtsätze für die außeritalienischen Strecken (Frachttafel B auf Seite 41—65 des Tarifs und die durch lfde. Nr. 581 auf Seite 186 dieses Anzeigers veröffentlichten Frachtsätze der Saarbahnstationen Dillingen (Saar), Saarbrücken Hgbf. und Völklingen) um 425% erhöht. Die Erhöhung ist in der Weise durchzuführen, daß die vorgenannten Frachtsätze mit 5,25 vervielfacht werden. Hierbei sind Bruchpfennige auf volle Pfennige zu erhöhen.

Beispiel: Der Schnittfrachtsatz für Aachen-Chiasso im Tarif Nr. 2 auf Seite 42 des Tarifs ab 1. Oktober 1921 = 29 817 ergibt den neuen Schnittfrachtsatz ab 16. Juni 1922 von $29\,817 \times 5{,}25 = 156\,539{,}25$ Pf., aufgerundet = 156 540 Pf.

Die bisherigen Erhöhungen werden ab 16. Juni 1922 aufgehoben.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros.

Frankfurt (M.), den 20. Mai 1922.
Eisenbahndirektion. (697)

Binnen- und direkter Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Vom 1. Juni 1922 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn. (689)

Blankenburg (Harz), 20. Mai 1922.
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Gemeinschaftliches Heft CIb Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200. —

Die auf Seite 15 des Nachtrags 8 veröffentlichten erhöhten Frachtzuschläge zugunsten der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn treten am 22. Mai 1922 in Kraft.

Näheres enthält die am 22. Mai 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (686)

Berlin, den 17. Mai 1922.
Eisenbahndirektion.

Heft CIb des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden die auf Seite 31 des Tarifheftes und auf Seite 4 des Nachtrags 3 unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht und zwar für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 25 auf 35 ₰;
für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 100 auf 160 ₰;
für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 80 auf 130 ₰.

Das Inkrafttreten der Erhöhung ab 1. Juli 1922 gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (683)

Erfurt, den 18. Mai 1922.
Eisenbahndirektion

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Wirkung vom 1. Juni 1922 tritt ein Nachtrag I in Kraft. Er enthält neben unwesentlichen Änderungen in den einzelnen Abschnitten in der Hauptsache die am gleichen Tage eintretenden Erhöhungen der Nebengebühren und örtlichen Gebühren. Durch den Nachtrag I wird außerdem der durchgehende Verkehr mit den Stationen des Freistaates Danzig wieder eingeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Mai 1922. (680)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch. (Nr. 2 a des Tarifverzeichnisses).

Mit Wirkung vom 1. Juni tritt der Nachtrag IV in Kraft, durch den die am gleichen Tage eintretende allgemeine Tariferhöhung um 25% durchgeführt wird. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (679)

Berlin, den 15. Mai 1922.
Eisenbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil II) — Nr. 1504 a des Tarifverzeichnisses. —

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 werden die Tierfrachten um 25% erhöht. Die Erhöhung wird tariflich durch eine Umrechnungstafel Nr. 4 zum Tierfrachtzeiger (Nr. 1504 a des Tarifanzeigers). Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Mai 1922. (668)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wird das Teilheft B II 13 neu herausgegeben. Hierin sind die Nachträge 1—17 eingearbeitet. Preis für das Teilheft 49 *M*. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (678)

Berlin, den 19. Mai 1922.
Eisenbahndirektion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde im Tier- und Güterverkehr eine weitere Erhöhung ein.

Berlin, den 13. Mai 1922. (653)
Die Direktion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die Station Rifredi ist in den italienischen Tarif Nr. 2 für die Beförderung von Lebensmitteln italienischen Ursprungs einbezogen worden. Auskunft über die Frachtsätze geben die Dienststellen. (685)

München, 18. Mai 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 1. Juni 1922 tritt Nachtrag XVII in Kraft. Er enthält die den deutschen Frachtsätzen vom 1. Juni 1922 entsprechenden erhöhten deutschen Schnittfrachtsätze.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 18. Mai 1922. (667)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Am 1. Juni 1922 tritt Nachtrag XI in Kraft. Er enthält die den deutschen Frachtsätzen vom 1. Juni 1922 entsprechenden erhöhten deutschen Schnittfrachtsätze.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 18. Mai 1922. (666)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.
Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Die in den Schnittafeln A (im Tarif 574 auch Schnittafel A I) der Tarifnachträge vom 1. Februar 1922 (Tarif 574 Nachtrag II, 580 Nachtrag I) enthaltenen deutschen Schnittfrachtsätze werden vom 1. Juni 1922 an um 155% erhöht. Die erhöhten Schnittfrachtsätze sind aus einer besonders herausgegebenen Einrechnungstafel zu entnehmen. Durch diese Einrechnungstafel wird die am 1. Mai 1922 in Kraft getretene „Einrechnungstafel zur Erhöhung der deutschen Schnittfrachtsätze vom 1. Februar 1922 um 104%" aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 18. Mai 1922. (665)
Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B.

Am 1. Juni 1922 tritt eine Erhöhung der für die deutschen Strecken geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren um 25% in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 18. Mai 1922. (664)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Die in unserer Bekanntmachung vom 18. April 1922 erwähnten Nachträge I zu den Tarifheften 1 bis 3, die mit Geltung vom 1. Juni 1922 ausgegeben werden, enthalten auch für einige Stationen der Rhein-Sieg Eisenbahn und der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn Entfernungserhöhungen um 1 km, die jedoch erst vom 1. Juli 1922 an in Geltung treten. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Frankfurt a. M., 16. Mai. 1922. (663)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1922 wird zum Ausnahmetarif 18 ein provisorischer Nachtrag ausgegeben; er bringt Ermäßigung für Stamm-, Block- und Stangenholz. Die Tarifstelle Salzsole wird mit sofortiger Gültigkeit dahin geändert, daß Salzsole zu industriellen Zwecken dem Sp. T. III zugewiesen wird.

Karlsruhe, den 18. Mai 1922. (684)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Besondere Bestimmungen über den Ei[...] bahn-Güterverkehr in Altona, Ham[...] und Harburg (Tfv. 10).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 er[...] der § 23 unter I (2) und (4) folge[...] Fassung:

(2) im Verkehr zwischen dem al[...] meinen Frachtstückgutschuppen H[...] burg Hgbf Süd [siehe § 19 (1)] und [...] über

a) Hamburg Hgbf
b) Hamburg L.B

hinausgelegenen Stationen für Fra[...] stückgut eine Gebühr in H[...] der tarifmäßigen Ladegeb[...] und zwar neben der abgerundeten Fr[...] Hamburg Hgbf.

(4) für die Wiederverladung der [...] den Bahnhöfen B oder Han. eingehe[...] für die öffentlichen Kai- und Ha[...] anlagen bestimmten Stückgüter [§ [...] (2)] die Hälfte (50%) der jew[...] ligen tarifmäßigen Lade[...] bühr.

Das alsbaldige Inkrafttreten der [...] derung gründet sich auf die vorü[...] gehende Änderung des § 6 der E[...] (RGBl. 1914, S. 455).

Altona, den 15. Mai 1922. (7[...]
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gü[...] verkehr.

Am 25. Mai 1922 werden a) aufge[...] hoben der Stationsfrachtsatz von Sel[...] hausen nach Berlin Anh. Gbf. und [...] erhöhte Entfernung für besondere Eil[...] sendungen zwischen Beeskow und [...] fern, b) aufgenommen die für den Gü[...] verkehr geöffneten Stationen der Str[...] Salzwedel-Arendsee (Altm.). Näheres [...] den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. Mai 1922. (2[...]
Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellscha[...]

Binnentarif für die hessischen Linien (Tfv. 188 d).

Am 1. Juni d. J. werden mit Tarifn[...] trag V eine Anzahl Tariferhöhungen [...] Tier-, Expreßgut- und Güterverkehr ein[...] geführt. Das alsbaldige Inkrafttreten [...] gründet sich auf die vorübergehende [...] derung des § 6 EVO. (5[...]

Darmstadt, am 19. Mai 1922.
Die Direktion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Genehmigung unserer Aufsi[...] behörde werden vom 1. Juni 192[...] sämtliche Frachten im Güter-, Tier- [...] Expreßgutverkehr in demselben Umf[...] wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichung[...] ist vom Reichsverkehrsministerium [...] nehmigt.

Neuhaldensleben, den 20. Mai 1922
Die Direktion. (65[...]

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn [...] sprechend werden die Fracht- und [...] bührensätze ab 1. Juni 1922 er[...] Nähere Auskunft erteilt auf Anfrag[...] unterzeichnete Direktion. (79[...]

Sommerfeld, den 20. Mai 1922.
Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Braunschweigische Landes-Eisenba[...]

Am 1. Juni 1922 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechse[...] kehre — gemäß dem Vorgehen [...] Reichseisenbahnen — um 25% er[...] Unsere Zuschlagsfrachten werden [...] geändert. (72[...]

Braunschweig, den 20. Mai 1922.
Die Direktion.

Ausnahmetarif 10b für Zeitungsdruckpapier.

...it Wirksamkeit vom 1. Mai 1922 wird ...geführt ein neuer Ausnahmetarif 10b ... unbedrucktes, maschinenglattes, holz...tiges Druckpapier (Zeitungsdruck...pier). zum Druck von Zeitungen und ...itschriften im Deutschen Reich be...umt bei Aufgabe in Wagenladungen. ...r Ausnahmetarif 10b gewährt an Stelle ... Fracht nach Klasse A die Fracht ...h Klasse B. Er wird zunächst im ge...insamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger ... den Güter- und Tierverkehr der Deut...en Reichsbahn (preußisch-hessisches ...v. Netz) veröffentlicht und erst später ... das Heft C II: Ausnahmetarife (Tfv. ...) des deutschen Eisenbahn-Güter...ifs. Teil II, aufgenommen.

...uskunft geben die beteiligten Güter...ertigungen sowie das Auskunftsbüro, ...r. Bahnhof Alexanderplatz.

...erlin. den 30. April 1922. (690)

Eisenbahndirektion.

...eutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

...it Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wer...d sämtliche Frachten im Güter- und T...rverkehr, einschl. der Ausnahme...t...fe, um weitere 25 % erhöht; ebenso ...en zum gleichen Zeitpunkte bei den ...fmäßigen Mindest- und Sonderfracht...b...ägen. den Neben- und örtlichen Ge...b...ren fast durchweg Erhöhungen um ...d 25 % ein. Die Erhöhungen werden ... durch Neuausgabe von Tarifen oder ... Nachtragswege, teils durch eine Um...r...nungstafel durchgeführt. Näheres er...g...en die Bekanntmachungen betreffs ...d einzelnen Tarife. Die neuen Tarif...d...cksachen können voraussichtlich vom 3... Mai an von den deutschen Eisenbahn...v...valtungen, in Berlin von dem Aus...k...ftsbüro Bahnhof Alexanderplatz k...flich bezogen werden. Die verkürzte V...öffentlichungsfrist ist auf Grund der v...übergehenden Änderung des § 6 E...O. (s. R.-G.-Bl. 1914. S. 455) geneh...m...t worden.

...erlin, den 18. Mai 1922.

Eisenbahndirektion, (687)

...nens der beteiligten Verwaltungen.

...ats- und Privatbahn-Güterverkehr.

...it Gültigkeit vom 1. Juni 1922, soweit ni...t im Tarif ein anderer Zeitpunkt an...geben ist, werden folgende Nach...tr...e herausgegeben:

I. ...u Heft B I (Teilhefte B I 2, 7, 8, 9, ...0, 15, 17, 18, 19, 21, 23 und 24) ...achtrag 18.

II. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) ...achtrag 18.

...e Nachträge enthalten neben bereits ve...ffentlichten Änderungen und Ergän...zu...en:

1. ...ufnahme der Stationen der ehemali...en Main-Neckarbahnen.
2. ...ntfernungsänderungen der Stationen ...er Eckernförde-Kappelner Eisen...ahn. Gültig vom 1. März 1922 (vgl. ...V. A. lfd. Nr. 315).
3. ...ntfernungsänderungen der Stationen ...er Köln-Frechen-Benzelrather Eisen...ahn. Gültig vom 1. Mai 1922 (vgl. ...V. A. lfd. Nr. 502).
4. ...eue Stationen.
5. ...ntfernungsänderungen infolge Er...fnung der Neubaustrecke Essen ...rbeck-Bottrop.
6. ...nstige Änderungen.

...skunft geben die beteiligten Güter...abf...tigungen sowie das Auskunftsbüro. ...hie... Bahnhof Alexanderplatz.

...lin. den 19. Mai 1922. (681)

Eisenbahndirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C 1b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Juni 1922 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 20. Mai 1922. (693)

Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Gütertarif der Crefelder Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wird unser Binnen-Gütertarif in den Reichs- und Privatbahn-Gütertarif — Nr. 5 und 200 des Tarifverzeichnisses — übernommen. Die besondere Ausgabe vom 1. April 1910 — Nr. 69 des Tarifverzeichnisses — wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt auf Wunsch die Betriebsdirektion.

Crefeld. den 20. Mai 1922.

Die Direktion. (691)

Am 1. Juni 1922 werden im Verkehr mit Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn die Frachtsätze im Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn um 25 % erhöht. Feste Tarifzuschläge werden von dieser Erhöhung nicht betroffen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.-G.-Bl. 1914 S. 455). (692)

Eschershausen den 22. Mai 1922.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Cechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif, Teil II. Einführung eines Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt zum obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag I, enthaltend Änderungen und Ergänzungen, zur Einführung. Vom genannten Tage ab gilt rücksichtlich des Schiffsdurchlaufes der in diesem Nachtrag enthaltene Abschnitt IV D.

Preis des Nachtrages 6,— čechoslovakische Kronen für das Stück.

Wien, am 17. Mai 1922. (658)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahn der österreichischen Bundesbahnen Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits vom 15. Mai 1922.

Erhöhung der Teilfrachtsätze in Markwährung und Druckfehlerberichtigung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 bis auf Widerruf. bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende Januar 1923 werden die Teilfrachtsätze in Mark durchgehends um fünfundzwanzig vom Hundert erhöht.

Bei Ermittlung der hiernach sich ergebenden Teilfrachtsätze werden die im Endergebnisse entfallenden Bruchteile auf ganze Pfennige aufgerundet.

Ferner sind mit sofortiger Gültigkeit in der Schnittafel B des Kilometerzeigers auf Seite 49 des Tarifs bei „Nenzing“ die kilometrische Entfernung „56 / 58*)“ im Schnitte „Staatsgrenze bei Scharnitz (Mittenwald Landesgrenze)“ zu streichen und im Schnitte „Lindau Reutin“ / Lindau Stadt*) nachzutragen.

Wien, am 17. Mai 1922. (670)
T. A. B. Zl. 3313/4-1922.

Österreichische Bundesbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. scheidet die Stralsund-Tribseer Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch aus.

Stralsund, den 15. Mai 1922. (656)

Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. scheidet die Greifswald-Grimmener Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch aus.

Grimmen, den 15. Mai 1922. (655)

Die Direktion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. ab werden, wie bei der Reichsbahn, die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr um 25% erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (673)

Mannheim-Waldhof, den 18. Mai 1922.

Bahngesellschaft Waldhof.

5. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1b, 1500, 2000).

Am 1. Juni 1922 treten in Kraft:

1. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif. Teil IB der Nachtrag IV;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif. Teil I der Nachtrag X;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I der Nachtrag VIII.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung sowie des Nebengebührentarifs, ferner der Überführungsgebühren im Personenverkehr. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Verkehrserleichterungen treten auch Frachterhöhungen ein (vgl. insbesondere unsere Bekanntmachung vom 18. Mai 1922). Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 E. V. O. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 E. V. O. (s. R.-G.-Bl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können drei Tage vor obigem Zeitpunkt von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbüro (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (688)

Berlin, den 18. Mai 1922.

Eisenbahndirektion.
als geschäftsführende Verwaltung.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Fahrordnung für den Expreß-, Eil- und Frachtgutverkehr.

Zur Sicherstellung der regelmäßigen Abwicklung des Güterverkehrs wird mit

sofortiger Gültigkeit eine Fahrordnung für sämtliche Güterexpeditionen in allen derzeit offenen Güterverkehren eingeführt. Die Fahrordnungen umfassen sowohl den Expreß- und Eilgutverkehr im Zusammenhange mit dem Personenverkehre in allen durch die Personenschiffe bedienten Relationen, wie auch den Frachtgutverkehr bei Expedition mittels Frachtschiffen.

Exemplare der Fahrordnung und alle auf letztere bezüglichen Auskünfte sind durch die gesellschaftliche Direktion in Wien und durch die beteiligten gesellschaftlichen Dienststellen erhältlich.

Wien, am 17. Mai 1922. (677)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Expreßgutfrachtsätze um 25% erhöht. Die Mindestfracht wird gleichzeitig auf 25 ℳ festgesetzt. Die Erhöhungen werden durch Ausgabe von Nachträgen oder im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der EVO. bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 18. Mai 1922. (669)

Eisenbahndirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni 1922 wird ein Heft 3 zum Tarif ausgegeben, das die tschechoslowakischen Schnittafeln und den Stationstarif für Franzensbad enthält. Die Beförderungspreise bleiben unverändert. Die besonderen Bestimmungen des Tarifs werden als „Heft 1" und die im Nachtrag III enthaltenen deutschen Schnitttafeln als „Heft 2" bezeichnet. Mit Gültigkeit vom gleichen Tage erscheint ein Nachtrag IV zum Tarif, der einige Berichtigungen enthält.

Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Straße 1. (694)

Dresden, den 22. Mai 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Binnentarif für die Badischen Linien (Nr. 188a Tfv.).

Vom 1. Juni d. J. ab beträgt die Beförderungsgebühr für Schaffner-Expreßgut 15 ℳ und für Eßkörbe 12 ℳ und die Mindesterhebung für Expreßgut 18 Mark.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § EVO. (674)

Darmstadt, am 19. Mai 1922.

Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Binnentarif für die Thüringischen Linien (Tfv. 188b).

Vom 1. Juni d. J. ab beträgt die Beförderungsgebühr für Schaffner-Expreßgut 15 ℳ und die Mindesterhebung für Expreßgutsendungen 18 ℳ.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.

Darmstadt, am 19. Mai 1922. (676)

Die Direktion.

Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen.

Am 1. Mai 1922 ist ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr der Saarbahnen in Kraft getreten. Durch den Tarif werden die bisherigen Tarife für den Saar-Binnenverkehr Teile I u. II aufgehoben. Der Tarif kann von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes zum Preise von 1,50 Fr. bezogen werden. Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen das Verkehrsbüro B der Eisenbahndirektion.

Saarbrücken, den 13. Mai 1922. (654)

Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Personenschiffverkehr Passau-Linz-Wien-Bratislava (Preßburg, Poszony)-Budapest-Beograd.

Die Eil-, Post- und Lokalschiffahrten oberhalb Wien werden laut Sommerfahrplan wie folgt aufgenommen:

Postschiffverkehr Linz-Wien (täglich).

Erste Fahrt von Wien-Praterkai nach Linz am 18. Mai 22.00 Uhr.

Erste Fahrt von Linz nach Wien-Praterkai am 21. Mai 9.00 Uhr.

Postschiffverkehr Passau-Linz (viermal wöchentlich)

und zwar jeden Sonntag, Montag, Mittwoch und Samstag.

Erste Fahrt von Linz nach Passau am 20. Mai 5.30 Uhr.

Erste Fahrt von Passau nach Linz am 20. Mai 15.00 Uhr.

Eilschiffverkehr Linz-Wien (dreimal wöchentlich)

jeden Samstag, Montag und Mittwoch 7.00 von Wien nach Linz;

jeden Sonntag, Dienstag und Donnerstag 10.30 von Linz nach Wien;

erste Fahrt von Wien nach Linz am 3. Juni;

erste Fahrt von Linz nach Wien am 4. Juni.

Lokalschiffverkehr Passau-Linz (viermal wöchentlich)

und zwar von Linz nach Passau ab 18. Mai;

jeden Donnerstag, Samstag, Sonntag und Dienstag 13.00 Uhr;

von Passau nach Linz ab 18. Mai jeden Donnerstag, Freitag, Sonntag und Dienstag 4.30 Uhr.

Lokalschiffverkehr Melk-Krems (täglich außer Freitag)

von Melk nach Krems ab 18. Mai 9.50 Uhr;

von Krems nach Melk ab 18. Mai 13.00 Uhr.

Außerdem an Sonn- und Feiertagen

von Melk nach Krems, erste Fahrt am 21. Mai 17.15 Uhr;

von Krems nach Melk, erste Fahrt am 21. Mai 20.20 Uhr.

Durch die Eröffnung des Personenschiffverkehres auf der Strecke Passau-Linz-Wien ist im Anschlusse an das jeden Montag, Mittwoch und Freitag von Wien Praterkai (Reichsbrücke) abgehende Expreßschiff eine direkte Verbindung Passau-Linz-Wien-Budapest-Beograd hergestellt.

Die Wien-Beograder Expreßschiffe haben in der Talreise nach Orsova, Turn Severin und Radujeva an die Schiffe des Schiffahrts-Syndikates S. H. S. direk Anschluß.

Fahrpläne und Auskünfte sind bei Direktion in Wien, bei den beteilig Stationen, sowie in den Reisebüros hältlich.

Wien, am 2. Mai 1922. (6

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesel schaft.

Schiffahrts-Syndikat S. H. S.

Expreßschiff-Verkehr.

Wien-Bratislava-Budape Beograd.

Mit erster Fahrt am 15. Mai 1922 Wien und von Beograd wird zur Be derung von Personen, Rei gepäck und Expreßgütern v Wien nach Beograd und u gekehrt unter Berührung der Z schenstationen Bratislava, Budap Mohács, Bezdán, Apatin, Aljmas (schluß Osek), Vukovar, Novi Sad Zemun der Expreßschiffv kehr mit Anschluß an die Schi des Schiffahrts-Syndikates S. H. S. na Orsova, Turn Severin u Radujevac eröffnet.

Das Expreßschiff verkehrt bis weiteres dreimal wöchentli und zwar:

ab Wien Praterkai (Reichsbrü Montag, Mittwoch, Freitag 7.00 U

an Beograd Dienstag, Donners Samstag 19.00 Uhr;

ab Beograd Montag, Donnerstag, Sa tag 10.00 Uhr;

an Wien Praterkai (Reichsbrü Mittwoch, Samstag, Montag 14.30

Die Dampfer führen I. und II. Pl Auf dem I. Platz befindet sich größere Anzahl von Kabinen (Sal Oberdeck- und Unterdeckkabinen). der Abfahrt von Wien kann das Sc in der Zeit von 20 bis 23 Uhr zur Ü nachtung bestiegen werden. Am Ta vor Abgang des Schiffes von Wien die Restauration auf dem Schiffe in Zeit von 20 Uhr bis 24 Uhr geöffnet

Auch auf dem II. Platze stehen Schl stellen zur Verfügung.

Nähere Auskünfte erteilen die Dir tion der Ersten Donau-Dampfschiffah Gesellschaft in Wien (Reisebüro: I. Hintere Zollamtsstr. 1 Telephon Nr. 8 bis 87-19, woselbst auch der Ver der Fahr-, Kabin- und Bettkarten folgt), die Verkehrs-Direktion Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gel schaft in Budapest (V., Rudolf rakp Telephon Nr. 34-53), die Repräsent bzw. die Hauptagentie der Ersten Dou Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Zem (Telephon Nr. 57), die Direktion Schiffahrts-Syndikates in Beograd (T phon Nr. 931 und 495), sowie die bet ligten Stationen und die Reisebür

Wien, am 12. Mai 1922. (61

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Ges schaft namens der beteiligten Ver tungen.

7. Offene Stellen.

Bei der unterzeichneten Privatbah ist die Stelle eines Betriebsdirektors (M glied der Direktion) zum 1. Oktober J neu zu besetzen. Bewerber wollen ich baldigst unter der Anschrift an (Ob regierungsrat Ramsauer, Oldenburg (O. Stau 14, unter Beifügung ihrer Befä gungsnachweise und Ansprüche mel zutreffendenfalls unter Bezugnahme die Reichsbesoldungsordnung. (6

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Direkti

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 21. | Berlin, den 1. Juni 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

isziplinarverfahren gegen frühere Länderbeamte, die aus dem Reichsdienst in den Landesdienst zurückgetreten und dann wieder in den Reichsdienst eingetreten sind.

er bayerische Beamte X. ist nach § 25 des Staatsvertrags ür den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich am 1 April 1920 kraft Gesetzes in den Reichsdienst übernommen w den, dann auf Grund des § 26 dieses Staatsvertrags am 2 Juli 1920 wieder in den bayerischen Landesdienst zurückg reten und am 12. Juli 1921 auf Grund der gemeinsamen Be k ntmachung des bayerischen Staatsministeriums der Finanz , des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern, und d Reichspostministeriums, Abteilung München, vom 7. Juli 1921 w der in den Reichsdienst eingetreten*). Am 12. November 1 , also zu einer Zeit, während welcher er wieder bayerischer B mter war, ist gegen ihn durch Verfügung des Präsidenten d Disziplinarkammer München für nichtrichterliche Beamte d Disziplinarverfahren auf Grund des Art. 129 Abs. 1 des b erischen Beamtengesetzes (BBG.) eingeleitet worden, das in Zeitpunkt seines Wiedereintritts in den Reichsdienst noch in Stadium der Voruntersuchung schwebte. Die Disziplinark mer München hat nun mit Beschluß vom 7. Januar 1922 das D ziplinarverfahren gegen X. eingestellt, da ihr die Zuständigk zur Aburteilung fehle, nachdem der Angeschuldigte wieder R hsbeamter geworden sei; § 35 des Staatsvertrags dürfe nicht ausdehnend auf Fälle der vorliegenden Art angewendet werden; aus der Bekanntmachung vom 7. Juli 1921, die übrigens der Gesetzeskraft entbehre, lasse sich die Zuständigkeit nicht begründen. Dieser Beschluß wurde jedoch auf Beschwerde der Staatsanwaltschaft durch Beschluß des bayerischen Disziplinarhofes für nichtrichterliche Beamte vom 8. Februar 1922 aufgehoben und die Disziplinarkammer München für zuständig erklärt. Der Disziplinarhof führt zur Begründung seines Beschlusses folgendes aus: „Der Staatsvertrag vom 30. April 1920 bestimmt in § 35 in Ansehung der am 31. März 1920 gegen Eisenbahnbeamte anhängig gewesenen Disziplinarverfahren, daß diese nach den Landesgesetzen zu erledigen sind. Damit ist reichsgesetzlich der Grundsatz des Art. 1 des BBG. durchbrochen. Die Eröffnung einer Möglichkeit für nach § 26 des Staatsvertrags in den Landesdienst zurückgetretenen Beamten, aufs neue in den Reichsdienst übernommen zu werden, war im Staatsvertrag nicht vorgesehen. Dies ist erst durch eine spätere Vereinbarung zwischen der Reichsregierung und der bayerischen Regierung geschaffen worden (vgl. die erwähnte Bekanntmachung vom 7. Juli 1921, Nr. I, Abs. 1). Diese Bestimmung stellt sich als eine „Ergänzung“ der im Staatsvertrag enthaltenen Vorschriften im Sinne des § 43 dieses Gesetzes dar und bedurfte zu ihrer Rechtswirksamkeit gleichfalls der Gesetzeskraft. Diese wohnt ihr auch inne. Nach dem genannten § 43 können die am Staatsvertrag beteiligten Regierungen den Vertrag zur Regelung von Fragen, die sich bei seiner Ausführung ergeben sollten, „auslegen und ergänzen“, und zwar die dabei erforderlichen Regelungen im Wege der Vereinbarung treffen. Damit sind diese Vereinbarungen, soweit sich ihr Inhalt in den Grenzen des § 43 bewegt, was bei der

*) Nach dieser Bekanntmachung Nr. I Abs. 1 soll derjenige La desbeamte, der die vorgeschriebene Erklärung abgebe,

aus dem Landesdienst von der Landesregierung entlassen,

gleichzeitig als Reichsbeamter wieder angestellt,

in alle Rechte aus dem Staatsvertrag — mit Ausnahme des Rücktrittsrechts — wieder eingesetzt und so behandelt werden, als ob er seit dem 1. April 1920 ununterbrochen Reichsbeamter gewesen wäre.

hier in Frage stehenden zweifellos der Fall ist, mit Gesetzeskraft ausgestattet. Die der Bekanntmachung vom 7. Juli 1921 zugrunde liegende Vereinbarung enthält zugleich die Regelung der Fragen, die sich für die Beamten aus der durch ihren Wiedereintritt in den Reichsdienst geschaffenen neuen Rechtslage ergeben konnten. Im Staatsvertrag konnte eine solche Regelung nicht vorgesehen sein. Andererseits stimmten die Verhältnisse, für deren Ordnung nun neuerdings (rein gesetzliche) Vorschriften erlassen werden mußten, naturgemäß, zum mindesten nach ihrer praktischen Tragweite, in allen wesentlichen Punkten mit denen überein, die sich aus § 1 des Staatsvertrags für die am 1. April 1920 in den Reichsdienst übernommenen Beamten ergeben hatten. Mit Rücksicht auf diese Umstände hat man es für ausreichend erachtet, die sinngemäße Anwendbarkeit der einschlägigen Vorschriften des Staatsvertrags in der summarischen Form zum Ausdruck zu bringen, wie dies in lit. c Abs. 1, Nr. I, der Bekanntmachung vom 7. Juli 1921 geschehen ist. Darnach sollen die im Juli 1921 zum zweiten Male — diesmal aus freier Entschließung — in den Reichsdienst übertretenden Beamten in all den einer besonderen Regelung bedürftigen Angelegenheiten nach den gleichen Grundsätzen behandelt werden, wie die am 1. April 1920 kraft des Gesetzes in den Reichsdienst übernommenen. Dieses gilt auch in Ansehung der Disziplinarverfahren, d. h. die Vorschrift des § 35 sollte auch für d i e Disziplinarverfahren, die im Juli 1921 gegen die damals in den Reichsdienst übertretenden Beamten schwebten, gleichgültig wann die Sache anhängig geworden war, in gleicher Weise anwendbar sein, wie sie es bis dahin in dem Falle eines vor dem 1. April 1920 anhängigen Verfahrens gewesen war. Es sollte in diesem Punkte beim zweiten Übertritt in den Reichsdienst ebenso verfahren werden, wie beim ersten im April 1920. Das Reich wollte sich auch in diesem Falle, wie beim ersten Fall, mit den Strafverfahren, womit von ihm wiederübernommene bayerische Beamte in dem Augenblick der Übernahme etwa behaftet waren, nicht befassen, vielmehr auch deren Erledigung den bayerischen Disziplinarbehörden anheimstellen. Zu dieser Auffassung nötigt, wenn auch nicht der unmittelbare Wortlaut, so doch der erörterte innere Zusammenhang zwischen der Vereinbarung und dem Staatsvertrag wie auch die unverkennbare Absicht des Gesetzgebers, der die mit jener Neuregelung notwendig auftauchenden, völlig gleichartigen Fragen in der gleichen Weise behandelt wissen wollte, wie dies im Staatsvertrag geschehen war, als diese Fragen zum erstenmal praktisch wurden. Mit Recht wird in der Beschwerdebegründ[ung] auch auf die für diese Rechtsansicht sprechenden Erwägun[gen] der Zweckmäßigkeit hingewiesen; zur rechtlichen Begründ[ung] bedarf es ihrer jedoch nicht." — Diese Begründung des [Be]schlusses des Disziplinarhofes scheint mir doch zuviel zu [be]weisen, und darin liegt ihre Schwäche. Daß die Bekanntmach[ung] vom 7. Juli 1921, die den in den Landesdienst zurückgetrete[nen] Beamten unter den dort angegebenen Bedingungen den Wie[der]eintritt in den Reichsdienst eröffnete, eine mit Gesetzeskraft ausgestattete Ergänzung des Staatsvertrags im Sinne des § [43] dieses Vertrages sei, ist doch eine sehr gewagte Behauptu[ng], denn die Bekanntmachung ist nur von den beteiligten Mini[ste]rien, nicht von der Reichsregierung (Art. 52 und 77 R.-Ve[rf.]) und der bayerischen Landesregierung (§§ 57 und 62 bay. Ve[rf.]) erlassen, und sie ist auch nicht im Reichsgesetzblatt und [im] bayer. Gesetz- und Verordnungsblatt (Art. 70 R.-Verf., § 7[?] bay. Verf.), sondern nur in den Amtsblättern der Ministerie[n]*) veröffentlicht worden. Auch mit der „unverkennbaren Abs[icht] des Gesetzgebers", die für die Rechtsauffassung des Diszipli[nar]hofes sprechen soll, ist es ein eigen Ding. Dieser „Ges[etz]geber" sind doch hier die Ministerien, die die Beka[nnt]machung vom 7. Juli 1921 erlassen haben; diese haben [ab]er meines Wissens gerade die Auffassung der Disziplinarkam[mer] München für zutreffend gehalten. Dazu kommt, daß der Sta[ats]vertrag über den Übergang der bayerischen Post an das R[eich] keine dem § 43 des Eisenbahn-Staatsvertrags entsprechende [Be]stimmung über die Zulässigkeit einer „Ergänzung" durch [Ver]einbarung der Regierungen enthält. Woraus soll daher für [den] Bereich der Postverwaltung die Gesetzeskraft der Beka[nnt]machung vom 7. Juli 1921 folgen? Auch verschiedene an[dere] bayerische Disziplinarkammern haben den gleichen Standp[unkt] wie die Disziplinarkammer München eingenommen. Das ei[nzig] Zutreffende in der Begründung des Beschlusses des Diszi[pli]narhofes scheint mir der Hinweis auf die Erwägungen [der] Zweckmäßigkeit zu sein. Dieser allein wird aber nicht genü[gen], die Entscheidung zu tragen. Es wäre von Interesse zu [er]fahren, welchen Standpunkt zu der Frage die obersten Diszi[pli]narbehörden in den anderen Ländern, bei denen ja die gleic[hen] Verhältnisse hinsichtlich des Wiedereintritts in den Rei[chs]dienst vorliegen, und ferner die Reichsdisziplinargerichte [ein]nehmen, wenn bei ihnen infolge der Unzuständigkeitserklä[rung] der Landesdisziplinarbehörde das Verfahren anhängig wir[d].

Dr. Rein[...]

Bahnhofswirtschaften im Lichte einer kaufmännisch-wirtschaftlichen Bewertung.

Vom Regierungs- und Baurat **Dr. Müller**, Oelsnitz (Vogtl.).

Die im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums neu aufgestellten Grundsätze über die Bewertung der Mietlagerplätze kommen einem längst empfundenen Bedürfnis aller derer entgegen, die sich den kaufmännischen Grundsatz zu eigen gemacht haben, daß nur durch rationelle Ausnutzung a l l e r Einnahmequellen, also auch der sogenannten Nebeneinnahmen, die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahnen als Betriebsunternehmens gesteigert werden kann. Mancher Kampf, den dieser oder jener Amtsvorstand im Interesse einer zeitgemäßen Steigerung der Lagerplatzmieten bisher auf verlorenem Posten gekämpft hat, wird durch die Bekanntgabe der neuen Mietlagerplatz-Grundsätze, wenn sie zurzeit auch noch nicht Gesetz geworden sind, zu seinen Gunsten entschieden. Andere Kämpfe, schon seit langem im Gange, werden noch fortdauern, bis auch auf anderen, bisher noch nicht nach kaufmännischen Grundsätzen bearbeiteten Gebieten feste und einheitliche, der modernen Wirtschaftsauffassung Rechnung tragende Richtlinien aufgestellt und Gesetz geworden sind. Die Aufmerksamkeit auf eines dieser noch nicht bearbeiteten Gebiete zu lenken, soll Zweck und Aufgabe dieses Aufsatzes sein.

Es handelt sich um eine Neuorientierung hinsichtlich der Bahnhofswirtschaften. Und zwar soll es sich hierbei nicht nur darum drehen, die Bahnhofswirtschaften vom Gesichtspunkte eines besonderen fiskalischen Nebenerwerbes zu betrachten, sondern es soll auch erörtert werden, inwieweit die Frage der Bahnhofswirtschaften in die allgemeine Wohlfahrt und [in] die reine Betriebsverwaltung der Eisenbahnen selbst hinein[spielt]. Die Bedeutung und Zahl der Bahnhofswirtschaften — in S[ach]sen allein handelt es sich etwa um 400 — lassen eine sch[nelle] Aufgabe in der Zeit schärfster wirtschaftlicher Erfassung [wohl] nicht unberechtigt erscheinen. Es sollen daher die Bahn[hofs]wirtschaften vom kaufmännisch-wirtschaftlichen und vom St[and]punkte der Betriebsverwaltung aus einer Prüfung unterz[ogen] werden. Diese Prüfung hätte sich auf die beiden nachstehe[nden] Hauptfragen zu erstrecken:

1. Steht die Gesamtgröße der von den Bahnhofswirtsch[aft]en in den einzelnen Stationsgebäuden für Wirtschafts- und f[ür] Wohnzwecke benutzten Räumlichkeiten im angemessenen [Ver]hältnisse zur Gesamtnutzfläche der betreffenden Stationsgeb[äude] und sind die Räume für die Durchführung eines lebensfäh[igen] Wirtschaftsbetriebs und zur Befriedigung der Wirtschaftsbe[dürf]nisse der Reisenden nach Lage der örtlichen und sonstigen [Ver]hältnisse in dem vorhandenen Umfange erforderlich?

2. Ist die von den Bahnhofswirten zurzeit für die Wirtsch[afts]- und die Wohnräume geforderte Pacht in Anbetracht der heut[igen] Geldentwertung noch als zeitgemäß und den gesteigerten [Ge]bäudegrundwerten und Gebäudeunterhaltungskosten anzuse[hen]?

*) S. Eisenbahn-Nachrichtenblatt des RVM. Zweigstelle B[ayern] Nr. 82, vom 7. Juli 1921.

Zu 1. Eine kritische Betrachtung und Prüfung der Stations-bäude-Grundrisse läßt erkennen, daß in den weitaus meisten llen, namentlich auf kleineren und mittleren Bahnhöfen, die hnhofswirtschaften die den Bahnhofsverwaltungen, also der senbahn selbst, und dem öffentlichen Reiseverkehr dienenden ume stark überwuchern. Dabei ist es eine schon seit Jahren kannte Tatsache, die durch die zahlreichen, alljährlich bei den rektionen eingehenden Anträge erhärtet wird: Die Stations-enstträume sind auf kleineren und mittleren Bahnhöfen in sehr elen Fällen unzureichend. Telegraphen- und Stationsdienst-mmer, Gepäckabfertigung, Handgepäckaufbewahrung, Fahr-rtenverkauf, Aufenthaltsraum für Pförtner und Bahnsteig-haffner sind größtenteils in einem Raume (in selteneren llen höchstens in zwei Räumen) untergebracht. Das Bahn-fspersonal muß sich bei Erledigung seiner Dienstgeschäfte den unzureichenden Räumen oft kümmerlich behelfen — bis r kurzem waren dabei die Stationsdiensträume infolge der viel niedrigen Expreßguttarife vielfach die reinen Güterböden —, hrend die Räume der Bahnhofswirtschaft in dem gleichen Ge-ude vollkommen unausgenutzt sind und jahrelang geradezu rstehen oder von den Bahnhofswirten zu Privatzwecken ver-endet werden.

Bei Aufstellung von Entwürfen zur Vergrößerung der Sta-nsdiensträume geht man fast durchweg an den Bahnhofswirt-aften als an einem „noli me tangere“ vorüber und bringt bäudeanbauten in Vorschlag, die aber ihrer hohen Kosten gen von einem Jahr auf das andere zurückgestellt werden ssen, obwohl das Bedürfnis zur Erweiterung der Dienst-ume anerkannt wird. Dasselbe gilt für die Räume des öffent-hen Verkehrs (Wartehallen ohne Wirtschaftsbetrieb, Vor-tze vor Fahrkarten- und Gepäckannahmeschaltern, Abort-agen usw.), die vielfach ebenso unzureichend wie ungeeignet ihre Zwecke sind.

m Amtsbereiche des Verfassers beträgt die von den Bahn-fswirtschaften in Anspruch genommene Grundfläche durch-g 60—70 % der Gesamtgrundfläche der einzelnen Stations-äude, in die übrig bleibenden 40—30 % teilen sich dann rieb und Reisende. Hierzu kommt, daß die Bahnhofswirt-aften größtenteils noch über Wohn-, Boden- und sonstige enräume in einem Umfange verfügen, der vielfach die Be-uptung rechtfertigt: Viele Stationsgebäude der mittleren und ineren Bahnhöfe bestehen in der Hauptsache nur aus den nhofswirtschaften.

nd dabei darf nicht übersehen werden, daß die Bahnhofs-tschaften doch eben nur geduldete Nebenbetriebe des Eisen-nunternehmens sind, die nicht unbedingt zur Durchführung Eisenbahnbetriebes gebraucht werden. Hieran ändert auch Umstand nichts, daß die Bahnhofswirtschaften natürlich h in gewissem Grade den Interessen des Eisenbahnbetriebes nen, insonderheit insofern, als die Bahnhofswirte gehalten d, den Reisenden den Aufenthalt in der Bahnhofswirtschaft zu tatten, ohne daß diese etwas verzehren. Wie die Beobachtung t, macht der weitaus größte Teil der Reisenden, vor allem uen und Kinder, aber auch Arbeiter und Handelsleute aus isser Scheu, in der Bahnhofswirtschaft etwas verzehren zu sen, von dieser Berechtigung keinen Gebrauch. Sie drängen vielmehr, namentlich bei Kälte und schlechtem Wetter, in angelung auch nur einigermaßen ausreichender Aufenthalts-ne in den unzureichenden Vorräumen und Fluren und cherorts sogar auf den nach den oberen Stockwerken führen-Treppenhäusern der Stationsgebäude zusammen.

soll auch noch darauf hingewiesen werden, daß infolge Verarmung des deutschen Volkes und der durch den un-klichen Ausgang des Krieges völlig umgekehrten Wirt-ftsverhältnisse Gastwirtschaften in der früheren Zahl und ße heute ihre Daseinsberechtigung und ihre Existenzmög-keit großenteils verloren haben. Die Unzahl der in den chiedensten Orten neuerdings eingegangenen und für andere cke umgewandelten Gastwirtschaften und Gasthöfe ist ein dig sich wiederholender Beweis dieser Tatsache. Demzu-ist auch der Einwurf, daß diese oder jene Bahnhofs-schaft früher wohl hin und wieder in allen ihren Räumen esetzt gewesen und eine wenn auch geringe Verkleinerung Räume untunlich sei, aus den derzeitigen Verhältnissen her-nicht als stichhaltig anzusehen, zumal diese Verhältnisse Zweifel noch längere Zeit fortbestehen werden.

esen Umständen könnte von seiten der Reichsbahn da-h Rechnung getragen werden, daß durch gewisse Verkleine-en der Bahnhofswirtschaften von Fall zu Fall mit ver-ismäßig geringen Mitteln die sehr wünschenswerten Er-rungen entweder der Stationsdiensträume oder der dem tlichen Verkehr dienenden Räume und Anlagen in den onsgebäuden geschaffen werden, ohne daß die Bahnhofswirt-ten dadurch für ihre Zwecke und Aufgaben ungeeignet auch nur an einer rationellen Wirtschaftsführung gehindert en. In anderen Fällen könnten, wie das der Verfasser seiner Direktion schon mehrfach in Vorschlag gebracht hat, durch Abtrennung und Verkleinerung verschiedener Räume der Bahnhofswirtschaft neue Wohnungen geschaffen werden, die vor allem für die Bahnhofswirte selbst größtenteils sehr geeignet sind und die bisherigen Wirtswohnungen für andere Eisenbahnbedienstete freimachen. Durch derartige Maßnahmen würde sowohl der Eisenbahnverwaltung wie auch dem reisenden Publikum und der Allgemeinheit, schließlich auch den Bahnhofswirten selbst gedient werden.

Der größte Teil der Bahnhofswirte würde einem solchen Vorhaben der Verwaltung kaum Widerstand entgegensetzen, zumal fernerhin kaufmännischen und privatwirtschaftlichen Grundsätzen gemäß der Pachtzins neben der Bedeutung der ganzen Bahnhofswirtschaft auch der Größe und Anzahl der Wirtschaftsräume wird angepaßt werden müssen. Schon jetzt haben Bahnhofswirte bei Einziehung der Heizkostenbeiträge, die in Stationsgebäuden mit Zentralheizung nach der Größe der beheizten Wirtschaftsräume bemessen wird, in Gesuchen um Ermäßigung dieser Heizbeiträge darauf hingewiesen, daß sie diese oder jene Wirtschaftsräume überhaupt nicht, andere nur in Ausnahmefällen benutzen, und daß wieder andere Räume für ihren Gastwirtschaftsbetrieb in wesentlich geringerem Ausmaße genügten. Die Durchführung derartiger Maßnahmen würde somit auch bei laufenden Pachtverträgen in privatrechtlicher Hinsicht der Eisenbahnverwaltung im allgemeinen kaum Schwierigkeiten bereiten. Nach alledem möchte hier der Vorschlag ausgesprochen werden, die Bahnhofswirtschaften, insbesondere auf mittleren und kleineren Bahnhöfen, von den vorstehend dargelegten Gesichtspunkten aus einer Prüfung zu unterziehen.

Zu 2. Die Bemessung des Pachtzinses für die Bahnhofswirtschaften ist bisher nicht nach kaufmännischen Gesichtspunkten erfolgt. Bei der vormalig sächsischen Verwaltung ist sie z. B. in der Weise geschehen, daß die Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Bahnhofswirtschaften von einem Rechnungsbeamten der Generaldirektion auf Grund mehr oder weniger vollständig geführter Geschäftsbücher der Wirte geprüft werden und der Pachtzins dann nach einem gewissen Prozentsatz der Reineinnahmen festgesetzt wird. Ohne daß in diese Prüfung als solche natürlich irgendwelcher Zweifel gesetzt werden soll, muß doch gesagt werden: Es haften dieser Pachtbemessung gewisse grundsätzliche Mängel an, die das ganze Verfahren mehr als ein patriarchalisches als ein kaufmännisch-wirtschaftliches erscheinen lassen. Einige dieser Mängel bestehen in folgendem:

1. Der Geschäftsgang und das Gedeihen eines jeden geschäftlichen Unternehmens sind in erster Linie abhängig von der Tätigkeit, Rührigkeit und sonstigen Geeignetheit des betreffenden Geschäftsmannes. Es ist nun naheliegend, daß der Geschäftsgeist eines Bahnhofswirtes, und damit seine ganze Geschäftsführung nicht angeregt und gefördert werden, wenn dem Bahnhofswirte bekannt ist, daß der Pachtzins bei einer weniger intensiven Bewirtschaftung dem geringeren Umsatz entsprechend niedrig bemessen wird. Im Interesse der Eisenbahnverwaltung als Vermieterin liegt es aber durchaus, daß die Bahnhofswirtschaften voll auf der Höhe sind. Einen Ansporn hierzu bildet das bisher geübte Verfahren der Pachtfestsetzung für die Bahnhofswirte jedenfalls kaum.
2. Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß wie Landwirte, so auch Geschäftsleute der Lebensmittelbranche und insbesondere Gastwirte den Lebensunterhalt für sich und ihre Familie dem Geschäfte entnehmen und damit zu den Betriebsausgaben rechnen. Aus dem nach Abzug der Betriebsausgaben von dem Gesamtumsatz verbleibenden Reingewinn ist sonach der Lebensunterhalt der Wirtschaftsfamilie im allgemeinen schon ausgeschaltet — bei dem Festbesoldeten verschlingen die Ausgaben für die Ernährung unter den heutigen Verhältnissen bekanntlich 70—75 % des Einkommens —. Die Bemessung der Pacht nach einem gewissen Prozentsatze des Reingewinnes bedeutet auch hiernach ein unkaufmännisches Verfahren und eine Benachteiligung der Verwaltung als Grundstücksbesitzerin zugunsten der Bahnhofswirte.

Auch auf einen anderen Umstand sei hierbei noch hingewiesen, der einen brauchbaren Anhalt und Maßstab gibt für eine kaufmännisch-wirtschaftliche und gerechte Bemessung der Pachtsummen. Bei den bahneigenen Mietwohnungen, die die Eisenbahnverwaltung ihren Bediensteten zur Verfügung stellt, werden die Mieten nach den ortsüblichen Mietsätzen bestimmt und dabei natürlich der Größe, Lage und sonstigen Ausstattung der Mieträume angepaßt. Auch sind diese bahneigenen Mietwohnungen den ortsüblichen und zeitgemäßen Mietsteigerungen unterworfen.

Es liegt nun wohl kein Hinderungsgrund vor, bei Bestimmung der Pachtsätze für die Bahnhofswirtschaften als Mindestsätze, also gewissermaßen in erster Annäherung, die

gleichen Grundsätze in Anwendung zu bringen wie für die bahneigenen Mietwohnungen. Hierbei müßte allerdings für die eigentlichen Wirtschaftsräume zufolge ihrer Eigenschaft als Geschäftsräume ein höherer Mietsatz (etwa 50% Zuschlag) in Rechnung gesetzt werden, wie es kaufmännischem Brauche und der Praxis im Privatleben entspricht.

Diesem, man kann geradezu sagen sozialen Momente — denn unsozial würde es sein, bahneigene Räume Bahnfremden, nämlich den Bahnhofswirten, mietweise zu Geschäftszwecken billiger zu überlassen als den eigenen Bediensteten zum Wohnen — tragen die Pachtsummen der Bahnhofswirtschaften zurzeit noch nicht Rechnung, selbst diejenigen nicht, bei denen erst in neuester Zeit eine Neufestsetzung erfolgt ist. Sie tun das um so weniger, als die Bahnhofswirtschaften, wie schon eingangs ausgeführt worden ist, durchweg noch über Nebenräume (Keller, Bodenkammern, Eishäuser u. dgl.) verfügen, die das Vielfache von dem ausmachen, was die übrigen Dienst- und Mietwohnungsinhaber in den Stationsgebäuden an Nebenräumen besitzen.

Aber selbst mit diesen, den ortsüblichen Mieten entsprechenden Mindestsätzen darf sich die Eisenbahnverwaltung als ein kaufmännisch geleitetes Unternehmen nicht zufrieden geben, denn kaufmännisch Handeln heißt die Kunst des Erreichbaren üben, und diese Kunst ist mit der Forderung ortsüblicher Mietsätze nicht erschöpft. Es muß vielmehr jede einzelne Bahnhofswirtschaft nach dem Charakter und der Bedeutung des betr. Bahnhofes (Durchgangs-, End- oder Übergangsbahnhof) nach der Gestaltung des Fahrplanes, nach der Lage des Bahnhofes zum Orte und der wirtschaftlichen Bedeutung des Ortes (Industrieort mit starkem Verkehr von Geschäftsreisenden, Badeoder Ausflugsort usw.) bewertet und dieser Wert alsdann in Rechnung gesetzt werden. Es ist eine bekannte Tatsache, daß eine gut geleitete und in jeder Beziehung auf der Höhe befindliche Bahnhofswirtschaft nicht nur auf die Bahnreisenden angewiesen ist, daß sie sich ihre Besuchsgäste vielmehr aus dem Orte und aus der näheren und ferneren Umgebung heranzieht, wie jede andere Gastwirtschaft. Und diese Tatsache verstößt weder gegen die Interessen der Eisenbahnverwaltung als Verkehrsunternehmerin noch als Besitzerin der Bahnhofswirtschaft. Nur muß sich die Eisenbahnverwaltung als Besitzerin auch ihren Anteil aus einer gutgehenden Bahnhofswirtschaft in Form eines angemessenen und allen diesen Umständen Rechnung tragenden Pachtzinses zu sichern wissen. Dies wird zweckmäßig etwa auf die Weise geschehen, daß für jede Bahnhofswirtschaft von der Direktion unter Heranziehung geeigneter Sachverständiger (Gastwirte, Eisenbahnfachleute) — erstere finden sich in jeder Stadt und in jedem Bezirke unter den Vertretern des freien Gastwirtsgewerbes, und als Eisenbahnfachleute werden die Amtsvorstände dienen können, denen die örtlichen sowie die Bau- und Betriebsverhältnisse des fraglichen Bahnhofes bekannt sind — auf Grund kommissioneller Prüfung an Ort und Stelle ein fester Pachtzins bestimmt wird. Welche Beträge der jeweilige Pächter dann aus der Bahnhofswirtschaft herauswirtschaftet, ist seine Privatsache. Allerdings müßte der auf diese Weise festgesetzte Pachtbetrag dem wechselnden Geldwerte laufend angepaßt werden, wie das in jedem anderen geschäftlichen Unternehmen heute Brauch ist.

Sofern dieser Weg der Bemessung des Pachtzinses durch besondere Kommissionen nicht als gangbar angesehen werden sollte, werden auch andere Möglichkeiten gefunden werden können, eine Neuregelung der Pachtsummen nach neuzeitlichen und kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätzen vorzunehmen, wie das auch durch die neu aufgestellten Richtlinien für die Mietlagerplätze bereits geschehen ist. Jedenfalls lassen diese Richtlinien, die Einheitspreise von 10 ℳ/qm und darüber für unbebaute Lagerplätze vorsehen, während die Einheitssätze für bebaute Mietlagerplätze und -räume noch wesentlich über diese Beträge hinausgehen, erkennen, daß auch hinsichtlich der Bahnhofswirtschaften eine Neuregelung heute ein dringendes Bedürfnis für das Reichsbahnunternehmen geworden ist, das nicht nur aus dem kaufmännischen Empfinden, die Einnahmen der Reichsbahn zu steigern, herausgewachsen ist, sondern auch aus dem Gefühl der Gerechtigkeit allen dritten gegenüber, für die durch Erhöhung der Personen- und Gütertarife, Steigerung der Wohnungsgelder und aller sonstigen Gebühren eine Anpassung an den gesunkenen Geldwert bereits von der Reichsbahnverwaltung durchgeführt worden ist. Das Augenmerk auf dieses Gebiet zu lenken im Interesse einer weiteren wirtschaftlichen Hebung des Reichsbahnunternehmens, war Zweck und Aufgabe der vorstehenden Ausführungen.

Die Deutsche Reichsbahn im Rechnungsjahre 1920.

Der Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn über das Rechnungsjahr 1920, der erste seit der Übernahme der Staatsbahnen in das Eigentum des Deutschen Reichs, ist vor kurzem erschienen*). Ausgehend von der schwierigen Lage, in der sich die deutschen Eisenbahnen infolge der überaus starken Beanspruchung während des Krieges zur Zeit der Übernahme befanden, schildert der Bericht zunächst in einem allgemeinen Überblick die schweren Aufgaben, vor die die neue Reichsbahnverwaltung gestellt wurde, um die von den Länderverwaltungen begonnene Wiederinstandsetzung der Bahnanlagen, die Wiederherstellung und Neubeschaffung der Fahrzeuge sowie die Herbeiführung geordneter Verhältnisse im Betriebsdienst mit allen Mitteln zu fördern und in dem neu zu bildenden einheitlichen Reichsbeamtenkörper die Arbeitsfreudigkeit wiederzuerwecken. Mit den Ausgaben, die bei der großen Zahl des zu übernehmenden Personals und bei der fortgesetzten Verteuerung aller Stoffpreise, Gehälter und Löhne eine ungeahnte Höhe erreichten, hielten die Einnahmen nicht Schritt, weil die Reichsregierung glaubte, zur Schonung der schwer leidenden Volkswirtschaft und zur Vermeidung eines neuen Anreizes zu weiteren Preissteigerungen nur langsam mit den Tarifen der Teuerung folgen zu dürfen. Die Auswirkungen dieser zögernden Tarifpolitik bilden denn auch einen der wesentlichsten Gründe für das unerwünschte finanzielle Ergebnis des Rechnungsjahres 1920. Zur Vermeidung weiterer Fehlbeträge wird die Reichseisenbahnverwaltung unermüdlich und mit allen Mitteln auf eine Herabsetzung der Ausgaben hinwirken und sich angelegen sein lassen, durch eine vorsichtige, der allgemeinen Preiserhöhung angepaßte Tarifpolitik Einnahmen in entsprechender Höhe zu erzielen.

Außerordentlich erschöpfend und übersichtlich behandelt der Bericht alsdann neben den Ausführungen über die an die einzelnen Länder zu zahlende Gesamtabfindung den Inhalt der neuen Verwaltungsordnung sowie die einzelnen Angaben über den Umfang des Bahngebiets, über Baukosten und Anlagekapital, Betriebsverwaltung, Fuhrpark, Betriebsdienst, Verkehr, Betriebsergebnisse, Stand der Beamten und Arbeiter, Neubauverwaltung und Wohlfahrtseinrichtungen. Die wichtigsten Abschnitte sind durch bildliche Darstellungen oder statistische Tabellen besonders erläutert.

Im einzelnen sei aus den Hauptabschnitten folgendes hervorgehoben:

a) Umfang des Bahngebiets: Infolge des Friedensvertrages sind insgesamt 4848,87 km der deutschen Staatseisenbahnen an fremde Staaten abgetreten, außerdem vorübergehend 439,96 km an den Regierungsausschuß des Saargebiets. Neu eröffnet wurden im Berichtsjahre 27,51 km Hauptbahnen und 122,46 km Nebenbahnen, so daß Ende März 1921 die Bahn(Eigentums) Länge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Reichseisenbahnen 53 117,23 km betrug, und zwar 31 158,[illegible] Kilometer Hauptbahnen, 20 905,06 km Nebenbahnen und 1053,25 km Schmalspurbahnen. Von den Hauptbahnen waren 9428,70 km eingleisig, 21 180,15 km zweigleisig, 82,94 km dreigleisig, 459,20 km viergleisig, 5,35 km fünfgleisig und 2,58 km sechsgleisig, von den Neben- und Schmalspurbahnen 21 417,70 km eingleisig und 540,61 km zweigleisig. Die Betriebslänge betrug Ende März 1921 im ganzen 53 164,68 km, davon dient dem Personenverkehr 51 222,90 km, dem Güterverkehr 52 767,[illegible] Kilometer; die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt überhaupt 53 156,93 km, für den Personenverkehr 51 222,04 km, für den Güterverkehr 52 759,30 km.

b) Fuhrpark. Mit Einschluß der Triebwagen, die sowohl unter den Lokomotiven, als auch je nach ihrer Einrichtung unter den Personen- und Güterwagen aufgeführt sind, waren am Ende des Berichtsjahres Fahrzeuge vorhanden: 31 852 Lokomotiven, 65 234 Personenwagen, 17 355 Gepäck- und 629 [illegible] Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen. Unter Berücksichtigung der leihweise abgegebenen eigenen und der in den eigenen Fuhrpark aufgenommenen fremden Fahrzeuge standen durchschnittlich zur Verfügung: 31 318 Lokomotiven, 64 397 Personenwagen und 677 858 Lastwagen. Von diesen wurden geleistet:

---

*) Zu beziehen durch die Hauptkasse des Reichsverkehrsministeriums — Eisenbahnabteilungen — Berlin W 9, Voßstraße 34, gegen Einsendung von 90 ℳ.

	auf Vollspurbahnen km	auf Schmalspurbahnen km
Lokomotivkilometer zur Berechnung der Unterhaltungskosten .	851 908 204	6 312 449
durchschnittlich auf 1 Fahrzeug	27 481	19 819
zur Berechnung der Kosten der Züge		
a) im ganzen	741 417 201	5 443 250
b) im Dampfbetrieb	728 202 183	5 407 446
c) im elektrischen Betrieb . . .	13 215 018	35 804
Personenwagenachskilometer . . .	6 010 606 728	
durchschnittlich auf 1 Personenwagenachse	32 816	
Gepäckwagenachskilometer	1 193 406 133	
durchschnittlich auf 1 Gepäckwagenachse	29 659	
Güterwagenachskilometer	15 750 000 000	
durchschnittlich auf 1 Güterwagenachse	11 695	
Wagenachskilometer überhaupt . .	22 954 012 861	
durchschnittlich auf 1 Wagenachse	14 619	

·) Betriebsdienst: Die mit allen Mitteln geförderte iederinstandsetzung der Fahrzeuge wie auch der Bahn- und ·herungsanlagen, die beschleunigte Ausrüstung der Güter-ıgen mit durchgehender Bremse (Kunze-Knorr) zur Er-hung der Betriebssicherheit sowie endlich die regelmäßige ·terweisung des Personals in der gewissenhaften Beachtung ·r Betriebsvorschriften haben zu einer erheblichen Abnahme ·r Betriebsunfälle geführt. Die Zahl der auf Million Zugkilometer entfallenden Betriebsunfälle, die im chnungsjahre 1919 mit 10,78 % den höchsten Stand erreicht ıtte, ist im Berichtsjahre auf 7,73 %, also um fast $^1/_3$ gegen-ıer der Unfallziffer des Vorjahres zurückgegangen.

·l) Der Abschluß der Betriebsverwaltung er-gt folgendes Bild:

	Einnahme ℳ	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge ℳ	auf 10 000 Achskilometer ℳ	
·rsonen- und Gepäckverkehr	4 594 560 509	89 699	6521	
			beladen	leer
·terverkehr	12 183 455 212	230 925	11 007	8045
·rkehrseinnahmen im ·anzen	16 778 015 721	315 632	—	
·erlassung von Bahnanlagen pp.	277 532 468	5 221	—	
·erlassung von Fahrzeugen	58 715 307	1 105	—	
·räge aus Veräußerungen	713 438 076	13 421	—	
·schiedene Einnahmen	142 530 883	2 681	—	
·triebseinnahme zus. .	17 970 232 455	338 060	—	

	Ausgabe ℳ	auf 1 km durchschnittl. Betriebslänge ℳ	auf 100 ℳ der gesamten Betriebsausgabe ℳ
Besoldungen	3 876 352 891	72 923	12,48
Teuerungs- und Kinderzuschläge, Wirtschaftsbeihilfen	2 324 998 518	43 738	7,49
Bezüge der außerplanm. Beamten, Lohnangestellten und Betriebsarbeiter	4 776 628 551	89 859	15,38
Reise-Abordnungs- und Umzugskosten	369 788 672	6 957	1,19
Unterstützungen	51 289 015	965	0,17
Sonstige persönl. Ausgaben	1 102 481 195	20 740	3,55
Im ganzen persönliche Ausgaben	12 501 538 842	235 182	40,26
Unterhaltung u. Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, Beschaffung der Betriebsstoffe	5 278 315 586	99 297	16,99
Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulich. Anlagen	3 228 393 900	60 733	10,40
Unterhalt., Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge u. maschin. Anlagen	8 918 274 029	167 772	28,72
Benutzung fremd. Bahnanlagen u. Dienstleist. fremder Beamten . .	18 693 925	352	0,06
Benutzung fremd. Fahrzeuge	18 078 608	340	0,06
Verschiedene Ausgaben	1 089 607 061	20 498	3,51
Im ganzen sächliche u. vermischte Ausgaben	18 551 363 109	348 992	59,74
Gesamte Betriebsausgaben	31 052 901 951	584 174	Betriebszahl 172,80

Die sächlichen Ausgaben betragen 59,74 % der gesamten Betriebsausgabe, die persönlichen Ausgaben nur 40,26 %. Die ersteren sind besonders gestiegen, denn es wurden an sächlichen Ausgaben 1 461 486 109 ℳ, an persönlichen Ausgaben nur 720 544 842 ℳ gegen den Anschlag mehr ausgegeben. Als Betriebsfehlbetrag ergibt sich gegen den Anschlag ein Mehr von insgesamt 1 228 931 796 ℳ und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge von 23 116 ℳ. Beim Abschluß der Gesamtverwaltung im ordentlichen Haushalt war ein Fehlbetrag von 14 399 483 600 ℳ veranschlagt worden; in Wirklichkeit beträgt der Fehlbetrag 15 626 416 920 ℳ, also 1 226 933 320 ℳ oder 8,52 % mehr.

Der neueste Entwurf für das Gesetz betreffend elektrische Anlagen in Oesterreich.

Vom Ministerialrat Dr. **Theodor Redl**, Wien.

·ie Bundesregierung hat im Nationalrat einen Entwurf für ·ei Bundesgesetz, betreffend elektrische Anlagen (Elektrizitäts-·egesetz), eingebracht. Dessen Durchsicht ergibt, daß der ·wurf in materiell-rechtlicher Beziehung, in allen wesent-li·en, auch in den auf die Eisenbahn sich beziehenden Be-st·mmungen mit dem Entwurfe, welcher in der Nr. 3 bzw. 15 d. ·tg. behandelt wurde, übereinstimmt. In einem Punkte aber ·hält dieser Entwurf eine Fassung, die bei der Wichtigkeit, w·he das Elektrizitätswesen für die Eisenbahnen besitzt, b·nders hervorzuheben ist, nämlich in verfassungsrechtlicher B·iehung.

·as österreichische Bundesverfassungsgesetz ist nicht in a·ı seinen Bestimmungen in Wirksamkeit getreten, da die A·kel 10 bis 13 und 15 erst dann Wirksamkeit erlangen wer-d· wenn eine Reihe von verfassungs- und verwaltungsrecht-li·n Fragen gesetzliche Regelung erfahren haben wird.

·e Artikel 10 und 12 sehen nämlich u. a. auch eine Abgren-zu· der Zuständigkeit des Bundes einerseits und der Länder andererseits auf dem Gebiete des Elektrizitätswesens vor. Hiernach soll nur bezüglich des elektrotechnischen Normenwesens und des Starkstromwegerechts (soweit sich die Leitungsanlage auf zwei oder mehrere Länder erstreckt) die Gesetzgebung und Vollziehung dem Bunde zustehen, während im übrigen das Elektrizitätswesen der Zuständigkeit des Bundes nur hinsichtlich der Grundsätze unterstehen soll, dergestalt, daß der Erlaß der einschlägigen Ausführungsgesetze und die Vollziehung den Ländern obliegt.

Es besteht kein Zweifel, daß, im Falle diese Artikel bereits in Wirksamkeit getreten wären, der vorliegende Entwurf nur als eine Art Rahmengesetz hätte eingebracht werden können, während die gesetzliche Regelung der erforderlichen Einzelbestimmungen in der Zuständigkeit der Länder gelegen wäre.

Infolge der bisher nicht eingetretenen Rechtswirksamkeit der Artikel 10 und 12 stand man vor gewissen Schwierigkeiten, die

zur Hintanhaltung einer weiteren Verzögerung der gesetzlichen Regelung des Elektrizitätswegerechts überwunden werden mußten. Hierbei ging der Gesetzgeber davon aus, daß für die Regelung dieser Angelegenheit, insolange die bezogenen Artikel der Bundesverfassung noch nicht in Wirksamkeit getreten sind, die bisherigen verfassungsrechtlichen und sonstigen mit dem Elektrizitätswesen im Zusammenhange stehenden Vorschriften im allgemeinen die Grundlage bilden. Da nach diesem das Elektrizitätswegerecht, insbesondere wegen seines Zusammenhanges mit der Gewerbegesetzgebung, dem Zivilrechte und Telegraphenwesen im vollen Umfange in die Zuständigkeit des Bundes fällt, erscheint zum Erlaß des gegenständlichen neuen Gesetzes der Bund allein berechtigt, daher das Gesetz auch ausdrücklich als „Bundesgesetz“ bezeichnet wird. Es wird hierbei aber alles vermieden werden, was der Zuständigkeit der Länder vorzugreifen geeignet wäre. Infolgedessen wird das Elektrizitätsgesetz, insbesondere insoweit es sich auf das Starkstromwegerecht bezieht, nur vorläufigen Charakter tragen und, sobald die Artikel der Verfassung über die Zuständigkeit rechtswirksam werden, einer Neubildung unterzogen werden müssen. Aus diesem Grunde wurde in den § 51 des Gesetzentwurfs die Bestimmung aufgenommen, daß die Bundesregierung nach Inkrafttreten der Artikel 10—13 und des Artikel 15 des Bundesverfassungsgesetzes eine Gesetzesvorlage zur entsprechenden Abänderung des Elektrizitätswegegesetzes einzubringen hat.

Die Dovrebahn in Norwegen.

In der deutschen Fachpresse fast unbeachtet geblieben ist ein Ereignis des verflossenen Jahres, das im Verkehrsleben Norwegens einen Markstein bedeutet, nämlich die Eröffnung der Dovrebahn am 17. September 1921. Die Bahn trägt ihren Namen nach einem Gebirgsstrich, Dovrefjell, den der südliche Teil der Bahn, von Dombaas ausgehend, zwischen Gudbrandsdal und Opdal durchschneidet, dabei die Wasserscheide zwischen dem Süd- und Nordgebirge überschreitend. Der nördliche Teil der Bahn führt durch angebautes Land und Wald in nordischen Gebirgstälern, wobei die Bahn zwei weitere Wasserscheiden zwischen Driva, Orkla und Gula überschreitet und durch das Soknedal in Station Stören der Rörosbahn einläuft. Der Teil der Rörosbahn von Stören zum nahen Trondhjem ist regelspurig umgebaut. Das Dovregebirge hat der Bahn indes nicht nur den Namen, sondern auch das hauptsächliche Gepräge gegeben. Das Dovrefjell hat seine uralte Geschichte. Hier führte ein seit uralten Zeiten bestehender, mit hospizähnlichen „Fjellstuern“ ausgestatteter Gebirgspfad, der zu den wichtigsten im Lande gehörte, wenn er auch für das Nahrungsleben des Landes bei den viel bequemeren und billigeren Seeverbindungen nicht viel zu bedeuten hatte. Harald Hårfagav zog über das Dovregebirge, um Tröndelag zu erobern, und seitdem galt Dovre als Norwegens Mittelpunkt. Harald erhielt den Namen Dovrevater und „Dovre drott“, d. i. Dovrekönig, wurde weiterhin eine Ehrenbezeichnung der Herrscher Norwegens. In der Zeit der Hexenprozesse hatte Dovrefjell den Ruf eines Blocksberges. In den patriotisch bewegten Zeiten zu Anfang des 19. Jahrhunderts galt Dovre als Wahrzeichen norwegischer Treue und Beständigkeit. Aber der, der den Namen Dovre am bekanntesten gemacht hat, ist sicherlich Henrik Ibsen in seiner berühmten Szene von der Königshalle des Dovrealten in Peer Gynt. Das Dovregebirge hat beim Weidmann und Naturforscher einen guten Namen, und es ist als Erholungsort und Skisportgelände bekannt.

Die Dovrebahn hat ihre in die Augen springende Bedeutung als Hauptverbindungsglied der regelspurigen Stammbahnen von Süden nach Norden. Sie bildet das Rückgrat der norwegischen Verkehrslinien und wird als solches erst recht zur Geltung kommen, wenn Fortsetzungen und Seitenlinien verwirklicht sein werden. Die augenblickliche Wirkung der neueröffneten, zwischen Dombaas und Storen 160 km langen Dovrebahn ist eine bedeutend raschere, bequemere und leistungsfähigere Verbindung zwischen Kristiania und Trondhjem als die alte schmalspurige Rorosbahn. Sie erschließt der Menge, die aus des Landes herrlichen Hochgebirgen gerne frische Eindrücke und Gesundheit schöpft, eine leichte Gelegenheit.

Am 9. Juli 1908 genehmigte das Storthing mit geringer Mehrheit den Bau einer regelspurigen Bahn von Dombaas über Dovrefjell nach Storen. Maßgebend gegenüber anderen Plänen waren vor allem militärische Rücksichten, da die Dovrebahn wegen geringerer Nähe von der Grenze weniger gefährdet ist. Gewicht wurde aber auch darauf gelegt, daß durch die Dovrebahn neue Distrikte mit großen Entwicklungsmöglichkeiten in den Verkehr einbezogen wurden. Daß eine Bahn, die den Übergang vom südlichen zum nördlichen Norwegen vermittelt, eine Höhe von 1000 m ü. d. M. erreicht und auf eine bedeutende Strecke durch öde Wildmarkungen führt, manche Schwierigkeiten der Arbeitsleitung, der Unterbringung, der Ausführung der Arbeiten mit sich brachte, liegt auf der Hand. Es war große Widerstandskraft und stahlharter Wille nötig, eine Arbeit von solchem Ausmaße in den rauhen Hochgebirgswintern mit seiner starrenden Kälte und seinen heulenden Schneestürmen durchzuführen, wenn auch die Schwierigkeiten mit denen der früher im Lauf von 15 Jahren für 42 Millionen gebauten, 330 km langen Bergensbahn nicht zu vergleichen sind. Die Bahn sollte 1914, dann 1916 eröffnet werden. Daß es Herbst 1921 wurde, und daß die Kosten an Stelle der ursprünglich vorgesehenen 13 Millionen auf 47 Millionen anschwollen, daran war wohl vor allem der Krieg schuld. Die größten Schwierigkeiten im Bahnbau lagen auf der nördlichen Seite, nämlich zuerst von Kongsvoll an Drivstua im Drivdal vorbei, ein enges Gebirgstal mit steilen Wänden, von denen Steinschlag und Rutschungen die Sicherheit der Bahn bedrohten, dann weiter die Überquerung des Orklatales mit kostspieligen Tunnel- und Brückenbauten und endlich die bedeutenden und schwer zu entwässernden Erdeinschnitte in den lehmigen Hängen längs dem Soknedal. Vom Nordende der Station Dombaas, 659,35 m ü. d. M., steigt die Bahn mit herrlichen Aussichten zuerst auf 16 km mit 18 % Höchststeigung durch den über 180 Grad ausgedehnten, 781 m langen Grönbogenwendetunnel und erreicht weiterhin im Hjerkinnpaß den höchsten Punkt der Bahn in 1025,4 m Höhe. Nördlich von Hjerkinn, wo sich ein prachtvoller Gebirgsblick eröffnet, ist die Bahn sehr dem Wetter ausgesetzt und daher nach beiden Seiten durch Schneeschirme und Anpflanzungen gedeckt. In wechselndem Gebirgsgelände und im Höchstgefälle geht es über die steilen Drivadalgehänge an Kongsvoll vorüber in die engsten Teile des Drivadal mit beiderseits überhängenden Felsen, steil und unsicher vor Steinschlag und Rutschung, vielfach in Tunneln und Galerien oder im Schutze von Schneeüberbauten. Zwischen Fagerhang und Ulsberg liegt der Orklatunnel und die große gewölbte Orklabrücke. Von der Björsetbrücke ab nach Station Garli beginnt das Größtgefälle von 18 % gegen Stören in steilem und zerrissenem Gelände mit Moränenlehm auf darunter liegendem Felsen. Stören liegt 65,95 m ü. d. M. Die Größtsteigung der Bahn ist 18 % mit Ermäßigungen in Bögen und Tunneln. Der kleinste Halbmesser, unter den nur in einigen wenigen Fällen mit Rücksicht auf die sonst entstehenden Kosten heruntergegangen wurde, ist 300 m. Auf der südlichen Seite des Gebirgsüberganges finden sich nur 3 Tunnels mit 1077 m Gesamtlänge, von denen der erwähnte Grönbogentunnel 781 m einnimmt. Auf der Nordseite sind 20 Tunnels mit zusammen 64.. Meter Länge vorhanden, von denen der Högsnyta- und Hestkrubbentunnel mit 1000 bzw. 1440 m Länge die bedeutendsten sind. Besonders schwierig waren die Arbeiten im Nystuba- und Orklatunnel. Von den Brücken ist die gewölbte Orklabrücke mit 60 m Spannweite und 13,7 m Pfeil weitaus die bemerkenswerteste. Für den Oberbau sind, wie für Bahnen I. Kl. in Norwegen vorgeschrieben, 35 kg/m schwere Schienen mit 17 Schwellen auf die 12 m Schiene verwendet. Die Stationen und Halteplätze sind nicht nur mit Rücksicht auf Verkehr und örtliche Anforderungen, sondern über das Hochgebirge auch mit Rücksicht auf den Betrieb und militärische Gesichtspunkte angelegt, so daß der Abstand zwischen den Kreuzungsstationen nicht zu groß wird. Der größte solche Abstand ist 18,6 km, nämlich zwischen Dombaas und Fokstua. Mit Rücksicht auf die Schneeverhältnisse ist die Bahn möglichst über das Gelände gehoben, doch blieben noch viele Einschnitte durch Schneezäune und Überbauten zu schützen. Hierbei dienten die Erfahrungen von der Ofoten- und Bergensbahn. Überbauten aus Holz und Stein gegen Rutschungen sind auf 270 m Länge, Schneeüberbauten auf 1190 m Länge angewendet. Dazu kommen rd. 28 000 m feste und 11 600 m bewegliche Schneezäune. Für Waldanpflanzungen sind beiderseits der Bahn breite Landstreifen enteignet. Außerdem ist für Schneepflüge, Streckenreinig.. u. a. gesorgt. Daß in Fortsetzung der Dovrebahn von Stören nach Trondhjem auch diese bisher der schmalspurigen Rörosbahn zugehörige Strecke vollspurig auszubauen war, wurde schon angeführt. Auch die Station Trondhjem hat anläßlich der Einführung der Dovrebahn eine bedeutende Erweiterung erfahren. Über die Dovrebahn geht künftig der wesentlichste Teil des Personenverkehrs zwischen Kristiania und Trondhjem und die ganze Post. Leider hat auf die Feier der Bahneröffnung ein schwerer Eisenbahnunfall, der den am Eröffnungstage nach Kristiania zurückgehenden Sonderzug betraf und der aus den Reihen der Festgäste seine Opfer holte, seine Schatten geworfen.

Dr. S.

Rede des Reichsverkehrsministers Groener anläßlich der Beratung des Haushalts der Reichsbahnverwaltung.

(Schluß.)

Später nahm Reichsverkehrsminister Groener nochmals das Wort. Er führte aus: „Ich möchte mir erlauben, gleich auf einige Punkte einzugehen, die mein Vorredner zur Sprache gebracht hat. Meines Erachtens schlägt das Gutachten, das für den Reichsverband von den bekannten Herren ausgestellt ist, den Mehrbedarf an Personal für den Achtstundentag zu niedrig an, es berücksichtigt nicht den Mehrbedarf für die Urlaubsverlängerung und für neue Geschäfte. Wie ich mir schon vorhin zu sagen erlaubte, sind wir ja bereits in Untersuchungen darüber begriffen, wo nun der Mehrbedarf und die Überzahl an Personal sitzt, in welcher der einzelnen Sparten, ob bei den höheren Beamten, ob im Abfertigungsdienst, im mittleren, im unteren Bahnhofsdienst, in den Werkstätten, beim Aufsichtspersonal usw. Das wird im einzelnen eingehend erforscht, und darauf wird es ankommen, wie wir uns zu dem Gutachten des Reichsverbands stellen werden. Außerdem schlägt das Gutachten den Minderbedarf des Verkehrsrückgangs unseres Erachtens zu hoch an.

Was nun die Personalzahl im Etat 1922 anbelangt, so ist die nicht so aufzufassen, daß das nun der endgültige Bedarf an Personal für die Reichsbahn wäre, sondern das wird sich weiter in den nächsten Betriebsjahren entwickeln, je nachdem unsere Bemühungen, die Arbeitsintensität zu steigern, von Erfolg gekrönt sein werden. Denn darauf kommt es meiner Ansicht nach in erster Linie an, die Arbeitsintensität, den Wirkungsgrad von allen Vorgängen derartig zu steigern, daß man mit einer Mindestzahl von Personal auskommt, das man dann auch hochwertig halten und hoch bezahlen kann, worauf meines Erachtens für die Reichsbahn in allererster Linie zu sehen ist.

Was die Kohlenversorgung des Landes anbelangt, so stimme ich meinem Vorredner durchaus zu. Es ist die allergrößte Sorge, die mich bedrückt, eine größere Sorge als vielleicht die finanziellen Dinge bei der Reichsbahn selbst. Denn wenn es nicht gelingt, die Kohlenversorgung Deutschlands endlich in Ordnung zu bringen und wieder auf normale Verhältnisse, wie sie vor dem Kriege bestanden, zurückzukommen, werden wir — das sage ich Ihnen voraus — jedes Jahr dieselbe Geschichte im Herbst erleben, wie wir sie im letzten Herbst erlebt haben. Ich habe auch für diesen Fall meine Maßnahmen getroffen, ich kann darüber hier nicht weiter Auskunft geben. Aber darüber kann kein Zweifel sein, daß alles geschehen soll und muß, um die Kohlenversorgung sicherzustellen.

Und wie steht's? Die Kohlenabfuhr von der Ruhr, die ja im Winter häufiger gestockt hat infolge der Schwierigkeiten, die in den klimatischen und sonstigen Verhältnissen lagen, infolge der Dickflüssigkeit des Betriebes, geht heute glatt von statten. Seit dem 10. April wird der letzte Wagen jeden Tag gestellt, der angefordert wird, und wenn die Zechen noch mehr produzieren, bin ich bereit, mindestens bis zu 3000 Wagen täglich mehr zu stellen. Also handelt es sich nur darum, daß jetzt in der Frühjahrs- und Sommerzeit mehr Kohlen herausgeholt werden, damit ich in der Lage bin, sie abzufahren, um so mehr, als die Wasserstraßen auch frei sind. Jetzt ist die Zeit für die Versorgung Deutschlands mit Kohlen, und jetzt muß man sehen, daß man möglichst viel auf Lager nimmt.

Was nun die Haldenbestände anbelangt, so darf ich darauf hinweisen, daß die Haldenbestände im Winter regelmäßig auch in früheren Jahren angewachsen sind und mit dem Frühjahr abgefahren werden. Wenn man sich das so denkt, daß es möglich wäre, die Haldenbestände gewissermaßen mit einer besonderen Aktion innerhalb weniger Tage, in acht oder vierzehn Tagen, schnell abzubefördern, hier oder dorthin zu werfen, so ist das nicht ganz richtig. Glatt abgefahren werden kann immer die Tagesproduktion. Anders liegt es aber mit derjenigen Kohle, die bereits auf Halden geborgen ist, und dann kommt nicht nur die Frage der Wagengestellung in Betracht — das ist nicht einmal die erste Frage —, sondern die primäre Frage ist: sind Arbeitskräfte zur Verladung vorhanden, und kann die Kohle so verladen werden, wie sie zu gebrauchen ist? Es nutzt mir selbstverständlich gar nichts, wenn mir soundsoviel Tonnen Kohle von den Halden für meinen Lokomotivbetrieb gegeben werden, denn ich kann natürlich von den Haldenbeständen auch nur diejenigen gebrauchen, die Lokomotivkohlen sind. Sodann darf ich weiter erwähnen, daß vor kurzem noch etwa 600 000 t Koks auf Halde lagen. Von seiten der Eisenbahnverwaltung steht also seit Anfang April nichts im Wege, die Verladung zu steigern. Die Haldenbestände sind auch von 1,475 Millionen Tonnen am 22. April auf 1,174 Millionen Tonnen am 6. Mai zurückgegangen und werden in den nächsten Wochen noch etwas weiter zurückgehen. Aber darüber dürfen wir uns auch keinem Zweifel hingeben: ein gewisser Haldenbestand muß immer vorhanden sein; es ist nicht möglich, die Haldenbestände bis zur letzten Tonne abzufahren.

Was nun den Reparaturstand der Lokomotiven anbelangt, so darf ich kurz darauf hinweisen — denn das ist der Kernpunkt —, daß die Sache so lange nicht beendet ist, bis wir nicht unseren ganzen Lokomotivpark von der ersten bis zur letzten Lokomotive, abgesehen von denen, die wir ausmustern, planmäßig durchrepariert haben, insbesondere die Kesselreparaturen vorgenommen haben, die Kessel in Ordnung gebracht haben, das Kupfer wieder eingebaut haben. Wir haben jetzt, wenn ich nicht irre, 65 000 t Kupfer eingebaut. Es bleiben noch etwa 35 000 t übrig. Ich will mich nicht ganz genau auf diese Zahlen festlegen, aber ich meine, in Erinnerung zu haben, daß die Sache so steht. Wenn wir dieses Kupfer noch eingebaut haben und die entsprechenden Kessel hineingebracht haben — wir arbeiten jetzt mit Austauschkesseln —, dann erst kann man davon sprechen, daß beim Lokomotivpark der Schaden des Krieges wieder gutgemacht ist. Ich hoffe, daß ich bis zum 1. April 1924 mit der Sache fertig sein werde. Um sie zu beschleunigen, müssen wir natürlich auch die Privatindustrie in Anspruch nehmen, und das geschieht in umfassender Weise.

Was die Nutzleistungen anbelangt, so sind sie zurückgegangen, wie der Vorredner zutreffend ausgeführt hat. Aber die Gründe dafür liegen zum wesentlichen in einer Verminderung der Vorspann- und Schiebeleistungen infolge stärkerer Lokomotiven, die wir jetzt haben gegenüber der Vorkriegszeit. Die Vorspann- und Schiebeleistungen sind gegenüber der Vorkriegszeit um 40 % zurückgegangen, und wir werden uns bemühen, sie noch weiter zu ermäßigen. Ich hoffe, daß auch die neue Lokomotive, die Sie jetzt in der Ausstellung in München sehen werden, eine neue 1 D 1 von Borsig, uns wesentlich dazu verhelfen wird. Es ist das ein ganz neuer Typ, von dem wir uns manches versprechen. — — — —"

„Der Verkehr auf den Wasserstraßen hat abgenommen. Aber, meine Herren, nicht wegen der Konkurrenz der Eisenbahnen. Für die Abnahme des Verkehrs auf den Wasserstraßen sind meines Erachtens ganz andere Gründe maßgebend, in erster Linie natürlich der katastrophale Wasserstand im vorigen Jahr, der eigentlich bis zum Herbst oder bis zum Winter die ganze Schiffahrt getroffen hat. Heute ist es ja so — und ich habe mich auch mit den Schiffahrtsleuten in Fühlung gehalten —, daß gefahren wird, was irgendwie gefahren werden kann. Ich hoffe, daß die Frage der Umschlagtarife bei den Verhandlungen, die gegenwärtig stattfinden, auch eine befriedigende Lösung finden wird. Es ist eben mit den Wasserstraßen leider so, daß sie im Herbst und Winter während der Erntetransporte, wo ich sehr gern diese Entlastung haben würde, in der Regel nicht benutzbar sind wegen des Frostes, und jetzt im Sommer habe ich sehr viel Kohlenwagen herumstehen, mit denen ich nichts anfangen kann, die ich zur Seite stellen muß, die nichts für mich verdienen. Ich wäre froh, wenn ich damit Kohlen und andere Güter fahren könnte.

Was die Personentarife anlangt, so werden wir diese im Laufe dieses Sommers noch schonen. Ich hoffe, daß wir die Reisezeit noch ohne irgendwelche Erhöhung der Personentarife vorübergehen lassen können. Ich werde auch den Antrag 4204, der gestellt worden ist, durchaus wohlwollend prüfen. Wenn es möglich gewesen wäre, ihn schon im Hauptausschuß durchzusprechen, so wäre das vielleicht nützlich gewesen. Also bereits in unserer Zurückhaltung bei den Personaltarifen liegt eine Begünstigung des ganzen Volkes, insbesondere des Mittelstandes. Diese Begünstigung geht ja so weit, daß mir gestern hier sogar Vorwürfe gemacht worden sind, daß ich die Personentarife zu stark schone.

Was das Eisenbahnfinanzgesetz anlangt, so möchte ich den Vorredner doch bitten, daß er seine Ansicht darüber vielleicht revidiert. Ich glaube, die vier Punkte, die er erwähnt hat, treffen nicht zu. Die Ablehnung der Heranziehung weiterer Sachverständiger ist ganz anders vor sich gegangen. Die Vertreter der Gewerkschaften sind bei der Besprechung anwesend gewesen, die ich mit einer ganzen Anzahl prominenter Persönlichkeiten des Wirtschaftslebens gehabt habe. Es sind so viele Persönlichkeiten gehört worden, daß ich glaube, daß die Zahl der Persönlichkeiten eher zu groß als zu klein war. Wir haben auch über alles, was gesprochen worden ist, eingehende Stenogramme und Niederschriften, die jedem zugäng-

lich sind, der bei diesen verschiedenen Ausschüssen tätig ist. — — —“

„Der Gegensatz der Techniker und Juristen ist einer meiner größten Schmerzen. Ich wollte, ich könnte diesen Gegensatz aus der Welt schaffen. Was an mir liegt, soll alles geschehen, um die Meinungen, die immer wieder aufeinanderplatzen, auszugleichen und beiden Teilen möglichst gerecht zu werden. Sie wissen ja aus meinen früheren Tätigkeiten, daß ich für die Techniker ein besonders warmes Verständnis jederzeit an den Tag gelegt habe.

Was dann das abfällige Urteil über den gemischtwirtschaftlichen Betrieb anlangt, so möchte ich auch darauf kurz eingehen, damit nicht etwa falsche Meinungen entstehen. Ich glaube, meine Herren, einer der ersten, der auf die Nützlichkeit gemischtwirtschaftlicher Betriebe auch für bestimmte Verkehrsaufgaben hingewiesen hat, bin ich selbst gewesen. Eine der ersten Anregungen, die z. B. zur Bildung der Neckargesellschaft, der Donau-Main-Gesellschaft gegeben worden sind, ist, glaube ich, von mir ausgegangen. Also ich bin durchaus ein Freund von gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen für bestimmte Aufgaben. Ich bin mir aber noch nicht klar über die Grenzen dieser Aufgaben im volkswirtschaftlichen wie im staatlichen Interesse. Jede Einrichtung, jede Organisation hat ihre gewissen natürlichen Grenzen. Geht man mit der Organisation über diese Grenze hinaus, so erlebt man Mißerfolge. Nun möchte ich die Sache so präzisieren: ich bin zurzeit ein voller Anhänger der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen für bestimmte örtlich oder zeitlich oder in beider Richtung begrenzte Aufgabengebiete des Verkehrswesens. Ich habe nicht nur auf dem Gebiete der süddeutschen Wasserstraßen die Bildung dieser Gesellschaften begünstigt. Ich habe vor kurzem wieder auf demselben Gebiete dahingehende Anregungen gegeben. Ich habe auch in meinem eignen Betriebe, im Eisenbahnbetriebe, solche Gesellschaften gebildet. Wir sind dabei, alle diejenigen Aufgaben, die nicht mit dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb, nicht mit den großen Aufgaben des einheitlichen Transportsystems organisch zusammenhängen, in anderer Form zu organisieren. Wieweit wir da kommen und gehen werden, ist eine Frage für sich. Das eine aber möchte ich bemerken. Wollen Sie sich bitte sehr überlegen, ob das gemischtwirtschaftliche System gerade für die Reichsbahn als einheitliches Transportsystem in Mitteleuropa eine vorteilhafte Lösung darstellt! Das möchte ich doch sehr in Erwägung stellen. Denn hier handelt es sich sofort um ganz andere Aufgaben. Hier handelt es sich nicht um eine zeitlich begrenzte Aufgabe, sondern um eine zeitlich unbegrenzte und um eine räumlich so ausgedehnte Aufgabe, daß bei einem anderen Aufbau die Gefahr besteht, daß gerade das Wesen dieses einheitlichen Systems, wie es sich schon List vor 100 Jahren vorgestellt hat, grundlegend verändert wird. Darin werde ich eigentlich bestärkt durch die Erfahrungen, die gerade in den letzten Jahren während des Krieges und nach dem Kriege in den anderen Ländern gemacht worden sind. Ich möchte aber heute nicht näher darauf eingehen, wollte nur nicht verfehlen, das zur Aufklärung zu sagen.

Der Fall der Frachtberechnung, den der Vorredner vorgebracht hat, scheint sich auf eine Zeit zu beziehen, wo nur eine Hauptklasse von 15 t und eine Nebenklasse von 5 t bestand. Der Tarif, der zurzeit besteht, hat eine Hauptwagenklasse bei Aufgabe von mindestens 10 t und eine weitere Nebenklasse bei Aufgabe von mindestens 5 t. Endlich ist in neuerer Zeit die Bestimmung wieder eingeführt, daß bei Gestellung eines 10-t-Wagens die Fracht nach der Hauptwagenklasse nicht für 15, sondern nur für 10 t bezahlt wird. Vielleicht darf ich bitten, daß der Herr Abgeordnete mir das Material zukommen läßt; dann lasse ich den Fall nachprüfen.

Der Herr Abgeordnete hat eine Reihe von Gesichtspunkten für die Organisation dargelegt, denen ich zum Teil beipflichten kann. Es sind die Gesichtspunkte, die mich bei meiner Arbeit selber bewegen. Ich würde ganz besonders begrüßen, wenn ich in der Lage wäre, aus meinem Amte eine ganze Reihe von Geschäften, die uns hier in der Zentrale im Ministerium übermäßig belasten, zu entfernen. Aber wie steht die Sache? Die Geschäfte werden von uns nicht gesucht, sondern sie werden an uns herangetragen. Wir können uns dieser Geschäfte heutzutage noch nicht erwehren; denn niemand, der irgend etwas auf dem Herzen oder irgendeine Beschwerde oder irgendeinen Wunsch hat, begnügt sich mit einer Entscheidung draußen bei der Direktion. Er traut der Direktion nicht oder er hält sie für bureaukratisch oder bekommt einmal eine weniger angenehme Ablehnung usw. Kurz und gut, das alles läuft heutzutage bei uns zusammen. Ich bin also durchaus bereit, in weitestem Maße die Geschäfte hinauszulegen; denn ich halte es sachlich und in jeder Beziehung für unzweckmäßig, alle diese Dinge an der Zentrale im Minis[illegible]rium zu erledigen.

Ich dürfte noch eine Bitte an den Herrn Vorredner a[illegible]sprechen und stelle diese Bitte auch an die anderen Herr[illegible] die davon Gebrauch machen wollen. Es kann uns nur nü[illegible]lich sein, wenn Persönlichkeiten aus diesem hohen Hause, [illegible] sich für die eine oder andere Frage besonders interessier[illegible] sich mit uns in Verbindung setzen, sich mit der betreffend[illegible] Abteilung, in diesem Falle also mit dem Vorstande der Fina[illegible]abteilung bzw. mit dem technischen Staatssekretär, bezügl[illegible] des Loslösens der Werkstätten vom Betri[illegible] eingehend unterhalten und, wenn die Herren das einmal v[illegible]suchen wollten, nach eingehender Prüfung der tatsächlich[illegible] Verhältnisse ihr Urteil abgeben. So scheint zum Beispiel [illegible] Loslösen von den Werkstätten so einfach und ist riesig schw[illegible]rig, vielleicht gar nicht durchführbar; denn nicht die Person[illegible]union an der obersten Spitze ist die Hauptsache, sondern [illegible] Werkstätte hat einen dauernden, ununterbrochenen, täglich[illegible] stündlichen Verkehr mit dem Betrieb. Es ist kein Fabri[illegible]tionsbetrieb, sondern ein reiner Reparaturbetrieb, und die V[illegible]bindungen gehen dauernd hin und her. Deshalb gehen wir [illegible] diesem Wege so vor, daß wir die Werkstätten in ihrer Ar[illegible] selbständig stellen, in allen den Fragen, für die sie verantw[illegible]lich zeichnen müssen, also in der Tätigkeit der großen [illegible]paraturstelle. Im übrigen aber möchte ich widerraten, den [illegible]sammenhang zwischen Direktion, Betrieb und Werkstätten [illegible]lig zu zerschneiden. Denn auch die Personalunion an [illegible] Spitze schafft es nicht. Auf die kommt es gar nicht wesentl[illegible] an. Der Mann, der an der Spitze steht, wird sich von ei[illegible] ganzen Masse Arbeit, die mit den Werkstätten zusammenhä[illegible] später entlasten können, wenn die Organisation, wie wir [illegible] vorhaben, bei den Werkstätten erst durchgeführt ist.

Ich kann Ihnen also auch gerade beim Studium des Werks[illegible]tenwesens nur empfehlen, sich einmal in die Werkstätten [illegible] begeben und eingehend festzustellen, ob nun tatsächlich [illegible] Loslösung der Werkstätten von den Betrieben nicht unzwe[illegible]mäßig ist. Bis jetzt sind alle die Herren, auch die Herren [illegible] der Technik und Industrie, die sich mit dieser Frage bef[illegible] haben, zu der Entschließung gekommen: die Sache bleibt be[illegible] so, wie sie ist, und man beschränkt sich auf eine Selbstän[illegible]machung der Werkstätten als solche.

Daß das Reichsverkehrsministerium ein unbeholfener Kö[illegible] wäre, das sieht vielleicht bloß äußerlich so aus. Ich kann [illegible] meiner eigenen Erfahrung doch wohl sagen, daß ich bei mei[illegible] Mitarbeitern das größte Verständnis dafür finde, daß wir [illegible] die Dinge, die etwa im sogenannten bureaukratischen Sys[illegible] begründet sind und gewisse Hemmungen für schnelle Erledig[illegible] der Geschäfte usw. darstellen, beseitigen müssen. Von mei[illegible] Mitarbeitern geschieht alles, um mich nach dieser Richtung [illegible] zu unterstützen. Zahlenmäßig sind wir ja auch nicht so [illegible] angewachsen, wie es vielleicht den Anschein hat. Auch i[illegible] dieser Beziehung ist eine eingehende Prüfung der Verhältn[illegible] durchaus nützlich. Ich lade die Herren ein, bei uns ihre [illegible]dien zu holen und dann ihr Urteil endgültig zu fällen.“

In der Sitzung vom 12. Mai nahm der Reichsverkehrsmini[illegible] noch einmal das Wort zu folgenden Ausführungen: „Ich [illegible] vom gestrigen Tage noch einiges nachholen. Zunächst [illegible] ich eine Äußerung gestern überhört. Ein Abgeordneter h[illegible] die Vermutung ausgesprochen, daß die Reichseisenbahn [illegible] laufenden Jahre einen Fehlbetrag von eini[illegible] 20 Milliarden haben werde. Eine Begründung für d[illegible] Behauptung hat er nicht gegeben. Er würde das meines [illegible]achtens auch nicht können, da gerade die Entwicklung [illegible] letzten Zeit für eine finanzielle Besserung der Eisenbahn[illegible]hältnisse spricht. Die Entwicklungskurve zum Besseren, [illegible] übrigens auch in dem Gutachten des Reichsverbandes [illegible] außer acht gelassen ist, ist von dem Herrn Abgeordnete[illegible] seinen gestrigen Ausführungen nicht beachtet worden. [illegible] für 1921 veranschlagte Haushalt schließt voraussichtlich [illegible] mehrere Milliarden günstiger ab, als der Anschlag war.

Auch die Betriebszahl zeigt eine Kurve, aus der d[illegible]lich die Besserung hervorgeht. 1920 betrug die Betriebs[illegible] 173, 1921 wird sie keinesfalls über 120 sein, und nach [illegible] Haushalt 1922 soll sie auf 95, also unter 100, heruntersin[illegible]. Jedenfalls kann gesagt werden, daß im Gegensatz zum Ja[illegible] 1920 und dem Beginn des Jahres 1921 die Reichsbahn h[illegible] ihre Finanzwirtschaft genau übersieht, daß sie infolgede[illegible] ihre Finanzwirtschaft auch maßgebend beeinflussen und [illegible] Schwankungen der Wirtschaftslage alsbald folgen kann.

Solche Äußerungen, wie sie der Herr Abgeordnete gem[illegible] hat, sind leider geeignet, Zweifel über die Kreditfähigkeit [illegible] Unternehmens hervorzurufen, wobei ich das Bedenkliche, [illegible] darin gerade dem Ausland gegenüber liegt, nur ande[illegible] möchte.“

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Der Organisationsausschuß zum Sachverständigen-Gutachten des Reichsverbandes der Deutschen Industrie. Der Organisationsausschuß im Reichsverkehrsministerium hat seine Beratungen zu der vom Reichsverband der Deutschen Industrie als Vorschlag zur Gesundung der Reichsbahn herausgegebenen Abhandlung „Die Deutsche Eisenbahnfrage" fortgesetzt und in einer endgültigen Stellungnahme am 23. Mai 1922 abgeschlossen. Die bisher von anderer Seite über den Verlauf der Verhandlungen des Ausschusses erschienenen Presseäußerungen greifen infolgedessen nicht nur dem endgültigen Beschluß des Organisationsausschusses vor, sondern sind auch nach ihrem sachlichen Inhalt geeignet, falsche Vorstellungen über die Stellungnahme der einzelnen Vertreter sowie des Ausschusses in seiner Gesamtheit zu erwecken. Die vom Reichsverband der Deutschen Industrie herausgegebene Denkschrift zerfällt in zwei scharf voneinander abgegrenzte Teile. Im ersten Teil wird die derzeitige Lage der Reichsbahn auf Grund einer vergleichenden Gegenüberstellung der Leistungen der Vor- und Nachkriegszeit einer scharfen Kritik unterzogen. Der zweite Teil baut sich auf dieser Kritik auf und versucht, positive Vorschläge für die künftige organisatorische und wirtschaftliche Neugestaltung der Reichsbahn zu bringen. Die vom Organisationsausschuß zu beiden Teilen bestellten Berichterstatter kamen, wie WTB. mitteilt, zu folgendem Ergebnis: Hinsichtlich der derzeitigen Lage der Reichsbahn wurde festgestellt, daß die Sachverständigen des Gutachtens nicht zu einer objektiven Darstellung gekommen sind. Sie haben keinen ernstlichen Versuch gemacht, den in der Denkschrift errechneten ungünstigen Zahlenergebnissen in ihren tieferen, vor allem in den Folgen des Krieges und seiner Nachwirkungen liegenden Gründen sachlich nachzugehen. Vor allem aber ist die statistische Beweisführung sehr einseitig aufgestellt und teils falsch, teils unvollständig ausgewertet. So wird beispielsweise bei dem Vergleich zwischen den Leistungen der Eisenbahnen in der Vor- und Nachkriegszeit nicht einmal die erhebliche Verringerung des Bahnnetzes nach dem Kriege berücksichtigt und ferner die Beurteilung einer wirtschaftlichen Personalbemessung auf die Lokomotivnutzleistungen bezogen. Besonders muß auffallen, daß die Denkschrift die schlechte finanzielle Lage der Reichsbahn lediglich auf die Erhöhung der persönlichen Aufwendungen und einen Rückgang der Leistungen des Personals zurückführt, aber mit keinem Worte auf die starke, absolute, ja sogar relative Steigerung der sachlichen Aufwendungen eingeht. Die Feststellung der falschen Voraussetzungen der Kritik der Denkschrift erschüttert die Grundlagen der im zweiten Teil gemachten positiven Vorschläge für eine Umstellung der Reichsbahn in eine gemeinwirtschaftliche Gesellschaft mit überwiegender Beteiligung der freien Wirtschaft. — In einer Hinsicht kann freilich eine Übereinstimmung der Denkschrift mit den Ansichten und Absichten des Organisationsausschusses festgestellt werden. Der Organisationsausschuß hat von jeher die Anwendung privatwirtschaftlicher Grundsätze zur Führung eines so großen Betriebsunternehmens wie die Reichsbahn und eine größere Bewegungsfreiheit im Einsatz von Material und Personal vertreten. Der Ausschuß hält aber zur Erreichung dieser Ziele eine Änderung der Wirtschaftsform, wie sie die Denkschrift vorschlägt, nicht für notwendig. Auch die Gutachter des Reichsverbandes sind von der Wirkungskraft der ihnen vorschwebenden Gesellschaftsform offenbar nicht so ohne weiteres und so fest überzeugt, wie sie sich den Anschein geben. Denn ihrer Forderung auf eine dreijährige Tariffreiheit und die außerdem von ihnen vorgeschlagenen Übergangsbedingungen liegen jenseits der durch die Formveränderung an sich bedingten Vorzüge. Mit völliger Freiheit auf tarifarischem Gebiet könnte auch die Reichsbahn die finanziellen Schwierigkeiten schneller überwinden. Wenn sie sich bisher von gemeinwirtschaftlichen Rücksichten in der Preispolitik hat tragen lassen, so bewies sie mehr Verständnis für die Notwendigkeiten der Volkswirtschaft als die Sachverständigen des Gutachtens. Schon diese kurze Charakteristik der wesentlichen Grundgedanken der Denkschrift dürfte eine hinreichende Begründung dafür sein, daß der Ausschuß am Schluß seiner Beratungen zu einem ablehnenden Urteil des von den Gutachtern vertretenen Standpunktes gelangt ist. Die von der Reichsbahnverwaltung vorgesehenen Maßnahmen hält der Organisationsausschuß nach wie vor für die geeigneten Grundlagen zu einer nachhaltigen Gesundung der Reichsbahn.

— Die Eisenbahnnote der Botschafterkonferenz. Vor einiger Zeit wurde aus Paris gemeldet, daß die Botschafterkonferenz am 17. Mai einstimmig beschlossen habe, Deutschland den weiteren Bau von Eisenbahnlinien im besetzten Rheinland zu verbieten. Wie nun aus Paris unterm 29. Mai berichtet wird, ist die Eisenbahnnote der Botschafterkonferenz nunmehr der deutschen Botschaft in Paris überreicht worden. Es handelt sich um ein Dokument mit sehr umfangreichen Anlagen. Die Note verbietet u. a. den viergleisigen Ausbau der Strecke Köln-Aachen bis Düren, wünscht ferner die Beseitigung zahlreicher Eisenbahnrampen, weil sie angeblich militärischen Zwecken dienen könnten, und sieht außerdem die Einstellung mehrerer im Bau befindlicher Eisenbahnstrecken in Westdeutschland vor.

— Abfuhr der Kohle aus dem Ruhrbezirk. Auf eine im Reichstage eingebrachte Anfrage hat der Reichsverkehrsminister am 10. Mai d. J. folgende Antwort erteilt: Dem Reichsverkehrsministerium ist bekannt, daß infolge Streiks und Aussperrung der Arbeiter in der Metallindustrie Süddeutschlands Kohlenwagen nicht entladen werden. Am 23. April waren im Bezirk München 10, Ludwigshafen 2, Stuttgart 44 und Karlsruhe 100, zusammen 156 beladene Kohlenwagen vorhanden. Diese geringe Wagenzahl ist für die Wagenversorgung des Ruhrkohlenbezirks bedeutungslos. Seit dem 13. April ist der tägliche Bestand an leeren Wagen im Ruhrgebiet wesentlich höher als der Wagenbedarf. Zurzeit sind bereits tausende leere offene Wagen aufgestellt.

Ich würde es sehr begrüßen, wenn die Bergarbeiter Überschichten verfahren würden, damit die Leerwagen ausgenutzt würden und die dringend notwendige ausreichende Sommerbevorratung der Eisenbahnverwaltung vorgenommen werden könnte. Die Haldenbestände im Ruhrbezirk nehmen ständig schnell ab.

— Aufhebung der vorläufigen Zurückstellung von der Zulassung zu Prüfungen und Stellenbesetzung. Eine im Reichstage eingebrachte Anfrage hat der Reichsverkehrsminister wie folgt beantwortet: Um zu vermeiden, daß eine Schädigung der am Streik im Februar d. J. beteiligten Eisenbahnbeamten, Angestellten und Arbeiter über die von der Reichsregierung festgesetzten Richtlinien und die dazu ergangenen Auslegungen hinaus eintritt, haben die Eisenbahn-Generaldirektionen und die Eisenbahndirektionen die Vornahme von Anstellungen und Ernennungen und die Entscheidung über Zulassung zu Prüfungen zurückgestellt. Unter dem Einfluß der unmittelbar nach dem Streik herrschenden Erregung wäre eine Sicherheit dafür nicht gegeben gewesen, daß die von den Dienststellenvorstehern getroffenen Maßnahmen, auch wenn sie objektiv gerecht waren, vom Personal als gerecht empfunden worden wären. Ich habe mich der Berechtigung dieser Auffassung nicht verschließen können, obwohl damit die unerwünschte Wirkung eintrat, daß zunächst auch die am Streik nicht beteiligten Beamten darunter zu leiden hatten.

Da nunmehr eine ruhigere Auffassung der mit dem Streik zusammenhängenden Angelegenheiten Platz gegriffen hat, und auch die Disziplinaruntersuchungen im großen ganzen überall abgeschlossen sind, habe ich auch im Hinblick auf die Notwendigkeit baldiger Durchführung der aus dem Personalhaushalt der Reichsbahn sich ergebenden Stellenbesetzung angeordnet, daß die etwa aus Anlaß des Streiks von den Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen verfügten vorläufigen Zurückstellungen von der Zulassung zu Prüfungen und von der Anstellung oder Beförderung nunmehr aufgehoben werden. Soweit für die zurückgestellten Bediensteten Planstellen offengehalten sind, bestehen gegen eine Verleihung der Stellen mit rückwirkender Kraft im Rahmen der allgemeinen Grundsätze keine Bedenken. Selbstverständlich kommen Beamte, gegen die ein Disziplinarverfahren eingeleitet ist, für die Abnahme einer Prüfung oder für eine Beförderung vorläufig nicht in Betracht. Das gleiche gilt hinsichtlich der Prüfung, Anstellung und Beförderung solcher Beamten, die im Kündigungswege entlassen sind und die gegen die Kündigung den Beschwerdeweg beschritten haben. Für derartige Beamte sind Planstellen solange offen zu halten, bis das Disziplinarverfahren abgeschlossen oder auf die Beschwerde über die Kündigung entschieden ist. Bei einem Freispruch im Disziplinarverfahren oder bei Zurücknahme der Kündigung würden auch diesen Beamten später die offengehaltenen Stellen nach den allgemeinen Grundsätzen verliehen.

Hinsichtlich der Gewährung von Unterstützungen an das Eisenbahnpersonal habe ich die mir unterstellten Behörden bereits dahin unterwiesen, daß allein die Tatsache der Beteiligung am Streik keinen Anlaß bieten kann, einen Bediensteten bei nachgewiesener Notlage von der Gewährung von Unterstützungen auszuschließen, daß aber Unterstützungsanträge, die die Erstattung des Ausfalles an Lohn und Diensteinkommen an den Streiktagen zum Gegenstand haben, oder die die Notlage im wesentlichen mit dem Ausfall dieser Bezüge begründen, hiervon ausgenommen sind.

Bezüglich der Gewährung von Urlaub habe ich die Dienststellen schon kurz nach dem Streik angewiesen, die am Streik beteiligt gewesenen Bediensteten nicht grundsätzlich von der Gewährung des regelmäßigen Urlaubs auszunehmen.

Die Dienststellen sind angewiesen, sich streng an den Wortlaut und den Sinn der Richtlinien nebst den dazu ergangenen Auslegungen zu halten.

— **Die Benutzung der Feriensonderzüge.** In den Monaten Juni, Juli und August werden insgesamt 278 Feriensonderzüge gefahren, von denen allein 58 auf den Berliner Ferienverkehr entfallen. Die Reichsbahnverwaltung hat sich die ungünstigen Erfahrungen des vorigen Jahres zunutze gemacht und für die neuen Sonderzüge die Benutzung im ganzen freier gestaltet; im letzten Jahre galten die Ferienkarten, auch auf der Rückfahrt, nur für Sonderzüge, so daß den Ferienreisenden mittelbar die Dauer ihres Erholungsaufenthaltes vorgeschrieben wurde, wenn sie von der Fahrpreisermäßigung Gebrauch machen wollten. Da man sich jedoch in diesen Zeiten der Preisschwankungen und der ungeheuren Teuerung kaum auf eine bestimmte Reisedauer von vornherein festlegen möchte, und die Rückfahrt vielfach auch vom Wetter abhängig gemacht wird, verzichtete manche Familie auf die Vergünstigung der Sonderzüge, und diese fuhren teilweise sehr schwach besetzt. In diesem Jahre werden nun Rückfahrkarten ausgegeben, die zur Hinfahrt für einen bestimmten Sonderzug, zur Rückfahrt für jeden fahrplanmäßigen Zug gelten, auch für D-Züge, wenn der Schnellzugzuschlag gezahlt wird. Diese Bestimmung, die die Dauer der Erholung den Reisenden vollständig freistellt, dürfte den Ferienzügen einen regeren Zuspruch sichern.

Die Feriensonderzüge führen nur die dritte Klasse; die Ermäßigung beträgt 25 % gegenüber den gewöhnlichen Personenfahrpreisen. Die Platzanweisung wird ähnlich wie im vorigen Jahr gehandhabt; der Vorverkauf für die einzelnen Züge beginnt etwa 14 Tage vor Abgang; bei Vorweisung von sechs Fahrkarten werden auf Wunsch sechs Personen in einem Abteil untergebracht. Diese Einrichtung der „Familienabteile" hat sich im vorigen Jahr so gut bewährt, daß man sie in diesem Jahr auszubauen hofft; so waren z. B. von 90 Abteilen eines vom Görlitzer Bahnhof abgehenden Zuges 63 im voraus belegt. Im übrigen überläßt man die Belegung der Plätze den Reisenden selbst; es werden jedoch für jeden Zug nur soviel Fahrkarten verkauft, als Sitzplätze vorhanden sind.

Für die Rückfahrt können auch die Sondergegenzüge benutzt werden; entschließen sich die Reisenden für die Rückfahrt zu einem bestimmten Sonderzug, so können Sitzplätze für die Rückfahrt gewährleistet werden, wenn die Reisenden sich vor der Hin- für die Rückfahrt vormerken lassen.

Wird ein Sonderzug nicht ausreichend besetzt, so behält sich die Eisenbahndirektion vor, ihn ausfallen zu lassen; jeder Reisende wird deshalb darauf hingewiesen, sich fünf Tage vor Abgang seines Zuges zu vergewissern, ob er tatsächlich verkehrt.

Die genauen Abfahrtszeiten der Züge und die Fahrpreise für die Sonderzugkarten sind jetzt bekanntgegeben worden.

— **Reichsbahnnetzkarten.** Wie verlautet, beabsichtigt das Reichsverkehrsministerium Reichsbahnnetzkarten einzuführen. Die Karten sollen für die Dauer von 30, 45 und 60 Tagen gelten und für die 1., 2. und 3. Wagenklasse ausgegeben werden. Über die Preise dieser Karten ist eine endgültige Festsetzung noch nicht getroffen, doch werden diese Netzkarten für Personen, die viel unterwegs sind, zweifellos eine Verbilligung des Reiseverkehrs bringen; sie haben den Vorzug, daß sie auch für alle Schnell- und D-Züge ohne Zahlung eines Schnellzugszuschlags benutzt werden können.

— **Schlafwagen Stuttgart-Amsterdam.** Ein neuer Schlafwagen Stuttgart-Amsterdam ist jetzt eingerichtet worden. Der neue Schlafwagen verkehrt in den Schnellzügen D 60 und D 67, und zwar über Heidelberg-Ludwigshafen-Wiesbaden-Köln-Deutz-Emmerich. Bei einem Bettkartenpreise von 300 ℳ in der 1. und 180 ℳ in der 2. Klasse kostet die Vormerkgebühr 20 bzw. 10 ℳ und die Gebühr für telegraphische Vorausbestellung 15 ℳ, während in der Richtung Amsterdam-Stuttgart die Bettkartenpreise auf 12 Gulden in der 1. und 8 Gulden in der 2. Klasse festgesetzt sind.

— **Neue Güter- und Kohlentarife für Oberschlesien.** Wie dem W. T. B. aus Kattowitz gemeldet wird, ist für den Güterverkehr zwischen dem deutschen Teil des Abstimmungsgebietes und Deutschland einerseits und zwischen dem polnisch werdenden Teil Oberschlesiens andererseits die Herausgabe folgender Güter- und Kohlentarife beabsichtigt: 1. Wechseltarif für den polnischen Teil des Abstimmungsgebiets auf der Grundlage der zur Zeit der Übergabe bestehenden deutschen Tarife für alle Güterarten und alle für das Abstimmungsgebiet gegenwärtig geltenden Tarife. Die gegenwärtigen Entfernungen erfah gewisse Änderungen mit Rücksicht auf die Grenzfestsetzun und dergleichen. 2. Verbandstarif zwischen Polnisch-Ob schlesien durch Deutsch-Oberschlesien mit dem übri Deutschland für Kohle (Ausnahmetarif VI), Erze (VII, VI VII c, VII d), Fische (VIII), Schwefelsäure (IX) und zwar a der Grundlage der jeweiligen deutschen Tarife. Der Frachts ist durchgerechnet. Die Entfernungen erfahren ebenfalls wisse Änderungen. Aufgenommen sind die Erzversandstation und die Stationen, die östlich einer von Hamburg nach d Nordwestzipfel Bayerns gelegenen Linie liegen, und die säc schen, bayerischen und württembergischen Stationen. Die preußischen Stationen sind noch nicht aufgenommen word Ihre Aufnahme wird erwogen. 3. Verbandstarif zwischen P nisch-Oberschlesien durch Deutsch-Oberschlesien mit dem üb gen Deutschland für alle bei zu 2) erwähnten Verbandstar nicht aufgeführten Güterarten, und zwar für die Stationsverb dungen, für welche in bei zu 2) angeführten Verbandstari Entfernungen vorgesehen sind. Die Frachtsätze sind ni durchgerechnet und werden durch Anstoß an die im polnisc Oberschlesien geltenden Tarife und die deutschen Wechseltar gebildet (Grenzfrankaturzwang). Durch diese Tarife wer Verteuerungen des Transportes durch die notwendige Umabf tigung bei der Grenzübergangsstation und die infolgedessen befürchtende Überfüllung der Grenzbahnhöfe und damit e Verkehrsstockung vermieden. Da eine direkte Aufgabe m direktem Frachtbrief nach den oben genannten Tarifen s nicht ermöglichen lassen wird, ist es notwendig, die Versen deutscher Waren nach Polnisch-Oberschlesien in Deutsch-O schlesien schon jetzt darauf aufmerksam zu machen, daß einem solchen Falle zur Entlastung der Grenzübergangsba höfe die Verfrachtung nicht nach den Grenzstationen, sond nach größeren, in Deutsch-Oberschlesien gelegenen Station wie Kandrzin, Peiskretscham, Vossowska, Kreuzburg Oppeln erfolgen wird, damit schon auf diesen Bahnhöfen Umabfertigung vorgenommen werden kann. Wenn die betr fende Station auf dem Wege nach der angegebenen Empfa station gelegen ist, tritt die Frachtverteuerung im allgemein ein. Werden zu viel Sendungen nach den Grenzüberga stationen wie Hindenburg, Beuthen und dergleichen aufgege so dürften kaum Verkehrsstockungen auf diesen Überga stationen zu vermeiden sein.

— **Nachspiele zum Eisenbahnerstreik.** Aus Halle (Saa wird unterm 29. Mai gemeldet: Die Hauptführer im mitt deutschen Eisenbahnbeamtenstreik, Eisenbahninspek Sieler, Lokomotivführer Kohl und Zugführer Wolf, i von Halle aus den Ausstand über weite Teile Mitteldeutschla organisiert hatten, standen vor der Disziplinarkammer in Mag burg, um sich in einer Verhandlung mit umfangreichem Zeu apparat, die erst in den Nachtstunden ihr Ende fand, zu antworten. Gegen den Hauptangeklagten Sieler wurde Dienstentlassung ohne Pension erkannt. Für ihn fiel beson erschwerend ins Gewicht, daß er nach Zeugenaussagen sucht hatte, in der Vorstandssitzung vom 31. Januar die T nehmer durch Handschlag zum Streik zu v pflichten, was eine Beeinflussung des freien Willens deute. Zugführer Wolf wurde zu 2000 ℳ Geldstrafe und ein Verweis, Lokomotivführer Kohl zu 1000 ℳ Geldstrafe und ein Verweis verurteilt. Inspektor Sieler kündigte Berufung an Reichsdisziplinarhof in Leipzig an.

Ferner wird am gleichen Tage aus Cassel berichtet: Disziplinarkammer verurteilte den Eisenbahnsekretär Baltha Mihm in Fulda zur Dienstentlassung. Zwei Jahre soll M vier Fünftel seines Gehalts erhalten. Die Dienstentlassung folgte wegen Beteiligung am Eisenbahnerstreik im Februar.

— **Preisausschreiben für Anschlußgleise.** Der Verlag Verkehrstechnischen Woche, Berlin S 14, Stallschrei straße 34/35, veranstaltet ein Preisausschreiben zur Wei bildung der Rechtsverhältnisse der Anschlu gleise. Dem Preisgericht gehören an: Oberbaurat L mann, früher Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin, Professor für Eisenbahnwesen an der Technischen Hochsch zu Braunschweig Dr.-Ing. Risch und der Handelsgericht Buschmeyer zu Berlin. Insgesamt sind mehr als 800 zu Preisen für die einzusendenden Arbeiten ausgeworfen. Bedingungen enthält Heft 20 des Jahrgangs 1922 der „V kehrstechnischen Woche".

Bemerkt sei hierzu, daß bereits im Reichsverkehrsminister nach mehrtägigen, am 11. Mai beendeten Beratungen mit Vertretungen der Anschlußinteressenten ein Entwurf zu „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse" fertig stellt worden ist, der inzwischen die Genehmigung des Reic verkehrsministers gefunden hat. Der Entwurf beruhte auf gehenden Vorarbeiten von Praktikern des Eisenbahnwesens allen Bezirken der Reichsbahnen und aus allen Beamtenf

uppen. An den Beratungen im Ministerium nahmen teil der ichsverband der deutschen Industrie, der deutsche Industrie- d Handelstag, der deutsche Städtetag und der deutsche Land- rtschaftsrat. Da in diesem Ausschuß die Beratungen auf iden Seiten von dem Wunsch nach Verständigung und nach sgleich bestehender Gegensätze getragen waren, wurde er- icht, daß über alle wesentlichen Punkte Einigkeit bestand. e neuen Bedingungen werden daher bereits den Anschlußver- igen im Gebiete der Reichsbahn vom 1. Juli d. J. ab zugrunde legt werden (vgl. Nr. 19, S. 378 d. Ztg.). Einen Einfluß auf Ausgestaltung der Anschlußbedingungen dürfte somit das eisausschreiben kaum noch haben.

— **Der Verband Deutscher Eisenbahn-Erholungsheime** hielt am und 6. Mai d. J. seine Hauptversammlung im Eisenbahnheim rische Quelle" zu Hiddesen bei Detmold ab. Während am sten Tage geschäftliche und wirtschaftliche Angelegenheiten, Festsetzung allgemeiner Aufnahmebedingungen, die einheit- he Preisbildung sowie die Durchführung des Winterbetriebes r Erörterung gelangten, war der zweite Tag der wichtigen age der Erhaltung der Erholungsheime gewidmet. Den Ver- tern der Reichsministerien, des Reichstages, des Roten Kreuzes, s Zentral-Komitees zur Bekämpfung der Tuberkulose, des Ge- rkschaftsbundes der Angestellten u. a., unter denen zum ten Male sich ein Vertreter der österreichischen Eisenbahn- holungsheime eingefunden hatte, gab der Vorsitzende, Ober- gierungsrat Dr. Bergemann-Breslau, ein eingehendes Bild von Entwicklung der Erholungsheime bis zur Gegenwart, von em Zweck und ihren Zielen. Die Erholungsheime, deren Be- hen unter den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen fährdet sei, wären zur Erhaltung der Gesundheit und Berufs- udigkeit der Beamten und Arbeiter ebenso nötig wie zur rderung der allgemeinen Volksgesundheit als Vorbeugungs- ßnahme gegen Krankheit und vorzeitige Arbeitsunfähigkeit. Zweck sei verfehlt, wenn die Verpflegungspreise allmählich Höhe der Preise in den allgemeinen Fremdenheimen und mmerfrischen erreichten, die ein Beamter für sich und seine milie nicht mehr zahlen könne. Es sei daher nötig, daß die holungsheime Zuschüsse aus Reichsmitteln erhielten. Die nutzung der Heime müsse zu allen Jahreszeiten durch weit- ende Werbetätigkeit, wechselseitigen Austausch, Aus- tzung in verkehrsschwachen Zeiten für die Kinderfürsorge, ch Unterbringung von Kriegsbeschädigten und wirtschaftlich wachen Erholungsbedürftigen sichergestellt werden. Eine neinsame Arbeit aller auf dem Gebiete der Erholungsheime tigen Körperschaften würde die Sache fördern und eine Zer- itterung vermeiden. Es wurde beschlossen, das Reichsmini- rium des Innern zu ersuchen, in einer gemeinsamen Be- echung die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft der beteilig- Vereine und Verbände in die Wege zu leiten.

er Verbandstag schloß mit einem Bekenntnis der Treue zu serem deutschen Vaterlande und zu unseren österreichischen idern am Hermannsdenkmal im Teutoburger Walde.

em Verbande haben sich noch angeschlossen: Eisenbahn- holungsheim Nieder-Dollendorf a. Rhein. (Anfragen den Verwaltungsausschuß des Heims in Elberfeld, Eisen- hndirektion.) Erholungsheim des deutsch-österreichischen enbahn-Beamtenvereins in Böckstein bei Bad Gastein. fragen an die „Ortsgruppenleitung Salzburg I der deutschen kehrsgewerkschaft" z. H. des Oberbaurats Ing. Eckhart Jo- n, Streckenleitung Salzburg I.) Das Heim ist das ganze r geöffnet. Reichsdeutsche Eisenbahner werden aufgenom- n, soweit Platz vorhanden ist. Während des Sommers dient vorzugsweise der Aufnahme von Kranken, die auf Grund s ärztlichen Zeugnisses die heißen Quellen des nahe ge- enen Gastein gebrauchen müssen.

— **Österreichische Handelskammer in Köln.** Anfang Januar d. wurde in Köln eine österreichische Handelskammer gegrün- , mit der Aufgabe, als Bindeglied zwischen Österreich und tschland in wirtschaftlicher Beziehung zu wirken. Nach für das Geschäftsjahr 1921 vorliegenden Jahresberichte te die Kammer, deren Mitgliederzahl im Berichtsjahre 173 ug, die sich auf 33 Städte verteilen, sofort engste Fühlung- me mit den österreichischen Bundesministerien wie auch mit auf wirtschaftlichem Gebiete tätigen österreichischen Kör- chaften. Auch übernahm die Kammer die ehrenamtliche tretung des Handelsmuseums in Wien für das Rheinland. wurde eine Auskunftsstelle errichtet, die regen Zuspruch l: ein Vermittlungsdienst besorgte den Nachweis von Be- - und Absatzquellen, Vertretern und Vertretungen, eine richten- und Werbeabteilung wirkte für einen regen Ver- zwischen Deutschland und Österreich, wobei der Werbung die Erste Wiener Internationale Messe besonderes Augen- zugewendet wurde.

Personalnachrichten. Im Bereich des Reichsverkehrs- steriums sind versetzt: die Oberregierungsbauräte Albert Wilke von Breslau nach Berlin als Mitglied der Eisen- bahndirektion Berlin-Osten und Paul Schmidt von Berlin nach Essen als Mitglied der Eisenbahndirektion daselbst. — Überwiesen ist der Regierungsrat Tramnitz in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt als Mitglied. — Ernannt ist der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Otto Ballof aus Conz zum Regierungsbaumeister. — Gestorben sind: der Regierungsrat Hespe bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.) und der Regierungsbaurat Heinrich Schulze bei der Eisenbahndirektion in Trier.

Österreich.

— **Die Umgestaltung des Wiener Westbahnhofes.** Seit Jahren schon wird in der Öffentlichkeit Klage über die völlige Unzu- länglichkeit der Verkehrs- und Abfertigungsmöglichkeiten auf dem Wiener Westbahnhofe geführt. Die Lösung dieser Auf- gabe war um so schwieriger, wenn man bedenkt, daß der West- bahnhof seine Verkehrsübergabe in das Jahr 1858 zurückdatiert, in eine Zeit, da es täglich nur drei abgehende und drei ankom- mende Züge gab, so daß es sich schon Ende der achtziger Jahre als notwendig herausstellte, Umgestaltungen zur Verbesserung des Reiseverkehrs vorzunehmen.

Ein großer Übelstand war die Gepäckaufgabe in der bestehenden Abfahrtsvorhalle, durch welche diese zur Hauptreisezeit so ver- stopft wurde, daß der Verkehr der Reisenden tatsächlich ge- hemmt war. Durch die Verlegung der Bahnhofswirtschaft drit- ter Klasse in das Untergeschoß wurden die bisher von ihr inne- gehabten Räume frei. In diesen konnte sodann eine allen An- sprüchen genügende moderne Gepäckaufgabestelle errichtet werden, welche außerdem in ihrer ganzen Länge eine große, mit einem glasgedeckten Dach überdeckte Freitreppe vorge- lagert erhielt, die es einerseits einer ganzen Reihe von Wagen ermöglicht, das Gepäck abzuladen, anderseits den mit den Wa- gen ankommenden Reisenden gestattet, ihr Reisegepäck aufzu- geben und ungehindert zu den Kassen und zur Abfahrtshalle zu gelangen.

Ein weiterer Hauptmangel war das Fehlen einer leicht zu- gänglichen Abfahrtsvorhalle für Abfertigung der Schnellzug- reisenden erster und zweiter Klasse infolge der unzureichenden Kassen- und Nebenräume. Um hierin Abhilfe zu schaffen, wurde ohne Störung des Verkehrs während des verflossenen Winters mit dem Bau von neuen Räumlichkeiten begonnen, die, zu Beginn der Reisezeit im Sommer 1922 fertiggestellt, eine große Erleichterung des Verkehrs bilden sollen. Zu diesem Zwecke wurde in der Ecke zwischen dem Kopfgebäude und dem Pavillon an der Abfahrtsseite ein neuer Anbau errichtet, in den nunmehr die Bahnhofswirtschaft erster und zweiter Klasse ver- legt wird. Die dadurch freiwerdenden Räume können nun vor allem zu der obengenannten Vorhalle ausgestaltet werden. Außerdem wird noch, einem lebhaften Bedürfnis der fremden Reisenden nachkommend, eine Geldwechselstube sowie ein aus- reichendes, leicht zugängliches Postlokal mit anschließender Schreibstube geschaffen.

Doch auch der eigentliche Verkehr und die Abfertigung der Züge soll durch neue Einrichtungen verbessert werden. Die beiden bisher bestandenen Hallentürme werden abgetragen und dadurch die bestehenden Engpässe bei den Seitenbahnsteigen auf der Ankunfts- und Abfahrtsseite beseitigt. Durch die gleichzeitige Verkürzung der Halle war es möglich, die Bahn- steige sowie die zugehörigen Gleise entsprechend zu verlängern, so daß auf die Gleise des Seitenbahnsteiges der Ankunftsseite nicht nur wie bisher die Nahzüge, sondern auch lange Fernzüge geleitet werden können; anderseits können durch die Vermeh- rung der Abfahrtsgleise mehr Züge als bisher zur Aufstellung gelangen. Der neue Abschluß der Abfahrtshalle, die sogenannte Hallenschürze, wird durch Tieferführung dem Übelstande ab- helfen, daß das Innere der Halle nicht wie bisher den Wetter- unbilden zu sehr ausgesetzt ist.

Weiter wird vor der Halle eine ganz neue, bis zur Schmelz- brücke reichende Gleisanlage geschaffen, womit auch die Ver- breiterung der sogenannten Schönbrunner- und Linzerbrücke in ursächlichem Zusammenhang steht. Letztere ist notwendig, um einerseits durch Einfügung einer neuen verstärkten Brücken- konstruktion die durch den erweiterten Reiseverkehr notwendi- gen schweren Schnellzüge anstandslos überleiten zu können, anderseits durch den viergleisigen Ausbau der Brücke eine un- gestörte Ein- und Ausfahrt der Züge zu gewährleisten.

— **Tariferhöhungen auf der Graz-Köflacher Bahn.** Auf eine im Nationalrate gestellte Anfrage steiermärkischer Abgeordne- ter wegen Erhöhung der Tarife auf der Graz-Köflacher Bahn äußerte sich der Bundesminister für Verkehrswesen wie folgt: Zu Beginn des Jahres hat die finanzielle Lage des Bahnunter- nehmens eine gefahrdrohende Wendung genommen, indem die Südbahn, die den Betrieb der Graz-Köflacher Eisenbahn führte,

erklärte, den Betrieb einstellen zu müssen, wenn nicht für die Deckung der ihr aus dem Betriebe der Graz-Köflacher Eisenbahn erwachsenden Ausfälle vorgesorgt würde. Es war daher unerläßlich, die Einnahmen aus diesem Titel entsprechend zu erhöhen. Ferner war die Graz-Köflacher Eisenbahn vor die Notwendigkeit gestellt, an eine durchgreifende Ausgestaltung ihrer Bahnlinien und an eine wesentliche Vermehrung ihres Fahrparks zu schreiten, um die infolge vermehrter Förderung anfallenden Kohlen abbefördern zu können. Dieser Notwendigkeit konnten sich das Verkehrsministerium und das Handelsministerium nicht verschließen; es mußte daher die in Rede stehende Tariferhöhung bewilligt werden, die 150 % der bisherigen Tarife ausmacht. Hierbei hat das Verkehrsministerium in pflichtgemäßer Wahrung der volkswirtschaftlichen Interessen die Genehmigung der Tariferhöhung an die Bedingung geknüpft, „daß das gesamte Erträgnis aus dieser Erhöhung ausschließlich zum Zwecke der Deckung von Betriebskosten und zur Bestreitung der Kosten für die erforderlichen Investitionen" verwendet wird. Eine Heranziehung des Erträgnisses der Tariferhöhung zur Ausschüttung von Dividenden oder dergleichen ist sohin ausgeschlossen. Wenn ich daher auch zugeben will, daß die Tariferhöhung für die hiervon betroffenen Industrien und Unternehmungen, darunter in erster Linie die Bergbaubetriebe der Graz-Köflacher Eisenbahn selbst, eine schwere Belastung bedeutet, so möchte ich doch nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß nur durch die Tariferhöhung die Bevölkerung vor einer Betriebseinstellung auf der Graz-Köflacher Eisenbahn bewahrt und die für die Kohlenbeförderung unerläßliche Ausgestaltung der Bahn ermöglicht wurde, die ja letzten Endes wieder im Interesse der Volkswirtschaft liegt. Im übrigen möchte ich noch bemerken, daß ein Entgegenkommen gegenüber der Graz-Köflacher Eisenbahn um so rätlicher erschien, als diese aus den Bestimmungen ihrer Konzessionsurkunde einen Anspruch auf eine noch weitergehende Tariferhöhung ableiten zu können glaubt.

— **Erhöhung der Zeitkartenpreise auf der Südbahn.** Diese Gesellschaft erhöht mit Wirksamkeit vom 1. Juni d. J. bis auf Widerruf auf ihren im Bereich der Republik Österreich gelegenen Strecken die Preise der Monats-, Vierteljahrs- und Jahresstreckenkarten, weiter die Preise der ermäßigten Streckenkarten für Angestellte und Arbeiter. Die auf Grund des bisherigen Tarifes ausgegebenen über den 1. Juni hinaus lautenden Monats- und Vierteljahrsstreckenkarten behalten ihre Gültigkeit ohne Aufzahlung. Bei den für das Jahr 1922 gelösten Jahresstreckenkarten hat sich die Bahnverwaltung im Tarif ausdrücklich vorbehalten, die erwähnten Karten in Anbetracht des stets schwankenden Geldwertes, der die Bahnverwaltungen zu Tariferhöhungen zwingt, den Besitzern vierzehntägig zu kündigen, so daß sie mit Ende Mai außer Geltung gesetzt werden könnten. Um jedoch das weitestmögliche Entgegenkommen zu betätigen, hat sich die Verwaltung bereit gefunden, diese Jahreskarten noch bis Ende Juni, und zwar ohne jede Aufzahlung, anzuerkennen und eine Zuzahlung nur für die restlichen sechs Monate zu erheben.

— **Elektrizitätswerk der Bundesbahnen am Spullersee.** Wie bereits in Nr. 18, S. 363 mitgeteilt, erfolgte am 28. April d. J. bei dem großen Werke für die Elektrisierung der Bahnlinie Innsbruck-Bregenz am Spullersee der Durchschlag des 1900 m langen Druckstollens, der von der Höhe des Spullersees (1800 m) durch die Felsen des Dürrenberges zum Wasserschloß an der Grafenspitze führt; damit ist das schwierigste Stück des Bundesbahnkraftwerkes der Vollendung nahegebracht. Am 15. Oktober 1920 wurde der Stollen von der Seeseite her (Norden) angeschlagen. Der Stolleneingang wurde mehrmals verschüttet und die Fortschritte der Arbeiten derart behindert, daß sich deren vorläufige Einstellung bis Mitte März 1921 als nötig erwies. Im Juni v. J. begannen im Druckstollen die Bohrungen mit Maschinen, die Unterkünfte wurden ausgebaut und die Aufstellung von Hilfsmaschinen vorgenommen, im August erst konnte mit voller Mannschaft der verstärkte und volle Betrieb des Stollenbaues aufgenommen und dieser auch von der zweiten Seite her (Südseite beim Wasserschlosse) begonnen werden. Wassereinbrüche behinderten den Vortrieb des Stollens und drei Pumpen mußten in Dienst gestellt werden, bis die Fassung der Quellen möglich geworden war. Der Winter 1921/22 brachte abermals Erschwerungen für den Arbeitsfortschritt. Während der Bauzeit vom 15. Oktober 1920 bis zum 18. April d. J. konnte also nur ein Teil der Zeit für den Vollbetrieb des Tunnelbaues benutzt werden. Nach dem Stollendurchschlag tritt der Bau des Spullerwerkes nunmehr in ein neues Stadium: Von Danöfen aus werden durch den Schrägaufzug zum südlichen Ausgang des Tunnels beim Wasserschlosse die Materialien für die Staumauer befördert, der Stollen ist mit einer Schmalspurbahn besetzt, Benzinlokomotiven bringen Materialzüge durch den Stollen zum See, wo nach der Schneeschmelze der Bau der Staumauer beginnt. Zwei Sperren sind vorgesehen, eine nördliche und eine südliche. Gebaut wird vorerst die süd[liche] Sperre. Die gänzliche Fertigstellung der Staumauern ist ohne Einfluß auf die Betriebsaufnahme des Kraftwerkes. [Sie] kann auch erfolgen, wenn die Mauer noch nicht die voll[ge]plante Höhe von 35 m erreicht hat. Das Krafthaus erhäl[t bei] vollem Ausbau insgesamt sechs Maschinensätze zu 8000 [PS]. Von diesen werden zunächst nur drei aufgestellt, die zu[r Be]triebsaufnahme der Arlbergbahn ausreichen. Der 1900 m [lange] Stollen wird mit einer lichten Querschnittfläche von 2,6 [qm] bei einer 1,8 m lichten Höhe und Weite ausgestaltet und [erhält] auf seine Länge eine Ausmauerung, sein Gefälle beträgt [...] Auch auf den anderen Baustellen schreiten die Arbeiten [...] vorwärts. Das Krafthaus bei Danöfen ist völlig unter [Dach]. Während des vergangenen Winters begannen die Aufste[llung] der Maschinen und die Vorarbeiten für den Ausbau der D[ruck]rohrleitung.

— **Wiedereinführung von Platzkarten.** Die Betriebsdire[ktion] der Südbahn teilt mit, daß seit 20. Mai 1922 bei D-Zug[en] Wien-Südbahnhof-Tarvis, Wien-Südbahnhof-Meran [die] Ausgabe von Platzkarten für von Wien-Südbahnhof Abrei[sende] wieder eingeführt ist.

— **Der österreichische Handelskammertag über Verwalt[ungs-] und Verkehrsfragen.** Bei der in Wien kürzlich stattgefun[denen] Tagung der österreichischen Handelskammern wurden [unter] anderem auch Fragen der Verwaltungsreform und der Verk[ehrs]politik behandelt. Der Präsident der Wiener Handelska[mmer] führte in einem Berichte zur Verwaltungsreform aus:

„Indem ich den Gedanken, der in dem umfassenden G[run]dungsplane der Ersparungskommission zum Ausdruck k[ommt], „Trennung der Hoheitsverwaltung von der Verwaltung [der] Bundesbetriebe" für vollkommen zutreffend erachte, möch[te ich] darauf hinweisen, daß gerade in der Verwaltung der Bu[ndes]betriebe das Mißverhältnis zwischen Leistung und Gege[n]... außerordentlich stark hervortritt und gerade beispielswei[se im] Verkehrswesen sich für die Erwerbsstände am empfindlic[hsten] auswirkt. Nicht nur die Verkürzung der Arbeitszeit, so[ndern] auch die schlappe Ausnutzung der Arbeitszeit und schließ[lich] die Unordnung und Disziplinlosigkeit haben den Wert der [Ver]kehrsleistungen ganz außergewöhnlich herabgedrückt, und [des]halb müssen auch die Maßnahmen zur Verringerung des [Per]sonalaufwandes gerade bei den Bundesbetrieben besonde[rs er]wogen und die geeigneten Vorkehrungen mit aller Entsch[lossen]heit getroffen werden. Von den ungefähr 250 000 Bunde[sange]stellten entfallen mehr als 150 000 auf die Bundesbetrieb[e, ins]besondere auf die Verkehrsanstalten, nur 75 000 auf di[e Ho]heitsverwaltung und der Rest auf die Wehrmacht und G[endar]merie. Deshalb muß gerade bei den Bundesbetrieben der [Ab]... ernster einsetzen, wenngleich nicht zu verkennen ist, daß [ange]sichts der bestehenden Arbeiter- und Angestelltenorganisat[ionen] diese Aufgabe zu den allerschwierigsten gehört.

Die Trennung der Hoheitsverwaltung von der Verwaltu[ng der] Bundesbetriebe wird es auch möglich machen, die letzte[ren zu] ‚entbürokratisieren', die Bundesbetriebe unter eine ka[ufmän]nische Führung zu stellen und dergestalt ihre Verwaltu[ng zu] verbessern und zu einer wirtschaftlichen auszugestalten. [Wenn] die Gesetzgebung den Zielen und Zwecken der Verwal[tungs]reform bei jedem Anlasse die gebührende Aufmerksa[mkeit] schenken, wird die Verwaltung der Betriebe von polit[ischen] Einflüssen losgelöst und kaufmännischen Leitern über[geben] werden und wird es gelingen, auch die Hoheitsverwaltu[ng zu] vereinfachen, überflüssige Arbeiten abzubauen, dann wir[d sich] zum großen Teile der Personalabbau von selbst vollzi[ehen]. Denn wenn auch die Voranstellung des Personalabbaues [ange]sichts der reformbedürftigen Ämter- und Betriebsorganisa[tion] nicht förderlich erscheint, so darf doch insbesondere die [...] finanzielle Seite nicht übersehen werden. Spielt auch der [...] aufwand unserer Verwaltung begreiflicherweise eine [...] tende Rolle, so ist doch die Erscheinung eine außerordentl[ich] bedenkliche, daß aus unseren Staatseinnahmen von run[d ...] Milliarden, denen Ausgaben von über 800 Milliarden gege[nüber]stehen, kaum mehr der Personalaufwand gedeckt werden [...] Der zur Fertigstellung des Berichtes bestellten Ministeri[alkom]mission muß nachdrücklichst eröffnet werden, daß vom [wirt]schaftlichen und vom staatsfinanziellen Standpunkte die [Neu]ordnung unserer Verwaltung keinen Aufschub mehr ve[rträgt] und die Regierung muß ersucht werden, im Sinne der [...] dem Kammergesetze bestehenden Verpflichtungen, die ... gen Gesetzesvorschläge vor ihrer Einbringung im Natio[nalrat] den Kammern zur Begutachtung vorzulegen."

Es wurden folgende Anträge angenommen: 1. Aufhebu[ng der] kriegswirtschaftlichen Gesetze und Verordnungen behuf[s Ent]lastung der Verwaltung; 2. Loslösung der „Verwaltun[g der] Bundesbetriebe" von der „Hoheitsverwaltung"; 3. ka[ufmän]nische Führung bei Verwaltung der Bundesbetriebe; 4. [aus]reichende Vollmachten und Feststellung der Verantwortli[chkeit]

r Bundesangestellten; 5. Revision der Ämter und Betriebe rch unbeteiligte Fachleute zum Zwecke der Vereinfachung r Verwaltung (Überprüfung der Zuständigkeiten, Instanzen, rschriften, Arbeitsweisen, Doppelarbeit); 6. Verringerung s Personalaufwandes durch folgende Maßnahmen: Förderung s freiwilligen Ausscheidens durch günstige Bedingungen, angsweise Pensionierung der Ausgedienten, befristete Weibeschäftigung provisorischer Angestellter, ausnahmslose Aufnahmesperre durch drei Jahre und Beamtenausgleich; 7. Fürsorgemaßnahmen für die ausgeschiedenen Bundesangestellten. taatliche Stellenvermittlung.)

Hinsichtlich der einzuschlagenden Verkehrspolitik wurde folnde Entschließung angenommen: 1. Alle Staaten hätten mit m System der Ein- und Ausfuhrverbote zu brechen. Das Erbnis der Konferenz von Portorose wäre zu genehmigen und f alle mitteleuropäischen Staaten auszudehnen. 2. Die Erwernisse des Reiseverkehrs durch die Handhabung der Paßrschriften, der Sichtvermerke und die Vorschriften aus dem tel des Währungsschutzes und der Vermögensflucht müssen f ein Mindestmaß herabgesetzt werden. Die Ergebnisse der azer Verkehrskonferenz, welche einen erwünschten Anfang rstellen, wären ehestens auch auf Polen, Südslawien und mänien auszudehnen. 3. Wenn schon durch den Staatsverg von Saint-Germain dem österreichischen Staat das Eisenntarifhoheitsrecht in der Richtung genommen ist, für die mische Produktion und den Handel Tarifbegünstigungen zu haffen, so muß doch wenigstens verlangt werden, daß vor er durchgreifenden Neuordnung der Bahntarife von weiteren earen Erhöhungen unbedingt Abstand genommen wird.

— **Wiener Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft.** In der kürzh abgehaltenen Generalversammlung wurde der Rechnungsschluß für das Geschäftsjahr 1921, der einen Reingewinn von 211 231 K. ausweist, mit Stimmeneinhelligkeit genehmigt d beschlossen, eine Dividende von 800 K. sowie einen Bonus n 400 K., zusammen somit 1200 K. für jede Aktie zur Ausschüttung zu bringen, ferner 52 Millionen K. den bestehenden servefonds zuzuführen und 32 Millionen K. für Wohlfahrtsecke der Angestellten und Arbeiter zu widmen.

Ungarn.

— **Einreiseerleichterung für ausländische Besucher der entmesse.** Anläßlich der in Budapest vom 17. bis 26. Juni z veranstaltenden XIII. internationalen Warenmustermesse h die Budapester Handels- und Gewerbekammer im Intere der Erleichterung der Einreise an zuständiger Stelle Vorsläge unterbreitet. Diese Vorschläge wurden im Ministerium d Äußern eingehend erörtert, worauf beschlossen wurde, die währung folgender Erleichterungen zu befürworten: Die zur lapester Warenmustermesse reisenden ausländischen Kaufle und Gewerbetreibenden können in der Zeit vom 10. bis 2 Juni auch ohne ungarisches Visum nach Ungarn reisen, wn 1. Reisende mit aus welcher Richtung immer kommend Durchgangsschnellzügen anlangen; 2. in Ermangelung von chfuhrschnellzügen bei Sátoraljaujhely, Biharkeresztes, egyán, Nyirábrány, Szeged oder Gyékényes mit irgendeinem Z e die Grenze überschreiten. Die zum Besuch der Budapester Warenmustermesse in Budapest ohne Visum über diese Grenzstionen eintreffenden ausländischen Kaufleute und Gewerbetreibenden werden an den von den ungarischen Grenzbehörden festgesetzten Tagen bei der auf dem Meßgelände wirkenden P expositur nachträglich das Visum und die Aufenthaltsbewilligung erhalten. Diese Aufenthaltsbewilligung enthebt die B icher jeder anderen polizeilichen Meldepflicht. Derselben B ünstigungen werden die mit dem Schiff aus der Richtung v Pécs und Mohács eintreffenden ausländischen Kaufleute u Gewerbetreibenden teilhaftig.

— **Vollversammlung des Ungarischen Eisenbahn- und Schifffahrtklubs.** Dieser Verein hielt seine ordentliche, nunmehr s n 24. Jahresversammlung ab, in der der Präsident, stellvertretender Staatssekretär Karl Horváth, den Vorsitz führte. In seiner Eröffnungsrede führte der Präsident aus, daß der Kl seine frühere Höhe nur nach Wiedererreichung der Integr t Ungarns erreichen könne. Er ermahnte daher die in ans licher Zahl erschienenen Mitglieder zur Vaterlandsliebe, A dauer, Durchhalten bis zur äußersten Grenze, Eintracht sä licher Gesellschaftskreise und vorbehaltsloser Arbeitslust. Na Erledigung der Tagesordnung wurde unter anderen Punkter das Ergebnis eines Preisausschreibens für Aufsätze mit fre wählten Aufgaben verkündet. Den ersten Preis von 500 K. erhielt Schiffskapitän Dr. Franz Schillinger für die Ar it „Kapitel aus dem Schiffahrtrecht“, den zweiten Preis von 2000 K. Staatsinspektor Titus Pojánszky für die Abhandlun „Erklärung der deutschen und internationalen Wagenvorschriften.“ Der dritte Preis von gleichfalls 2000 K. wurde dem Schiffskapitän Emerich Molnáa für die Arbeit: „Schifffahrt auf dem unteren Dnjeper“ zuerkannt. Sodann wurde die Wahl der Vorstandsmitglieder vorgenommen. Zum Präsidentstellvertreter wurde Hofrat Karl Haich wiedergewählt. Auch die anderen Vorstandsmitglieder wurden im großen und ganzen wieder in den Vorstand berufen.

Uebrige europäische Länder.

— **Vermehrung des Rettungsmaterials bei den dänischen Staatsbahnen.** Der Finanzausschuß des Reichstags hat dem Vorschlage der Staatsbahnen, aus Anlaß des Unglücks von Vigerslev (1. November 1919) eine Vermehrung des Rettungsmaterials der dänischen Staatsbahnen vorzunehmen, zugestimmt. 29 ältere Güterwagen sollen zu Hilfs- und Rettungswagen umgebaut werden, daneben noch eine große Menge neuzeitlicher Rettungseinrichtungen beschafft werden. Die Kosten werden sich auf 1½ Millionen Kronen belaufen. Dr. S.

— **Ermäßigung der Gütertarife bei den schwedischen Staatsbahnen.** Nach neuesten Nachrichten hat die Regierung den Antrag der Eisenbahndirektion auf Ermäßigung der Gütertarife genehmigt. Die neuen Tarife treten am 1. Juni in Kraft. Den Anstoß zum Tarifnachlaß gab offenbar der zum Vierteljahreswechsel eingetretene bedeutende Rückgang des Lebensmittelindex. In ihrem Antrage hatte die Direktion das dringende Interesse des Erwerbslebens des Landes an einer Tarifherabsetzung hervorgehoben und zugleich beigefügt, daß mit Rücksicht auf die Minderung der Betriebskosten der Staatsbahnen, an denen die vom Lebensmittelindex abhängigen Teuerungszulagen des Personals wesentlich beteiligt sind, eine Senkung der Tarife vertretbar sei. Bei der Schwierigkeit, allen Wünschen und teilweise einander widerstreitenden Interessen gerecht zu werden, hat die Eisenbahndirektion vor allem die hauptsächlich geforderte Herabsetzung der Tarife 10 — U vorgesehen. Auch für die übrigen Gütertarife finden Nachlässe statt, jedoch in etwas geringerem Umfange. Der Zuschlag zum Friedenstarif wird für Paket- und Eilgut, Stückgut und die höchsten Wagenladungstarife von 200 auf 150 % herabgesetzt, für die Wagenladungsgütertarife 6—7 von 150 auf 125 %, für Tarif 8 von 150 auf 100 %, für Tarif 9 von 125 auf 80 %, für Tarif 10 bis 12 von 100 auf 60 % und für Tarif U von 100 auf 80 %. Beim Tarif U konnte der Nachlaß also nicht ganz so groß wie bei den Tarifen 10—12 gemacht werden, da man sonst unter der Betriebskostengrenze der Eisenbahnen angelangt wäre. Im Verhältnis zu den bisherigen Tarifen bedeutet die neue Regelung eine Herabsetzung um 20 % für die Tarife 8—12 und um etwas weniger für die übrigen Tarife. Bei der Einführung am 1. Juni erwartet man für die übrigen 7 Monate des Jahres eine Minderung der Einkünfte der Staatseisenbahnen um etwa 10 Millionen Kronen. Gleichwohl glaubt die Direktion wahrscheinlich um einen Betriebsverlust herumzukommen.

Die Eisenbahndirektion hat auch an die schwedische Privatbahnvereinigung die Anfrage gerichtet, ob nicht wenigstens die größeren und für den Verkehr wichtigeren Privatbahnen in ihrem eigenen Betrieb die gleiche Ermäßigung der Beförderungsabgaben, wie sie die Staatsbahnen nach dem 1. Juni durchführen, einräumen könnten. Sie erinnert an das alte Verlangen nach Einheitlichkeit der Eisenbahntarife des Landes und an die bekannten großen Ungelegenheiten, die für die Allgemeinheit wie für die Verwaltung sich daraus ergeben, daß die Gütertarife der Privatbahnen in großem Umfange von denen der Staatsbahnen sowohl nach Gütereinteilung wie nach Höhe abweichen. Die Eisenbahnvereinigung hat in ihrem Antwortschreiben hervorgehoben, daß die betreffenden Verwaltungen erst noch einige Zeit Erfahrungen über die Einwirkung der kürzlich vorgenommenen Tarifherabsetzungen auf die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen gewinnen möchten, bevor sie bestimmte Antwort abgeben. Die Eisenbahndirektion hat in diesem Zusammenhange aber schon deutlich durchblicken lassen, daß sie es nicht für angezeigt und mit Rücksicht auf die Wirtschaft der Eisenbahnen auch nicht für notwendig halte, diesmal bei der Herabsetzung der Staatsbahntarife irgendwelchen Ausgleich einzuräumen.

Außer bedeutenden Erleichterungen im eigenen Verkehr der Staatsbahnen bringen die neuen Tarife auch Erleichterungen im Übergangsverkehr zwischen Staats- und Privatbahnen insofern, als die Staatsbahntarife auch für den Übergangsverkehr die Grundlage bilden. Dr. S.

— **Die schwedische Staatsbahnwirtschaftskommission und die Personalverhältnisse.** Der interessanteste Teil des Berichtes der Staatsbahnwirtschaftskommission betrifft die Befugnisse der Eisenbahndirektion in Personalfragen. Was die Anzahl des statusmäßigen Personals betrifft, so meint der Ausschuß, daß der Eisenbahndirektion bei deren vorgeschlagenen

Zusammensetzung mit vollem Vertrauen die Befugnis übertragen werden könne, selbständig die Anzahl der statusmäßigen Stellen (bis hinauf zum 20. Gehaltsgrad, Bürochefgrad) zu bestimmen und die Inhaber dieser Dienststellen zu ernennen. Was die Anstellungsbedingungen betrifft, so hält es der Ausschuß einer Untersuchung für wert, ob die seit 1898 bestehende Anstellungsform, wonach der Beamte nur bei Verfehlungen seine Stelle verlieren kann (sofern er nicht wegen Krankheit vorzeitig pensioniert wird), nicht durch eine andere ersetzt werden solle, z. B. die bei den schwedischen Privatbahnen übliche, mit 3- oder 6monatiger beiderseitiger Kündigungszeit. Von der bisherigen Anstellungsform wird gesagt, daß sie zwar für Staatsanstellungen bezeichnend sei, aber es sei fraglich, ob sie für einen geschäftsmäßigen Betrieb sich eigne. Die Ungelegenheiten, die hieraus entstehen können, sind teils, daß mehr Personal fest angestellt sein kann, als in Zeiten des Niederganges erwünscht und erforderlich ist, teils, daß Personen den berechtigten Ansprüchen auf Tüchtigkeit und Brauchbarkeit nicht entsprechen, bei zu hohen festen Gehältern mitgeschleppt werden, und daß Beamte in hohen Dienstgraden und bei hohen Gehältern weitergehalten werden müssen, auch nachdem der Bedarf fortgefallen ist. In einzelnen Fällen kann die mit der statusmäßigen Anstellungsform verknüpfte feste Anstellung auch zu Mißbräuchen verleiten. Sollte man sich zu Erhebungen über Änderung der bisherigen Einrichtung entschließen, so müßten diese am besten gleich alle Beamtenstellen aller geschäftsmäßigen Staatsbetriebe umfassen. Vorderhand aber solle die bisherige statusmäßige Anstellungsform beibehalten werden. Was die höheren Beamtenstellen betreffe, so sollte ganz allgemein die Regelung dahingehend getroffen werden, daß diese auf eine Anzahl von Jahren, bis deren Zweckmäßigkeit und Bedürfnis praktisch erwiesen sei, nur unter Vorbehalt der Wiederzurücknahme vergeben werden.

Was die Gehaltsverhältnisse betrifft, so habe sich die bisherige Lohnpolitik nicht als glücklich erwiesen und sie sei auch nicht mit der erforderlichen festen Hand und mit der wünschenswerten Einsicht durchgeführt worden. Eine genügend schnelle und schmiegsame Anpassung der Löhne könne bei der Natur der Sache nicht durchgeführt werden unter den schwerfälligen Formen, die mit der Behandlung der Angelegenheit durch die höchsten Stellen der Staatsverwaltung verbunden seien. Die Mängel der vom Reichstag geführten Lohnpolitik hätten sich nach verschiedenen Richtungen zu erkennen gegeben, sowohl durch nicht rechtzeitige Anpassung der Gehälter und Löhne bei eingetretener Teuerung als auch durch Schwierigkeiten, die dadurch entstanden, daß nachträglich dann zu große Lohnerhöhungen ohne Rücksicht auf die Wirtschaftslage im allgemeinen und die betriebswirtschaftlichen Verhältnisse der Staatsbahnen im besonderen erfolgten. Auch in der Einwertung der verschiedenen Arbeitskräfte seien Fehler vorgekommen. Aus alledem wird der Schlußsatz abgeleitet, daß es nicht klug war, bei einem geschäftsmäßigen Staatsbetrieb die Gehaltsfestsetzungen dem Reichstag zu übertragen, der kaum imstande sei, den für das freie Wirtschaftsleben in der Einwertung der Arbeitskräfte gültigen Richtlinien zu folgen. Man müsse vielmehr darnach streben, daß der für das Geschäftsergebnis verantwortlichen Leitung auch ein wesentlicher Einfluß auf die Festsetzung der Löhne gewahrt werde. Es solle also Erhebung über eine dahingehend veränderte Anordnung bei der Feststellung der Löhne des statusmäßigen Personals stattfinden, daß die Geschäftsleitung einen ausschlaggebenden Einfluß erhalte, wobei zugleich die Frage der Beibehaltung oder Veränderung der jetzigen Form der statusmäßigen Anstellung zu erörtern sei.

Dr. S.

— **Vorträge für das Personal der schwedischen Staatsbahnen.** Entsprechend den Bestimmungen für die Bezirksverwaltungen über ihre Verpflichtung, jährlich gelegentliche Vorträge für das Personal zu halten, fanden auch in den letzten Jahren Vorlesungen statt. Doch ist mit Rücksicht auf die Kosten die Tätigkeit nicht im gleichen Maße fortgesetzt worden wie in früheren Jahren. Im 1. Bezirk fanden 64 Stunden bei im Mittel 45 Zuhörern für den Vortrag statt; im 2. Bezirk sind die betreffenden Zahlen 33 und 37, im 3. Bezirk 20 und 33, im 4. Bezirk 12 und 32 und im 5. Bezirk 54 und 50. Die Kosten für Reisevergütungen für die Vortragenden, für die Vorträge selbst und für Materialien und Mieten machen im ganzen etwa 8300 Kr aus, also einen sehr bescheidenen Betrag. Die Vorträge umfaßten hauptsächlich den Eisenbahndienst betreffende Gegenstände, aber auch Stoffe allgemeinen Interesses, wie die Entwicklung der Verkehrsmittel in fremden Ländern u. a. Der Nutzen dieser Vorlesungen soll außer in der Verbreitung von Kenntnissen, die unmittelbar den Eisenbahndienst betreffen, auch in der Allgemeinbildung liegen, die durch ihre Abhaltung dem Personal zugeführt wird. Durch diese Vorlesungen wird dem Personal ein bildender Zeitvertreib auf Plätzen verschafft, wo das Leben sonst wenig Abwechslung bietet. Neuerdings ist die Vortragstätigkeit aus wirtschaftlichen Gründen noch weiter eingeschränkt worden, soweit es sich nicht um Gegens[illegible] handelt, die die augenblicklich sehr maßgebenden Sparsam[illegible] bestrebungen betreffen.

Dr. S[illegible]

— **Wagenladungsverkehr von Deutschland nach Rum[illegible] durch die tschechoslowakische Republik.** Für die Umbe[illegible] lung von Wagenladungen nach Rumänien sind mit Ausn[illegible] von Királyháza, welche Station nach wie vor gesperrt [illegible] jetzt alle tschechoslowakischen Stationen freigegeben. [illegible] fohlen wird jedoch, hierfür tunlichst nur die zur Zollab[illegible] gung geeigneten Grenzstationen sowie Kosice (Kaschau) [illegible] Zilina (Sillein, Zsolna) zu wählen. Die Vorschrift der [illegible] holung von Transportbewilligungen für zur Umbehandlun[illegible] langende Wagenladungen aus Deutschland nach Rumänie[illegible] steht nur noch für die Sendungen nach Királyháza loco. [illegible] Transportbewilligungen sind auch ferner durch die Staats[illegible] direktion Kosice zu erwirken.

— **Europäische Eisenbahnkonferenz in Paris.** Die europ[illegible] Wagenbeistellungskonferenz in Bern vom N[illegible] ber 1921 hatte einen Ausschuß ernannt behufs Ausarbeitun[illegible] allgemeinen Teils zu einem Übereinkommen für die gegens[illegible] Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internatio[illegible] Verkehr und der Satzungen für den Verband. Im weiter[illegible] die europäische Fahrplankonferenz den gleichen [illegible] schuß ersucht, Satzungen für diese Konferenzen aufzust[illegible] Den Schweizerischen Bundesbahnen wurde der Vorsitz des [illegible] schusses anvertraut.

Zur Besprechung der von den Schweizerischen Bundesba[illegible] ausgearbeiteten Entwürfe hat nun vom 9.—13. Mai in P[illegible] eine Konferenz stattgefunden, an der Vertreter folgender L[illegible] teilnahmen: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, [illegible] land, Italien, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden [illegible] Schweiz, Südslawien, die Tschechoslowakei und Ungarn.

Der Zweck des internationalen Personen- und Gepäckw[illegible] verbandes ist die Regelung der gegenseitigen Benutzun[illegible] Personen- und Gepäckwagen sowie die Festsetzung der W[illegible] läufe.

Die europäische Fahrplankonferenz regelt die allgem[illegible] Angelegenheiten betreffend den europäischen Personenz[illegible] kehr, setzt die internationalen Zug- und Schiffverbindunge[illegible] Bedürfnissen des Reisendenverkehrs entsprechend fest [illegible] wirkt auf Erleichterung der Zoll- und Paßförmlichkeite[illegible] den Grenzbahnhöfen hin.

Die vorgelegten Entwürfe fanden im großen und ganz[illegible] Zustimmung der Konferenz. Die geänderten Entwürfe [illegible] nun noch von der im November dieses Jahres in Bern [illegible] mentretenden europäischen Fahrplan- und Wagenbeistel[illegible] konferenz genehmigt werden.

— **Abbau der Eisenbahnfrachten in England.** Als die [illegible] lischen Eisenbahngesellschaften am 1. Januar 1922 [illegible] Frachtsätze für Kohlen und einige Rohstoffe herabs[illegible] (s. Nr. 47 und 51 d. Ztg. vom 24. November [illegible] 22. Dezember 1921), kündigten sie an, daß sie b[illegible] sein würden, weitere Ermäßigungen folgen zu [illegible] Seitdem haben sie mit zahlreichen am Handel und Verke[illegible] teiligten Verbänden über Tariffragen verhandelt. Dem D[illegible] auf eine allgemeine Herabsetzung der Tarife haben die [illegible] bahngesellschaften zwar nicht zu entsprechen vermocht [illegible] sie haben sich doch entschlossen, einen weiteren Abba[illegible] wisser Tarifsätze vorzunehmen; die neuen Gebühren si[illegible] 22. Mai in Kraft getreten. Sie betreffen die Tarifklas[illegible] und B; in der ersteren sind im wesentlichen Brennstoffe [illegible] und Steine, in der Hauptsache also die Rohstoffe für die [illegible] erzeugung, in der letzteren die rohen Erzeugnisse des [illegible] betriebs und eine Anzahl Baustoffe. Die Ermäßigung [illegible] Klasse A besteht außer für Kohle und sonstige Bren[illegible] darin, daß der nach Bruchteilen der Fracht berechnete [illegible] zuschlag von 100 auf 75 % und der Bauschzuschlag f[illegible] von 6 Pence auf 3 Pence herabgesetzt ist; für Brennstoff[illegible] der Zuschlag von 4 Pence auf 3 Pence, die obere Gren[illegible] Erhöhung von 1 Shilling auf 3 Sh. 6 P. für 1 t erm[illegible] In der Klasse B kommt zu der gleichen Ermäßigung [illegible] Klasse A ohne Brennstoffe und Eisenerze, für welch[illegible] statt 75 % nur noch 50 % Zuschlag erhoben wird, no[illegible] Bestimmung hinzu, daß die Erhöhung 6 Sh. für 1 t nicht [illegible] schreiten soll. Die Zuschlagsgebühr für das Zustreifen u[illegible] holen der Güter wird von 1 Sh. 6 P. auf 9 P. herabgesetzt.

Die am 1. Januar vorgenommenen Frachtermäßigung[illegible] deuteten für die Eisenbahngesellschaften eine Mindereir[illegible] von 10 000 000 £ im Jahre, die jetzigen eine solche um [illegible] lionen. Dem letzteren Einnahmeverlust steht aber der [illegible] Minderbetrag an Ausgaben infolge Abbaus der Löhne [illegible] über. Auch hofft man, daß die Ermäßigung der Tari[illegible] Frachtgeschäft neu beleben wird, so daß Mindereinnahme[illegible] befürchtet, sondern eher Mehreinnahmen erwartet werden [illegible] Ermäßigungen sind schon seit längerer Zeit beschlosse[illegible]

afttreten war jedoch zunächst noch hinausgeschoben worden, um die weitere Entwicklung des Erwerbslebens abzuwarten. Auch außerhalb der Eisenbahnen sind die Löhne in land im Abbau begriffen, was so aufgefaßt wird, daß die iter einen Teil der Folgen des schlechten Geschäftsganges h verminderte Löhne auf sich nehmen wollen. Die Eisennen erwarten ebenfalls von den Gewerkschaften weiteres gegenkommen, sowohl in bezug auf die Herabsetzung der e als auch auf die sonstigen Arbeitsbedingungen, und en in Aussicht, daß sie bei einem solchen Entgegenkommen ihrerseits das Wiederaufleben von Handel und Verkehr h niedrigere Frachtsätze zu unterstützen bereit sind. e Ermäßigung der Frachtsätze bezieht sich auf Güter, die engen von mindestens 4 t versandt werden. Ausgeschlossen der Ermäßigung sind vorläufig noch die Webwaren, Maien, Lebensmittel u. dgl. Für diese bleibt es bei der Erng der Vorkriegsfracht um 100 %, wenn sie in Mengen von estens 1 t, und von 150 %, wenn sie in Mengen von 150 kg weniger versandt werden. Die Ermäßigungen sind nur von Eisenbahnen von England und Wales zugestanden, dieen von Schottland behalten ihre hohen Sätze bei. r Verband der Britischen Industrie und eine Anzahl ähnr, einflußreicher Verbände beabsichtigen, bei dem Tarifht den Antrag auf allgemeine Ermäßigung aller Frachtzu stellen. Die Eisenbahngesellschaften weisen demüber darauf hin, daß sie außer durch Tarifermäßigung durch andere Maßnahmen ihren guten Willen gezeigt n, die Teuerung im Verkehr zu mildern. So sind die Wagengelder auf die vor dem Kriege gültigen Sätze ermäßigt en, was ein Geschenk von einer Million standgeldfreien n an die Verfrachter bedeutet. Die Umschlaggebühren in Häfen sind z. B. für Koks und Kohle von 1 Sh. 3 P. 10 P. auf 9 P. und 4 P. herabgesetzt worden; auch die rgebühren werden nicht mehr in der bisherigen Höhe erh, und die lagergeldfreie Zeit ist verlängert worden. Die ers tickets", Fahrkarten zu ermäßigtem Preis für Großachter, werden ausgegeben, wenn 600 £ statt wie bisher £ für Fracht im Jahre bezahlt werden. Unverkaufte landhaftliche Maschinen werden bei der Rücksendung von ellungen wieder zum halben Preis befördert. Die Vorten über das Zeichnen der Güter sind gemildert worden. Sätze für 5-kg-Pakete, die mit Personenzügen befördert n, sind ermäßigt worden. Endlich werden Wochenendekarten gültig von Freitag Mittag bis Montag, zum hen Preis der einfachen Fahrt bei einem Mindestpreis 0 Sh. in der 1. und 5 Sh. in der 2. und 3. Klasse ausgen.

— **Freihalten von Plätzen für Zwischenhaltestellen.** Die n über die Überfüllung der Londoner Untergrundbahnen n dieser Zeitung bereits des öfteren erwähnt worden. Bes unangenehm wird sie bei den nach dem Stadtinneren nden Zügen empfunden, weil bei ihnen alle Fahrgäste dasl Ziel haben, Fahrgäste, die unterwegs in einen Zug mit esetzten Sitzplätzen, also sicher bis an das Ende der Fahrt müssen, während es bei der Fahrt nach außen eher h ist, beim Wechsel der Fahrgäste auf den Zwischentellen einen Sitzplatz zu finden, wenn man auch zunächst nen solchen hat verzichten müssen. Um den Klagen zu ben, die sich aus der Unmöglichkeit, einen Platz zu finden, n, hat die Betriebsleitung die Einrichtung getroffen, estimmte Abteile oder ganze Wagen für einzelne Haltefreigehalten werden. Diese Maßnahme hat sich bewährt ird von den Fahrgästen, die den Vorteil davon haben, ngenehm empfunden. Sie macht natürlich für den Betrieb e Schwierigkeiten und läßt sich nicht überall anwenden. eigehaltenen Abteile müssen sich stets an derselben des Zuges befinden, damit die Fahrgäste auf dem richTeil des Bahnsteigs warten können. Sie werden zuweilen Anfang oder das Ende des Zuges verlegt, und das Beauf den Haltestellen, für die sie nicht bestimmt sind, dadurch verhindert, daß der Zug so hält, daß sie vor inter dem Bahnsteigende stehen. Es kann bei dieser Bert möglich sein, Züge verkehren zu lassen, die länger ls die Bahnsteige, ohne daß sie nach dem erstmaligen mit dem vorderen Teil am Bahnsteig vorgezogen werden um auch das Aus- und Einsteigen im hinteren Teil uges zu ermöglichen. Die angedeutete Handhabung des kehrs mag unter gewissen Umständen ein zweckmäßiger aus gewissen Schwierigkeiten sein, mehr als ein Notist sie aber sicher nicht, und zur Verallgemeinerung ie wohl kaum empfohlen werden. Immerhin ist es interzu ersehen, welche Gewaltmaßnahmen angewendet wern bei einem Verkehr wie dem Londoner zu gewissen dem Ansturm der Fahrgäste zu begegnen.

— **ahnsteigsperre und Fahrkartenverkauf in einer Hand.** bsichtigte (oder bereits durchgeführte?) Ersparnismaßnahme beim Dahlemer Zweig der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, die Vereinigung der Tätigkeit des Bahnsteigschaffners und des Fahrkartenverkäufers in einer Person, gibt Anlaß, eine ähnliche, neuerdings in London getroffene Maßnahme zu erwähnen. Dort kommt bei einer verkehrsschwachen Haltestelle der Untergrundbahn zu den beiden genannten Tätigkeiten noch die des Fahrstuhlführers. Der Fahrkartenverkauf ist dort in den Aufzug eingebaut, der den Verkehr zwischen Straße und Bahnsteig vermittelt; der Fahrstuhlführer verkauft die Fahrkarten mit Hilfe einer mechanischen Vorrichtung mit elektrischem Antrieb zur Ausgabe der Karten, entwertet sie und bedient außerdem den Fahrstuhl. Die Fahrgäste können die Karten lösen, während der Fahrstuhl sich abwärts bewegt, ersparen also sogar Zeit beim Zugang zum Bahnsteig. Im Fahrstuhl ist ein Fernsprecher angebracht, so daß der Führer jederzeit bei Störungen Hilfe herbeirufen kann. Die besonderen Vorrichtungen nehmen nur den Raum von zwei Personen ein. Es handelt sich zunächst um einen Probebetrieb, der bei Bewährung noch auf andere verkehrsschwache Haltestellen ausgedehnt werden soll. Er kann auch für Haltestellen mit stärkerem Verkehr während der stillen Stunden in Frage kommen.

Fremde Erdteile.

— **Schienenomnibusse in Amerika.** Die New York, New Haven und Hartford-Eisenbahn betreibt in dem dicht bevölkerten Teil des südlichen Neu-England eine Anzahl Zweigstrecken, die zwar wertvolle Zubringer für ihre Hauptbahnen sind, deren Personenverkehr aber einen Lokomotivbetrieb nicht ernähren kann. Man hat deshalb, um die Wirtschaftlichkeit zu steigern, nach gründlicher Erörterung der einschlägigen Fragen einen Versuch mit Benzintriebwagen vorgenommen und zunächst drei derartige Fahrzeuge eingestellt. Sie ähneln äußerlich Kraftomnibussen. Sie entwickeln in der Regel auf der Wagrechten eine Geschwindigkeit von 56 km in der Stunde, die aber ohne Schwierigkeiten auf 64 km gesteigert werden kann. Auf einer 1200 m langen Steigung 1 : 50 kann noch mit 32 km Geschwindigkeit gefahren werden. Nach ihrer kurzen Betriebszeit können über die Kosten noch keine bestimmten Angaben gemacht werden, es scheinen jedoch erhebliche Ersparnisse an Löhnen, Betriebstoffen und Unterhaltungsaufwand erzielt worden zu sein, und auch die festen Ausgaben, Verzinsung des Anlagekapitals und Abschreibung, sprechen zugunsten des Benzintriebwagens. An Benzin wird auf 1 km etwa 0,47 l verbraucht. Die Unterhaltungskosten lassen sich noch nicht angeben. Die Fahrgäste empfinden den Triebwagen als ein angenehmes Verkehrsmittel, und für die Verwaltung hat er namentlich den Vorzug großer Beweglichkeit, so daß der Fahrplan dem Bedürfnis gut angepaßt werden kann. Auch wirtschaftlich scheint er zu sein, wenn auch nach dem Vorhergesagten der endgültige Beweis hierfür noch zu erbringen sein wird. — Da in Deutschland auch an einigen Stellen Triebwagen mit Verbrennungsmotor verkehren und deren Herstellung z. B. von den Deutschen Werken in größerem Umfang aufgenommen worden ist, da wir im deutschen Eisenbahnnetz ferner eine ganze Anzahl Strecken besitzen, auf denen der Personenverkehr zwar aufrechterhalten werden muß, aber die Betriebskosten von Lokomotivzügen nicht deckt, und da endlich bei der heutigen gespannten Lage in Deutschland Wirtschaftlichkeit des Betriebes die erste Forderung sein muß, so sind Versuche, die auf dem Gebiete einer Vereinfachung des Betriebes im Auslande angestellt werden, und die zu diesem Zweck angewandten Mittel zurzeit von Deutschland aus mit besonderer Aufmerksamkeit zu verfolgen.

— **Die kanadischen Eisenbahnen.** Nach einer Mitteilung, die der kanadische Eisenbahnminister dem Unterhaus gemacht hat, haben die Staatsbahnen Kanadas und die Grand Trunk-Eisenbahn im Jahre 1921 einen Betriebsfehlbetrag von 16 093 000 Dollar zu verzeichnen gehabt. Gegen 1921 mit einem Fehlbetrag von 36 842 000 Dollar bei der Nordbahn, der Staatsbahn und der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn bedeutet das schon einen erheblichen Fortschritt. Die Grand Trunk-Eisenbahn allein hat auf ihrer kanadischen Hauptstrecke einen Betriebsüberschuß von 6 828 000 Dollar erzielt; Zuschüsse zum Betriebe anderer, zu ihrem Netz gehörender Eisenbahnen haben ihn im ganzen jedoch auf 738 650 Dollar heruntergedrückt, was gegenüber 447 000 Dollar im Vorjahr als Verbesserung anzusehen ist. — Die Eisenbahntarife für die Beförderung von Getreide sollen, noch ehe die Abförderung der Ernte von 1922 beginnt, um etwa 40% auf den Stand von 1919 herabgesetzt werden.

— **Die Eisenbahnen von Haiti.** Aus einem Bericht des englischen Beauftragten in Port-au-Prince ist zu entnehmen, daß seit der Besetzung von Haiti durch die Amerikaner die Verkehrswege, die die Städte untereinander und mit dem Innern

der Insel verbinden, weitgehend ausgebaut worden sind. Man kann fast alle bedeutenden Städte jetzt mit der Eisenbahn erreichen. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft, hinter der eine New Yorker Bank steht, besitzt und betreibt eine gegen 100 km lange Vollspurbahn zwischen Port-au-Prince und St. Marc. Sie sollte nach Kap Haiti verlängert werden, und über 60 km dieser Verlängerung waren schon fertiggestellt. Ebenso waren zwischen Gonaives und Ennery schon über 50 km gebaut. Die Arbeiten wurden aber aus Mangel an Mitteln wieder eingestellt. Eine sich ebenfalls auf amerikanisches Geld stützende Gesellschaft besitzt eine Schmalspurbahn, die von Port-au-Prince nach dem Asuci-See, eine Entfernung von etwa 45 km, führt, und eine zweite, ebenfalls schmalspurige Eisenbahn von Port-au-Prince nach Westen bis Leogane; letztere Strecke ist etwa 35 km lang. Derselben Gesellschaft gehören auch die 8 km Straßenbahnen, die sich in Port-au-Prince befinden.

Rechtspflege.

— **Annahme von Kunstgegenständen und Antiquitäten ohne die für Kostbarkeiten vorgeschriebene Wertangabe.** Eine neue Reichsgerichtsentscheidung geht auf die Frage ein, ob etwa die für die Versendung von Kostbarkeiten vorgeschriebenen besonderen Bedingungen als erfüllt anzusehen sind, wenn die Bahnbeamten Gegenstände, die zweifellos Kostbarkeiten sind, zur Beförderung annehmen, ohne den Absender darauf hinzuweisen, daß die für den Transport vorgeschriebenen Bedingungen (Wertangabe, Mitgabe eines Begleiters) nicht erfüllt sind. Im gegenwärtigen Falle handelte es sich um eine Sendung von 33 Kisten und Paketen mit Kunstgegenständen und Antiquitäten von Berlin nach Budapest. Aufgabe und Beförderung geschahen im Oktober 1918 auf Grund eines internationalen Frachtbriefes. Der Wagen mit den Waren gelangte jedoch nur bis nach Oberschlesien und wurde wieder nach Berlin zurückbefördert. Auf dem Transport ist ein Teil der Ladung gestohlen, ein anderer erheblich beschädigt worden. Mehrere Kisten blieben unbeschädigt. Kläger verlangt Schadenersatz in Höhe von 416 635 M. Der im Klagewege in Anspruch genommene Reichseisenbahnfiskus beruft sich mit Erfolg auf den Ausschluß der Haftung, weil die für die Versendung von Kostbarkeiten vorgeschriebenen Bedingungen bei der Versendung nicht erfüllt wurden. Eine Wertangabe war den Frachtbriefen nicht beigefügt, obgleich es sich, wie schon die Schadensersatzforderung beweist, um ganz außergewöhnliche Werte handelte. Der Kläger macht geltend, daß die Sendungen in den Frachturkunden unter anderem als Kunstgegenstände und Antiquitäten aufgeführt worden seien, und daß die Bahnbeamten sie ohne Widerspruch angenommen hätten. Infolge dieser Entgegennahme der Stücke habe sich der Fiskus mit der Versendung einverstanden erklärt und die vorschriftsmäßigen Bedingungen stillschweigend als „erfüllt" angesehen.

Landgericht und Kammergericht zu Berlin haben die Klage abgewiesen, weil es sich um Kostbarkeiten handelte und die für deren Beförderung vorgeschriebenen Förmlichkeiten nicht erfüllt waren. Die Revision des Klägers ist ohne Erfolg geblieben und vom Reichsgericht unter anderem mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen worden: Mit Recht hat das Kammergericht die Vorschriften des internationalen Frachtverkehrs der Beurteilung zugrunde gelegt. Legt man aber diese Vorschriften der Beurteilung des Falles zugrunde, so gelangt man zu keinem anderen Ergebnis. Die Revision führt dagegen ins Feld, daß die Beklagte bzw. deren Beamten von der Erfüllung dieser Bestimmungen dadurch abgesehen hätten, daß sie die Auflieferung der Kunstgegenstände und Antiquitäten in Kenntnis des Umstandes, daß es sich um solche handle, entgegengenommen und den Frachtvertrag abgeschlossen hätten und auch angenommen werden müsse, daß die Annahmebeamten befugt seien, von der Erfüllung dieser Vorschriften abzusehen, ferner daß es zu den Amtspflichten dieser Beamten gehöre, den Auflieferer auf die Beobachtung der für den Transport in Betracht kommenden Vorschriften hinzuweisen. Keiner dieser von der Revision geltend gemachten Gesichtspunkte trifft zu. Die Frage, ob eine unrichtige oder ungenaue Deklaration im Sinne des Art. 43 des Internationalen Übereinkommens vorlag, kann im gegenwärtigen Falle völlig ununtersucht bleiben, weil die Nebenintervenientin nicht bloß die Wertangabe unterließ, sondern auch keinen Begleiter stellte und somit die vorgeschriebenen Sicherungsvorschriften außer acht ließ. Selbst wenn man unterstellen wollte, daß die Bahnbeamten hinsichtlich der zur Aufgabe gekommenen Sendung auf Grund der Angaben in der Ladeliste bei der Auflieferung inne geworden sind, daß es sich um Kunstgegenstände und Antiquitäten, mithin um nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände drehte, und daß die Nebenintervenientin keinen Begleiter mit abgehen lassen wollte, ist die Rechtslage keineswegs so, daß in der stillschweigenden Entgegennahme der Stücke und des Frachtbriefes nunmehr die Bedingungen als erfüllt angesehen wären, während sie es in Wirklichkeit nicht waren. Diese Bedingungen sin[d] in den angeführten Vorschriften und Tarifen ein für allemal fest gelegt. Kein Abfertigungsbeamter hat die Befugnis, hiervon mit Rechtswirksamkeit Befreiung eintreten zu lassen, ganz abgesehen davon, daß i[n] der stillschweigenden Entgegennahme auch noch gar nicht oh[ne] weiteres ein Verzicht auf die Erfüllung dieser Bedingungen er[]blickt werden könne. Es besteht aber auch kein[e] Amtspflicht dieser Beamten, die Auflieferer auf die bestehenden Vorschriften hinzuweisen. Eine Unterlassung eines solchen Hinweises begründet daher au[ch] noch keine Haftung der Bahn. Da die auf den Frachtvertrag ge[]gründete Klage nach diesen Ausführungen für unbegründet er[]scheint, mußte die Revision als erfolglos zurückgewiesen werde[n]. (Aktenzeichen: I. 134/21. — 14. November 1921.) K. M.-L.

— **Die Nachzahlung für Zeitkarten der Straßenbahn.** Das Be[]zirksgericht in Handelssachen beschäftigte sich mit drei Klagen, in denen Besitzer von Zeitkarten für die elektrische Straßen[]bahn die Nachzahlungen für Zeitkarten anläßlich der letzte[n] Erhöhung der Straßenbahnfahrpreise anfechten. Die Kläge[r] standen auf dem Standpunkte, daß das Begehren auf Lösun[g] einer Zusatzwertmarkengebühr vertragswidrig ist, weil die Be[]sitzer der Monatskarten durch die Vorauszahlung das Recht au[f] Benutzung der Straßenbahn während dieses Monats erworbe[n] haben und dieses vertragsmäßige Recht nicht durch einen ei[n]seitigen Beschluß der Straßenbahn geändert werden könne. De[r] Vertreter der Städtischen Straßenbahnen vertrat dagegen de[n] Standpunkt, daß die Direktion der Straßenbahn auf Grund de[r] Verfügung des Bürgermeisters vom 9. Dezember 1921 die Kün[d]barkeit für sämtliche Zeitkarten innerhalb der behördlich ge[]nehmigten Verlautbarungsfrist einführte und daß die Maßnahm[e] bereits am 20. Dezember 1921 im Verordnungsblatt verlautba[rt] wurde. Die Kündigung der Zeitkarten sei rechtlich vollkomme[n] einwandfrei, zumal es den Besitzern der Zeitkarten frei stel[le,] sich den auf die restliche Dauer der Zeitkarte entfallenden Te[il]betrag vom bezahlten Preis zurückvergüten zu lassen od[er] durch Aufzahlung den gekündigten Vertrag zu erneuern. D[er] Richter wies die Klage ab, weil die Kündigung rechtzeitig ve[r]lautbart war und es der Straßenbahn zustand, bei entspreche[nder] Kündigung die Aufzahlung zu beanspruchen.

Bücherschau.

— **Handbuch für Eisenbetonbau.** 3. neu bearbeitete Aufla[ge] in 14 Bänden, herausgegeben von Oberbaurat Dr.-Ing. F. Em[]perger, 8. Band. Eisenbahn-, Berg- und Tunnelbau, Stadt- und Untergrundbahnen. 562 Seiten m[it] 1197 Textabbildungen. Berlin 1922. Verlag von Wilhelm Ern[st] u. Sohn. Preis geh. 156 M, geb. 180 M.

Der Abschnitt „Eisenbahnbau" ist von Prof. Dr.-In[g.] A. Kleinlogel gegenüber der 2. Auflage zeitgemäß ergän[zt] worden. Neu hinzugekommen ist die Abhandlung über den B[au] von Güterwagen, dem neuerdings auch in Deutschland und Öst[er]reich großes Interesse entgegengebracht wird.

Das besonders wichtige Kapital über Bergbau- und Hütte[n]wesen ist von Prof. Dr.-Ing. F. Köpler neu bearbeitet u[nd] wesentlich erweitert worden. Fand die Eisenbetonbauweise b[is]her schon „unter Tage" ein ausgedehntes Arbeitsfeld (Schac[ht-] und Streckenausbauten, Füllörter), so hat sie sich neuerdi[ngs] auch „über Tage" mit vollem Erfolge Eingang verschafft (F[ör]dertürme, Kohlenwäschen, Bunker, Sicherung von Bauwerk[en] gegen Bergschäden). Besondere Beachtung verdient das neue, ei[n]fache Berechnungsverfahren des Verfassers für Schacht- u[nd] Streckenausbauten.

Auch das von Prof. Dr. techn. A. Nowak umgearbeite[te] Kapitel „Tunnelbau" berücksichtigt eingehend die neueren B[e]rechnungsverfahren und bringt zahlreiche neuere Ausführun[gs]beispiele.

Von demselben Verfasser ist das Kapitel „Stadt- und Unt[er]grundbahnen" vollständig neubearbeitet und seiner hervorrag[en]den Bedeutung entsprechend besonders eingehend behandel[t] worden. A. Mecklenbeck.

— **Werkstattsbau.** Von Dr. Ing. C. T. Buff. Verlag Juli[u]s Springer, Berlin. Preis in Ganzleinen geb. 125 M.

Das Buch wendet sich an den Werk- und Betriebsleiter, d[er] einen Neubau oder eine Erweiterung seiner Werksanlagen pla[nt]. Es behandelt den umfangreichen Stoff, der schon häufig vo[m] reinen bau- oder maschinentechnischen Standpunkt aus bearbe[i]tet wurde, gewissermaßen nach betriebstechnischen Gesich[ts]punkten, indem es die inneren Zusammenhänge bis in die kle[in]sten Einzelheiten durchdringt und kaum eine Frage unbea[nt]wortet läßt, die bei dem Entwurf eines Werkstattsbaues a[uf]taucht.

Das Neuartige und Wertvolle in der Darstellungsform vo[n] Buff liegt vor allem darin, daß er die einzelnen Gebiete nic[ht] wahllos nebeneinander behandelt, sondern dem Leser in [d]er

[Rei]henfolge vorführt, wie sie beim Entwurf betrachtet werden [mü]ssen. Er weist dadurch dem Werkstattsbauer unmerklich [de]n Weg, den er beschreiten muß, um den ursprünglichen, mehr [od]er weniger noch unklaren Plan des Neubaues auszugestalten [un]d fortzubilden.

[D]er Verfasser geht zunächst von den Verkehrswegen aus, die [fü]r die Wahl des Geländes in Betracht kommen, behandelt sodann [di]e Beförderungsmittel und Gleisanlagen innerhalb der Werks[anl]agen, um hiernach die zweckmäßigste Lage der einzelnen [Ört]lichkeiten erkennen zu lassen. Hierauf wird die Anordnung [de]r Hebezeuge, ihr Einfluß auf den Gang der Fertigung, ihre [Be]deutung für die Grundriß- und Querschnittgestaltung der Ge[bä]ude einer sorgfältigen Betrachtung unterzogen. Es folgen [di]e Abschnitte über Kraftantrieb, Beleuchtung, Lüftung und Hei[zun]g, Gesundheits- und Wohlfahrtseinrichtungen, Unfallverhü[tun]g, Brandschutz, Sicherheit und Ordnung, Fernsprecher, Elek[tri]zität (für die Buff das vom Kriegsamt eingeführte Wort „Elt“ gebraucht), Gas, Wasser, Energie usw., stets im Zusammenhang mit dem Ganzen, unter Berücksichtigung späterer Erweiterungen und etwaiger Umstellungen.

Eine wahre Fülle wertvoller Winke für die Behandlung scheinbar unbedeutender Einzelheiten zeichnet das Buch besonders aus und wird in vielen Fällen das Befragen eines sachverständigen Fachmannes der Sondergebiete entbehrlich machen.

Der Werkstattsbau ist ein Nutzbau; nur der Werkleiter kann den Entwurf aufstellen, nur er kann den Zweck bestimmen, die Entwicklungsmöglichkeiten abschätzen und den Rahmen seiner Schöpfung für absehbare Zeit umgrenzen. Aber er kann bei der hoch entwickelten und immer weiter fortschreitenden Werksbautechnik unmöglich auf allen Sondergebieten hinreichende Kenntnisse besitzen und vor allen Dingen auf dem laufenden bleiben. Deswegen wird ihm das Buch von Buff ein willkommener Ratgeber sein, der ihm gute Winke gibt und ihn vor Fehlern bewahrt. Mi.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

[E]isenbahndirektionsbezirk Frankfurt (M.) [Vo]m 1. Juni 1922 ab hat der Bahnhof „Burghaun“, an der [Stre]cke Fulda-Bebra gelegen, die Bezeichnung „Burghaun [(K]reis Hünfeld)“ erhalten.

[B]undesbahndirektionsbezirk Innsbruck. Vom [1. J]uni 1922 ab ist die zwischen den Bahnhöfen Bischofshofen [un]d St. Johann i. Pongau der Linie Salzburg-Wörgl gelegene P[er]sonenhaltestelle Außerfelden in „Mitterberghütten“ und die an der Strecke Innsbruck-Lindau gelegene S[tat]ion Thüringen-Ludesch in „Ludesch-Thüringen“ abgeändert worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Juli 1922 wird der links der Bahnstrecke Mansfeld-Wippra zwischen den Stationen Mansfeld und Leimbach-Mansfeld gelegene Bahnhof IV. Kl. Klostermansfeld für den Wagenladungsverkehr geschlossen und gleichzeitig in einen Haltepunkt mit den bestehen bleibenden Abfertigungsbefugnissen für Personen und Gepäck umgewandelt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 319 vom 27. Mai 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die T. V. und Grz. des Vereins (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

[A]m 1. Juni 1922 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tarferhöhung die für die Bahnhöfe [E]lsbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, [K]ratzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 25 % erhöht.

[Dr]esden, am 23. Mai 1922. (725)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10).

[Mi]t Gültigkeit vom 10. Juni 1922 werden die Ladegebühren der §§ 8 (1) und 9 [u]m 100 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § [4 d]er EVO. (R.-G.-Bl. 1914, Seite 455).

[Al]tona, den 29. Mai 1922. (746)
Eisenbahndirektion.

[2.] Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

[A]m 15. Juni 1922 werden die Bahnhöfe M[el]dow und Rochow der Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück, für die bisher nur der beschränkte Personen- und W[age]nladungsverkehr zugelassen ist, auch für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

[Di]e Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

[Üb]er die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

[St]ettin, den 18. Mai 1922. (744)
Eisenbahndirektion.

Am 15. Mai 1922 wurde die badische Station Böhringen-Rickelshausen für den beschränkten Wagenladungsverkehr (Bes, W) eröffnet.

Die Tarifentfernungen sind zu bilden:

Für Wagenladungen von Böhringen-Rickelshausen durch Anstoß von 7 km an die Entfernungen für Singen (Hohentwiel);

für Wagenladungen nach Böhringen-Rickelshausen durch Anstoß von 4 km an die Entfernungen für Radolfzell. (732)

München, den 17. Mai 1922.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

3. Güterverkehr.

Wechselverkehr Saarbahnen-Deutsche Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1922 werden bei Beförderung von Steinkohlen von den Saargrubenstationen

a) zur Ausfuhr über die Saargebietsgrenze nach allen europäischen Ländern mit Ausnahme von Deutschland und Frankreich;
b) nach allen, auch den deutschen und französischen Seehäfen zur Ausfuhr über See die Saarbahnfrachtsätze um 25 v. H. ermäßigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des Tarif- und Verkehrs-Anzeigers. (745)

Frankfurt (Main), den 27. Mai 1922.
Eisenbahndirektion.

Ab 1. Juni 1922 erhöhen sich die Tarifsätze im Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr um 25 %.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Tegernsee, den 23. Mai 1922 (704)
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Die im Abschnitt 5 des Nachtrages 18, gültig vom 1. Juni 1922, zu den Heften B II 33—37, 39—40 und 44/49 enthaltenen Änderungen treten mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Essen-Borbeck-Bottrop in Kraft. Der Tag wird besonders bekanntgegeben. (739)

Berlin, den 26. Mai 1922.
Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1922 werden die Frachtsätze in Frankenwährung für die auf Schweizergebiet gelegenen Reichsbahnstationen im Verkehr unter sich und mit Konstanz, Singen und Waldshut Übergang allgemein um 20 % herabgesetzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 24. Mai 1922. (738)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn um 25 v. H. erhöht. (737)

Liegnitz, den 24. Mai 1922.
Die Direktion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr wie bei den Reichsbahnen erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (728)

Frankfurt a. M., 26. Mai 1922.
Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. Juni 1922 tritt auf unserer Bahn die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn.

Gera-R., den 23. Mai 1922. (700)
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Ausnahmetarif für Salze zum Düngen. Tfv. 2 d.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten dem Ausnahmetarif für Salze zum Düngen eine größere Anzahl deutscher Privatbahnen bei. Das Nähere ist aus der nächsten Nummer des Tarifanzeigers zu ersehen. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Mai 1922. (740)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft. Tfv. 200 C II.

Mit dem 31. Mai 1922 treten die Ausnahmetarife 7 b, 7 c und 7 d für Eisenerze nach Oberschlesien außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (siehe RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt worden. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Mai 1922. (741)
Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. werden die Frachtsätze unseres Binnen-Gütertarifs (Tfv. Nr. 119) und die unseres Binnen-Personentarifs (Tfv. Nr. 2119) für Expreßgut in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 23. Mai 1922. (707)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 1. Juni 1922 werden die Tarifsätze des Güterverkehrs nach dem Vorgehen der Reichsbahn um 25 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 24. Mai 1922. (720)
Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in der Kilometertafel II die Station Elsensee nachgetragen und die Entfernungen der Stationen Hasloh und Schnelsen geändert.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Frankfurt (M.), den 22. Mai 1922.
Eisenbahndirektion. (719)

Tfv. 86 Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn Teil II.

Am 1. Juni d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahnen die Frachtsätze um 25 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 22. Mai 1922. (716)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Württembergische Nebenbahnen, Aktiengesellschaft zu Stuttgart.

Zum 1. Juni d. J. werden auf den von uns betriebenen Linien die Güter- und Tiertarife erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion.

Stuttgart, den 22. Mai 1922. (715)
Direktion der Württembergischen Nebenbahnen.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Dem Vorgehen der Deutschen Reichsbahn entsprechend werden am 1. Juni d. J. die zurzeit geltenden Güter-, Tier- und Expreßguttarife um 25 % erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (729)

Dahme (Mark), den 26. Mai 1922.
Die Direktion.

Meppen-Haselünner Eisenbahn.

Es werden an Krangebühren auf Bahnhof Meppen Emshafen bis auf weiteres jeweilig von den Sätzen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, für 10 t erhoben:

Für schwere Güter von Schiff zu Bahnwagen und umgekehrt 60 %,

Für alle übrigen Güter 80 %.

Die sich ergebenden Sätze werden auf volle Mark aufgerundet.

Meppen, den 23. Mai 1922. (727)
Die Direktion.

Badischer Binnengütertarif, Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C I b.

Auf 1. Juni 1922 werden die Zuschlagstafeln zur Berechnung des Auslandszuschlags im Verkehr mit unsern Stationen auf Schweizergebiet und mit Waldshut Übergang neu ausgegeben.

Es ergeben sich zum Teil geringe Ermäßigungen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 19. Mai 1922 (708)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Für die auf niederländischem Gebiet gelegene deutsche Strecke Weener Grenze-Neuschanz und umgekehrt werden voraussichtlich vom 1. August 1922 ab, mit der Herausgabe eines neuen Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarifs, die Frachten nach den niederländischen Binnentarifen erhoben. Vom gleichen Tage ab scheidet die Station Neuschanz aus sämtlichen Tarifen als deutsche Verbandstation aus und geht in den Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif als niederländische Verbandstation über.

Köln, den 22. Mai 1922. (722)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1922 werden sämtliche Frachtsätze um 25 % erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf Grund des mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 ausgegebenen Frachtsatzzeigers zu ermitteln.

In gleicher Weise ändern sich die Zustreifgebühren bei Ludwigsmühle (Seite 6) von 139 ℳ in 167 ℳ und von 143 ℳ in 179 ℳ und

bei Weißenstadt Ladestelle (Seite 6) von 269 ℳ in 333 ℳ und von 286 ℳ in 357 ℳ.

Unverändert bleiben die Gebühren und Zuschläge bei Eichstätt (Seite 3), bei Lehesten (Seite 5), bei den Stationen Altenhammer usw. (Nachtrag I Seite 1), bei den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München (Nachtrag I Seite 5/6 bzw. VAE. 1922/101 und 1922/482 Absatz III) und der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.

München, 23. Mai 1922. (723)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Niederländisch-Österreichischer Güt[erverkehr] verkehr durch Deutschland.

Am 1. Juni 1922 wird unter Aufhebu
der bisher für den Güterverkehr Nied
lande-Österreich veröffentlichten
stimmungen ein Eisenbahngütertar
enthaltend die reglementarischen und
sonderen Bestimmungen für den Güt
verkehr zwischen Stationen der nied
ländischen Eisenbahnen einerseits u
Stationen der österreichischen Eisenb
nen anderseits im Durchgang du
Deutschland über Passau, Simbach, Sa
burg, Kufstein, Mittenwald, Lind
Reutin und Lindau Stadt eingefüh
Von der Beförderung mit durchgehend
internationalen Frachtbriefen sind u.
ausgeschlossen Gold- und Silberbarr
Platina, Geld, geldwerte Münzen u
Papiere, Dokumente, Edelsteine, ec
Perlen, Pretiosen und andere Kostb
keiten; ferner Kunstgegenstände,
Gemälde, Statuen, Gegenstände aus E
guß, Antiquitäten. Gilt ein Gegensta
auch nur in einem der am Verkehr
teiligten Länder als Kostbarkeit, so d
er zur Beförderung mit international
Frachtbrief nicht angenommen werd
Der Tarif enthält eine beispielswe
Aufführung der als Kostbarkeiten an
sehenen Waren. Der Absender ist v
pflichtet, im Frachtbrief den deuts
niederländischen und den deutsch-öst
reichischen Grenzübergang, über
das Gut befördert werden soll, vor
schreiben. Die Frachten und Gebüh
werden auf dem Beförderungswege n
den Binnentarifen (Lokaltarifen, a
Wechsel- und Verbandstarifen) der
teiligten Bahnen berechnet. Na
nahmen werden nur in der Währung
Versandlandes zugelassen. Nachtr
liche Verfügungen des Absenders wer
nur in der im Tarif angegebenen W
beschränkt zugelassen. Nähere A
kunft geben die beteiligten Verwalt
gen und Stationen. Abdrucke des Ta
sind zum Preise von 2 ℳ für das St
bei den beteiligten Verwaltungen so
durch Vermittlung der Stationen zu
halten.

Köln, den 23. Mai 1922. (7)
Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 w
den die Anstoßfrachten für die bre
schen Hafenbahnhöfe (Tarifheft C
Nr. 200 des Tarifverzeichnisses, N
trag 9, Seite 2) auf folgende Sätze
höht:

Eil- und Frachtstückgut 625 ₰ i
100 kg,

Wagenladungen (allgemein) 210 ₰
für 100 kg,

Wagenladungen (Kohlen) 190 ₰ i
100 kg.

Hannover, den 22. Mai 1922. (7)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif.

Für die regelmäßige Beförderung
Milch zwischen den Stationen der E
horn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn u
den verschiedenen Stationen der Ei
bahndirektion Altona, der Altona-Kal
kirchen-Neumünster- und Lübeck-Bü
ner Eisenbahn.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag i
Kraft. Durch diesen Nachtrag wer
die im Abschnitt IV des Nachtrags 4
haltenen Stationsfrachtsätze um
erhöht. Die verkürzte Veröffentlichu
frist ist auf Grund der vorübergehe
Änderung des § 6 der Eisenbahn-
kehrsordnung genehmigt. (
Elmshorn, den 24. Mai 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenb
namens der beteiligten Verwaltung

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1922 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz - Lindau-Reutin und Lindau Stadt aufgehoben und durch folgende ersetzt:

Kilometer	Konstanz nach oder von	Frachtsätze in Pf für 100 kg (oder in ℳ für 10 t)																							
		Stückgut			Wagenladungen																				
					Klassen													Ausnahmetarife für							
		Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse														Wegebaustoffe	Steingrus	Kartoffel	Brennstoffe				
																					Tarifklassen				
		Ie	I	II	An 5	An 10	A	Bn 5	Bn 10	B	Cn 5	Cn 10	C	Dn 5	Dn 10	D	E	5	5 c	10	Dn 5	Dn 10	D	E	6
05	Lindau-Reutin F Bes	—	6530	5660	4540	4260	3980	4030	3700	3370	3600	3240	2910	3010	27 0	2210	1660	1050	870	1840	3140	2630	2090	1560	1830
04	Lindau Stadt E Bes	11860	6530	—	4540	4260	3980	4030	3700	3370	3600	3240	2910	3010	2700	2220	1660	—	—	—	—	—	—	—	—

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

München, den 23. Mai 1922. (724)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Tfv. 205. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der freien Stadt Danzig, Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wird er Tarif für den vorbezeichneten Verkehr eingeführt. Er enthält die in dem bkommen zwischen Deutschland, Polen nd der Freien Stadt Danzig über den reien Durchgangsverkehr zwischen Ostreußen und dem übrigen Deutschland om 21. April 1921 (s. RGBl. Nr. 83 vom August 1921) vereinbarten Änderungen und Ergänzungen des Internationaln Übereinkommens über den Eisenahnfrachtverkehr, ferner Änderungen nd Ergänzungen der Einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen ransportkomitees und besondere Zusatzbestimmungen. Die zusätzlichen estimmungen sind gemäß den Vorhriften unter I § 2 der EVO. genehigt.

An dem Verkehr sind einerseits sämthe in Ostpreußen gelegenen Eilgutd Güterabfertigungen, andererseits mtliche westlich Polen gelegenen deuthen Stationen beteiligt, die bisher mit n in Ostpreußen gelegenen Stationen rekten Verkehr hatten. Die Frachten erden nach den Entfernungen und Tavorschriften der innerdeutschen Tae berechnet.

Für die eintretenden Erschwernisse ist e verkürzte Veröffentlichungsfrist geiß der vorübergehenden Änderung des 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt orden.

Druckstücke des Tarifs sind zum eise vom 10 ℳ käuflich zu beziehen.

Charlottenburg, den 23. Mai 1922. (709)

Eisenbahndirektion Osten
als geschäftsführende Verwaltung.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. schei- die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn s dem Ausnahmetarif für die regelßige Beförderung von Milch aus. Im schnitt 3. Seite 5 dieses Tarifs ist er b) und e) nachzutragen: die Liegz-Rawitscher Eisenbahn.

iegnitz, den 15. Mai 1922. (712)

Die Direktion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif Teil II.

Am 1. Juni 1922 tritt Nachtrag III in Kraft; er enthält u. a. neue ermäßigte Schnittfrachtsätze für die nordische Strecke und die — auch besonders angezeigte — Erhöhung der deutschen Schnittfrachtsätze. Als neue Verbandsstationen sind aufgenommen: Brake (Oldbg.), Bremen Neustadt Gbf., Delmenhorst, Gaggenau, Oldenburg (Old.) und Weener. Die neuen Schnittfrachtsätze der Stationen der norwegischen Bahnen und die neuen Kurszuschläge im Verkehr mit den norwegischen Bahnen gelten erst vom 10. Juni 1922 an.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 24. Mai 1922. (706)

Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Der 2. Absatz der Fußbemerkung ([12]) — Seite 52 des Tarifs und Seite 5 des Nachtrags III — hat zu lauten:

Neben der Fracht für Dresden Großmarkthalle wird eine getrennt zu berechnende Zuschlagsfracht auf Grund des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil II, Heft C I b erhoben. Die Zuschlagsfracht wird von der Güterabfertigung Dresden Großmarkthalle berechnet und erhoben.

München, den 13. Mai 1922. (713)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. gültig vom 1. 2. 1922.

Am 1. Juni 1922 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 4 in Kraft, er enthält außer kleinen Änderungen und Ergänzungen neue um etwa 25 % erhöhte Sätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Essen, den 22. Mai 1922. (710)

Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Juni 1922 treten Erhöhungen der Güter-, Tier- und Expreßguttarife wie bei der Reichsbahn ein.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft. (711)

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den Deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten- und Gebührensätze von etwa 25 % ein.

Für die Frachtberechnung gelten:

a) für Güter der ordentlichen Tarifklassen:
   Der Frachtsatzzeiger Heft C I a zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses);
b) für Brennstoffe (Briketts, Kohlen usw.):
   Der Frachtsatzzeiger 1 im Ausnahmetarif 6 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses).

Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben.

Köln, den 24. Mai 1922. (703)

Die Direktion.

a) Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Ab 1. Juni 1922 werden die Frachtzuschläge im Güter- und Tierverkehr mit den Stationen der Kreis Oldenburger Nebenbahn (Strecke Neustadt [Holst.]-Heiligenhafen) um 100 % erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 20. Mai 1922. (705)

Für die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft:
Eisenbahndirektion Altona
als betriebsführende Verwaltung.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. Juni 1922 ab werden die z. Zt. geltenden Frachtsätze um 25 % erhöht. Für die Frachtberechnung gilt der Frachtsatzzeiger, Heft C I a zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses vom 1. Juni 1922. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Finsterwalde, den 23. Mai 1922. (718)

Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II.

Aus Anlaß der durch unsere Bekanntmachung vom 18. Mai 1922 angekündigten Tariferhöhung werden zum 1. Juni 1922 ausgegeben:

a) Nachtrag 8 zum Gemeinsamen Heft A für den Wechselverkehr usw. — Tfv. 200 .
b) Nachtrag 6 zum Anhang 6 des Gemeinsamen Heftes A — Tfv. 200 —.
c) der Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen, Heft C I a — Tfv. 200 —.
d) Nachträge 11 und 12 zum Heft C I b, (Frachtsätze, Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200 —,
e) Nachtrag 3 zum Heft C II, Ausnahmetarife — Tfv. 200 —.

Die neuen Tarife werden Ende dieses Monats durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt. Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 27. Mai 1922. (742)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Juni 1922 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 1921 der Nachtrag 6 in Kraft, enthaltend neue erhöhte Frachtsätze für die deutschen Strecken und Änderungen des Tarifs. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Preis des Nachtrags 1,80 ℳ.

Essen, den 26. Mai 1922. (731)
Eisenbahndirektion.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn um 25 v. H. erhöht.

Berlin, den 25. Mai 1922. (736)
Der Vorstand.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt im Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Frachtsätze um 25 % ein.

Die Kürzung der Veröffentlichungsfrist, welche sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. gründet, ist durch Ministerialerlaß genehmigt.

Stralsund, den 24. Mai 1922. (701)
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt im Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Frachtsätze um 25 % ein.

Die Kürzung der Veröffentlichungsfrist, welche sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. gründet, ist durch Ministerialerlaß genehmigt.

Grimmen, den 24. Mai 1922. (702)
Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn um 25 v. H. erhöht.

Neustadt O./Schles., den 25. Mai 1922.
Die Direktion. (735)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Fahrpreisänderung im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Am 1. Juli 1922 werden die Fahrpreise des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs geändert. Es treten bei den nahen Entfernungen Erhöhungen von 50—60 v. H. und bei den mittleren Entfernungen Erhöhungen von 10—30 v. H. ein. Bei den weiteren Entfernungen bleiben die Fahrpreise teils unverändert, teils werden sie ermäßigt. Die Änderungen werden durch Ausgabe eines neuen Preistafelheftes durchgeführt. Die Tarifänderung sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (vergleiche R.-G.-Bl. von 1914, Seite 455) genehmigt. Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbüro. (730)

Berlin, den 27. Mai 1922.
Eisenbahndirektion.

Tfv. 2378. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der freien Stadt Danzig.

Abteilung A. Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wird der Tarif für den vorbezeichneten Verkehr eingeführt. Der Tarif gründet sich auf das Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, unterzeichnet in Paris am 21. April 1921, veröffentlicht im Reichsgesetzblatt vom 6. August 1921 Nr. 83. Als Grundlage für den neuen Tarif sind — soweit angängig — die Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, und des Personen- und Gepäcktarifs, Teil II, übernommen worden, um für die Bewohner des abgeschnürten Ostpreußens nach Möglichkeit keine lästigen Sonderbestimmungen zu treffen und den Reiseverkehr nicht unnötigerweise zu erschweren. Die zusätzlichen besonderen Bestimmungen sind nach § 2 der EVO. genehmigt. An dem Verkehr sind beteiligt:

a) als Anfangs- und Endbahn: die Deutsche Reichsbahn,
b) als Durchgangsbahnen: die Polnischen Staatsbahnen.

Es gelten die von den deutschen Verwaltungen für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland bekanntgegebenen Entfernungen und Wegevorschriften.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, Seite 445) genehmigt worden.

Druckstücke des Tarifs sind zum Preise von 2,25 ℳ käuflich zu beziehen.

Charlottenburg, den 27. Mai 1922.
Eisenbahndirektion Osten (743)
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif d Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. Juni 1922 ab werden die E preßgutfrachten um 25 % erhöht. D verkürzte Veröffentlichungsfrist ist g nehmigt.

Finsterwalde, den 23. Mai 1922. (71
Die Direktion der Zschipkau-Finster walder Eisenbahn.

Provisorischer Tarif für den direkt Personen- und Gepäckverkehr zwisch der tschechoslowakischen Republik u Italien über Deutschland und Österreic

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1922 i ein provisorischer Tarif für den dire ten Personen- und Gepäckverkehr zw schen der tschechoslowakischen Rep blik und Italien über Deutschland u Österreich eingeführt worden.

Die Deutsche Reichsbahn ist an de Verkehr im Durchgang mit der Strec Eger-Kufstein beteiligt.

München, den 16. Mai 1922. (71
Verkehrsamt beim RVM., ZB.

Vorläufiger Tarif für den Deuts Italienischen Personen- und Gepäckve kehr über Kufstein-Brenner und Sa burg-Piedicolle.

Gültig vom 1. Februar 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wi der Nachtrag I zum Tarif ausgegeben.

Er enthält Änderungen und Ergänz gen der Tarifbestimmungen und d Dienstanweisung sowie Ergänzungen d Preistafeln und der Anteile der Südbal gesellschaft und der Österr. Bund bahnen, außerdem eine Ergänzung d Anhanges B zum Tarif (Umrechnun tafel für den Verkehr von Italien). A die Änderung der Bestimmungen über Geltungsdauer der Fahrkarten, üb Fahrtunterbrechung sowie über die Fa preisermäßigung der Kinder wird bes ders aufmerksam gemacht.

Edmonsonsche Fahrkarten wern künftig von der Fkv nicht mehr ab geben. Für die Zettelkarten kommt n geänderter Vordruck zur Einführung. le vorhandenen Edmonsonschen und Zett karten können aufgebraucht werden. le den aufliegenden Fahrkarten au druckte Geltungsdauer ist — soweit n wendig — handschriftlich zu berichti.

Die Preistafeln für die Strecken n lich Brenner und nördlich Piedicolle s l durch die Umrechnung der österrei schen Anteile zum Kurse von 100 ö. r. = 4 und 5 erweitert worden. (7)

München, den 23. Mai 1922.
Tarifamt beim RVM., Z. B.

5. Verdingungen.

Für die Kesselschmiede des Eisenba Werkstätten-Amtes 1 Paderborn Hbf. ll die Anfertigung, Lieferung und betri s fertige Aufstellung eines elektrisch e triebenen 40 tons Laufkranes öffe lich vergeben werden.

Für die Verdingung sind die im d t schen Reichs- und preußischen Sta s anzeiger Nr. 82 vom 2 April 1910 e kanntgemachten Bedingungen für ie Bewerbung um Arbeiten und Lieferun en maßgebend.

Das Verdingungsheft kann hier ei e sehen und, soweit der Vorrat rei t, mittels bestellgeldfreier Postanweisung von 14,— ℳ bezogen werden. Eröffnung der Angebote am 24. Juni 1922, 11¼ Uhr ler.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Paderborn, Glashüttenstraße 8, en 22. Mai 1922. (47)
Eisenbahn-Werkstättenamt 1.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 22. | Berlin, den 8. Juni 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert*).

Das in zwei Bändchen erschienene Werk ist ein Teil des Gesamtwerkes „Das Weltbild der Gegenwart“. Verfasser stellt sich in diesem Rahmen die ebenso dankenswerte wie bedeutende Aufgabe, die dem Weltverkehr des 20. Jahrhunderts dienenden technischen Errungenschaften aus den verkehrsgeographischen Grundlagen unseres Erdballs und aus den menschlichen Bedürfnissen, die der Verkehr befriedigen soll, zu entwickeln, sowie die Beziehungen zwischen Technik und Menschen zu ergründen. Dabei ist in den vorliegenden beiden Bänden das Gebiet des Bauingenieurs vorzugsweise behandelt, während der Anteil der Wissenschaft des Maschineningenieurs einem besonderen Bande vorbehalten bleibt. Der Eisenbahn, die nach der zutreffenden Ansicht des Verfassers — wenigstens bisher — die vollkommenste Überwindung der Natur für Zwecke des Güter- und Personenverkehrs zu Lande darstellt, ist gegenüber den See- und Binnenwasserstraßen ein breiterer Raum zugestanden worden. Die aus der Gestalt der Erdoberfläche sich notwendig ergebenden Bedingungen für die Bildung von Verkehrsschwerpunkten und Verkehrswegen werden unter Beigabe der nötigen statistischen Unterlagen behandelt. Daraus leiten sich die Welthandelsstraßen und die Standorte der Gütererzeugung ab. In der Bewertung der Ozeane für den Weltverkehr wird mit Recht die überragende Bedeutung des Atlantischen betont, namentlich im Vergleich zu dem räumlich so außerordentlich ausgedehnteren Stillen Ozean. Die Besprechung der Erdteile in ihrer Bedeutung für den Weltverkehr gesteht zwar gewissen Gebieten, wie Nordamerika, Japan, Indien, besondere Wichtigkeit zu, verlegt aber in überzeugenden Ausführungen den Kern des Weltverkehrs nach Europa und zwar in einen Kreis, der um Köln als Mittelpunkt mit 1000 km Halbmesser geschlagen ist. Er umfaßt das Gebiet höchster Kultur der Erde, beherrscht von der germanischen Rasse, umschließt aber auch wesentliche Teile der romanischen (Oberitalien und Frankreich). Der Mittelpunkt liegt im höchstentwickelten deutschen Industriegebiet und an einer der wichtigsten Binnenwasserstraßen der Welt (Rhein).

Für die Bedeutung der Welthandelsstraßen ist der Güterverkehr ausschlaggebend. Er beeinflußt auch den Personenverkehr entscheidend, der nur zum kleineren Teil anderen Ursachen entspringt. Wo besonders große Massen bestimmter Güter erzeugt werden, bilden sich Verkehrsmittelpunkte. Sie verteilen ihren Überschuß. Die Agrarländer versorgen die Industrieländer mit Lebensmitteln und Rohstoffen, sie empfangen dafür die Erzeugnisse der Industrie. Das wichtigste Massengut im Weltverkehr ist die Kohle. Sie wird für Hausbrand, für Eisenbahn, Dampfer, für Klein- und Mittelgewerbe daher bezogen, von wo sie mit den geringsten Beförderungskosten, auf gleichen Heizwert umgerechnet, beschafft werden kann. Eine Industrie, die so viel Kohle verbraucht, daß deren Heranschaffung höhere Kosten verursachen würde, als die der Rohstoffe, siedelt sich im Kohlengebiet an.

Die wenigstens in der Vorkriegszeit wesentlich niedrigeren Seeschiffs- als Eisenbahnfrachtsätze rechtfertigen das Bestreben, die Seeschiffe möglichst weit in das Binnenland vorzuziehen, andererseits scheuen hochwertige Güter den Eisenbahnweg nicht, weil sie höhere Frachtkosten tragen können und schnellere Beförderung erheischen. Kontinentalstaaten, z. B. die Schweiz, werden also vorwiegend hochwertige Güter herstellen und keine Schwerindustrie pflegen.

Binnenwasserstraßen stehen im Wettbewerb mit

*) Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert. Von Prof. Dr.-Ing. O. Blum. Zwei Bände. In Halbleinen gebunden 72 ℳ. Stuttgart. Deutsche Verlagsanstalt.

Landverkehrsstraßen und werden um so weniger dabei bestehen, je unsicherer ihre Benutzung und je leistungsfähiger die Landverkehrsstraße ist. Das vollkommenste Landverkehrsmittel ist die Eisenbahn.

Die wichtigsten Seewege sind die nordatlantische, die südatlantische und die Suezgruppe. Alle drei wurzeln in Nordsee und Kanal. Überlandbahnen verbinden zwei Meere über einen Kontinent hinweg.

Als älteste Standorte der Industrie können Gegenden gelten, wo für ihre Ansiedlung besonders günstige Bedingungen gegeben waren. Die wichtigsten Faktoren sind die Roh- und Hilfsstoffe, die Kraft, die Bevölkerung, der Kapitalreichtum, die Verkehrsverhältnisse und der Absatz. Die unmittelbare Gewinnung der Rohstoffe ist stets an die Stätten ihres Vorkommens gebunden. Die Kraft war ursprünglich vor Nutzbarmachung der Kohle an die Wassergefälle gebunden. Die Dampfmaschine verlegte die Großgewerbe in die Kohlenbecken. Die Elektrizität mit ihrer Übertragbarkeit auf große Entfernungen macht in immer weiterem Umfange die Gewerbe von bestimmten Standorten frei. Bevölkerung und Kapitalreichtum kommen derart zur Geltung, daß in dünn bevölkerten und kapitalarmen Gegenden die Landwirtschaft, in dichter bevölkerten und kapitalkräftigeren Handel und Industrie bessere Bedingungen finden. Für bestimmte Länder und Güter bildet aber die Tüchtigkeit der Kaufleute und Ingenieure die Grundlage der gewerblichen und industriellen Blüte. Die Verkehrsverhältnisse sind ausschlaggebend für die Beschaffung der Rohstoffe und für den Absatz. Daß in klimatischer Hinsicht die kühlgemäßigte Zone im allgemeinen die besten Bedingungen für die Ansiedlung von Gewerben bietet, kann nicht mehr ohne Einschränkung gelten. Sie finden unter Umständen auch in den Tropen geeignete Stätten. Blum weist auch zutreffend darauf hin, daß gewisse wirtschaftliche Fragen der mathematischen Behandlung wohl zugänglich sind.

Wir haben dem ersten Abschnitt des Werkes wegen seiner grundlegenden Gedankengänge einen etwas breiteren Raum gewährt. Der zweite Abschnitt befaßt sich mit der Verkehrsgeschichte. Die übliche Einteilung der Weltgeschichte gibt zwar einen brauchbaren Anhalt auch für die verkehrstechnische Betrachtung, daneben haben aber auch andere Einteilungen Berechtigung. Allen gemeinsam ist die Vorherrschaft des Mittelmeeres in früherer, des Atlantischen Ozeans in späterer Zeit. Der Wendepunkt liegt um das Jahr 1200. Schließlich kann man auch eine Zeit ohne Dampfkraft bis 1800 und eine Zeit mit Nutzbarmachung des Dampfes von 1800 ab annehmen. In den ersten Zeitraum fallen die Ausnutzung der Wasserkräfte im Eisenhüttenwesen, die Erfindung des Pulvers und der Buchdruckerkunst mit ihren umwälzenden Einflüssen auf die Entwicklung der Technik. Die neueste Zeit, etwa von 1890 ab, mit ihrer Anwendung der Elektrizität unter Ausnutzung der Wasserkräfte bietet uns die glänzendsten Ausblicke in die Zukunft. — Die eigenartige Stellung Indiens im Verkehrsleben, mit seiner Abgeschlossenheit und Selbstgenügsamkeit, wird hervorgehoben. Am Mittelmeer hatten nacheinander die Phönizier, die Griechen, die Römer, letztere durch Aufnahme des Verkehrs mit geringwertigen Gütern auf gut ausgebauten Straßen, Byzanz und Venedig, die Araber, Spanien und Portugal die Vorherrschaft. Die letztgenannten beiden Länder hatten auch im Atlantischen Ozean anfangs das Übergewicht. Die Entdeckung Amerikas und die Benutzung des Seeweges um das Kap der guten Hoffnung nach Ostindien waren wichtige Stützen. Venedig und der Islam wurden fast vollständig ausgeschaltet. Aber England und Holland machten den Romanen ihre Stellung mit Erfolg streitig. England duldete aber auf die Dauer auch den Zweiten nicht neben sich. Die englische Politik hat von 1567 ab zielbewußt und erfolgreich danach gestrebt, ein Welthandelsmonopol zu begründen. Die Kriege anderer unter sich nutzte England geschickt aus. Nur ein großer Mißerfolg blieb auch ihm nicht erspart, die Losreißung Amerikas: die Auswirkung dieses Ereignisses für England im ungünstigen Sinn ist wahrscheinlich noch nicht abgeschlossen. Die amerikanische Handelsflotte wächst, und im Verkehr mit Europa beginnt England als Stapelplatz an Bedeutung zu verlieren.

Die Verkehrsentwicklung Deutschlands ist im Mittelalter gekennzeichnet durch die Hansa mit dem Mittelpunkt Lübeck. Ausgehend von der Ostsee dehnte sie bald ihren Einfluß auch über die Nordsee aus und im Osten bis Nowgorod. Sie mußte den neu entstehenden großen Nationalstaaten Schweden, Dänemark, England, Holland und der Vormachtstellung des Atlantischen Ozeans weichen. Die Verkehrsentwicklung unter dem Zeichen des Dampfes entspringt dem Bestreben nach Auffindung einer stärkeren Kraftquelle, als Mensch und Pferd oder der launische Wind oder das örtlich gebundene Wasser es waren. Für Deutschland hatte die Anwendung des Dampfes eine völlig veränderte Teilung der Gesellschaft zur Folge. Die bis 1830 vorwiegend landwirtschaftliche Bevölkerung wurde bei starker Vermehrung eine überragend industrielle. Es entstand eine einheitliche deutsche Volkswirtschaft mit Großindustrie und Großkapitalismus (Banken, Aktiengesellschaften). In die Zeit bis 1871 fällt der Bau der großen durchgehenden Eisenbahnlinien, im Seeverkehr kommt der Dampfer zu wachsender Bedeutung. Auch der Straßenbau findet gerechte Beachtung. Nach 1871 werden Neben- und Kleinbahnen zur Erschließung entlegener Landesteile gebaut. Straßen-, Stadt- und Städtebahnen entstehen zum Teil im größten Umfange. Deutschlands Eisenbahnnetz wird zum Zentralsystem der Eisenbahnen Europas, Binnenwasserstraßen werden angelegt und verbessert, Fahrrad und Kraftwagen treten in den Kreis der Verkehrsmittel, Post und Telegraphie umspannen den Erdball, die Starkstromtechnik beginnt ihren Siegeslauf.

Die deutsche Volkswirtschaft ist in der Ausfuhr vorwiegend kontinental gerichtet, in der Einfuhr allerdings naturgemäß nicht in gleichem Umfange. Auch die Entwicklung der Landwirtschaft auf technischer Grundlage, begünstigt durch Bismarcks Schutzzollpolitik, wird besprochen. Die landwirtschaftliche Erzeugung hebt sich außerordentlich. Verfasser gibt zum Schluß seiner Ausführungen der Hoffnung Ausdruck, daß Deutschland wegen der Vorzüge seiner Lage in der Mitte der höchsten Kulturgebiete der Erde aus dem Weltverkehr auch vom böswilligsten Gegner nicht ausgeschaltet werden kann. Diese Hoffnung ist sicherlich berechtigt, was die Verkehrswege an sich betrifft. Ob aber Deutschland diese Wege auch fernerhin unbedingt und ungestört beherrschen wird, muß die Zukunft lehren.

Verfasser geht nunmehr im dritten Abschnitt des ersten Bandes und in den beiden ersten Abschnitten des zweiten Bandes zur Betrachtung der Verkehrsmittel über (Eisenbahn, See- und Binnenschiffahrt) und widmet naturgemäß den Eisenbahnen den breiteren Raum. Schiene und Dampflokomotive sind die kennzeichnenden Merkmale des Eisenbahnwesens. Der schmale Kopf der Schiene erfordert zur Führung des Fahrzeugs Radreifen mit Spurkranz. Die Ausnutzung der Dampfkraft in der Lokomotive hat ihren Ursprung zwar in England, doch bald gelingt es Deutschland, sich frei zu machen und zu einer mindestens ebenbürtigen Stellung emporzuarbeiten. Die Verdienste des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und des Staatsbahnwagenverbandes um die Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens werden gebührend gewürdigt, ebenso der weiter neuerdings vollzogene Zusammenschluß aller deutschen Staatsbahnen zur Reichsbahn. Ferner werden Vorschläge zur klaren Bestimmung des Begriffs der Eisenbahn gemacht. Eisenbahnen im Sinne der Verfassung des Deutschen Reiches sollen alle Schienenwege sein. Sie werden eingeteilt in Vollbahnen, Kleinbahnen, städtische Bahnen und Förderbahnen. Das Reich übernimmt die Vollbahnen in Verwaltung und Betrieb. Für die drei andern Gruppen sind die Länder zuständig. Das Vollbahnnetz ist im wesentlichen ausgebaut. Aufgabe des Reiches wird es sein, die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und neuartige Verkehrsmittel zu schaffen, wie das schon vorher mit Erfolg ge-

·hehen ist. Daher sind die Zug- und Achskilometer nicht in leichem Maße gewachsen wie der Verkehr. Die Verbesserung er Linienführung ist ein wichtiges Mittel zur Erhöhung der eistungsfähigkeit. Die Fortschritte auf dem Gebiete der Bahnofswissenschaft, eines verhältnismäßig jungen Zweiges der echnik, werden eingehend behandelt. Trennung des Personenerkehrs vom Güterverkehr in großen Personen- und Rangierahnhöfen, mehrgleisiger Ausbau der Strecken, Ausgestaltung es Sicherungswesens werden soweit erörtert, wie der Zweck des Verkes, dem gebildeten Laien allgemeinverständlich zu sein, es ıläßt. Zur Sicherung der Streckenfahrten wird den nicht elbsttätigen und den selbsttätigen Blockeinrichtungen Berechgung zugesprochen, nämlich für den Fernverkehr einerseits, ir den Stadtverkehr andererseits. Personen- und Güterverkehr erden in allen Einzelheiten (Verkehrsarten, Zugbildung, Bahnöfe, Tarife) im Rahmen der Aufgaben des Werkes durchgerochen. Ein Kreuzungspersonenbahnhof und ein Güterngierbahnhof werden in ihrer Entwicklung nach dem euesten Stande der Wissenschaft dargestellt. — Von den ebirgs- und Bergbahnen handelt ein besonderer Teil es dritten Abschnitts. Den Begriffserklärungen folgt die Beandlung der Linienführung, der Verkehrsmittel, der besonderen aulichen Einrichtungen. — Für die Kleinbahnen empfiehlt erfasser außer der Normal- und Meter- nur die 75-cm-Spur. Die ›-cm-Spur steht an Leistungsfähigkeit so außerordentlich zuick, daß sie für den öffentlichen Verkehr ausscheiden sollte. ie Zugkräfte der Lokomotiven mit 60-, 75- und 100-cm-Spur erhalten sich wie 2 : 4 : 5. Einheitlichkeit der Schmalspur ommt auch der Landesverteidigung zugute. — Die Städteahnen dienen nicht dem Verkehr einer Stadt, sondern den eziehungen zweier räumlich völlig getrennter Städte. Sie sind sher wenig entwickelt (Köln-Bonn), haben aber nach Ansicht es Verfassers eine große Zukunft. Die Bedingungen, unter nen sie lebensfähig sind, werden zutreffend angegeben. — Der hluß des ersten Bandes bringt einen kurzen Überblick über e Aufgaben und Leistungen der Eisenbahnen n Kriege und nach dem Kriege von den wohlvorbereiteten obilmachungs- und Aufmarschbewegungen bis zu den unbeehenbaren und wechselvollen Aufgaben des Krieges selbst. erfasser legt strategischen Erwägungen beim Bau und Beeb von Bahnen nicht die Bedeutung bei, die ihnen im allgeinen zugesprochen wird, wenn sie auch nicht völlig auszualten sind. Man kann ihm darin wohl folgen, daß der Hauptert auf die vollkommenste technische und volkswirtschaftliche ısbildung des Eisenbahnnetzes zu legen ist, dann wird es ich im Kriege gelingen, den höchsten Anforderungen der andesverteidigung gerecht zu werden.

Der zweite Band beschäftigt sich in den beiden ersten Abhnitten mit dem Seeverkehr und der Binnenschiffahrt. Im eeverkehr hatten bis etwa 1870 die Segelschiffe unbeitten das Übergewicht, obwohl das erste Dampfschiff bereits Anfang des 19. Jahrhunderts in Dienst trat. Erst als das d der Dampfer durch die Schraube ersetzt, die Maschine bessert und der Schiffsrumpf aus Eisen hergestellt wurde, nnten sich die Segler nur in der Hochseefischerei, der inen Küstenfahrt oder als Großsegler auf bestimmten Hochlinien halten. Ein Vorzug bleibt der Segelschiffahrt, sie ist beste Schule für die Schiffsbesatzung. Die Dampfschiffe ben sich durch die Einführung der Schraube, die Erhöhung Dampfdrucks, die Einführung der Dampfturbine und durch Benutzung der Verbrennungskraftmaschine zu ihrer jetzigen llkommenheit entwickelt. — Die Technik der baulichen Einhtungen für die Seeschiffahrt beschränkt sich auf die Seeäle und auf die Seehäfen mit ihren Zufahrten, sowie auf Küstenbefeuerung mit Ergänzung durch hörbare Signale, hließlich auf die Funkentelegraphie. Seekanäle verbinden weder zwei Meere oder schneiden ein Vorgebirge ab oder ren von der Küste nach einem im Binnenlande gelegenen fen. Der Kanal von Korinth, der Nordostseekanal, der Suezal und der Panamakanal werden in ihrer Bedeutung für den Weltverkehr und in ihrer baulichen Eigenart zutreffend gewürdigt. Dabei wird der Suezkanal mit Recht an die erste Stelle gebracht als namentlich dem Panamakanal weltwirtschaftlich weit überlegen. Der glänzenden technischen Leistung, die der Nordostseekanal darstellt, widerfährt daneben volle Gerechtigkeit. Die Entwicklung der Seehäfen in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, den Rückgang des einen, den Aufschwung des andern wegen der fortschreitenden Vergrößerung der Schiffe, wie den Ausbau der Zufahrstraßen zu den Binnenhäfen (Hamburg und die Unterelbe, Bremen und die Weserhäfen) bespricht der Verfasser in überzeugenden Darlegungen. Schließlich kommt auch die Entwicklung der Reedereien zu ihrem Recht. Die Vor- und Nachteile des Klein- und Großbetriebes, der Unterschied zwischen Linien- und freier (Tramp-) Schiffahrt wird beleuchtet. Das auffallende Anwachsen der Handelsflotte Nordamerikas durch den Krieg ist eine namentlich für Deutschland betrübende Erscheinung, das bis dahin das typische Land der Großreedereien war. Die Binnenschiffahrt gehört zwar zu den ältesten Verkehrsformen neben der Küstenschiffahrt und dem Karawanenverkehr durch die Wüste, hat sich aber in mäßigen Grenzen gehalten, solange es an zuverlässigen Binnenwasserstraßen fehlte. Erst die Herstellung von Wehren in den Flußläufen und die Erfindung der Kammerschleuse hat hierin Wandel geschaffen. Letztere gestattet, Staustufen in den Flüssen sowie Wasserscheiden mit Kanälen zu überwinden. Frankreich ging bahnbrechend schon im 17. und 18. Jahrhundert mit dem Bau von Kanälen vor. — Der Wettbewerb der Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen wird eingehend behandelt, die Frachtkosten beider Verkehrsmittel werden einander gegenübergestellt, und mit Recht wird vor einem Vergleich ohne nähere Betrachtung aller maßgebenden Umstände gewarnt. Entscheidend sind die Selbstkosten auf gleicher Grundlage errechnet. Wie weit der Krieg die Wettbewerbsmöglichkeiten verschoben hat, muß die Zukunft lehren. Die in der Verfassung des Deutschen Reiches festgelegte Abgabenfreiheit für die Flußschiffahrt wird sich nicht aufrechterhalten lassen. Die Verzinsung des für die Schiffahrt aufgewendeten Kapitals in Flüssen und Kanälen muß gewährleistet sein. Die deutsche Binnenschiffahrt ist an Tragfähigkeit der Schiffe der Seeschiffahrt um 50 v. H. überlegen. Das ist ein beredtes Zeugnis für ihre Bedeutung. Die Störungen durch Eis, Niedrig- und Hochwasser, Schadhaftwerden der Kunstbauten lassen sich aber aus der Binnenschiffahrt nicht ausschließen. Sie bewirken, was von Blum allerdings nicht ausdrücklich erwähnt wird, daß zeitweise die Eisenbahn den gesamten Verkehr übernehmen und darauf eingerichtet sein muß. — Die deutschen Binnenwasserstraßen finden in ihrer Verkehrsbedeutung und ihren technischen Einrichtungen verdiente Anerkennung. Allen voran steht der Rhein als wichtigster Strom nicht nur Deutschlands, sondern Europas, dessen Verkehrsmenge etwa die Hälfte des gesamten deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs ausmacht. Die Frage der deutschen Rheinmündung wird in zwei Lösungen besprochen, aber unentschieden gelassen. Blum warnt hier vor phantastischen Plänen, in denen der Ingenieur den Boden der Wirtschaft verläßt. Anschließend werden die wichtigsten außerdeutschen Binnenwasserstraßen besprochen (Österreich-Ungarn, Frankreich, Amerika) und als Anhang die Duisburg-Ruhrorter Häfen.

Im dritten Abschnitt folgt eine gedrängte, aber inhaltreiche Erörterung der Stellung Deutschlands im Weltverkehr. Die überragende Bedeutung Deutschlands für den Durchgangsverkehr in der Richtung Ost-West wird aus der zentralen Lage in Europa wie aus der Gunst der Oberflächengestaltung (innere Wegsamkeit) begründet. Die wichtigsten Merkmale des deutschen Eisenbahnnetzes werden klar, wenn man zwei Punkte besonderer Verkehrsanhäufung betrachtet, Berlin für den Osten und das Rheingebiet für den Westen. Berlins Verkehrsbedeutung läßt sich entgegen anderen Auffassungen nicht völlig aus der geographischen Lage, sondern zum großen Teil aus politischen Gründen erklären. Zwar liegt

Berlin auf der 100 km langen nord-südlichen Trennungslinie (Mund) der trichterartigen ost- und westeuropäischen Verkehrsgebiete, aber damit allein ist die Wahl Berlins als Verkehrsdurchgangspunkt nicht restlos erklärt, sondern es kommt dazu die politische Stellung in Brandenburg-Preußen. — Nord- und Ostsee sind für Deutschland die Ausgangsstellen des Welthandels. Obwohl die deutsche Ostseeküste etwa 1800 km, die Nordseeküste nur 600 km Länge aufweist, hat doch die Nordsee im Laufe der Zeit für den Verkehr den Vorrang erstritten. — Deutschland grenzt zwar politisch nicht an das Mittelmeer, doch die Verbindungen dorthin sind so gut und wichtig, daß ihnen ein großer Teil des Verkehrs zufällt. Das muß als richtig gelten. Im Anschluß daran wird der Einfluß des Gebirgsaufbaues auf die Eisenbahnen besprochen. Nicht die Höhe der Gebirgskette ist ausschlaggebend, sondern die Breite der Gebirgskämme und die Lage der beiderseits anschließenden Täler. Schmale Gebirgskämme können mit Scheiteltunneln ohne Rücksicht auf die Paßhöhe überwunden werden. In dieser Hinsicht sind die Zentralalpen günstiger als die Ostalpen.

Die Verkehrspolitik ist Gegenstand des vierten Abschnitts. Ausgehend von den Wirkungen der Verkehrsentwicklung, die im Grunde auf die verkehrstechnischen Verbesserungen zurückzuführen sind, sich auf den Weg, die bewegende Kraft, das Fahrzeug und die Stationsanlagen (im weitesten Sinne verstanden) beziehen und in Geschwindigkeit, Pünktlichkeit, Güte und Verbilligung der Beförderung sich äußern, bespricht Verfasser im weiteren die Verkehrsanstalten als Träger von Macht. Das gründet sich auf die Eigenschaft der Verkehrsanstalten als Großbetriebe. Die bedeutendste Machtquelle ist das Geld, das der Volkswirtschaft als Anlage- und Betriebskapital entnommen wird und andere Erwerbszweige abhängig macht. Ferner hat die Art, wie die Verkehrsanstalten den Verkehr pflegen, ob sie ihn fördern oder hindern, großen Einfluß auf die Entwicklung. Von der Tarifpolitik wird mit Recht gefordert, daß sie mit der Handelspolitik in Einklang stehe. Die Allgemeinheit ist außerdem gezwungen, die Macht der Verkehrsanstalten dadurch zu stärken, daß sie ihnen besondere Rechte einräumt (Enteignungsrecht Zulassung von Störungen und Belästigungen, Übertragung von Hoheitsrechten, Verkehrsmonopol). Der Monopolcharakter ist namentlich bei der Eisenbahn vollendet. Daß die Verkehrsanstalten zur öffentlichen Gewalt in vielfache Beziehungen treten, ergibt sich aus dem Einfluß des Verkehrs auf das gesamte Leben und äußert sich in der Untersuchung und Beaufsichtigung zur Abwendung von Einzelschäden und Erzielung einer dem Nutzen der Gesamtwirtschaft entsprechenden Verkehrspolitik. Der Begriff der öffentlichen Gewalt umfaßt alle für das Verkehrsgebiet zuständigen öffentlichen Körperschaften, also die Stadt, den Kreis, die Provinz, den Staat (das Reich). Eigentum und Betrieb sind auseinanderzuhalten, da sie vielfach nicht in denselben Händen sind. Von den Nachteilen, die dem Staats- und Privatbetrieb bei Eisenbahnen nachgesagt werden, ist keiner so ausschlaggebend, daß der einen oder anderen Betriebsform der unbedingte Vorzug eingeräumt werden könnte. Wer starken Einfluß des Staates auf das Wirtschaftsleben wünscht, wird den Staatsbetrieb, wer dagegen jeden nicht unbedingt nötigen Einfluß des Staates verwirft, den Privatbetrieb bevorzugen. Hinsichtlich des Betriebes der städtischen Straßenbahnen scheint die allgemeine Stimmung dem städtischen Betriebe zuzuneigen, weniger bezüglich der Stadtbahnen. Die Städte sollen und müssen sich aber bei der Schaffung von Stadt-Schnellbahnen beteiligen, wenn auch im Betriebe der private Unternehmungsgeist nicht ganz auszuschalten sein wird.

Der fünfte Abschnitt stellt die Beziehungen zwischen Verkehr und Siedlung, Verkehr und Wohnungsnot, sowie den Großstadtverkehr dar. Die Siedlungsgeschichte wird in zwei Abschnitte geteilt, vor und nach 1830. Die Jahrtausende ohne Dampf stehen den Jahrzehnten mit Dampf gegenüber. Das durch die riesenhafte Entwicklung von Industrie und Gewerbe entstandene Elend der in den Großstädten und I dustriegebieten zusammengeballten Bevölkerung ist leider spät erkannt worden. Das Elend zu bekämpfen, muß die v nehmste Aufgabe des Städtebaues sein. Ihr dient grundlege der Verkehr, und zwar in besonders hohem Maße der Güte verkehr. Die Ursachen und Folgen des Großstadtelends we den in überzeugender Sprache dargetan unter Beigabe von weiskräftigen Zahlenreihen. Was im Laufe von Jahrzehnt gedankenlos verdorben ist, läßt sich nur allmählich durch zi bewußte Arbeit aller beteiligten Kräfte wieder gutmach Aber der Kampf um die Gesundung der Städte muß aufgeno men werden. Dazu dient unter anderem die innere Kolonisatio an der auch gewerbliche Arbeiter zu beteiligen sind. Das Zi der Verbesserung der Großstädte muß sein: der Mind bemittelte soll nicht nur lohnende Arbeit finden, sondern au gesund wohnen und sich erholen können. Das führt zur T lung der Städte in Geschäfts-, Gewerbe- (Industrie-) und Woh gebiete. Dazu treten das Gebiet für die Verkehrsanlagen u die unentbehrlichen Freiflächen. Die daraus sich ergeben grundsätzliche Lösung für einen Stadtplan wird dargestel (Sternschema.) — Der Großstadtverkehr bedarf der Straß für Fußgänger, Fuhrwerke und Straßenbahnen sowie der Sta bahn, losgelöst von den Straßen, für den Massenverkehr in l geren Zügen (Hoch-, Tief-, Unterpflaster-, Schwebebahn). I so wichtige Tariffrage wird in ihren Grundlagen behandelt.

Den Beziehungen zwischen Kultur und Tec nik ist der Schlußabschnitt gewidmet. Eine erschöpfende D stellung ist zur Zeit nicht möglich, aber die Beziehungen zw schen Mensch und Technik, die Stellung der Technik im I ziehungswesen und die Stellung des Ingenieurs im öffentlich Leben werden als besonders bedeutungsvoll besprochen. I fortschreitende Ausschaltung des Menschen aus der schaffen gewerblichen Arbeit hat in der Übergangszeit häufig unerfr liche Erscheinungen gezeitigt. Kleinbauern und Fabrikarbei werden in ihrer Beschäftigung und in ihren Lebensbedingung gegenübergestellt. Dabei ist der erstere im Vorteil. Die W kung auf Körper und Seele des letzteren muß tunlichst dadu aufgehoben werden, daß bei aller technischen Entwicklung Einfluß auf den Arbeiter beachtet wird, wie dies beispielswe in der Herstellung von Glasflaschen geschehen ist.

Im Erziehungswesen fordert Verfasser eine Umgestaltu schon der Lehrpläne der Mittelschulen (Gymnasien). Deuts Geographie, Zeichnen, Mathematik, Naturwissenschaften sol ausgiebiger gepflegt werden, von fremden Sprachen soll lateinische ihr Recht behalten, die griechische zurücktret dafür aber die englische und spanische Aufnahme find letztere an Stelle der französischen, auf die der Verkehrsma Ingenieur und Kaufmann ohne weiteres verzichten können, wi sie keine Weltsprache ist trotz gegenteiliger Behauptungen. — Das technische Unterrichtswesen findet in seinen drei stufungen, technische Arbeiterschule, Mittelschule und Ho schule, Besprechung. Für die letztere befürwortet Verfas mit Recht eine Ergänzung des Studiums nach drei Richtung nämlich in der allgemeinen Rechts- und Verwaltungsku nach der technisch-wirtschaftlichen Seite und in der Vo wirtschaftslehre. Nach Erledigung der Hochschule sind F bildungskurse unentbehrlich nicht nur für den jungen Dipl ingenieur, sondern auch für den älteren, im Leben stehen Ingenieur. — Die Stellung des Technikers im Volksganzen e spricht nicht seiner Bedeutung. Das entspringt aus dem Man an gegenseitigem Verstehen bei den verschiedenen Gruppen Gebildeten. Die Angehörigen der Gebiete des begrifflic (Philosophen, Theologen, Juristen) und des anschaulich Denkens (Naturforscher, Ärzte, Techniker, Landwirte, O ziere) müssen einander zu verstehen bemüht sein, nament muß der Ingenieur am politischen Leben in Staat und G meinde weitaus regeren Anteil nehmen als bisher; dann wer sich ihm auch Stellen öffnen, die ihm bisher nahezu versch sen waren. In dem bedauerlichen Zwiespalt zwischen Arb

‹bern und Arbeitnehmern (Klassenkampf) ist der Ingenieur ›er gegebene Vermittler, da er mit beiden Parteien in dauern- ›er Fühlung steht.

Wir haben geglaubt, dem Werke eine etwas weiter ausholende Besprechung widmen zu müssen, weil der Zusammenhang zwi- ›chen Weltverkehr und Technik an keiner anderen Stelle in so ›gerichtiger Entwicklung und trotz der knappen Form völlig ›inreichender Ausführlichkeit behandelt worden ist. Dem Ver- ›sser können wir aber nicht folgen, wenn er behauptet, daß ›as Werk nur dem gebildeten Laien, nicht aber dem Fachmann Neues bieten kann. Das dürfte doch nur für die, wie in der Sache begründet, allgemein gehaltenen technischen Ausführungen zutreffen. Auch der Fachmann wird das Werk mit großer Befriedigung lesen, weil er über die Bedeutung seines Berufes in der Weltwirtschaft vielfach neue Anregungen erhält. Wir wünschen dem Werke die weiteste Verbreitung in den Kreisen aller Gebildeten, damit seine überzeugenden Gedankengänge Gemeingut werden und auch für die Anerkennung der Technik sich so auswirken, wie Verfasser es mit Recht wünscht.

S t r u c k.

Der Einfluß der Fortbildung der Beamten und Arbeiter eines Großbetriebes auf seine neuzeitliche Ausgestaltung*).

Jeder Fachmann bedarf ständiger Anregung in seinem Beruf. ›ndernfalls bleibt sein Wissen und Können auf einem gewissen, ›urch die Berufsschulung gewonnenen Standpunkt stehen, er ›eiß dann nichts von den Fortschritten, veraltet daher schnell ›seinen Anschauungen und gerät mit der nachdrängenden ›ugend in Widerstreit der Meinungen. Er pocht auf seine „Er- ›hrungen", die sich oft nur als unschöpferische Hemmungen ›weisen, und die die Jungen nicht immer zu überzeugen ver- ›ögen, weil die Erkenntnis von den mannigfachen Fragen des ›erufs eine andere, tiefere geworden ist. So wird Stillstand ›n hinderliches Überlebtsein, das oft kraft der Macht des Amts- ›habers schädigend sich auswirken kann.

Die Ansichten sind noch nicht geklärt, in welchem Umfange ›n Unternehmen die Fortbildung seiner Angestellten selbst zu ›treiben habe. Soweit die in die Fortbildung der Beamten und ›rbeiter hineingesteckten Mittel als gutangelegtes, werbendes ›apital anzusehen sind, wird kein Unternehmen Bedenken ›agen, die erforderlichen Summen bereitzustellen. Namentlich ›irfen staatliche Betriebe mit ihren lebenslänglich angestellten ›eamten, von denen nur verschwindend wenige ausscheiden, um › andere Unternehmungen einzutreten, die geringsten Beden- ›n tragen, ansehnliche Mittel zu diesem Zweck bereitzustellen. ›ie Grenzen zwischen den eigenen Interessen der Angehörigen ›nes Unternehmens und denen des Unternehmens selbst hin- ›chtlich der beruflichen Fortbildung sind scharf nicht zu ›ehen. Auf der einen Seite wirken die Triebfedern zur besser ›zahlten und einflußreicheren Stellung, mit einem Wort zum ›ufstieg, während auf der anderen die Bemühungen, ein Unter- ›hmen mit möglichst wirtschaftlichem Wirkungsgrad zu ›hren, zur Weiterbildung des Personals in berechtigtem Selbst- ›teresse den Anstoß geben. Das Ziel ist auf beiden Seiten das ›eiche: Vervollkommnung im Beruf. Wie die Beweggründe, › sind auch die Mittel verschieden. Man darf annehmen, daß ›e Anfänger in alle Berufsstellungen mit durchschnittlichen, ›undlegenden Vorkenntnissen auf Grund ihrer Vorbildung ein- ›cken. Dies gilt für Kopf- und Handarbeiter ohne Einschrän- ›ng. Die Auswirkung der Berufs- und Eignungsforschung so- ›ie scharfe Prüfungsbestimmungen werden die Grenze des ›rchschnittlichen Wissens und Könnens nach unten im Laufe ›r Zeit gewiß ziemlich genau abstecken, während natürlich ›ch oben Wissen und Können je nach der Güte der Menschen ›hebliche Schwankungen zeigen werden. Übungsfähigkeit, ›narbeiten, Neigung, Lust und Liebe verändern mit fortschrei- ›nder Tätigkeit im Beruf die mittlere Durchschnittslinie der ›enntnisse und Fertigkeiten in der großen Masse der Berufler ›cht sonderlich, so daß nun wieder eine mittlere Berufs- ›wandtheit sich einstellt, aus der nur die wenigen, zum Auf- ›eg Berufenen sich auf Grund ihrer Begabung, ihres Fleißes ›d Geschäftsinteresses herausheben. D e r K e r n d e r F o r t- ›i l d u n g l i e g t i n d e m B e s t r e b e n, j e n e m i t t l e r e ›u r c h s c h n i t t s l i n i e d e r g r o ß e n M a s s e m ö g- ›c h s t h o c h ü b e r d e r N u l l i n i e v e r l a u f e n z u l a s- ›n, i n d e m j e d e r E i n z e l n e a u f G r u n d d e r d u r c h ›e V o r b i l d u n g g e w o n n e n e n a l l g e m e i n e n ›e n n t n i s s e u n d F e r t i g k e i t e n i n d e n S o n d e r- ›b i e t e n, i n d e n e n j e d e r E i n z e l n e n a c h s o r g- ›l t i g e r P r ü f u n g V e r w e n d u n g f i n d e t, v e r v o l l- ›o m m n e t w i r d. So seltsam es klingen mag, und so wenig › von sich allzusehr überzeugte Männer hören mögen, bleibt › doch deswegen nicht weniger richtig: D e r S c h w e r p u n k t ›r A n e i g n u n g v o n K ö n n e n u n d W i s s e n l i e g t › d e r Z e i t d e r e i g e n t l i c h e n b e r u f l i c h e n T ä- t i g k e i t s e l b s t. Die Vorstufe zu ihr beträgt nur wenige Jahre, vier bis acht; es ist die Zeit der Vorbereitung in der Lehre, auf der Fachschule und auf der Hochschule. Nimmt man für die Ausübung des Berufs rund eine 35jährige Dauer an, so übertrifft diese die Zeit des vorbereitenden Lernens um das Sechsfache im Mittel. Erst wenn man sich dies Verhältnis von Vorbereitung zu Beruf und Tätigkeit in ihm vergegenwärtigt, begreift man die innere Notwendigkeit der Fortbildung in ihm und erkennt, welcher ethische Wert in ihr liegt: Lerne im Leben und lebe im Lernen! 35 Jahre Stillstand im beruflichen Leben: Ein Grauen überläuft jeden neuwilligen Zielstreber! Erst aus dem Verhältnis 1 : 6 erkennt man, wie jene mittlere Durchschnittslinie beruflichen Könnens und Wissens sich von Jahr zu Jahr absenken muß, wenn die Berufler nur eben die Tretmühle in Gang halten, sonst aber sich auf die Bärenhaut legen. Und mit jenem Absenken sinken selbsttätig die Anforderungen in den Prüfungen für die Berufsneulinge, die Prüfungen werden milder abgehalten, weil sonst der Anteil der Nichtbestehenden zu groß würde, so daß auch jenes Durchschnittsmaß bei den Anfängern sich senkt. S o m u ß d i e V e r n a c h- l ä s s i g u n g d e r F o r t b i l d u n g a l l e r B e a m t e n u n d A r b e i t e r i n e i n e m U n t e r n e h m e n i n z w a n g s- l ä u f i g e r S e l b s t t ä t i g k e i t z u m v ö l l i g e n Z u s a m- m e n b r u c h e f ü h r e n, d e r — d a s i s t d a s s c h l i m m s t e — s c h l e i c h e n d u n d k a u m m e r k l i c h s i c h v o r b e r e i t e t. Das mögen alle diejenigen bedenken, die dem Unterrichts- und Bildungswesen fremd, ablehnend oder gar spöttelnd gegenüberstehen oder es mit ihrer Manneswürde nicht vereinbar finden, im straffgeregelten Unterricht, das Neueste aus dem Beruf hörend oder Altes in neuer Beleuchtung wiederholend, ihre Kenntnisse zu erweitern. A b e r u m g e- k e h r t v e r l ä u f t d i e L i n i e e i n e s U n t e r n e h m e n s z u m A u f s t i e g, w e n n j e d e r a n s e i n e r b e r u f- l i c h e n V e r v o l l k o m m n u n g m i t a r b e i t e t u n d d i e i h m g e b o t e n e n M ö g l i c h k e i t e n h i e r z u f r e u d i g b e g r ü ß t. Dieser Erkenntnis verdankt die Deutsche Reichsbahn die Anstrengungen zur besseren Schulung ihrer gesamten Beamten- und Arbeiterschaft.

Das Auf-der-Höhe-halten im Beruf ist in verschiedener Weise zu erreichen:

- Selbstfortbildung des einzelnen,
- geregelter Unterricht,
- gelegentliche Fortbildungskurse,
- Besichtigungsreisen von Fall zu Fall oder besondere Studienreisen,
- Gemeinschaftsarbeit in den Berufsverbänden,
- planmäßige Nutzbarmachung des fachlichen Schrifttums.

Der Erfolg ist allein entscheidend über die Wege, die zum Ziele führen. Vom Standpunkt eines Unternehmens hat die geringste Aussicht auf Erfolg die Selbstfortbildung des einzelnen. Sie müßte wenigstens von allen mit gleichem Eifer, der noch nicht das Endergebnis verbürgt, betrieben werden. Solange noch Prüfungen drohen und Möglichkeiten des Aufrückens wirken, wird der Lerntrieb bei jedem, der nicht völlig gleichgültig gegen sein Vorankommen ist, wachgehalten. Ist die Prüfung glücklich überwunden und die Aussicht auf weiteren Aufstieg nur den Tüchtigsten vorbehalten, d. h. ist erreicht worden, was erreicht werden konnte, so tritt als Entschädigung für die oft nicht übermäßig arbeitsreiche Spanne Zeit der Vorbereitung zur Prüfung der geistige Stillstand ein, der die meisten Berufler schließlich zu mehr oder weniger eingefahrenen Handlangern ihres Berufs macht. Diese Gefahr der geistigen Berufsverödung ist heute größer als früher; denn viele sind leicht geneigt, lieber von der Berufsvereinigung oder Gewerkschaft den Kampf und Sieg für die Besserstellung zu erwarten, als das Vorwärtskommen auf eigene Tüchtigkeit und auf ständiges Weiterstreben aufzubauen. Hiermit vereinigt sich in heu-

---

*) Einleitende Worte zur Vorlesung „Ausgewählte Abschnitte ›s der neueren Literatur über Betrieb und Bau von Industrie- ›rken" an der Verwaltungs-Akademie zu Berlin im Sommer- ›mester 1922.

tiger Zeit wirtschaftlicher Not die Beschäftigung mit Dingen, die früher der Mann der für ihn sorgenden Hausfrau überließ. Um sich selbst fortzubilden, bedarf man nach der beruflichen Tagesarbeit auch der Zeit, die oft kaum aufzubringen ist, und der geistigen Spannkraft, die nur vorhanden ist, wenn die Berufsarbeit sie nicht völlig erschöpft hat. So ist die heutige Zeit der ruhigen eigenen Weiterarbeit außerhalb der Berufstätigkeit, d. h. der Selbstfortbildung, äußerst hinderlich, und es gehören schon ehrgeizige, starknervige und berufsfreudige Männer dazu, um trotz aller gedachten Widrigkeiten an sich selbst zu arbeiten. Und letzten Endes gleichen die meisten Menschen den Uhren, die des ständigen Anstoßes bedürfen, um in Bewegung zu bleiben; sonst bleiben sie stehen. Nur Mangel an Menschenkenntnis und Weltfremdheit können dieses vielleicht unfreundlich klingende Wort bekämpfen oder von der großen Menge freiwillige Heldentaten des Fleißes zu eignem Vorteil oder dem des Geschäfts, in dem sie tätig sind, erwarten. Mangel an Anregung und an Energie des einzelnen, etwas zu betreiben, was für den Augenblick nicht notwendig gebraucht wird, *stempeln letzten Endes die Selbstfortbildung zu einem ziemlich einflußlosen Hilfsmittel, ein Unternehmen fortschrittlich auf der Höhe zu halten.*

Das Ergebnis der Betrachtungen mag alle diejenigen aussöhnen, die, schon bei Jahren, in Amt und Würden Unterrichtsstunden und Fortbildungskurse als einen Teil des Dienstes auf sich nehmen sollen. Der Nutzen der Weiterbildung kommt dem Unternehmen und dem einzelnen, der sie genießt, zugute: Wird er doch aus der Dürre der Alltagsarbeit auf die grüne Weide des frisch sprießenden Fortschritts geführt, um neuen Aufgaben gewachsen zu sein und von den Jüngeren nicht als überlebt angesehen zu werden. Erste Richtlinie für die Weiterbildung mündet in die Frage: Was kann praktisch im Beruf verwendet werden? Alle Theorie ist für den Berufler nur Ballast. Deswegen wird der so häufig gebrauchte Ausdruck „Theoretischer Unterricht" zu vermeiden sein und durch das treffendere Wort Unterricht, Vortrag, Unterrichtsstunde zu ersetzen sein. Das Wort „Theoretischer Unterricht" führt den Lehrer irre, indem er unpassenden „theoretischen" Lehrstoff vornimmt, und verwirrt den Schüler. Nur im engsten Anschluß an die Dienst- und Arbeitstätigkeit kann sich ein wirklich ersprießlicher Unterricht entwickeln. Und soweit er die Teilnehmer auf Neues (neue Arbeitsverfahren, neue Vorschriften, neue Einrichtungen) vorbereiten soll, ist er unmittelbar als *eine Propaganda dessen anzusehen, was das Unternehmen durchzuführen beabsichtigt.* Es gibt keine bessere Möglichkeit, dem neuen den Weg zu ebnen bei Beamten und Arbeitern. Daraus folgt, daß der *Unterrichtsstoff* schon für die *Ausbildung und erst recht für die Fortbildung in keine starre, unveränderliche Schablone gezwängt werden darf, sondern gleitend nach Maßgabe der fortschreitenden Bedürfnisse* gestaltet werden muß. Selbst die schulmäßig betriebene Fortbildung darf nicht im unveränderlichen Lehrplan nach Art einer Fortbildungsschule versucht werden. Deswegen ist als Lehrmittel der Wirklichkeit der Vorzug vor jedem Lehrbuch zu geben. *Die Fortbildung soll den Menschen mit seiner Zeit mitgehen lassen.* Das darf nie vergessen werden. Sie soll weniger das Ziel haben, vorhandene Kenntnisse durch Wiederholen zu befestigen. Was heute als neu vorgetragen wird, kann nach Jahresfrist schon überlebt, verlassen oder so eingeübt sein, daß es der Erörterung nicht mehr bedarf. Der weitere Schluß hieraus ist nicht minder bedeutsam: *Betriebseigene Lehrer werden den betriebsfremden Berufslehrern überlegen sein müssen.* Mag man die Kunst zu lehren noch so hoch einschätzen und nur lehrungewandte Betriebsbeamte zur Verfügung haben, so ist doch bei diesen die Gefahr, sich in unfruchtbares Unterrichtsgebiet zu verlieren, weit geringer als bei jenen. Auch hier zeigt sich wieder die alte Erfahrung, daß nicht von Außenseitern das Heil kommen kann, sondern daß allein der Erfolg aus dem eigenen Selbst des Unternehmens heraus zu erwarten ist. Glaubt man, tüchtiger Fachpädagogen nicht entraten zu können, um ein System aufzubauen, so darf ein Unternehmen nicht versäumen, ihnen eigene einflußreiche Fachleute zur Seite zu stellen, die bestimmenden Einfluß auf die einzuschlagenden Wege der Fortbildung zu nehmen vermögen. Die Gefahr ist zu groß, daß sich Schulmänner allzusehr auf das Pädagogische einstellen und von dem, was nottut, abkommen. Der Gegendruck bleibt dann von den Unterrichtsobjekten nicht aus: Mancherlei wird als überflüssig empfunden, und schließlich kann es dazu kommen, daß ein gut und ernst gemeintes Vorhaben der Mißachtung verfällt, dem glatten Mißerfolg gleichkommend. Deswegen kann ein verständnisvolles Handinhandarbeiten der Schul- und Betriebsmänner in allen Instanzen nicht warm genug angeraten werden.

Eine noch ungelöste, weil sehr schwierige Aufgabe ist die Weiterbildung der Facharbeiter, insbesondere der hochwertigen Handwerker und Vorhandwerker in ihrem Handwerk, damit man sie von Zeit zú Zeit mit den Fortschritten ihres Sonde gebiets bekannt macht, ohne aber dabei falsche Wege zu wa deln, die zu nicht erfüllbaren Hoffnungen den Anstoß geb könnten. Von Zeit zu Zeit abzuhaltende Lehrkurse, z. B. der Warmbehandlung hochwertiger Werkzeugstähle, im ele trischen Schweißen oder in Arbeitsprüfverfahren werden wo die beste Lösung darstellen. Für die Werkstättenverwaltu der Deutschen Reichsbahn stehen zurzeit ferner die *Vol zugsmänner der wissenschaftlichen Betrieb führung*, die Meister, Stückzeitermittler, Terminbeamten, A beitsprüfer und Lohnverrechner in erster Linie, die einer We terbildung dringend bedürfen. Alle diese, die aus der Men ausgesucht und von unten aufgestiegen sind, z. T. noch selb im Arbeiterverhältnis, bekleiden so wichtige Posten, daß v ihnen allen eine Erkenntnis der inneren Zusammenhänge u Notwendigkeiten der neuzeitlichen Fertigungs- und Arbeitsve fahren verlangt werden muß. Nur zu leicht versagen b bestem Willen jene Genannten, indem sie die angestrebten Neu rungen mißverständlich deuten. Allein können sie sich in d Regel nicht helfen, weil der Geist nicht die erforderliche Sch lung besitzt, um jene Gedanken nachzudenken, die zu den Au führungsbestimmungen neuzeitlicher Arbeitsverfahren gefüh haben. Die schwierigsten Dinge sollen sie verantwortlich, a sich selbst gestellt, meistern: Richtige Verbuchung der U kosten, Ermittlung der Stückzeiten, peinlichste Abnahme d fertiggestellten Arbeitsstücke, Vorherbestimmung der Liefe fristen, Heranschleppen der für die Betriebsstatistik notwend gen Betriebswerte mannigfacher Art, die aus eignen Messunge Ablesungen und Beobachtungen zu gewinnen sind. Alles di stürmt auf viele Hunderte dieser Gehilfen der wissenschaftlich Betriebsführung ein, die solche — man möchte fast sagen, üb Nacht — ohne jede Unterweisung aus einfachen Werkführer Werkmeistern, Facharbeitern alten Stils geworden sind. Leh gänge von wenigen Kursustagen, mit praktischen Übungen ve bunden, von Männern der Praxis geleitet und abgehalte werden Wunder wirken. Schon die Zusammenziehung ein größeren Anzahl von Werkbeamten aus allen Himmelsrichtu gen wird durch den hierbei möglichen regen Meinungsaustaus belebend und aufklärend wirken. Die Möglichkeit, die neuer Verfahren in den Werken, wo sie schon in voller Durchführu laufen, kennen zu lernen, wird eine besonders schätzenswer Hilfe zur Fortbildung für Werkbeamte aller Grade und Fac arbeiter mit verantwortungsvoller Aufsichts- und Prüftätigke sein. Die Werkbetriebe machen denn auch mit bestem Erfo davon Gebrauch, vertrauenswürdige Männer auf Reisen z schicken, damit sie in der Fremde neue Eindrücke gewinn und mit nach Hause bringen. Die Deutsche Reichsbahn h längst erkannt, daß Reisen der Werkbeamten eins der billigst Mittel ist, um den Geist in den Eisenbahnwerken zu beleben u den so überaus nötigen Gedankenaustausch zu pflegen, wie kein Erlaß, keine Verfügung und keine Beschreibung in Zei schriften zustande bringt.

Um die fachlichen Fortschritte zu verfolgen, hat man im fac lichen Schrifttum zwei Hilfsmittel zur Verfügung: Die Büch und die Zeitschriften. Es ist wohl kein zu hartes Urteil, we man es freimütig ausspricht, daß das technische Büchereiwes bei den ehemals preußisch-hessischen Staatseisenbahnen rec stiefmütterlich behandelt wurde. Die Mittel für Bücher zwecke, leider als nichtwerbende Unkosten angesehen, waren beschränkt, daß selbst auf den Provinzialbehörden der Eise bahnen eine brauchbare technische Bücherei kaum zu find war, von einer Bücherei, die den Vorständen der Eisenbah ämter zum Handgebrauch hätte nützlich sein können, ganz z schweigen. *Sollen die leitenden Beamten und ih Mitarbeiterstab technisch auf der Höhe ble ben, so ist im Büchereiwesen gründliche Wandel nötig.* Bei den Aufsichtsbehörden wird in de Büchereiausschuß — der meistens besteht — ein an den neuzei lichen Fachschriften interessierter, technischer Oberbeamt *von Einfluß* die Beschaffung neueren Schrifttums z sichern haben. Daß eine Behörde mit einem Milliardenhausha zur Ausstattung der Büchereien „wegen der schlechten Finan lage" keine Mittel bereitstellen könnte, kann im Ernst do nicht geglaubt werden, zumal diese Mittel im absoluten Betra gering und gemessen an den Gesamtausgaben völlig verschwi dend sind. Für das Gedeihen einer Bücherei ist ihre Einric tung und Verwaltung ausschlaggebend. Es ist daher wichti die Beamten in irgendeiner Weise in den Obliegenheiten ein Büchereiverwalters sorgfältig auszubilden, bevor sie dies Posten übernehmen. Wenn ein Beamter erst einmal weiß, w ein tüchtiger Bibliothekar alles zu tun hat, und welcher Mitt er sich bedienen muß, um die Bücherei auf der Höhe und Ordnung zu halten, so wird er seiner Aufgabe auch Interes entgegenbringen. Die Bücherei einer großen Behörde im Nebe amt verwalten zu lassen, muß zum Mißerfolg führen. M merkt denn auch einer Bücherei das ihr entgegengebrachte M von Interesse und Arbeit des Verwalters recht bald an. Au bei den Eisenbahnämtern werden im Büchereiwesen einschne

ende Änderungen erforderlich werden. Die wichtigste wird arin zu erblicken sein, daß den Vorständen eigene Iittel für Büchereizwecke überwiesen wer-en, damit sie in eigener Verantwortung die Bücher anschaf-en können, die sie für nützlich halten. Der Bevormundung urch die vorgesetzte Aufsichtsbehörde bedarf diese Angelegen-eit nicht. Es ist durchaus kein Schade, wenn die Bücherbe-tände der Eisenbahnämter nicht normalisiert sind. Die Jahres-eschaffungssummen, etwa 500 bis 800 *M*, sind im Vergleich zu en Lohnausgaben z. B. völlig bedeutungslos. Es ist zu hoffen, aß recht bald von der Zentralinstanz eine befriedigende, neu-eitliche Regelung erfolgt. Schon heute gibt es über Fabrik-etrieb, Fabrikation, Fabrikorganisation eine Reihe wertvollster Bücher, deren ein Werkdirektor in seiner Handbücherei nicht ntraten kann. Will die Deutsche Reichsbahn neuzeitlich-fort-chrittlichen Geist in die Eisenbahnwerke hineingetragen sehen, o muß sie auch dem Büchereiwesen vermehrte Aufmerksamkeit uwenden. Dabei aber wird sie sich von dem Versuch frei alten müssen, die Beschaffung und Zuweisung von Büchern an ie einzelnen Behörden und Dienststellen zentral von einer telle aus regeln zu wollen. Aufgedrungene Bücher — das gleiche gilt für Zeitschriften — werden nur un-ern, oft gar nicht gelesen. Frei aus dem eignen Be-ürfnis heraus muß der Wunsch nach Beschaffung von Büchern n die Tat umgesetzt werden können von der Stelle, wo dieser Vunsch entstanden ist. Dagegen ist es nützlich, wenn von Zeit zu Zeit eine Zentralstelle, die in dem Fachschrifttum be-onders bewandert ist, wertvolle, empfehlenswerte Neuerschei-ungen des Büchermarktes bekanntgibt. Dadurch wird das nteresse an neuen Büchern, also am Fortschritt, immer wieder eubelebt, und Neuerscheinungen werden bekannt, die sonst ielleicht den Eisenbahndirektionen und Eisenbahnämtern ver-orgen bleiben. Zu einer weisen Beschränkung in der Beschaf-ung von Büchern wird jeder wirtschaftlich denkende Fach-ıann selbsttätig gelangen, wenn er die Neuerscheinungen sorg-iltig auf die volle Ausnutzungsmöglichkeit hin prüft. Des-egen muß in den Zentralstellen großer Unternehmungen im Büchereiausschuß jede Fachrichtung durch einen Sachverstän-igen vertreten sein, während die leitenden Beamten mit eige-em Geschäftsbereich (Werkdirektoren, Vorstände der Eisen-ahnämter) die Entscheidung meist allein treffen werden, so-ern nicht das Bücherei- und Zeitschriftenwesen von einem Be-mten, über den noch zu sprechen sein wird, als Spezialisten Literatur-Ingenieur) bearbeitet wird.

Ganz unerläßlich für das Auf-der-Höhe-halten eines Betriebes t das regelmäßige Lesen einschlägiger Zeitschriften. Was ber das Büchereiwesen gesagt ist, gilt auch hier. Doch ist die erwaltung der Zeitschriften ungleich schwieriger, und zwar m so schwieriger, je größer der geschlossene Leserkreis ist. ie erste Bedingung, um Zeit der Leser und Geld zu sparen, t die äußerste Beschränkung auf die notwendigsten Zeitschrif-n; die zweite die Beschränkung des Leserkreises. Nicht zur nterhaltung werden von einem Unternehmen die Zeitschriften ehalten, sondern zwecks ihrer Auswertung zu seinem Nutzen: eitschriften studieren ist produktive Ar-eit. Die Anzahl der Leser in einem Umlauf bestimmt die auer des Laufes. Der Zeitschriftenleser will genau wie der eitungsleser die Zeitschriften möglichst bald nach Erscheinen sen. Alte Zeitschriften werden mit Unlust angesehen und nd für Stellen, die das Neueste im Fach stets wissen sollen nd müssen, oft fast wertlos. Deswegen wird die Dauer des mlaufes und die notwendige Zahl aller Leser die Anzahl der ı haltenden, in Umlauf zu setzenden Stücke einer Zeitschrift estimmen. Die Reihenfolge der Teilnehmer eines Zeitschrif-numlaufes bedarf ebenfalls sorgfältiger Bestimmung. Wäh-end einige Beamte oder Geschäftsstellen als erste im Kreis-uf anzusetzen sind, können andere, für die die Zeitschriften ır nachrichtlichen Wert haben, entsprechend weiter zurück ı der Teilnehmerliste eingereiht werden. In dem Zeitschrif-numlauf muß straffe Disziplin herrschen. Für das Verweilen er Zeitschriften bei jeder Geschäftsstelle ist eine angemessene eit festzusetzen, über die hinaus die Zeitschrift nicht zurück-halten werden darf. Deshalb muß der tatsächliche Eingang nd Ausgang der Zeitschriften auf dem Umlaufbogen von jeder eschäftsstelle vermerkt werden. Nur hierdurch können Ver-igerungen zweifelsfrei festgestellt werden. Fehlt eine solche berwachung, so lockert sich die Ordnung des Umlaufes recht hnell. Ebenso wichtig ist es, durch eine Verwaltungsmaß-ahme sicherzustellen, daß jedem, der die Zeitschrift lesen soll, iese auch zugeleitet wird. Deswegen muß jeder Leser im Um-ufbogen mit seinem Namen aufgeführt werden; das ist bei eschäftsstellen besonders von Wert, wo die Zeitschrift durch-uft und von mehreren Beamten gelesen werden muß. Eine lche Geschäftsstelle wird also für sich einen besonderen Um-ufbogen aufzustellen haben, indem auch die Vertreter in chen Zeitschriftenlesen aufgeführt sind, die die volle Ver-twortung für das ordnungsgemäße Lesen der Zeitschrift agen. Es zeugt von völliger Verkennung des Wertes der Zeitschriften, wenn bei Abwesenheit des bestimmungsmäßigen Zeitschriftenlesers die Zeitschrift einfach weiterläuft und der amtliche Vertreter des Abwesenden oder gar ein Bürobote den Vermerk „abwesend" in den Umlaufbogen einträgt. Da ein längeres Liegenbleiben einer Umlaufzeitschrift auch nicht statthaft ist, so muß dafür gesorgt werden, daß die Zeitschrift dem längere Zeit abwesenden verantwortlichen Zeitschriftenleser nach seiner Rückkehr nachträglich zugeleitet wird. Dafür wird er selbst zu sorgen haben, indem er ein entsprechendes Ersuchen an die Zeitschriftenverwaltung stellt. Es muß also die Forderung aufgestellt werden, daß jeder Umlaufteilnehmer selbst eine Überwachung über den Zulauf der von ihm pflichtgemäß zu lesenden Zeitschriften ausübt. Bleiben Zeitschriften aus oder sind sie in seiner Anwesenheit an ihm vorbeigelaufen, so wird er das aus einfachen Vermerken schnell und sicher feststellen und den nachträglichen Zulauf herbeiführen können. Diese Selbstüberwachung der Umlaufteilnehmer ist wenig gebräuchlich, sie schließt aber als wichtiges Glied die Kette der Vorschriften, die zu einem geordneten, sicher arbeitenden Zeitschriftenumlauf erlassen und von allen Teilnehmern eines Zeitschriftenumlaufs sowie von der Zeitschriftenstelle selbst genau beachtet werden müssen. Private Lesezirkel schließen saumselige Teilnehmer, die sich an die Vorschriften nicht halten, einfach aus; das Mittel ist leider bei einem amtlichen Zeitschriftenumlauf nicht anwendbar. Um so mehr gehören Ordnungssinn und Selbstzucht dazu, den Zeitschriftenumlauf in einem großen Geschäftsbetriebe tadellos arbeiten zu lassen. Sehr heilsam würde es auch wirken, wenn in den Prüfungen die Kenntnis der einschlägigen neuesten Abhandlungen aus den Sondergebieten des Prüflings verlangt würde; so würden wenigstens die Prüflinge, die in der Deutschen Reichsbahn den ganzen Beamtenkörper ständig durchsetzen, auf Ordnung im Zeitschriftenumlauf drängen, ganz abgesehen von dem sachlichen Nutzen, daß das Interesse an den Neuerscheinungen im Fachschrifttum anerzogen, belebt und rege gehalten wird.

Die wenigen Ausführungen zeigen, daß es der gemeinsamen Arbeit aller an dem neueren Fachschrifttum Interessierten bedarf, um die mehr äußerlichen Schwierigkeiten zu überwinden. Wie aber steht es mit der Verwertung der neueren Literatur in Büchern und Zeitschriften in einem großen geschäftlichen Unternehmen, wie es die Deutsche Reichsbahn ist? Es genügt nicht, daß einige Wenige das Allerneueste der Fachwissenschaften studieren und in sich aufnehmen, in die unzähligen kleinen Teilbetriebe muß der Fortschritt getragen, in für die Praxis gültige Münze umgeprägt und vielen Tausenden von Beamten und Arbeitern verständlich gemacht werden. Für die Auswertung gilt als oberster Grundsatz, daß sie in der Regel dort stattzufinden hat, wo das Bedürfnis für die praktische Verwendung einer Literaturstelle auftritt. Gewiß wird hierbei unter Umständen in einem großen Unternehmen mit vielen gleichartigen Betriebszweigen an mehreren Stellen ähnliche Arbeit geleistet werden, aber schließlich doch nicht genau die gleiche; denn der Bearbeiter wird die Art der Auswertung den örtlichen Verhältnissen anpassen und ihr seine eigene persönliche Eigenart geben. Gewiß können große Unternehmungen ein Studienbüro nicht entbehren, das losgelöst von den täglichen Aufgaben des eigentlichen schaffenden Geschäftsbetriebes, wissenschaftliche Fragen von Bedeutung einheitlich bearbeitet, um diese forschende und sinnende Tätigkeit den ausführenden und leitenden Stellen abzunehmen. Dennoch soll ein solches Studienbüro für wissenschaftliche Betriebsführung nicht die eigene Beginnkraft der Stellen der Leitung und Ausführung, selbst nach Neuem auszuschauen, lähmen oder gar unterdrücken. Das zentrale Studienbüro, dessen vornehmste Aufgabe sicher die Auswertung der neuesten Erscheinungen des fachlichen Schrifttums ist, soll eher auf alle Teilbetriebe vermöge seiner umfassenden Kenntnisse des Schrifttums anregend wirken. Da nun die allbekannten Klagen der Männer von Leitung und Aufsicht in einem Unternehmen nur zu berechtigt sind, daß sie keine Zeit zum wirklichen Durchstudieren, noch weniger zum schöpferischen Verarbeiten von Büchern und Abhandlungen für den eignen Geschäftskreis erübrigen können, so bleibt nichts anderes übrig, als in den Stätten der schaffenden Arbeit Stützpunkte des zentralen Studienbüros vorzusehen: das bedeutet für die Werkstättenverwaltung der Deutschen Reichsbahn die Stelle eines besonderen Literatur-Ingenieurs in den Eisenbahnwerken. Auch dieser ist völlig losgelöst von den Tagesgeschäften des Werkbetriebes, unterhält aber mit ihm engste Fühlung, muß alle im Vordergrund stehenden Verbesserungsbedürfnisse im Werk kennen. Dadurch ist er imstande, selbständig innerhalb des Werks auf den Fortschritt hinzuarbeiten und dem Studienbüro an der Zentralstelle die ihm aus der Praxis zuströmenden Anregungen weiterzugeben. Man erkennt schon, wie durch ein lebhaftes Geben und Empfangen zwischen dem zentralen Studienbüro und den Literatur-Ingenieuren in

den Eisenbahnwerken das geistige Leben der Werkstättenverwaltung in günstigstem Sinne befruchtet werden muß. Aber das ist eben nur möglich in Geschäftsstellen, die fernab vom Geschäftsbetriebe mit seinem Hasten und seinen Aufregungen ruhig der wissenschaftlichen Arbeit leben können. Zur Vertiefung der Arbeit, die allein zum schöpferischen Neugestalten führt, gehört eben Zeit. Überlastung macht die originellsten Köpfe unfruchtbar, weil sie ihnen Zeit und Ruhe zum nachdenklichen Verarbeiten der Eindrücke aus Beruf und Leben raubt. Diese so einfache Wahrheit muß sich ein Unternehmen, das voran kommen will, immer vor Augen halten. Die Loslösung der Studienarbeit von der Geschäftsführung eines Unternehmens muß in ihm von oben bis unten streng durchgeführt werden. Von diesem Aufbau der wissenschaftlichen Betriebsführung wird nun die planmäßige Fortschrittsarbeit in persönlicher und sachlicher Hinsicht zu leiten sein. Was neu angefangen wird, ist in seinem Einfluß auf den Geschäftsbetrieb zu beobachten; wie sich die Neuerung einspielt, von Beamten und Arbeitern aufgenommen wird oder sich wirtschaftlich auswirkt, ist abzuwarten, bevor etwas anderes Neues angefangen wird. Überstürzung schafft Unordnung! Es ist nichts Seltenes, daß in einem Betriebe mit bestem Willen allerlei angefangen wird und dann in den Anfängen stecken bleibt nur aus dem einzigen Grunde, weil zu gleicher Zeit zuviel begonnen wurde, das zu übersehen und durchzuführen die Kräfte fehlten.

Der Literatur-Ingenieur, der Träger des Fortschritts, wird in einem Fabrikbetriebe von der Größe der Eisenbahnwerke auch die Verwaltung des Bücherei- und Zeitschriftenwesens übernehmen. Beschaffung und Umlauf der Literatur wird er regeln. Bei der Auswertung der Literatur werden von ihm Vorschläge ausgehen, Aufsätze zu kurzen Vorträgen durch technische Werkbeamte mit seiner Unterstützung — soweit er nicht selbst die Vorträge übernimmt — in den Werkbesprechungen verarbeiten zu lassen. Vielleicht ist es auch möglich, daß sich die Werkbeamten, technische wie nichttechnische, unter Leitung des Werkdirektors an bestimmten Abenden, die nicht zu reichlich anzusetzen sind, zusammenfinden, um in gemeinsamer zwangloser Besprechung von Neuerungen ihr Wissen und Geschäftsinteresse zu fördern. Dies wäre eine Erweiterung der rein geschäftlichen Besprechungen, die für beide Teile, Geschäft und Werkbeamte, nutzbringend und förderlich wäre. Ein Versuch in dieser Richtung scheint durchaus lohnend, vermag er doch das Gefühl für Zusammengehörigkeit zu wecken und zu fördern und manche Anregung in beruflicher und rein menschlicher Hinsicht zu geben dort, wo der Berufler zum Berufler, der Mann zum Manne spricht. Vielleicht ist auch die Hoffnung nicht allzu kühn, wenn man erwartet, daß hieraus regeres Leben in die Berufsvereinigungen der Beamten hinüberwechselt und dort auf den Ausbau der Vereinsbücherei und seine Ausnutzung befruchtend wirkt.

Der eigentlichen Auswertung der Fachzeitschriften geht eine vorbereitende Tätigkeit voraus, die durch die Schlagworte „Sichten und Sammeln“ genügend scharf umrissen wird und eine gewisse Ordnungsarbeit voraussetzt. Zu dieser letzteren gehört eine nicht unbedeutende Schulung und Gewandtheit, ein mit der Zeit immer an Umfang zunehmendes Material an Zeitschriften, Auszügen, kurzen Vermerken übersichtlich so aufzubewahren, daß das Gewünschte stets schnell wiedergefunden werden kann. Bei durchlaufenden Zeitschriften kommt es darauf an, in der knappen Zeit, die zur Durchsicht der Zeitschrift zur Verfügung steht, in kurzem Vermerk das festzuhalten, was man später auszuwerten gedenkt. Die Benutzung einer Zeitschriftenschau erleichtert dabei die vorbereitenden Arbeiten des Aussuchens und Einordnens. Das Schrifttum hat sich dieser für ein Studienbüro lebenswichtigen Angelegenheit bereits angenommen und Erfahrungen mitgeteilt. Beispielsweise seien genannt die Aufsätze „Zeitschriftenordnung in Fa briken“ von G. Maaß in Heft 2, 1922 der Werkstattstechnil „Sachgemäße Ausnutzung der Fachpresse“ im zweiten Janua heft 1921 der Zeitschrift „Der Eisenbahnbau“ und „Wie lie man seine Fachzeitschrift?“ von Rühl in Heft 3, 1922 der Zei schrift „Das Eisenbahnwerk“. Daß die systematische Anwe dung aller Vorzüge einer Kartei das beste Hilfsmittel für die Ordnungsarbeit ist, mag hier nur der Vollständigkeit halb hinzugefügt werden. Je feiner die Witterung für da wirklich Brauchbare und Notwendige ist, um so sicherer wir toter Ballast von dem aufzuspeichernden Schatz der Wisse schaft und Erfahrung ferngehalten. Deswegen darf die Au wahl des in die Sammlung aufzunehmenden Materials nicht vo einer Zentralstelle vorgenommen werden, die von der Stelle, w das Material praktisch verarbeitet wird, räumlich und orga satorisch gesprochen, zu weit entfernt ist. Z. B. würde ei Sichten und Sammeln im Reichsverkehrsministerium kaum de erhofften Erfolg bringen, wenn das Material zum Handgebrau der Literaturingenieure in den Eisenbahnwerken dienen sollt Schon weiter oben wurde der innere Grund hierfür gegeben.

Die letzte Auswirkung der Fortbildung liegt i der Möglichkeit, den Beamten mehr Selbständigkeit* auf Grund vermehrter Sachkunde zu geben, w durch dann selbsttätig das Geschäftsinteresse, die Freude a eigenen verantwortlichen Schaffen steigt. Ein Unternehme das gedeihen will, darf nicht verfehlen, die Selbständigkeit all Organe ständig höher zu züchten, soweit es sich mit den Inte essen des Geschäfts verträgt. Alles Niederhalten de eigenen Beginnkraft schafft den Instanze zug, der durch vermehrte Kräfte verzehrende Arbeit in G stalt von Rücksprachen, Vorlagen und Berichten von unt nach oben und von Entscheidungen von oben nach unten in d Erscheinung tritt. Und wieviel oft überflüssige Reibungsarbe wird vertan, namentlich, wenn der Boden der Sachlichkeit ve loren geht und die Streitfrage zur reinen Machtfrage wird. I würde eine gewaltige, aber im Hinblick auf den Zweck do lohnende Arbeit sein, bei jedem Geschäftsstück, das zwisch einer vorgeordneten und einer nachgeordneten Stelle hin- u hergeht — und wieviele solcher papierenen Weberschifflei fliegen auf und ab —, zu prüfen, ob die in ihm behandelte A gelegenheit im Sinne vermehrter Selbständigkeit nach unten z selbständigen Behandlung abgetreten werden könnte oder weit zu den Vorbehalten der oberen Stelle gerechnet werden müßt Wird eine solche Prüfung in großem Stil vorgenommen, so wi bald das in der deutschen Reichsbahn geläufige Schlagwo „Erweiterung der Befugnisse“ der leitenden und ausführend Stellen greifbare Gestalt gewinnen und ferner nicht mehr nebelhaft in den Wünschen und Forderungen derer bleiben, d erweiterte Befugnisse erstreben. Dabei würden aber ebenso kl die Vorbehalte der aufsichtsführenden Oberbehörde festzuleg sein. Dann wird die Aufsichtsbehörde mit eine für heutige Begriffe erstaunlich kleinen Ve waltungsapparat die Aufsicht führen, a statt zu leiten; die ausführenden nachgeor neten Stellen werden frisch zugreifen un handeln, anstatt zu berichten und abzuwarte Mühe und Kosten, die für die Fortbildung der Beamten au gewendet werden, sind also vergeudet, wenn sie nicht vermehr Selbständigkeit zur Folge haben. Die sichere nächste Stufe dem Aufstieg des Unternehmens zur Wirtschaftlichkeit ist g kennzeichnet durch weniger, aber leistungsfähigere Beamte m angemessener Bezahlung. Dem nüchternen praktischen Erfo stellt sich der ethische ebenbürtig zur Seite. Nur durch Ve tiefung in die Arbeit gelangen wir wieder zur Freude an il um ihrer selbst willen und wegen des Erfolges, der nicht au bleiben wird. Nur so kommen wir von dem ewigen Tanz u die Gehalts- und Lohntüte los und werden wieder freie Männ der Arbeit!

Dr. Hans A. Martens.

Beförderung der Wertgüter.

Als im Jahre 1919 die Diebstähle auf der Eisenbahn überhand nahmen, richtete die Eisenbahndirektion Berlin eine besondere Wertgutbeförderung ein. Die Eisenbahndirektion Berlin ließ die Wertgüter sammeln, in besondere Wagen verladen und die Wagen unter Begleitung eines Fahrladeschaffners abrollen. Im Anschluß hieran ordnete die Eisenbahndirektion Stettin für die in Stettin aufkommenden und von Berlin zur Umladung eintreffenden Wertgüter besondere Maßnahmen für die Beförderung dieser Güter an. Die von der Eisenbahndirektion Berlin getroffenen Anordnungen wurden später wieder aufgehoben, dagegen bestehen die Anordnungen der Eisenbahndirektion Stettin noch heute und haben zur Sicherung der Güter und Bekämpfung der Diebstähle gute Dienste geleistet.

Täglich wird von der Stettin Hgb. eine Anzahl Wertkurswagen beladen, die, in geeigneten Stückgüterzügen laufend, d von Stettin ausgehenden Strecken bedienen. Daneben verkehr Wertwagen als Orts- und Umladewagen je nach dem Aufko men der Wertgüter. Die Wertkurswagen werden nicht begleit sondern unterstehen nur der besonderen Aufsicht der die Stüc güterzüge begleitenden Fahrladeschaffner.

Zu jedem Wertwagen, Wertkurswagen sowohl wie Orts- u Umladewertwagen, wird eine Ladeliste angefertigt, deren U schrift auf der Ladestation bleibt, während die Durchschri

*) Zu vergleichen Heft 1, 1921 „Verwaltungs-Akademie, Zei schrift für Beamtenbildungswesen“ und Heft 8, 1922 „Das Eis bahnwerk“, „Das Bildungsproblem der Beamtenschaft“ v Staatsminister Dr. Drews.

je Frachtbriefe begleitet. Die Ladeliste enthält die Spalten: Zeichen und Nr. des Frachtstückes, Anzahl, Art der Verpackung, Inhalt, Gewicht, Abgangs- und Bestimmungsstation. Es ist also mit Leichtigkeit zu jeder Position der Ladeliste der zugehörige Frachtbrief herauszufinden.

Mit der Aufstellung der Ladelisten wird unmittelbar nach der Annahme bzw. Entladung der Güter begonnen, damit ein Verschwinden der Frachtbriefe in Stettin Hgb. sogleich bemerkt wird. Die Ladelisten werden so angelegt, daß ein Zusammenfassen der vorhandenen Güter nach Kurs-, Orts- oder Umladewagen ohne Abänderung der angefangenen Listen möglich ist. Erfahrung und sorgfältige Beobachtung der einzelnen Verkehrsbeziehungen haben zu einem festen Plan der täglich anzulegenden Listen geführt. Die Güter werden auf Grund der Frachtbriefe verladen; es ist deshalb die Benennung „Ladeliste" nicht ganz zutreffend, „Frachtbriefverzeichnis" dürfte richtiger sein. Vor der Verladung sind Frachtbriefe und Ladeliste zu vergleichen und die Anzahl der Frachtbriefe ist festzustellen. Bei der weiteren Behandlung der Frachtbriefe genügt ein nochmaliges Zählen der Briefe, und nur bei Unregelmäßigkeiten braucht die Ladeliste eingesehen zu werden. Die Frachtbriefe sind zu zählen bei Rückgabe nach der Verladung und vor Abgang der Zugabfertigung nach Behandlung der Frachtbriefe in der Güterabfertigung.

Das zur Zeit von den Abfertigungen geübte Verfahren des Zählens der Frachtbriefe halte ich für wertlos, da bei Abweichungen von der angegebenen Zahl nicht festgestellt werden kann, ob ein Verzählen vorliegt, oder ob und zu welcher Sendung der Frachtbrief verschwunden ist. Ich habe bisher noch von keinem praktischen Ergebnis dieser Zählungen gehört. Die Ladelisten zu Orts- und Umladewertwagen werden in den Briefumschlag gesteckt, der die Frachtbriefe enthält. Die empfangende Güterabfertigung vergleicht die Ladeliste mit den vorhandenen Frachtbriefen und entlädt den Wagen auf Grund der Frachtbriefe. Werden der Verladestation keine Unregelmäßigkeiten gemeldet, so gilt der Wagen als unbeanstandet übernommen. Eine Rücksendung der Ladeliste erübrigt sich.

Die Ladelisten zu den Wertkurswagen werden in den Umschlag der Frachtpapiere gesteckt und gelangen in die Hand des Fahrladeschaffners. Dieser stellt an Hand der Ladeliste zunächst fest, ob er sämtliche in der Ladeliste aufgeführten Frachtbriefe hat. Er lädt sodann auf den einzelnen Bahnhöfen auf Grund der Frachtbriefe aus und läßt sich von dem übernehmenden Bediensteten den Empfang in seiner Ladeliste bescheinigen. Auf der Kursendstation werden Wagen und Begleitpapiere der Zugabfertigung übergeben. Die Ladeliste geht zweckmäßig an die Kursanfangsstation zurück.

Als Wertgüter werden behandelt: Fett- und Fleischwaren, Weine und Spirituosen, Tabak- und Tabakfabrikate, Web- und Wirkwaren, Leder und Lederwaren, Kaffee, Tee, Zucker, Kakao und Schokolade. Die Güter sind also nicht nach ihrem Werte ausgesucht, sondern vor allem sind die Güter ausgewählt worden, die erfahrungsmäßig am meisten gestohlen werden. Die Auslese der Güter hat sich als richtig erwiesen, da einerseits genügend Güter zur Abrichtung der Wertwagen aufkommen, andererseits aber durch wesentliche Erweiterung der Liste die Kontrollmaßnahmen zu teuer oder nur mangelhaft durchführbar sein würden.

Soweit irgend möglich, werden die Ladelisten mit der Schreibmaschine angefertigt, da die Listen und Durchschläge besser lesbar sind, als Listen, die mit der Hand geschrieben werden; zudem arbeitet die Schreibmaschine schneller, also billiger. Auch eine dritte Durchschrift der Ladeliste kann völlig lesbar mit der Schreibmaschine für Abzweigbahnhöfe angefertigt werden. Die Abzweigbahnhöfe erhalten diese Durchschrift und geben sie bei Weiterverladung den Frachtbriefen bei.

Es mag zutreffen, daß es nicht auf jeder größeren Güterabfertigung möglich ist, die Wertgüter von den übrigen Gütern getrennt zu behandeln, da der notwendige Bodenraum fehlt oder das Aufkommen von Wertgütern zu gering ist, als daß besondere Wertwagen abgerichtet werden könnten. Die getrennte Behandlung der Wertgüter ist auch nicht notwendig. Es lassen sich auch Ladelisten oder Frachtbriefverzeichnisse über die Wertgüter aufstellen bei Zusammenladung mit den übrigen Gütern, wie dies ja auch durch die Versuche mit den Vormeldelisten erwiesen ist. Die Versuche mit den Vormeldelisten dürften nach meiner Ansicht deshalb nicht günstig ausfallen, weil:

1. die Listen von den Begleitpapieren getrennt werden und die Vereinigung bei der Entladung nicht immer glückt. Sodann wird die Verantwortlichkeit des Fahrladeschaffners ausgeschaltet. Der Fahrladeschaffner muß aber bei Übernahme der Kurswagen feststellen, ob er sämtliche Frachtbriefe zu den Wert- oder Vormeldegütern hat;

2. die rechtzeitige Anfertigung der Listen zu sehr erschwert wird dadurch, daß jeder vom Kurswagen zu bedienende Bahnhof, eine besondere Liste erhält. Bei dem in Stettin Hgb. geübten Verfahren erhält jeder Kurswagen nur eine Liste, in der die Frachtbriefe für die gleichen Bestimmungs- oder Übergangsbahnhöfe, soweit sie beim Anlegen der Liste schon vorhanden, hintereinander eingetragen werden;

3. die in den Vormeldelisten eingetragenen Briefe kein besonderes Kennzeichen tragen. Es ist daher nie mit Sicherheit festzustellen, welche Güter mit Vormeldeliste eingehen müssen oder weiterzugeben sind;

4. das Abstreichen der Durchgangsgüter nach Ein- und Ausgangsliste angeordnet wurde. Eine Anordnung, die sehr mühselig durchzuführen ist, die bei Berücksichtigung des unter Ziff. 3 Gesagten, eine Menge unnötigen Schreibwerks verursacht hat, und die ich gar nicht für erforderlich halte. Bei Eingang der Begleitpapiere ist nur festzustellen, daß sämtliche in der Vormelde- oder Ladeliste aufgeführten Frachtbriefe vorhanden sind. Fehlt dann Gut oder Frachtbrief, so muß nachgeforscht werden.

Durch Anfertigung und Rückgabe der Ladeliste können selbstverständlich keine Diebstähle verhindert werden. Es wird aber unmöglich gemacht, daß Frachtbriefe u n b e m e r k t verschwinden. Gerade diesem sonst nie aufzuklärenden Diebstahl von Gut und Frachtbrief, der der Eisenbahnverwaltung jährlich viele Tausende kostet, kann mit Hilfe der Ladelisten zu Leibe gegangen werden. Es wird nicht jeder Diebstahl von Gut und Frachtbrief aufgeklärt werden, aber der Tatort wird so eingekreist, daß bei Wiederholungen zugefaßt werden kann. Es wird unmöglich sein, daß an besonders geeigneten Stellen auf freier Strecke so kontrollierte Güter monatelang ausgeladen werden können, ohne daß auch nur jemand ahnt, daß solche Beraubungen vorkommen, oder daß auf Umlade- oder Unterwegsstationen regelmäßig Gut und Frachtbrief unbemerkt verschwinden. Es ist nach meiner Ansicht unhaltbar, daß bei Nachforschung nach fehlenden Wertgütern jede Station — sei sie Abgangs- oder Umladestation — erklärt, nur nachforschen zu können, wenn ihr der Frachtbrief vorgelegt wird. Es muß bei diesen Gütern eine vom Frachtbrief unabhängige Nachforschungsmöglichkeit geschaffen werden.

Würde zunächst einmal angeordnet, daß zu sämtlichen Orts- und Umladewagen Ladelisten oder Frachtbriefverzeichnisse für Wertgüter angefertigt und den Frachtbriefen mitgegeben werden, so wäre schon viel gewonnen. Bei Zusammenladung von Wert- und anderen Gütern ist Kennzeichnung der Frachtbriefe notwendig. Es wird keine Güterabfertigung behaupten können, daß sie derartige Listen nicht anfertigen kann. Sehr bald würden dann die Güterabfertigungen auch noch einen Abgangsnachweis der nicht von ihnen in Orts- oder Umladewagen weiterverladenen Wertgüter verlangen, so daß die Kontrolle der Wertgüter für die ganze Beförderungsstrecke erreicht würde.

W i l b e r g, Stettin Hgb.

Beförderung von lebenden Hunden in Kisten.

Eine tragische Hundegeschichte mit gutem Ausgang gibt mir Veranlassung, den § 48 der EVO. einer näheren Betrachtung zu unterziehen und eine Anregung zu geben, deren Verwirklichung kein Geld kosten und geeignet sein würde, Unregelmäßigkeiten zu vermeiden.

In der Zusatzbestimmung XII Ziff. 2 des § 48 EVO. ist ausgeführt, was der Eilfrachtbrief hinsichtlich der Absenderangaben zu enthalten hat. Es ist nur die Rede von Stückzahl und Gattung und, was für Hunde nicht in Betracht kommt, dem Alter usw. der Tiere. Ferner besagt § 3 der Anlage B des D. E. T. T. näheres über die Beschaffenheit der Käfige und Kisten. Namentlich enthält er den für die Beförderung von Hunden in Kisten usw. überaus wichtigen Satz, daß Behälter, die ganz oder zum Teil aus Latten bestehen, so beschaffen sein müssen, daß die Tiere nicht einzelne Körperteile hindurchzwängen können.

Daß bei Hunden der Handlung „Hindurchzwängen" meistens die Handlung „Hindurchbeißen" vorangeht, lehrt die Erfahrung. Nach meinem Empfinden müßte also der angeführte Satz durch dieses Wort noch ergänzt werden, schon deswegen, weil es die Transportgefahr schärfer kennzeichnet und den Vorschriften über die Annahme solcher Güter mehr Deutlichkeit verleiht und unzweifelhaft dazu beitragen würde, daß sich Fälle des Entspringens von Hunden auf dem Transport verringern.

Was nun die Zusatzbestimmung XII, Ziff. 2, anbelangt, möchte ich anregen, daß sie dahin erweitert wird, daß der Ab-

sender im Eilfrachtbrief bei lebenden Hunden auch den Rufnamen vorzutragen hat. Dieser ist auch an der Kiste ersichtlich zu machen. Die Erfahrung lehrt, daß man solcher Tiere, wenn sie entsprungen sind und entweichen wollen, raschestens habhaft wird, wenn sie beim Namen gerufen werden. Die Scheu des Tieres wird wesentlich gemindert, und es bedarf keiner besonderen Kunst, das Tier an sich wieder heranzulocken, während im entgegengesetzten Falle alle schönen Worte nichts helfen. Auch bei einer Veröffentlichung in der Tagespresse ist es von sehr großem Vorteil, wenn der Name mitangegeb werden kann, denn der Haupterfolg liegt in schnellen Maßna men! Bis durch lange Rückfragen bei der Versandstation u bei dem oft stundenweit vom Versandort entfernt wohnend Versender Auskunft eingeholt und Antwort erteilt werden kan wodurch natürlich das Ausschreiben verzögert wird, ist der en sprungene Hund meistens schon über alle Berge, und die G fahr, ihn nicht mehr zu bekommen, wesentlich vergrößert.

J. Trammer, Regensburg.

Fehlbeträge bei der Chinesischen Staatseisenbahn.

Nach neueren Zeitungsberichten aus China, insbesondere einer Mitteilung der „Peking and Tientsin Times“ vom 7. Februar d. J. soll bei einigen chinesischen Staatseisenbahnen im Jahre 1921 ein bedauerlicher Umschwung der wirtschaftlichen, bisher im allgemeinen nicht unbefriedigenden Lage eingetreten sein. Nach der angegebenen Quelle, der die nachstehenden Mitteilungen entnommen sind, sollen die chinesischen Staatsbahnen Ende des Jahres 1921 vor einer großen Schuldenlast stehen, und infolgedessen habe das chinesische Verkehrsministerium eine Summe bis zur Höhe von 10,84 Millionen mex. Dollar für Kapital- und Zinszahlung aufzubringen. Wie weiter berichtet wird, hat die von Peking nach Westen gerichtete Linie Peking-Suiyuan eine Schuld von 7 360 000 Dollar, während der Jahresfehlbetrag bei der Linie Peking-Hankau sogar 54 980 000 Dollar überschreiten soll. Das Verkehrsministerium habe daher jede mögliche Anstrengung zu machen befohlen, um die Ausgaben einzuschränken und die Staatsbahnen wieder auf eine gesunde finanzielle Grundlage zu stellen. Die beiden erwähnten Bahnen stehen beide unter ausschließlich chinesischer Verwaltung. Die Linie Peking-Hankau war ursprünglich mit französisch-belgischem Kapital erbaut und wurde bis zum Jahre 1908 von den Konzessionsinhabern betrieben. Dann machte aber die chinesische Regierung von ihrem Rechte Gebrauch, die Anleihe zurückzukaufen und die Bahn in eigene Verwaltung zu übernehmen. Sie entschädigte die ursprünglichen Konzessionsinhaber mittels einer englisch-französischen Anleihe von 5 Millionen Pfund Sterling, gegründet auf verschiedene Steuern aus den Provinzen Chekiang, Kiangsu, Hupeh, Chihli, deren Jahreswert auf 4 250 000 Taels geschätzt war, und auf kleinere Anleihen bei britischen und japanischen Finanzleuten im Betrage von 644 000 Pfund Sterling und 2,2 Millionen Yen, gestützt auf die Überschüsse der Eisenbahnlinie. Es wäre wertvoll, genau zu wissen, wieviel zusätzliche Lasten seitdem noch auf die Reinüberschüsse der Eisenbahn Peking-Hankau übernommen worden sind. Daß sie zahlreich sind, kann aus der Tatsache ersehen werden, daß die Sicherheit für die dritte innere Jahresanleihe von 1914 eine „vierte Last auf die unverpfändete Einnahme der Bahn Peking-Hankau“ war. Dieselben Einnahmen wurden als letzte Sicherheit für den Rückkauf der Eisenbahnwagenanleihe von 6 Millionen Dollar, welche die chinesische Bankengruppe vor einem Jahr ausgegeben hatte. Mehrere andere auswärtige und chinesische kurzfristige Anleihen sind auf die gleiche Sicherheit gegründet worden.

Die Linie Peking-Hankau war auf dem Papier die best rentierende aller chinesischen Staatseisenbahnen. Im letzten Jahre, für das vollständige Zahlen vorliegen, 1919, hatte sie einen Überschuß von über 15.5 Millionen Dollar und eine Betriebszahl von nur 34.4 %, aber sie scheint seitdem von der Zentralregierung gründlich geschröpft worden zu sein; Gleis und Ausrüstung wurden völlig heruntergewirtschaftet. Eine Summe von mehr als 5 Millionen Dollar, die für den Umbau der Brücke über den Gelben Fluß zurückgestellt war, wurde von dem leitenden Direktor während des Bürgerkrieges in Nord-China im Juli 1920 für politische Zwecke verwendet, und während der letzten 8 Monate hatte General Wupeifu von dem südlichen Abschnitt der Linie Besitz ergriffen und die unter seiner Oberleitung gesammelten Beträge der Bahn zum größten Teil für sich und seine Truppen verwendet. Wäre die Bahn Peking-Hankau eine ausländische Konzession geblieben mit auswärtiger Verwaltung der Bahn und einer Mischung von Politik und Geschäft, nur bis zur Grenze einer befriedigenden Gewährleistung für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen, so wäre sie nicht nur in sehr viel besserer Verfassung (was Gleis und Fahrzeuge betrifft) als heute, sondern sie würde auch alle ihre Verpflichtungen in bezug auf Kapital und Zinsendienst erfüllen und noch einen erheblichen Überschuß an den Staatsschatz abliefern. Wenn wirklich im vergangenen Jahr ein Fehlbetrag entstanden ist, so muß dies auf die unglückliche Verquickung d chinesischen Politik mit einem Eisenbahnunternehmen zurüc geführt werden, das nur auf rein geschäftlicher Grundlage b trieben werden dürfte.

Die Linie Peking-Suiyuan wurde im Auslande we und breit marktschreierisch angepriesen als ein Beweis fü die Fähigkeit Chinas, Eisenbahnen ohne fremde Hilfe und Au sicht zu erbauen und zu betreiben. Eine vor kurzem e schienene Ausgabe des „N. J. Gutlook“ enthält eine ganze Seit Anzeigen des „Scientific American“, der keinen schlagendere Beweis für das Unternehmen zu bringen vermag als die En deckung, daß die „größte Lokomotive außerhalb der Vereinigte Staaten“ nicht etwa auf den weltberühmten Eisenbahnen vo England und Deutschland, sondern auf Gleisen laufe, die „i Schatten der großen chinesischen Mauer“ erbaut seien. Di Anzeige bringt ein Bild der fraglichen Lokomotive und auc ein Zeugnis eines Chinesen C. L. Cohai des Inhalts, „daß di ganze Strecke für ein Jahr lang im guten Zustande unterhalte worden sei“. Der Leser soll glauben, daß die fragliche Riese lokomotive an die Eisenbahnlinie Peking-Suiyuan als Teil eine „großen neuzeitlichen Ausrüstung“ verschickt worden sei, wü dig der stolzen amerikanischen Eisenbahnen. Nach der Ta sache, daß der Bau der Linie nach Suiyuan, ausgeführt au den Überschüssen der Linie Peking-Mukden, erst letztes Jah vollendet wurde, konnte man nicht erwarten, daß die Bah im Augenblick schon zu einer Überschußrente gelangt sei. Abe man darf wohl behaupten, daß von allen chinesischen Staat eisenbahnen die Linie Peking-Suiyuan am schlechtesten b trieben wird und die schmutzigste und für Reisende unb quemste ist. Reisende, die sie neuerdings bereisten, habe über den Zustand der Züge Dinge berichtet, die so abstoßen sind, daß wir sie hier nicht wiederholen können. Und einig unserer Leser werden sich des groben Vertrauensbruchs de Pekinger Regierung erinnern, die entlang der Linie Zölle ei richtete, nachdem vorher besondere Tafeln mit der Inschri aufgestellt worden waren, daß sie sich dafür verbürge, di Bahn werde für alle Zeit frei von solchen Auflagen sein. S weit uns bekannt, steckt in der Bahn Peking-Suiyuan keinerl fremdes Geld, vielleicht mit Ausnahme eines ausgedehnten Kr dits für „Riesenlokomotiven“ und andere Teile ihrer „groß neuzeitlichen Ausrüstung“. Sicher würde unter den gegenwä tigen Umständen keine auswärtige Anleihe für die Bahn g macht werden, außer auf streng geschäftlicher Grundlage, welch die Beaufsichtigung der Bahn und eine angemessene Bürgscha für die Rückzahlung in sich schließt.

Soweit die Mitteilung der „Peking and Tientsin Times“, de wir die Verantwortung für die Wahrheit ihrer Angaben übe lassen müssen. Auch mag dahingestellt bleiben, inwieweit hi die Stimme britischer oder amerikanischer Geldleute zur Ge tung kommt, die es nicht verschmerzen können, daß sie da Geschäft in China nicht mehr wie früher machen können, da die Chinesen nunmehr in die eigene Hand genommen habe Sollte sich aber die Mitteilung bewahrheiten, so würde sie nu aufs neue beweisen, in wie kurzer Zeit es möglich ist, ei wirtschaftlich blühendes Verkehrsunternehmen völlig zu Grund zu richten. Nach Mitteilung auf Grund amtlichen Material (vergl. Archiv für Eisenbahnwesen 1922, Seite 186 u. ff.) hatt der Betriebsüberschuß der Linie Peking-Hankau im Jahr 191 rd. 17,25 Millionen mex. Dollar betragen. Wenn dieser Über schuß innerhalb zweier Jahre sich in einen Fehlbetrag vo nahezu 55 Millionen Dollar verwandeln konnte, so darf wo auch hier der verhängnisvollen Verquickung von falscher Pol tik mit wirtschaftlichen Unternehmungen die Schuld be gemessen werden. Übrigens würde sich bei der chinesische Staatsbahn hiermit nur der gleiche Vorgang wiederholen, de sich bei den Eisenbahnen in fast allen Ländern der Erde infolg der ungeheuren Steigerung der Löhne und Stoffpreise in de letzten Jahren vollzogen hat.

F. B.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Rheinlandbahnen. Die in Nr. 21, S. 417 d. Ztg. erwähnte isenbahnnote der Botschafterkonferenz, die m deutschen Botschafter in Paris übergeben wurde, hat folnden Wortlaut:

Herr Botschafter!

Artikel 43 des Vertrages von Versailles bestimmt, daß die ibehaltung aller materiellen Vorkehrungen für eine Mobilichung auf dem linken Ufer des Rheines und westlich einer km östlich dieses Stromes verlaufenden Linie untersagt ist. e alliierten Regierungen haben prüfen lassen, welche Maßhmen passenderweise auf das rheinische Eisenbahntz in Beobachtung des genannten Artikels anzuwenden sind, dieses Eisenbahnnetz zu entmilitarisieren, ohne indessen endwie seine gegenwärtige wirtschaftliche Ausbeute zu beeinchtigen. Von diesen Maßnahmen sind diejenigen, welche auf n rechten Rheinufer im Gebiet der neutralisierten nicht bezten Zone zu verwirklichen sind, der deutschen Regierung rch den General Nollet, Vorsitzenden der Interalliierten Mili-Kontrollkommission, bekanntgegeben worden; ihre Ausrung ist im Gange.

In den besetzten Gebieten haben die alliierten Regierungen Verfolg der angestellten Untersuchungen beschlossen, die enbahneinrichtungen in zwei Kategorien zu klassieren:

1. Augenblicklich im Bau begriffene Einrichtungen.

Unter den augenblicklich in Ausführung befindlichen Arten im rheinischen Eisenbahnnetz betreffen gewisse solche richtungen (neue Linien, Verdoppelungen, Vervierfachungen Strecken usw.), deren Programm militärischen Zwecken spricht, ohne Vorteile in wirtschaftlicher Hinsicht zu bieten. alliierten Regierungen fordern die deutsche Regierung auf, se Arbeiten unverzüglich und endgültig einzustellen. Anl. 1).

2. Bestehende Einrichtungen.

Im bestehenden rheinischen Eisenbahnnetz finden sich zahlche Einrichtungen, die zu einem rein straischen Zweck geschaffen wurden und keinerlei wirtaftliches Interesse bieten. Ihre Beibehaltung läßt sich nach Räumung der rheinischen Gebiete seitens der alliierten ppen nicht mehr rechtfertigen.

Die alliierten Regierungen verlangen deshalb, daß die in e stehenden Einrichtungen in dem Augenblick, in welchem allierten Truppen die besetzten Gebiete räumen, zerstört so abgeändert werden, daß sie ihren militärischen Charakter ieren. (Siehe Anl. 2.) Sie fordern dementsprechend die sche Regierung auf, von heute ab die notwendigen grundlichen Entscheidungen zu treffen.

Die obigen Entscheidungen sind von den alliierten Regierungen nach einer eingehenden Prüfung der Frage gefällt len. Die vollständige Anwendung des Artikels 43 würde n erlaubt haben, zahlreichere und bedeutendere Zerstörungen erlangen, aber sie haben im ausgedehntesten Maße den wirtftlichen Bedürfnissen der rheinischen Gebiete Rechnung gen und sie haben sich bemüht, dem rheinischen Eisenbnetz seine ganze kommerzielle Ausbeute zu erhalten. dies wird die Einstellung der in Ausführung befindlichen Aeiten Deutschland gestatten, die sehr bedeutenden Summen paren, die für ihre Vollendung vorgesehen sind, und so beitragen, seine finanzielle Lage zu bessern.

habe die Ehre, Ew. Exzellenz im Namen der Botschafterrenz zu bitten, die obigen Entscheidungen gütigst zur tnis Ihrer Regierung bringen zu wollen und ihr dabei anuten, daß die alliierten Mächte sich für berechtigt halten, eine rasche Ausführung ihrer Entscheidungen zu zählen. nehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner zeichneten Hochachtung. gez. Poincaré.

r Note sind zwei Anlagen angeschlossen. Anlage 1 benet die zur Zeit in Ausführung begriffenen Arbeiten, deren tige Einstellung verlangt wird. Hierunter sind vier Eisenlinien aufgeführt:

1 ler Bau der zweigleisigen Strecke Hamborn-Geldern inzustellen;

2 lie zweigleisige Strecke Osterath-Holzheim-Lib Dernau darf nur ein Gleis bekommen;

3 lie Strecke Aachen-Düren-Köln darf nur zwischen en und Düren viergleisig werden;

4. die Strecke Trier-Ehrang-Koblenz darf nur zwischen Trier und Ehrang vier Gleise erhalten.

In Anlage 2 sind unter vier Punkten die bereits bestehenden Anlagen aufgeführt, deren Zerstörung oder Abänderung im Augenblick der Räumung des besetzten Gebiets zu bewerkstelligen ist. Hiernach sind:

1. die strategischen zweigleisigen Strecken Remagen-Hillesheim-Losheim und Bad Münster-Homburg sowie die Gabelung Hillesheim-Gerolstein-Lommersweiler eingleisig zu machen;

2. die militärischen Zwecken dienenden Verbindungen der Strecken Geldern—Wesel und Geldern-Cleve, Erpel-Remagen und Sinzig-Bodendorf zu zerstören, desgleichen die Verbindungen der Strecken Hohenrein-Oberlahnstein, Rüdesheim-Ockenheim, Odernheim-Staudernheim (die Rheinbrücken bleiben erhalten);

3. zahlreiche in einer Unterlage aufgeführte, hauptsächlich für militärische Zwecke gebaute Einrichtungen, wie militärische Bahnsteige, Ausladerampen, Verpflegungsstellen usw., zu zerstören;

4. die in einer weiteren Unterlage aufgeführten Einrichtungen zur Wiederverproviantierung, wie Depots und Munitionsparks usw., gleichfalls zu zerstören.

Wie WTB. hört, unterliegt die Note gegenwärtig der Prüfung der zuständigen Stellen. Es kann aber jetzt schon gesagt werden, daß diese Forderungen, welche übrigens Kosten in einer zur Zeit noch nicht zu übersehenden Höhe verursachen würden, jedenfalls zum großen Teil im Artikel 43 des Friedensvertrags keine Stütze finden.

— Verkehr mit Ostpreußen. Das zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland abgeschlossene, am 21. April 1921 unterzeichnete Abkommen ist am 27. April d. J. in Kraft getreten. Auf Grund einer Vereinbarung mit der polnischen Regierung wird es für den Eisenbahnverkehr mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 durchgeführt. Das Abkommen ist im Reichs-Gesetzblatt Nr. 83 vom 6. August 1921 veröffentlicht.

Mit Bezug auf seine Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung vom 25. Februar 1922 (Reichsgesetzbl. 1922, S. 231, Reichs-Verkehrs-Bl. 1922, S. 119, Vereinsztg. 1922, S. 222) macht der Reichsverkehrsminister darauf aufmerksam, daß vom 1. Juni d. J. ab die Frachtbriefe im Verkehr mit Ostpreußen in dem Vermerk unter dem Worte „Frachtbrief" hinter den Worten: „Für den Frachtvertrag gelten die E.V.O." den Zusatz „— im Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland das mit Polen und der Freien Stadt Danzig abgeschlossene Übereinkommen über den Durchgangsverkehr —" tragen müssen. Er darf daher im Verkehr mit Ostpreußen von diesem Zeitpunkt ab nicht mehr gestrichen werden. Dagegen wird die Benutzung von Frachtbriefen, die diesen Zusatz im gedruckten Text des Frachtbriefs noch nicht haben, auch im Verkehr mit Ostpreußen bis auf weiteres noch zugelassen, wenn der Zusatz an der betreffenden Stelle handschriftlich eingefügt und die Berichtigung in vorgeschriebener Weise vom Absender bestätigt ist.

Der Herr Minister hat daher angeordnet, die Interessenten im weitesten Umfang auf die Notwendigkeit des Gebrauchs der neuen Frachtbriefe oder der Einfügung des neuen Zusatzes in die alten Frachtbriefe hinzuweisen.

— Die Einnahmen der Reichsbahn (in Milliarden Mark).

	Personen- und Gepäckverkehr	Güterverkehr	Sonstige Einnahmen	Zusammen
April 1921 . .	383	1417	42	1832
April 1922 . .	1211	7638	148	8997
	+ 838	+ 6221	+ 106	+ 7165
	+ 224,7 %	+ 439,0 %	+ 252,4 %	+ 391,1 %

Die Tariferhöhungen gegenüber dem Monat April 1921 betrugen

+ 203 % + 326 %.

Auch wenn man in Betracht zieht, daß die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse im Monat April 1921 durch die politischen Zustände ungünstig beeinflußt wurden, so sind doch diese Einnahmeziffern für April ein Beweis dafür, daß ungeachtet der Tariferhöhungen der Verkehr sich weiter günstig entwickelt hat.

— Umarbeitung des Reichsbahnfinanzgesetzes. WTB. meldet: Der in der Öffentlichkeit vielfach erörterte Referentenentwurf zu einem Reichsbahnfinanzgesetz wird zurzeit im Reichsverkehrsministerium umgearbeitet. Dabei werden die von der öffentlichen Kritik und bei den Sonderberatungen gegebenen Anregungen berücksichtigt werden. Vor allem soll dem Reichsrat und Reichstag gegenüber den als allzu einschränkend empfundenen Vorschlägen des bisherigen Entwurfs eine erheblich stärkere Überwachung und Einwirkung auf die Verwaltung

der Reichsbahn gewahrt bleiben, unbeschadet der wünschenswerten Entlastung dieser Körperschaften von den Einzelfragen der laufenden Verwaltung. Die Befugnisse des Verwaltungsrats sollen erweitert werden. Den Wünschen der Eisenbahngewerkschaften hinsichtlich des aktiven und passiven Wahlrechts der Personalvertretung im Verwaltungsrat will man entgegenkommen. Konflikte zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Verwaltungsrat sollen zur Schlichtung dem Reichstag unterbreitet werden. Die Einzelbestimmungen über die Finanzgebarung werden kürzer und dehnungsfähiger gefaßt, um die Anpassung an die jeweiligen Verhältnisse zu erleichtern. Auch soll die Festsetzung des Anlagekapitals nicht einem besonderen Ausführungsgesetz vorbehalten bleiben, sondern in dem Reichsbahnfinanzgesetz selbst erfolgen. — Es besteht die Absicht, den neuen Entwurf noch in diesem Monat mit den früheren Eisenbahnländern zu erörtern und nach endgültiger Feststellung durch das Kabinett ohne Verzug dem Reichsrat und Reichstag vorzulegen.

Volle Ausnutzung der Eisenbahnwagen. W. T. B. meldet: Die außerordentlich hohen Anforderungen von Eisenbahnwagen, die über die Friedensanforderungen erheblich hinausgingen, benden das dringende Ersuchen, die günstige Gelegenheit zum während des Herbstes und Winters den Verkehr pünktlich zu bedienen. Diese Schwierigkeiten sind zurzeit überwunden. Eine große Anzahl Eisenbahnwagen aller Gattungen ist jetzt unbenutzt, und es ist zu erwarten, daß die günstigen Betriebs- und Wagenverhältnisse während der Sommermonate anhalten werden. Darum richtet die Eisenbahnverwaltung an alle Verkehrtreibende das dringende Ersuchen, die günstige Gelegenheit zum Abtransport von Gütern aller Art nicht ungenutzt verstreichen zu lassen, sondern sie weitestgehend auszunutzen und auch soweit als irgend möglich Güter auf Vorrat zu beziehen. Dies gilt insbesondere von Massengütern, wie Kohle, Baumaterialien und Düngemitteln aller Art. Damit würde nicht nur die rechtzeitige Versorgung sichergestellt, sondern zugleich erreicht werden, daß die Abwicklung des Herbstverkehrs, der immer nur unter großen Schwierigkeiten bewältigt werden kann, zum Nutzen der Eisenbahnverwaltung und der Verkehrtreibenden erleichtert wird.

— **Die Betriebsrätewahlen der Reichsbahn.** Das Ergebnis der Betriebsrätewahlen bei der Reichsbahn liegt jetzt endgültig vor. Danach erhielten bei der Stimmenabgabe für die Hauptbetriebsräte der (freigewerkschaftliche) Deutsche Eisenbahnerverband 301 907 Stimmen, der (Hirsch-Dunckersche) Allgemeine Eisenbahnerverband 35 575 Stimmen, die (christliche) Gewerkschaft deutscher Eisenbahner 45 272 Stimmen. Die von den Kommunisten aufgestellte Liste, die sogenannten. revolutionären Betriebsräte, brachten es auf 29 550 Stimmen. Die 25 Mandate der Hauptbetriebsräte verteilen sich demnach wie folgt: Deutscher Eisenbahnerverband 20, Allgemeiner Eisenbahnerverband 2, Christliche Gewerkschaft deutscher Eisenbahner 2, Revolutionäre Liste 1. Der Deutsche Eisenbahnerverband verzeichnet gegen früher den Gewinn von einem Mandat.

— **Eröffnung der Teuringertalbahn.** Am 31. Mai fand die Eröffnung dieser Bahn statt und am 1. Juni übernahm sie mit 3 Zugpaaren den fahrplanmäßigen Betrieb. Erbauerin der Bahn ist die Teuringertalbahn-Gesellschaft m. b. H.; Träger dieser Gesellschaft sind die Stadtgemeinde Friedrichshafen und die Großbetriebe der Gemeinden Berg, Schnetzenhausen, Oberteuringen und die Amtskorporation Tettnang. Durch den Bahnbau sollte den zahlreichen Arbeitslosen der durch den Versailler Staatsvertrag schwer betroffenen Luftschiff- und Flugzeugindustrie Arbeitsgelegenheit geboten und das fruchtbare Hinterland erschlossen werden. Die Gründung der Gesellschaft kam am 3. Juli 1919 zustande mit einem Stammkapital von 1 277 000 *M*, das zuerst auf 1 977 000 *M* und dann auf 2 322 000 *M* erhöht wurde. Mit dem Bahnbau wurde anfangs Oktober 1919 begonnen, nachdem ihm ein Überteuerungszuschuß von 325 000 *M* zugebilligt war, der in der Folge beträchtlich erhöht wurde. Aber schon im Winter 1919/20, als die Bahn etwa zur Hälfte im Unterbau fertig war, zeigte sich eine sehr starke, auf die eingetretenen Preissteigerungen zurückzuführende Unzulänglichkeit des zunächst auf 1 300 000 *M*, später auf 2 000 000 *M* gehenden Baukostenvoranschlags. Das Reich erklärte sich deshalb bereit, 800 000 *M* und das Land Württemberg 1 000 000 *M* der Talbahngesellschaft gegen Stellung einer Hypothek als fünfprozentiges Darlehen zur Verfügung zu stellen. Der Tilgungsbetrag ist auf 1½—2 % festgesetzt. Eine Übernahme der Betriebsführung auf Kosten der Talbahngesellschaft durch das Reich wurde abgelehnt. Deshalb beschloß die Gesellschaft, der württembergischen Nebenbahngesellschaft A.-G. in Stuttgart den Bahnbetrieb zu übergeben.

Die Bahn beginnt im Stadtbahnhof Friedrichshafen und benützt das Gleis der Staatshauptbahn bis zur Zahnradfabrik bei Löwental, zweigt sich von da an von der Hauptbahn ab, geht vorbei an den Klostermauern Löwentals nach dem Ha punkte Trautenmühle, dann nach der Haltestelle Meistersho und nach dem Bahnhof Berg. Von hier ab folgt die Bahn d Riedbachtal über die Haltestelle Unterteuringen nach der schlußstation Oberteuringen. Sie hat eine Gesamtlä von 10,42 km; sie führt durch eine Gartenlandschaft des gebietes, fruchtbar und reich an Naturschönheiten. Die Ko des Unterbaues belaufen sich auf rund 5 Mill. Mark, die der H bauten auf 1 Mill. Mark. Es wäre für die Gesellschaft förderlich und wünschenswert, schreibt hierzu der „Schw Merkur“, dem wir diese Mitteilung entnehmen, wenn die B bald ihre Fortsetzung nach Neuhaus—Fuchstobel—Ur (Baden)—Wittenhofen—Obersiggingen (Deggenhausertal) fin könnte. Allein die badischen Linzgauorte wollen selbst Deggenhausertalbahn erstellen, die sie mit der Bodenseegür bahn und Ostrach verbindet. Ein solches Unternehmen wü beiden Teilen nachteilig sein. An eine Fortsetzung der B über Wilhelmsdorf—Ostrach—Mengen ist wohl in absehba Zeit nicht zu denken.

— **Erweiterte Gepäckabfertigung nach den Nordseeinseln.** früheren Jahren konnten nur die Reisenden Gepäck du gehend nach den Nordseebädern abfertigen, die im Besitze ei Eisenbahnfahrkarte dorthin waren. Jetzt sind von der Ei bahnverwaltung sogenannte Hilfsgepäcktarife eingeführt w den. Diese Tarife enthalten die Entfernungsangaben von Stationen Rheine, Münster (Westfalen), Osnabrück Bremen Hbf. und Hamburg-Altona nach den Abgangsplät der Seebäderdampfer und außerdem die Gepäcksätze für anschließenden Schiffs- und Inselbahnstrecken. Dadurch w die Möglichkeit gegeben, von allen Orten, bei denen Eisenba fahrkarten nach den vorgenannten Knotenpunktstationen liegen, Reisegepäck durchgehend, ohne Umbehandlung un wegs, nach den Nordseeinseln abzufertigen, eine Erleichter im Reiseverkehr mit den Nordseebädern, die von den Reise zweifellos dankbar empfunden wird.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahne i Berlin.** In der am 29. Mai abgehaltenen Generalversamml gab der Vorsitzende zunächst einen Überblick über das nunm 25jährige Bestehen der Gesellschaft und führte aus, daß es im Vorjahre, so auch im Berichtsjahre eine der wichtigsten a gaben der Verwaltung war, die infolge ständiger Aufwärtsbe gung der Materialpreise und Löhne erhöhten Betriebskosten du Einführung entsprechender Fahrpreise auszugleichen. Die Li des Berichtsjahres sind gegen das Vorjahr um etwa 50 % stiegen, im laufenden Jahre tritt die Steigerung in viel st kerem Maße auf. Die Löhne haben sich seit Jahresbeginn 10,70 auf 17,45 *M* für die Stunde erhöht, und eine weitere höhung steht unmittelbar bevor; der durchschnittliche Fahrpi ist von 1,50 auf 2,85 *M* gestiegen, es ist also schon in den er fünf Monaten dieses Jahres nahezu eine Verdoppelung der Pr eingetreten. — Besonderer Wert war darauf zu legen, daß Beschaffenheit der Bahnanlagen, deren Unterhaltung währ des Krieges zum Teil zurückbleiben mußte, wieder auf früher Höhe gebracht wird; deshalb ist eine größere Rü stellung für diesen Zweck vorgenommen worden. Ebenso mu die Rücklage für den Erneuerungsfonds mit Rücksicht auf Steigerung der Materialpreise und Löhne erheblich erhöht den. — Wenn auch die Ausführung neuer Linien unter gegenwärtigen Verhältnissen verschoben werden muß, sei doch kürzlich eine Betriebserweiterung dadurch erfolgt, daß regelmäßige Betrieb über den Reichskanzlerplatz hinaus bis vorläufigen Endstation „Stadion“ mit dem dazwischen geleg Untergrundbahnhof „Neuwestend“ aufgenommen wurde. — Im laufenden Jahre habe der Verkehr in befriedigender Weise genommen. Die Versammlung setzte dann die sofort zahlb Dividende mit 5½ % auf die Stammaktien und 5 % auf die Vor zugsaktien fest.

— **Dr.-Ing. Carl Müller.** Der Wirkliche Geheime Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. Müller, der in seiner Wirksamkeit als maschinen technischer Referent des Reichsverkehrsministeriums in den deutschen Eisenbahnerkreisen noch in frischer Erinnerung ist hat am 27. Mai d. J. seinen 75. Geburtstag in voller Frische und Gesundheit gefeiert. In „Glasers Annalen“ wird aus diesem Anlaß seine Persönlichkeit in einer Abhandlung gewürdigt der wir folgende Ausführungen entnehmen: „Der Gefeierte gehört zu den seltenen, von der Vorsehung begünstigten Män nern, die ihr Schicksal selbst bestimmt und aus sich heraus erlebt haben. Das erstrebenswerte Ziel nach Ruhm, Rang und Titeln hat ihm daher nicht das Leben verkümmert. Von Freun den umgeben, die zu ihm hinaufschauten, widmete er sich mit ganzer Hingebung seinem Beruf. Rührende Bescheidenheit und ein menschenfreundliches Wesen waren seine ständigen Begleiter, die ihm nicht allein alle Herzen öffneten, sondern auch alle Schwierigkeiten beseitigen halfen. Überall, wo Dr.-

g. Müller gewirkt hat oder noch tätig ist, sieht man die ıren seiner hervorragenden Persönlichkeit; so als Mitglied . Technischen Oberprüfungsamtes, der Akademie des Bausens, der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, die ı erst kürzlich zu ihrem Ehrenmitgliede ernannt hat.

on den Säulen, die einst das stolze Preußische Eisenbahnatsgebäude trugen, sind nur noch wenige erhalten. An ihre lle sind andere, aber nach bewährtem Muster geformte ıger getreten. Die politischen Verhältnisse haben zwar die ßenfassade des Gebäudes verändert, das Innere ist jedoch ıalten geblieben und wird sich auch nicht anders gestalten sen, solange ernster Arbeit Achtung gezollt wird. Und wenn dieser aufgespeicherten Arbeitsenergie einst gelingen sollte, obwaltenden schwierigen Verhältnisse zu beheben, dann llen wir uns in Dankbarkeit derer erinnern, die vor Jahren unermüdlicher Pionierarbeit hierzu beigetragen und die ge geebnet haben. Nicht die Maschine, sondern der Geist ırt die Löcher."

— **Baurat Mazura †.** Am 26. Mai d. J. verschied zu Bonn ıein) plötzlich der Baurat Arthur Mazura infolge eines Geınschlags im Alter von 64 Jahren. Mazura, ein gebürtiger lesier, hat sich im Staatsdienst in Schlesien und in Dortınd Verdienste erworben; im Jahre 1899 schied er als Eisenınbauinspektor aus dem Staatsdienst aus und trat als Direkzur damaligen Brölthaler Eisenbahn A.-G. in Hennef über, er bis zum Jahre 1917 geleitet hat. Der Verstorbene erfıte sich eines guten Rufes als tüchtiger Fachmann, als beıbter Vorgesetzter und geschätzter Berufsgenosse.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der Reichseisenbahnvertung sind versetzt: die Oberregierungsbauräte Ludwig scher, bisher in Regensburg, als Referent zur Eisenbahnktion nach Nürnberg, und Franz Nutzinger, bisher in , als Referent zur Eisenbahndirektion nach Ludwigshafen ıein), die Regierungsbauräte Steinert, bisher in Ratibor, Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, Zilcken, ıer in Coblenz, als Mitglied einer Eisenbahndirektion nach sbaden zur deutschen Eisenbahndelegation (Deleis), Leinenn, bisher in Crefeld, als Mitglied der Eisenbahndirektion h Münster (Westf.), Weikusat, bisher in Beuthen erschles.), als Mitglied (auftrw.) zur Eisenbahndirektion h Königsberg (Pr.), Frings, bisher in Ahrweiler, als stand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Coblenz, Zachow, ıer in Niebüll, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 h Wittenberge, Oberbörsch, bisher in Duisburg, als stand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Crefeld, pelle, bisher in Cassel, als Vorstand der Eisenn-Bauabteilung nach Hersfeld, Backofen, bisher in Eisenach, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung 2 ı Glogau, Haeseler, bisher in Essen, als Vorstand der nbahn-Bauabteilung nach Niebüll, Lychenheim, bisher in Ratibor, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach slau, Nolte, bisher in Lingen (Ems), als Mitglied (auftrw.) Eisenbahndirektion nach Oppeln, die Eisenbahnamtmänner ssow, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach nz, Puschmann, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion ı Berlin und Gärtner, bisher in Mainz, zum Eisenbahntralamt nach Berlin. — Der Regierungsbaurat Schulzenf, Vorstand eines Eisenbahn-Werkstättenamts in Berlinpelhof, ist auf seinen Antrag unter Gewährung des gesetzn Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt.

Österreich.

Handels- und verkehrspolitische Fragen in Genua. Der deskanzler äußerte sich am 9. Mai im Ausschusse für eres des Nationalrats über die Behandlung handels- und ehrspolitischer Fragen bei der Konferenz in Genua wie t:

as die handelspolitische Kommission anbelangt, so habe folgendes zu berichten: In dieser Konferenz stand der An der Londoner Sachverständigen zur Erörterung, welcher Nachfolgestaaten auffordert, die handelspolitischen Beisse von Portorose zu genehmigen. Die Vertreter der nen Entente verwahrten sich dagegen, daß die Konferenz Genua ihnen etwas diktieren wolle. Sie könnten nur auf hlüsse eingehen, die für alle europäischen Staaten n. Schließlich einigte man sich auf eine Entschließung, er die Beschlüsse von Portorose als gutes Beispiel hinellt und ihre Annahme empfohlen werde.

nen zweiten wichtigen Gegenstand der Erörterung bildeten Einfuhr- und Ausfuhrverbote. Die italienische Abordnung tragte ihre Beseitigung in einem bestimmten Zeitpunkte, gen erklärte sich die Schweiz, die wegen der Entwertung leutschen Mark derzeit auf Einfuhrverbote nicht verzichten zu können glaubte. Ihr schlossen sich auch die kleinen Staaten der Entente an. Die deutschen Abgeordneten waren bereit, auf die Beseitigung der Einfuhrverbote einzugehen, wünschten jedoch, daß Deutschland zugleich die Meistbegünstigung gewährt werde. Wir traten für die Beseitigung der Verbote ein. Es wurde eine Entschließung angenommen, die die möglichst rasche Beseitigung der Verbote empfiehlt, aber keine Verpflichtung und keinen bestimmten Zeitpunkt enthält. Ähnlich verlief die Erörterung über die Ausfuhrzölle.

Am wichtigsten war die Wechselrede über die Meistbegünstigung, für die insbesondere die deutschen und unsere Abgeordneten lebhaft eingetreten sind. Es zeigte sich, daß trotz aller Einwendungen und augenblicklichen Schwierigkeiten die Vertreter fast aller Regierungen die Unentbehrlichkeit der Meistbegünstigung anerkennen. Der englische Abgeordnete sprach sich mit großem Nachdruck unter allgemeiner Zustimmung für sie aus. Schließlich einigte man sich auf eine Formel, die trotz aller Vorbehalte entschieden zugunsten der Meistbegünstigung lautet.

Der Berichterstatter gab dann eine Darstellung über die Behandlung der Verkehrsfragen im Unterausschuß, über dessen Verhandlungen und Beschlüsse in Nr. 15, 16 und 18 (S. 302, 319 und 356) d. Ztg. bereits ausführlich berichtet worden ist.

— **Deutsche Wirtschaftskammer für Österreich.** Vor kurzem fand in Wien gelegentlich der Hauptversammlung des Verbandes zur Wahrung reichsdeutscher Industrie- und Handelsinteressen in Österreich die Gründung der Deutschen Wirtschaftskammer für Österreich statt, in deren Vorstand 20 Firmeninhaber und Vertreter der reichsdeutschen Großindustrie gewählt wurden. Die Kammer, der sich die Wirtschaftsgruppe des Bundes der Reichsdeutschen in Österreich anschloß, hat den Zweck, alle reichsdeutschen Industrie- und Handelsinteressen im Gebiete der Republik Österreich wahrzunehmen und zu schützen sowie die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Staaten zu fördern.

— **Staatseisenbahngesellschaft.** In der letzten Sitzung des Verwaltungsrates dieser Verwaltung, die seit Abtretung ihrer Bahnstrecken nur noch Grundbesitz verwaltet, berichteten die von Paris zurückgekehrten Vertreter der Gesellschaft über das Ergebnis der Verhandlungen, die sie mit der „Association Nationale des Porteurs Français de Valeurs Mobilières" geführt haben. Diese haben sich auf die aus der Kriegszeit rückständigen, in französischem Besitze befindlichen gesellschaftlichen Fälligkeiten bezogen. Durch die mit der „Association Nationale" getroffenen Vereinbarungen werden die für die Gesellschaft aus dem Friedensvertrage drohenden Lasten der sogenannten Valorisation und namentlich die Barzahlungen in französischer Währung auf ein erträgliches Maß zurückgeführt. Dieses Übereinkommen unterliegt noch der Genehmigung des Office des Biens et Intérêts Privés. — Über die Annuitätenfrage wurde berichtet, daß diese Angelegenheit seit mehreren Wochen den Gegenstand eingehender Beratungen des zur Aufteilung der österreichischen und ungarischen Staatsschulden eingesetzten Unterausschusses der Reparationskommission bildet. Dieser dürfte seine Vorarbeiten nunmehr als beendet ansehen und in der nächsten Zeit mit den einzelnen Nachfolgestaaten in Fühlung treten. Voraussichtlich wird sodann eine gemeinsame Besprechung der Nachfolgestaaten unter dem Vorsitze der Reparationskommission und unter Zuziehung der gesellschaftlichen Vertreter stattfinden. Die so spruchreif gestaltete Angelegenheit ist sodann der Vollversammlung der Reparationskommission zur Entscheidung zu unterbreiten.

— **Die Lage des Kohlenbergbaues** war im ersten Vierteljahr 1922 eine recht günstige. Die Förderung konnte wesentlich gesteigert werden und stellte sich wie folgt:

	Steinkohle	Braunkohle	zusammen
Januar 1922	152 893	2 671 238	2 824 131
Februar 1922	123 747	2 642 099	2 765 846
März 1922	155 059	2 897 776	3 052 835

In diesen Angaben ist auch die Förderung des Burgenlandes (Januar-März 305 400, 284 577 und 313 269 Meterzentner) enthalten. Im April ist der Absatz, namentlich bei den kleineren Gruben, schwächer gewesen als in den Vormonaten. Vielen Gruben mit minderwertiger Kohle blieb ein Teil der Förderung liegen, da die bisherigen Abnehmer, meist Fabrikbetriebe aus der nächsten Umgebung, schlecht beschäftigt sind. Es dürfte daher auch in der nächsten Zeit zu Betriebseinstellungen im Kohlenbergbau kommen. Schon jetzt mußten zahlreiche Gruben die Belegschaft herabsetzen, da der Absatz zu wünschen übrig läßt. Obwohl ausländische Kohle von allen Seiten reichlich angeboten wird, ist es weniger der ausländische Wettbewerb, als die schlechte Beschäftigung der inländischen Industrie, die zu einem Rückgang des inländischen Kohlenabsatzes geführt hat.

Durch die Steigerung der Kurse, namentlich für die tschechoslowakische Krone, hat die Lage im österreichischen Kohlenbergbau allerdings wieder eine Besserung erfahren. Der Absatz dürfte sich indessen erst dann wieder allgemein beleben, wenn die österreichischen Industrien erhöhte Tätigkeit entwickeln.

Ungarn.

— **Ungarisch-österreichische Wirtschaftsverhandlungen.** Zwischen Ungarn und Österreich sind schon seit geraumer Zeit Verhandlungen im Zuge, um über die gemeinschaftliche Wirtschaftslage Vereinbarungen zu treffen und sich gegenseitig Wirtschaftsausgleiche zu sichern. In dieser Beziehung ist insofern ein wichtiger Moment eingetreten, als Österreich — mit Rücksicht auf die dort herrschende Fleischnot — eine Erleichterung in der Viehausfuhr aus Ungarn nach Österreich fordert. Mit Rücksicht aber auf den Umstand, daß Ungarn auf seine mit Fleisch nur sehr knapp bemessene Bevölkerung bedacht sein und auch die Gutmachungsforderungen betreffs Ablieferung lebender Tiere in Betracht ziehen muß, zumal da täglich die Gefahr der Durchführung dieser Forderung droht, kann die ungarische Regierung den Ansprüchen Österreichs nur in sehr beschränktem Ausmaße entsprechen und selbst dies nur in dem Falle, wenn Österreich sich bereit erklärt, Ersatz, insbesondere durch Belieferung von Industrieartikeln, zu leisten. Die Verhandlungen werden in diesem Sinne fortgesetzt, und es besteht auf ein günstiges Ergebnis Aussicht.

— **Wagenüberlassung für die Erntezeit.** Zwischen der ungarischen und der österreichischen Regierung wurde ein Vertrag abgeschlossen, nach dem die österreichischen Bundesbahnen sich verpflichten, für die Dauer der diesjährigen Ernte 2000 Güterwagen leihweise den ungarischen Staatsbahnen zur Verfügung zu stellen.

— **Teuerungsbeihilfe für Angestellte der Staatsbahnen.** Angesichts der allgemeinen Verteuerung der wichtigsten Lebens- und Bedarfsmittel, wodurch die Notlage der Eisenbahnangestellten auf das Äußerste gestiegen ist, sah sich der Handelsminister veranlaßt, den Teuerungsverhältnissen Rechnung tragend, eine Teuerungsbeihilfe an die Eisenbahnangestellten zu gewähren. Diese Beihilfe beträgt, den Rangklassen entsprechend, monatlich 2400 bis 4600 K. bei den Beamten und 1400 bis 2400 K. bei den Unterbeamten. Im Ruhestand befindliche erhalten als Teuerungszuschlag monatlich 1400 bis 2800 Kronen. Der Teuerungszuschlag wird einstweilen für die Monate Mai, Juni und Juli d. J. flüssig gemacht.

— **Aufnahme des ungarisch-tschechoslowakischen Verkehrs über Komárom (Komorn).** Als Ergebnis einer Verhandlung zwischen den Abordnungen beider Staaten wird demnächst der Personen- und Güterverkehr zwischen den beiden Staaten über Komorn aufgenommen, und zwar nach den für den Grenzübertritt bei Szob-Parking gültigen Bestimmungen. — Die Vertreter der ungarischen Regierung haben sich schon vor kurzem bereit erklärt, für die Unterbringung der tschechoslowakischen Grenzbeamten in der Szönyer Station entsprechende Gebäude zu errichten. Ferner haben die Vertreter beider Regierungen ein Abkommen geschlossen, das sich auf die Instandsetzung der ausbesserungsbedürftigen Komorner Eisenbahnbrücke bezieht. Für die auf ungarischer Seite liegende Hälfte der Brücke trägt Ungarn, für die andere Hälfte die Tschechoslowakei die Kosten.

— **Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen für Sendungen nach Südslawien.** Die für die nach Südslawien über die Station Kelebia gehenden Sendungen bestehende Verkehrseinschränkung wurde mit dem 26. April d. J. aufgehoben.

— **Eine neue Rutschbahn in Budapest.** Zwei hauptstädtische Baumeister beabsichtigen über den Gellértberg eine Rutschbahn zu bauen, deren Vorarbeiten bereits fertiggestellt sind.

— **Anmeldung von Kraftwagen und Motorfahrrädern.** Nach einer Verordnung des Handelsministers sind sämtliche im Lande befindlichen Kraftwagen und Motorfahrräder anzumelden. Gegen Zuwiderhandelnde wird ein strenges Verfahren eingeleitet. Es wird in Zukunft ihnen ein Gewerbszertifikat nicht ausgefolgt, ja sogar ihr Kraftwagen oder ihr Motorrad mit Beschlag belegt werden.

— **Erteilung von Aus- und Einfuhrbewilligungen.** Nach einer Verordnung des Finanzministers wurden über die neuerliche Regelung des Verfahrens zur Erteilung und Behandlung der Aus- und Einfuhrbewilligungen folgende wichtigere Bestimmungen ins Leben gerufen: 1. Werden Güter in mehreren Teilsendungen nach Gebieten befördert, die unter ein und derselben staatlichen Verwaltung stehen, so kann die Ausfuhrbewilligung für derartige, in der Regel jedoch gleichartige Güter in größeren Mengen auf Grund nur eines Vordrucks gewährt werden. 2. Sofern auf einer Ausfuhrbewilligung die Warenmenge ohne nähere Bezeichnung des Gewichtes in Wagenladung verzeichnet ist, so werden unter einem Wagen höchstens 10 000 kg Rohgewicht verstanden. 3. Befindet sich im Aufgabeort ein Zollamt, so ist nach der Ausfuhrbehandlung der Sendung die Ausfuhrbewilligung der Partei zurückzugeben. 4. Wenn sich im Aufgabeorte kein Zollamt befindet, ist bei der Aufgabe der Sendung die Ausfuhrbewilligung dem Frachtbriefe beizufügen. 5. Gelangen auf Grund einer Ausfuhrbewilligung mehrere Wagenladungen gleichzeitig zur Aufgabe, so ist die Ausfuhrbewilligung dem Frachtbriefe der ersten Wagenladung beizuschließen und dann auf den übrigen Frachtbriefen anzugeben, welchem Frachtbriefe die Ausfuhrbewilligung beiliegt. 6. Die Ausfuhrgebühr ist bei der Ausfuhr der Ware zu entrichten.

— **Erweiterungsbauten auf den Südbahnlinien.** Die Südbahngesellschaft wird im laufenden Jahre auf ihren ungarischen Linien Erweiterungsbauten im Werte von etwa 70 Millionen ausführen.

— **Flugplatzinspektorate.** Der Handelsminister hat auf den in staatliche Verwaltung übernommenen Flugplätzen, namentlich in Budapest-Mátyásfeld, Szeged, Szombathely und Miskolc zur Aufrechterhaltung eines ständigen Flugplatzdienstes staatliche Flugplatzinspektorate eingerichtet. Nach dem Zollausland abgehende oder von dort eintreffende Flugzeuge dürfen nur von den vorgenannten Flugplätzen abfliegen oder auf ihnen landen. Die Paß- und Zollüberprüfung findet an Ort und Stelle statt. Im Sinne des § 226 des Friedensvertrages sind hinsichtlich der Lichtsignale und des Signaldienstes, ferner bezüglich des Luftraumes und des Luftverkehrs und in der Nähe der Flugplätze die in dem zwischen den alliierten und assoziierten Mächten über den Luftverkehr getroffenen Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen maßgebend. Diese Verordnung wird mit 1. Januar 1923 ohne jede besondere Verfügung aufgehoben.

— **Fahrpreisermäßigung für die Besucher der Budapester Warenmustermesse.** Der Handelsminister hat für Reisende, die die am 15. Juni d. J. in Budapest zu eröffnende Warenmustermesse besuchen wollen, eine 50prozentige Fahrtermäßigung gewährt. Um die Gewährung dieser Ermäßigung muß frühzeitig Vorsorge getroffen werden. Die ermäßigten Fahrkarten, Legitimationen werden im Inlande von den Handels- und Gewerbekammern, im Auslande ebenfalls von den Handels- und Gewerbekammern, ferner von den größeren Handelsorganisationen und Fahrkartenbüros ausgefolgt. Die ausländischen Besucher können auch ohne Visum die Reise nach Budapest zum Besuche der Messe antreten. Das Visum wird ihnen in diesem Falle nachträglich von den Paßstellen in der Messe gegen Entrichtung einer um 50 % ermäßigten Gebühr ausgefolgt. Die Unterkunft der Besucher besorgt das Budapester Fremdenverkehrsamt (IV. Hariskör 1), an das sich die Messebesucher eine Woche vor der Abfahrt zu wenden haben. Das Budapester Fremdenverkehrsamt wird an den Budapester Bahnhöfen eine Exposituren errichten, um über Unterkunft der Besucher Auskunft zu erteilen.

Uebrige europäische Länder.

— **Agablinklichtsignale für Eisenbahnen.** Am letzten Jahreswechsel hatte das älteste noch im Betrieb befindliche Blinksignal, das an der Bahnstrecke Upsala-Gävle am 28. Oktober 1911 aufgestellt wurde und seitdem ununterbrochen arbeitet, ohne daß die Blinkvorrichtung von ihrem Platz weggenommen werden mußte und ohne daß etwas anderes als die regelmäßige Unterhaltung notwendig wurde, über 320 Millionen Blinke geleistet. Die Kennung ist 60 Blinke in der Minute. An derselben Bahn befinden sich andere Blinksignale, die in ihren Leistungen dem vorigen nicht viel nachstehen. Das erste Blinklichtsignal überhaupt wurde am 1. April 1908 an der Bahn Stockholm-Västerås-Bergslagen in Gebrauch genommen. Die ältesten Blinkvorrichtungen wurden nicht wegen geringer Betriebssicherheit ausgewechselt, sondern weil sie von einem größeren Ausmaße waren und nur aus Gasersparungsgründen umgeändert wurden. Dr.

— **Beschaffung von Spitzbergenkohle für die schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedische Steinkohlengesellschaft Spitzbergen hat wegen der Steinkohlenlieferung der Gesellschaft an die Staatsbahnen für das laufende und nächste Jahr beantragt, die Eisenbahndirektion zu ermächtigen, unmittelbar mit der Gesellschaft Verträge abzuschließen über Lieferung von 170[illegible] t im Sommer 1922 über die schon vereinbarten 30 000 t hinaus, ferner den Preis für die ganze Lieferung für das laufende Jahr

28 : 27 Kr. für die Tonne cif Narvik oder Gothenburg festetzen und im September einen Vertrag über Lieferung von 000 t Steinkohle für Sommer 1923 gegen 15 Kr. Vorschuß, bei Abschluß des Vertrages mit 750 000 Kr. bezahlt würden, eschlossen werde.

Die Eisenbahndirektion hat indes diesen Antrag nicht begutachtet, da weiterer Kaufbedarf bei den Staatsbahnen nicht vorliegt und der verlangte Preis, mit Rücksicht auf den Preis, der st für ganz gute Steinkohle angelegt wird, zu hoch ist, sowie h wegen der Schwierigkeit, die in ihrem Verbrennungswert ur verhältnismäßig gute, aber im übrigen sehr grushaltige Spitzbergenkohle auf wirtschaftliche und für den Betrieb eckmäßige Art auszunutzen.

Nun hat aber die Regierung die Eisenbahndirektion doch angewiesen, baldmöglichst mit der Spitzbergengesellschaft einen Vertrag über Lieferung von weiteren 17 000 t Spitzbergenkohle abzuschließen. Dabei sollen 15 Kr. Vorschuß für die Tonne geleistet werden, zahlbar mit Ende jedes Monats für die im Laufe des Monats gebrochene und für die Eisenbahn aufgesetzte Kohle. Sowohl für diese 17 000 t als für die im Oktober 1921 gelegte Menge von 30 000 t soll nach vollzogener Lieferung Narvik oder Gothenburg eine Schlußzahlung von 28 : 27 Kr. die Tonne zu 1016 kg geleistet werden. Weiter hat die Eisenbahndirektion den Auftrag erhalten, mit der Spitzbergengesellschaft einen Vertrag abzuschließen über Lieferung von 000 t Spitzbergenkohle während des Sommers 1923 unter den gleichen Bedingungen wie in dem im Juni 1921 zwischen dem schwedischen Staat und der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag und mit der Verpflichtung der Eisenbahndirektion, hierfür Vertragsunterzeichnung 15 Kr. für die Tonne Vorschuß zu leisten. Wegen der benötigten Mittel ist Antrag zu stellen. Anscheinend handelt es sich um Förderung von Landesinteressen. Dr. S.

— Bauarbeiten der finnischen Staatsbahnen für 1922. Der Voranschlag für 1922 sieht 50 Millionen Mark für Bauarbeiten der finnischen Staatsbahnen vor. Der Staatsrat hat die von der Eisenbahndirektion vorgesehene Verwendung genehmigt, jedoch mit folgenden Änderungen: Der Anschlag für Gleisverstärkung der Bahnen Kuopio-Kajana und Jyväskylä-Haapamäki ist von 1 000 000 auf 1 250 000 finnische Mark erhöht, der für Verstärkung und Ausbesserung von Behelfsbrücken von 7 auf 6 Millionen verkürzt, der für Stations- und Bahnhofbauten von 7,5 auf 6 Millionen verkürzt, und der für Signal- und Sicherheitseinrichtungen von 300 000 auf 400 000 erhöht worden usw. Der Anschlag für Abzahlung der Schuld an den schwedischen Staat für den Bau der Bahn Torneå-Haparanda ist von 2 Millionen auf 1 000 000 Mark herabgesetzt. Für Wohnungsbauten sind 4 Millionen Mark genehmigt, die sich in großen Posten auf Riihimäki, Åbo, Vasa, St. Michel, Åggelby, Kervo und Harviala verteilen. Für Stations- und Bahnhoferweiterungen sind 6 Millionen veranschlagt, darunter 3 Millionen für ein drittes und viertes Gleis zwischen Helsingfors und Fredriksberg, für Erweiterung der Station Kouvola 500 000 Mark, Tammerfors 460 000, dann für Koivisto, Antrea, Sordavala u. a. Für Erweiterung von Lokomotivschuppen ist 1 Million, verteilt auf Haapamäki, Joensuu, Sordavala, Riihimäki u. a., vorgesehen. Für Werkstätten in Helsingfors, Fredriksberg, Åbo sind 1 900 000 Mark genehmigt. Dr. S.

— Der Kanaltunnel. Mitte Mai hat in London im Speisesaal des Unterhauses ein Essen zur Förderung des Gedankens, England und Frankreich durch einen Tunnel unter dem Kanal zu verbinden, stattgefunden. Neben einer Anzahl Persönlichkeiten, die zu den bekannten Förderern dieses Gedankens gehören, Parlamentariern beider Länder, Vertretern der am Kanalverkehr beteiligten Eisenbahngesellschaften, nahmen an dem Essen auch die Gesandten Frankreichs, Belgiens und Italiens in London teil. Die Regierung war bei der Kundgebung nicht vertreten. Von den Anwesenden, auch von den drei genannten Gesandten, wurde eine ganze Anzahl langer Reden gehalten, in denen der Kanaltunnel als nötig bezeichnet und sein Bau gefordert wurde. Namentlich seine politische Bedeutung wurde hervorgehoben; der Vorsitzende ging in dieser Beziehung so weit, daß er berichtete, Marschall Foch sei der Ansicht, daß das Bestehen des Tunnels den Krieg hätte verhindern oder wenigstens abkürzen können (?) Cambon, der Vorsitzende des französischen Tunnelausschusses, anscheinend ein gelehriger Schüler von Poincaré, betonte die Friedfertigkeit Frankreichs in der üblichen Weise, die wir aus Poincarés Worten nur zu gut kennen, mit den Taten im Widerspruch steht. Der Generaldirektor der Südost- und Chatham-Eisenbahn gab eine Geschichte der bisherigen Kanalpläne und berichtete über Versuche und Bodenuntersuchungen, die die Möglichkeit des Baus nachweisen sollen. Auch eine Tunnelbohrmaschine, die im Versuchsbetrieb ist, wurde erwähnt. Die Kosten des Tunnelbaus werden auf 400 Millionen Franken oder 16 Millionen £ zu Friedenspreisen und nach Friedenswährung geschätzt; die Verteuerung durch den Krieg soll das 3½fache betragen. Der Bau würde etwa sechs Jahre dauern. Zu seinen Gunsten wird angeführt, daß viele der jetzt Arbeitslosen bei ihm beschäftigt werden könnten. An Bedeutung wird das Werk mit dem Suezkanal verglichen. — Die englische Regierung verhält sich immer noch ablehnend gegen den Tunnelplan, und Railway Gazette, die auf 6½ Seiten über den Verlauf des Essens und die dabei gehaltenen Reden berichtet, also damit anscheinend auch Stimmung für den Tunnel machen will, bezeichnet diese Haltung der Regierung als unbegreiflich.

— Londoner Verkehr. An der Spitze der Londoner Verkehrsunternehmen steht die sog. Untergrundgruppe, die Vereinigung der fünf elektrisch betriebenen Untergrundbahnen und der Omnibusgesellschaft. Sie hat im Jahre 1921 1 461 000 000 Fahrgäste befördert. Auf sie folgen die Straßenbahnen des Grafschaftsrats mit 690 000 000 Fahrgästen. Die Kraftomnibusse der Omnibusgesellschaft zählten 931 750 000 Fahrgäste, erfreuen sich also besonderer Gunst der Bevölkerung. Von den 2753 Kraftomnibussen ist etwa die Hälfte erst nach dem Kriege gebaut, und im laufenden Jahr soll der Ersatz der älteren Wagen durch neue, größere und schneller fahrende lebhaft weiter betrieben werden. Die höhere Fahrgeschwindigkeit soll die Ausdehnung des Omnibusverkehrs auf einen größeren Umkreis ermöglichen. Außer diesen Omnibussen bilden 1662 Schnell- und 614 Straßenbahnwagen den Betriebsmittelpark der Untergrundbahn. Zur Unterhaltung der Kraftwagen besitzt die Omnibusgesellschaft in Chiswick eine eigene Werkstatt auf einer Fläche von etwa 30 000 qm mit rund 2000 Arbeitern.

Die Große Ostbahn rühmt sich, den stärksten Personenverkehr einer dampfbetriebenen Eisenbahn zu besitzen. Ihr Bahnhof Liverpool Street in London, der an 18 Bahnsteigen von zusammen 10,17 km Länge der Bahnsteigkanten mit 276 m Länge des längsten Bahnsteigs 20 Gleise umfaßt, hatte an einem Tage im November 1921 229 073 Fahrgäste aufzuweisen. Davon kamen zwischen 7½ und 9½ Uhr vormittags 66 468 an, und zwischen 5 und 7 Uhr nachmittags fuhren 68 017 ab. Dauerfahrkarten mit Gültigkeit für diesen Bahnhof sind 60 900 ausgegeben. Die größte Zahl der an einem Tage verkauften Fahrkarten war am 31. Juli 1920 520 729, die 19 495 £ einbrachten.

— Elektrischer Betrieb im Londoner Vorortverkehr. Die Südost- und Chatham Eisenbahn beabsichtigt, ihre inneren Londoner Vorortstrecken in einer Länge von rd. 150 km für den elektrischen Betrieb auszurüsten. Das Finanzministerium hat zur Durchführung dieses Planes, gestützt auf ein Gesetz, das zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und zur Hebung des Wirtschaftslebens beschlossen worden ist, die Haftung für das zu diesem Bau nötige Anlagekapital bis zum Betrage von 6 500 000 Pfund Sterling und dessen Verzinsung auf 25 Jahre übernommen. Zum Bau des Kraftwerks für diesen elektrischen Bahnbetrieb, der Fahrzeuge und der sonstigen Ausrüstung ist eine besondere Baugesellschaft gegründet worden, die alle ihre Anlagen und Erzeugnisse an die Eisenbahngesellschaft verpachten wird.

— Gefährdung des Eisenbahnbetriebs in Irland. Die Überfälle auf Züge und Eisenbahnanlagen und die Beraubungen der Eisenbahntransporte, Begleiterscheinungen der politischen Unruhen in Irland haben die Eisenbahngesellschaften der Grafschaft Donegal zu der Erklärung veranlaßt, daß sie infolge höherer Gewalt ihren Verpflichtungen als öffentliches Verkehrsunternehmen nicht mehr nachkommen können. Sie nehmen infolgedessen Güter aller Art, Pakete, Vieh usw. zur Beförderung nur unter Ablehnung der Haftung, also auf Gefahr des Eigentümers, zur Beförderung an. Auch die Einhaltung der Lieferfristen kann nicht mehr zugesagt werden. Die Leitungen der Eisenbahnen behalten sich auch das Recht vor, Züge ohne vorherige Ankündigung ausfallen zu lassen. Die pünktliche Durchführung des Fahrplans und die Erreichung der Anschlüsse an Nachbarbahnen kann ebenfalls nicht gewährleistet werden.

Fremde Erdteile.

— Bevorstehende Ermäßigung der Eisenbahntarife in Amerika. Die Leitungen der amerikanischen Eisenbahngesellschaften sollen auf Veranlassung des Präsidenten Harding demnächst eine Anzahl Vertreter benennen, die mit dem Bundesverkehrsamt über die Frage einer allgemeinen Herabsetzung der Güterfrachten beraten sollen. Neunzehn Leiter der führenden Eisenbahngesellschaften sind in der zweiten Hälfte des Monats Mai in das Weiße Haus berufen worden, und der Präsident hat ihnen auseinandergesetzt, daß die hohen Frachtsätze

eins der Haupthindernisse für das Wiederaufleben des Geschäftsverkehrs seien.

— **Die Kanadische Pacific-Eisenbahn.** Während die Staatsbahnen Kanadas mit schweren Fehlbeträgen zu kämpfen haben, konnte die Kanadische Pacific-Eisenbahn sich in ihrem Jahresbericht für 1921, der kürzlich bei der Jahresversammlung erstattet wurde, rühmen, daß ihre Geldwirtschaft glänzend sei. Der Niedergang des Wirtschaftslebens spiegelt sich allerdings auch bei ihr in einem Minderbetrag von 23,6 Millionen Dollar in den Einnahmen, große Sparsamkeit hat aber trotzdem höhere Überschüsse ermöglicht, nachdem alle festen Ausgaben gedeckt und die Dividenden in der üblichen Höhe ausgeworfen waren. Der Getreideverkehr im Oktober und November war sehr stark und brachte hohe Einnahmen. Sowohl die Löhne wie die Tarife im Personen- und Güterverkehr sind im Laufe des Jahres abgebaut worden. Die Verminderung der Lohnausgabe machte etwa 9 % aus. Weitere Herabsetzungen der Tarife werden gefordert, von der Leitung der Eisenbahngesellschaft aber mit der Begründung abgelehnt, daß die Gültigkeit gewisser Bestimmungen des Eisenbahngesetzes im nächsten Jahr abläuft. Sie will also augenscheinlich erst die weitere Entwicklung dieser Dinge abwarten, ehe sie sich auf niedrigere Tarife festlegt. Das für die Gesellschaft günstige Ergebnis des Jahres 1921 scheint auf Kosten des Verkehrs erzielt worden zu sein; es wird im Bericht von „drastischen" Ersparnismaßnahmen, vom Unterbleiben des Neubaus und aller Verbesserungen der bestehenden Anlagen, auch davon gesprochen, daß es nicht möglich gewesen sei, Verbesserungen des Fahrplans und sonstige Verkehrserleichterungen wegen der ungünstigen Lage des Wirtschaftslebens in den letzten vier Jahren einzuführen. Für die Zukunft wird aber eine Besserung dieser Lage erwartet.

Allgemeines.

— **Das Flüssigkeitsgetriebe von Lentz und die elektrische Zugförderung.** Bereits vor einigen Jahren machte Wirkl. Geheimer Oberbaurat a. D. Dr. Ing. Wittfeld den Vorschlag, das Lentzsche Flüssigkeitsgetriebe als Übertragungsorgan nicht nur bei Schweröllokomotiven, soweit solche mittels Verbrennungsmaschine für schwere Treiböle unmittelbar angetrieben werden, sondern auch für elektrische Fahrzeuge zu verwenden. Vergl. die Darlegungen des Genannten in seiner Arbeit „Das Flüssigkeitsgetriebe von Lentz für Schweröllokomotiven" in der Ztschr. des Vereins Deutscher Ing., Jahrg. 1921, S. 1160. Nun sollen, dem Vernehmen nach, auf den schlesischen Gebirgsbahnen Versuche mit einem mit dem Lentzschen Vorgelege versehenen früher benzolelektrischen Triebwagen durchgeführt werden. Näheres über die Ausrüstung dieses Probewagens ist in Heft 17, S. 584 des laufenden Jahrgangs der Elektrotechnischen Ztschr. mitgeteilt; danach erhält der Versuchswagen außer einem Stromabnehmer einen direkt für 15000 Volt gewickelten Einphasen-Induktionsmotor, der mit der Achse in der Fahrrichtung sein Drehmoment unter Zwischenschaltung eines Lentzschen Flüssigkeitsgetriebes auf die Radachsen überträgt. Wegen der Einzelheiten des Lentzgetriebes vergleiche in der Ztschr. des Vereins Deutscher Ing. Nr. 15, Jahrg. 1912, den von Dr. techn. A. Heller verfaßten Leitaufsatz „Hydraulischer Antrieb für Motorwagen" und im Jahrgang 1921 auf Seite 1160 u. f. den bereits erwähnten Wittfeldschen Aufsatz. Die Gründe, die Wittfeld seinerzeit bestimmten, völlig neue Wege bei Durchbildung elektrischer Fahrzeuge zu beschreiten und hierbei auch die Einführung des Hochspannungs-Induktionsmotors oder Synchronmotors mit Übertragung und Regelung durch das Lentzgetriebe vorzuschlagen, sind in seiner neuesten in Heft 1 des laufenden Jahrganges der Ztschr. „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" veröffentlichten Abhandlung bekanntgegeben. Hier ist u. a. ausgeführt, daß auch die Reichseisenbahnen sich nicht für immer starr auf das nach langen Überlegungen bisher für richtig befundene System der elektrischen Zugförderung auf Fernbahnen und die dort angewandten Einrichtungen festlegen dürfen; es ist erläutert, daß grundsätzlich die Möglichkeit besteht, die Lokomotiven für elektrische Zugförderung mit einfachem Wechselstrom durch Einführung des Lentzgetriebes wesentlich zu verbessern. Nebenbei bemerkt, steht die Fachwelt den neuen Forderungen Wittfelds einstweilen recht skeptisch gegenüber. Jedenfalls darf man dem Fortschritt der Dinge mit großem Interesse entgegensehen.

Rechtspflege.

— **Dienstentlassung wegen Hehlerei.** In der Disziplinaruntersuchung wider den Schirrmeister P. in Z. hat der Reichsdisziplinarhof zu Leipzig in der Sitzung vom 19. Dezember 1921 auf die Berufung der Staatsanwaltschaft unter Aufhebung der Disziplinarkammerentscheidung auf Dienstentlassung bei Belassung der Hälfte des gesetzlichen Ruhegehalts auf fünf Jahre erkannt, und zwar aus folgenden Gründen:

„Der Angeschuldigte ist durch Urteil der Strafkammer [zu] einer Woche Gefängnis verurteilt worden auf Grund [der] Feststellung, daß er auf dem Güterbahnhof in Z. von d[em] Hilfsschirrmeister S. seines Vorteils wegen einige Pfund Gra[upen] und etwa 10 Pfund Haferflocken, von denen er den U[m]ständen nach annehmen mußte, daß sie von S. aus ein[em] Güterwagen gestohlen waren, als Geschenk an sich gebrac[ht] hat, um sie für sich zu verbrauchen.

Die Disziplinarkammer hat den Angeschuldigten zur Str[af]versetzung und zu einer Geldstrafe von 1000 ℳ verurteilt. [Die] Begründung des Urteils geht zutreffend davon aus, daß s[ich] der Angeschuldigte durch die vom Strafrichter bindend f[est]gestellte Hehlerei zugleich einer schweren Verfehlung ge[gen] § 10 BGB. schuldig gemacht habe; unter Hinweis auf se[ine] lange, im ganzen vorwurfsfreie Dienstführung, auf den U[m]stand, daß es sich bei der Hehlerei um die Annahme [von] Lebensmitteln nicht bedeutenden Umfangs und Wertes zu ein[er] Zeit allgemeiner großer Lebensmittelknappheit handle, und [auf] die damals in weiteren Kreisen herrschende Verwirrung [der] Anschauungen über Recht und Redlichkeit hat jedoch der V[or]derrichter davon Abstand genommen, auf Dienstentlassung [zu] erkennen.

Der gegen diese Entscheidung von dem Beamten der Sta[ats]anwaltschaft erhobenen Berufung ist stattzugeben. Hehlerisc[her] Erwerb von Eisenbahnfrachtgut unterliegt der gleichen [tat]sächlichen und rechtlichen Beurteilung wie Diebstähle o[der] Unterschlagung solchen Gutes. Der Disziplinarhof hat in st[än]diger Rechtsprechung an dem Grundsatz festgehalten, d[aß] ein im Dienste der Post oder der Eisenba[hn] angestellter Beamter, der sich in eige[n]nütziger Absicht an den ihm anvertraut[en] oder vermöge seines Amtes zugänglich[en] Gegenständen der Beförderung vergrei[ft,] nicht im Amte belassen werden kann. Nur ga[nz] außergewöhnliche Milderungsgründe des Ei[n]zelfalles können u. U. dazu führen, daß von d[er] Verhängung der schwersten Disziplin[ar]strafe abgesehen wird. Zu einer derartigen besond[ers] nachsichtigen Beurteilung bietet die Gestaltung des hier [ge]gebenen Falles keinen genügenden Anlaß. Vielmehr fällt [er]schwerend ins Gewicht, daß der Angeschuldigte — wie bere[its] im ersten Urteil hervorgehoben wird — die gestohlenen Sac[hen] von einem ihm dienstlich unterstellten Beamten angenomm[en] und dadurch statt pflichtgemäß die Beraubung des Gü[ter]wagens zu verhindern oder, wenn dies nicht mehr möglich w[ar,] zur Anzeige zu bringen, mit dem Dieb gemeinsame Sache [ge]macht hat. Die von der Disziplinarkammer zugunsten des [An]geschuldigten verwerteten Erwägungen, soweit ihnen überha[upt] beizutreten ist, vermögen nach der Sachlage nur die Anwend[ung] des § 75 Abs. 5 RBG. zu rechtfertigen."

— **Höhere Gewalt bei Explosion eines mit explosibler Flüs[sig]keit gefüllten Gepäckstückes.** Im Jahrgang 1921, S. 709, dies[er] Zeitung, habe ich das Urteil des Oberlandesgerichts Münch[en] vom 13. Juli 1921, mitgeteilt, das anläßlich des bekann[ten] schweren Eisenbahnunfalls bei Schleißheim auf Grund des [auf]hebenden Urteils des Reichsgerichts vom 29. April 1920 (s. Jahr[]gang 1920, S. 651 dieser Zeitung) das Vorliegen höherer [Ge]walt verneint und die Haftung der Eisenbahnverwaltung [für] die Folgen des Unfalls im Rahmen des Haftpflichtgesetzes [an]erkannt hat. Ich habe in jener Mitteilung den Standpunkt [des] Reichsgerichts und des ihm folgenden Oberlandesgerichts [als] unhaltbar erklärt und bemerkt, daß er auf einer Verkennu[ng] der Grundsätze über den ursächlichen Zusammenhang und [über] die Beweislast beruhe; denn wenn das die erste und hau[pt]sächliche Bedingung für den Eintritt des Unfalls setzende [Ein]bringen des explosiblen Gepäckstückes als höhere Gewalt an[zu]sehen sei, so müsse der Kläger den Beweis erbringen, daß [die] Explosion selbst nicht in der Natur des Gutes, sondern [in] einem in dem Eisenbahnbetrieb und seinen Einrichtun[gen] liegenden Umstand ihre Ursache habe. Die Eisenbahnverw[al]tung hat nun durch Einlegung der Revision gegen das Ur[teil] des Oberlandesgerichts dem Reichsgericht nochmal Gelegen[heit] gegeben, von diesem Gesichtspunkte aus das frühere Ur[teil] nachzuprüfen, die Revision ist jedoch durch neuerliches Ur[teil] des Reichsgerichts vom 12. Dezember 1921 zurückgewiesen w[or]den. Die Begründung ist sehr einfach und erschöpft sich [in] dem Satze, daß nicht ersichtlich sei, inwiefern das Berufu[ngs]gericht die Beweislast verkannt haben solle. Damit ist [nun] rechtskräftig die Haftung der Eisenbahnverwaltung für [die] Folgen des erwähnten Eisenbahnunglücks entschieden, zugl[eich] aber aufs neue festgestellt, wie der Begriff der höheren [Ge]walt durch die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem [Ge]biete des Haftpflichtrechtes allmählich eine Ausdehnung [er]fahren hat, die diese der Eisenbahnverwaltung im Gesetz [vor]behaltene Einrede geradezu unmöglich macht. Es wäre an [er]

...rt, daß durch eine Revision des ohnehin längst veralteten und ... ganz andere Betriebsverhältnisse zugeschnittenen Haftpflichtgesetzes hierin Wandel geschaffen wird.

Dr. Reindl.

Bücherschau.

— F. zur Nedden. **Das praktische Jahr in der Maschinen- und Elektromaschinen-Fabrik.** 2. Auflage. Berlin. Verlag von Julius Springer. Preis 48 *M.*

Die Studierenden des Maschinenbaufaches haben bekanntlich ... Beginn des Hochschulstudiums in Maschinenfabriken ein ...r praktisch zu arbeiten. Das Jahr ist für den Erfolg des ...diums und für die spätere Praxis des Maschineningenieurs ...n grundlegender Bedeutung, die zweckmäßige Ausnutzung da... besonders wichtig. Verfasser hat sich die dankenswerte ...fgabe gestellt, in seinem Buche zur erfolgreichsten Ver...rtung des praktischen Jahres eingehende Anleitung zu geben. ...ß dies einem dringenden Bedürfnis entspricht, beweist die ...istige Aufnahme, die das bereits in zweiter, völlig umgear...teter und erweiterter Auflage erschienene Buch mit Recht ...unden hat und sicherlich noch finden wird. Schon die Ein...ung ist so recht geeignet, in dem jungen Manne Liebe für ...n Ingenieurberuf zu erwecken, wenn auch dessen Schatten...ten nicht übergangen werden. Hier herrscht wie in allen ...ufen das wahre Wort: Der Tüchtige kommt vorwärts, der ...mper bleibt unten.

Der erste Teil befaßt sich mit den Vorbereitungen zum prak...chen Arbeiten sowie mit den Rechten und Pflichten des Prak...anten. Wertvolle Winke für die Auswahl der Fabrik und ... das Verhalten des Praktikanten gegenüber den leitenden ...sonen der Arbeitsordnung und den Arbeitern werden gegeben.

Der zweite Teil zeigt uns die Entstehung und die Bestand...te einer Maschine sowie den Übergang vom Maschinenbau ...r Maschinenfabrikation, lehrt uns auch die Bedeutung der Wärme- und Kraftwirtschaft in der Maschinenfabrik erkennen, ...at mit überzeugenden Ausführungen auf die soziale Entwick...g der Maschinenfabrik ein, die vom Manchestertum über die ...iale Fürsorge zur Arbeiterversicherung und zum Arbeiter...utz, schließlich zum Betriebsrätegesetz geführt hat, gibt ...en Überblick über die Fabrikorganisation mit Rücksicht auf ...eitsparende Betriebsführung unter warmer Verteidigung des ...lfach verkannten Taylorsystems und Besprechung der ver...iedenen Lohnsysteme und schließt mit einigen beachtens...rten Bemerkungen über das technische Zeichnen.

Der dritte Teil geht auf die maschinentechnischen Baustoffe ... Naturgemäß beanspruchen hierbei die metallischen Baustoffe die erste Stelle, allen voran das Eisen. Seine Ent...ung, seine Zusammensetzung mit den dadurch bedingten ...enschaften und Verwendungszwecken, der Einfluß von Bei...ngungen im günstigen und ungünstigen Sinne werden be...rieben. Die übrigen metallischen Baustoffe treten zwar an ...wendeter Menge zurück, sind aber zum Teil durchaus un...behrlich, so namentlich Kupfer mit seinen Legierungen, die ...sammengesetzten Lager und die Leichtmetalle (Aluminium ... Magnesium). Hoher Wert wird auf die wirtschaftliche Auswahl der Baustoffe für die jeweils vorliegenden Zwecke ...gt. Das bedingt die Kenntnis der Eigenschaften und Kosten ... Rohstoffe und des Wertes der Bearbeitung der einzelnen ...cke. Der Ingenieur soll fähig sein, diese Werte zu schätzen ... danach die vorteilhafteste Auswahl der Baustoffe treffen. ... fortwährende aufmerksamste Beobachtung vermag den ...igen geübten Blick zu verleihen. Von den nicht metallischen ...stoffen werden Holz, Leder, Isolierstoffe für elektrische ...ecke hervorgehoben. Die besonderen Eigenschaften der ver...edenen Holzarten, namentlich für Metallzwecke werden be...delt. Von den elektrischen Isolierstoffen wird neben an...n Anforderungen unbedingt verlangt: hohes Isolationsvermö..., große Durchschlagsfestigkeit und Fehlen der Oberflächen...ung. — Keine Maschinenfabrik ist in der Lage, sämtliche Maschinenteile vom Ursprung an selbst zu fertigen. Die Kosten ... Herstellung würden zu dem Bedarf in keinem Verhältnis ...hen; daher ist sie darauf angewiesen, Halb- und Fertigfabri...e anderweitig zu beziehen. Es handelt sich namentlich um Profileisen, Bleche Röhren, Schienen, Schrauben, Rohrteile, Ventile, Schieber, Hähne, auch ganze Schmierapparate.

Besondere Bedeutung hat naturgemäß der etwas breiter an...legte vierte Teil, der die Arbeitsgebiete in der Fabrik zum Gegenstand hat, Gießerei mit Modelltischlerei, Schmiede, die ...hanischen Werkstätten, schließlich Schlosserei, Klempnerei ... Montage. Ein besonderer Abschnitt behandelt das Messen ... Anreißen und ist mit Erfolg bemüht, dem Praktikanten das Gefühl für den unerläßlichen und außerordentlich weitgehenden Genauigkeitsgrad in der Fabrikation von Maschinenteilen zu ...ken. Beobachtungswinke und Fragestellungen erleichtern das Verständnis für die Vorgänge in der Fabrik.

Der fünfte Teil gibt einen gedrängten Überblick über den Elektromaschinenbau in der richtigen Erwägung, daß kaum eine Maschinenfabrik ohne Anwendung der Elektrizität in irgendeiner Form, namentlich auch der elektrischen Maschinen sein wird, die sachgemäß gepflegt und unterhalten werden müssen.

Das Buch wird jeden, der es liest, fesseln, vor allem aber für die Praktikanten, für die es geschrieben ist, von unschätzbarem Nutzen sein. Wohltuend wirkt neben den technischen Vorgängen, unter denen die Betonung des Zusammenhanges zwischen Konstruktion und Werkstattsarbeit besonders hervorzuheben ist, das gesunde soziale Empfinden, das Bestreben, allgemein menschliche Rücksichten zur Geltung zu bringen und die Klassengegensätze auszugleichen.

Struck.

— **Die Förderung von Massengütern.** Von Professor Georg v. Hanffstengel. Dritte, umgearbeitete und vermehrte Auflage, erster Band, mit 531 Textabbildungen. Preis 78 *M.* Verlag von Julius Springer, Berlin 1921.

Der vorliegende erste Band behandelt die erste stetige Förderung von Massengütern, wobei zu bemerken ist, daß sie sich nicht nur auf körnige und stückige Stoffe beschränkt, sondern allgemeine Güter umfaßt, die sich aus massenhaft vorkommenden, gleichartigen Bestandteilen (Säcken, Kisten, Ballen, Brettern usw.) zusammensetzen. Gegenstand des zweiten, in der Bearbeitung begriffenen Bandes soll die unstetige Förderung — Förderung in Einzelmengen — sein.

Der erste Band ist inhaltlich in drei Abschnitte gegliedert, in denen die Förderer mit Zugmittel, die Förderer ohne Zugmittel und die Hilfsvorrichtungen behandelt werden. Der erste Abschnitt beschäftigt sich in seinem ersten Teil stofflich und rechnerisch mit gemeinsamen Einzelheiten, den Zugmitteln, für die Ketten, Seile und Riemen in Betracht kommen, weiter mit den Unterstützungen des Förderers, mit dem Antrieb und den Spannvorrichtungen. Im zweiten Teil wird Bau, Berechnung und Verwendung des Förderers besprochen. So werden behandelt Kratzer und Schlepper, Förderbänder aus biegsamen Stoffen, Gliederwerke, Becherwerke mit festen Bechern und Pendelbecherwerke.

Der zweite Abschnitt führt die Förderer ohne Zugmittel vor, die nicht so vielseitig verwendbar sind wie die Förderer mit Zugmittel und daher auch geringere Verbreitung als diese gefunden haben. Da die Förderer ohne Zugmittel untereinander völlig verschieden sind, ist eine Besprechung gemeinsamer Einzelteile unterblieben. Es sind getrennt behandelt Rollenförderer (Förderer mit Rollenantrieb und Rollbahnen), Schnecken und Spiralen, Förderrohre, Schwingeförderrinnen, Förderungen mit Hilfe von Wasser und Luft, Schubrinnen, Förderräder und Wurfförderung.

Im dritten Abschnitt werden die Hilfsmittel für die Zu- und Abführung des Fördergutes (Rohre und Rinnen, Verschlüsse, selbsttätige Aufgabe- und Ausrückvorrichtungen) und die Wägevorrichtungen beschrieben.

Bei der raschen, sich vielfach überstürzenden Entwicklung der Fördertechnik ist eine gründliche und systematische Bearbeitung der Förderanlagen, wie sie das vorliegende Werk darstellt, besonders zu begrüßen. Verfasser beschränkt sich nicht nur auf eine Beschreibung maschinentechnischer Einzelheiten, sondern hat Wert auf Klarstellung der betrieblichen Vorgänge und wirtschaftlichen Gesichtspunkte gelegt, die in dem Gesamtgefüge des ganzen Förderproblems eine so wichtige Rolle spielen. Fast bei jeder Anlage eines Fabrik- oder gewerblichen Unternehmens werden die beim Entwurf der Förderanlage zu lösenden Aufgaben sein, neben der Auswahl des geeignetsten Fördermittels vor allem die zweckmäßige Anordnung der Gesamtanlage und die richtige Organisation des Betriebes nach dem Erfordernis einfachster und billigster Beförderung der Rohstoffe und Erzeugnisse zu treffen. In dieser Hinsicht ist das Werk ein trefflicher Wegweiser. Der reiche Stoff ist in zweckmäßiger Gliederung geschickt und anregend dargestellt und durch zahlreiche saubere und leichtverständliche Zeichnungen und Skizzen erläutert. Die Ausstattung des Buches genügt allen Anforderungen.

Dr. A.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher zugegangen:

Die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Bochum. Bearbeitet im Auftrage der Handelskammer zu Bochum von Dr.-Ing. E. Giese, Professor für großstädtisches Verkehrswesen an der Technischen Hochschule Berlin. Verlag der „Verkehrstechnik", Berlin SW 68, 1922.

Brücken in Eisenbeton. Ein Leitfaden für Schule und Praxis von E. Kersten, vorm. Oberingenieur, Studienrat an der Baugewerkschule in Berlin. Teil II, Bogenbrücken. Mit 521 Textabbildungen. Vierte neubearbeitete Auflage. Berlin 1922. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 99 *M*, gebunden 120 *M.*

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 15. Juni 1922 werden die Bahnhöfe Misdow und Rochow der Bahnstrecke Pollnow-Zollbrück, für die bisher nur der beschränkte Personen- und Wagenladungsverkehr zugelassen ist, auch für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 36 vom 29. Mai 1922 an sämtliche Mitglieder des Te[chnischen] Ausschusses, betreffend Erhöhung des Bezugsprei[ses] des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Nr. III 128 vom 1. Juni 1922 an die Mitglieder des Verein[s]wagenausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentr[al]amts in Berlin namens der Eisenbahndirektion Osten in Ber[lin] auf Einführung eines einheitlichen Musters für die nach § Ziff. 1d VWÜ. zu erstattende Mitteilung über vorgenomm[ene] Ausbesserungsarbeiten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 27. Mai d. J. entschlief in Charlottenburg der

Geheime Baurat

Herr Ernst Schwartz

im Alter von 70 Jahren.

Am 11. April 1882 als Regierungsbaumeister bei der Eisenbahndirektion Elberfeld eingetreten, wirkte er seit dem 1. Juli 1905 als hochbautechnischer Dezernent bei der Eisenbahndirektion Berlin, bis er am 1. Oktober 1920 in den Ruhestand trat. Sein hohes künstlerisches Können, verbunden mit großer Pflichttreue, war von reichen Erfolgen begleitet. Er war uns bei seinem jederzeit entgegenkommenden, bescheidenen Wesen ein lieber und geschätzter Kollege und Mitarbeiter. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 31. Mai 1922. (760)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

Nachruf.

Am 31. Mai d. J. verstarb in Elberfeld plötzlich in fast vollendetem 70. Lebensjahre

Herr Oberbaurat a. D. Geheimer Baurat

Otto Krause,

Ritter hoher Orden.

Seit dem Jahre 1877 im Dienst der Staatseisenbahnverwaltung bei den Eisenbahndirektionen Köln (rechtsrh.), Breslau, Magdeburg, Essen und Zentralamt Berlin wirkte er zuletzt seit dem 1. April 1911 als maschinentechnischer Oberbaurat bei der Eisenbahndirektion Elberfeld. Am 1. Juli 1921 ist er in den Ruhestand getreten.

Während seiner ganzen Laufbahn hat er sich durch unermüdliche Pflichttreue und sehr anerkennenswerte Leistungen ausgezeichnet. Insbesondere hat er sich während seiner 10jährigen Tätigkeit hierselbst in den schweren Kriegsjahren hervorragend tüchtig und rastlos gezeigt. Uns allen ist er mit seinem liebenswürdigen Wesen ein sehr werter Mitarbeiter gewesen, dem wir auch über das Grab hinaus ein treues Gedenken bewahren werden.

Elberfeld, den 1. Juni 1922. (776)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Die Gütertarifstation Pankow-Schönhausen wird in

Pankow

umbenannt. Die Bezeichnung der dem Personenverkehr dienenden Station Pankow-Schönhausen bleibt hiervon unberührt.

Berlin, den 27. Mai 1922. (756)
Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

In der Kilometertafel II des Tarifs wird die Entfernung für Senden-Tailfingen von 156 km in 146 km berichtigt.

München, 1. Juni 1922. (766)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Am 1. Juni d. J. tritt — genehmigt durch die Interalliierte Kommission — zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag X in Kraft, der eine Erhöhung der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs enthält.

Über die Höhe der Sätze geben bis zum Erscheinen des Nachtrags X im Druck das Verkehrsamt Beuthen O./S. (Schmalspurbahn) sowie unser Verkehrsbüro Auskunft.

Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Beuthen O./S. (Schmalspurbahn) zu haben. Die Einführung mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde. (750)

Kattowitz, den 26. Mai 1922.
Eisenbahndirektion (Schmalspurbahn).

Staats- und Privatbahn-Güterverkeh[r].

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1922 w[ird] die Tarifstation Beuthen (Oberschlesi[en]) ob. Bf. in eine Ladestelle (als La[de]stelle von Beuthen (Oberschles.) H[bf.]) umgewandelt. Für diese Ladestelle s[ind] folgende Überfuhrgebühren festgesetz[t]:

a) bei Kohlen und dergleichen
   bis 15 t Ladegewicht 50 ℳ für [den] Wagen,
   über 15 t Ladegewicht 80 ℳ für [den] Wagen;
b) bei sonstigen Gütern
   bis 15 t Ladegewicht 60 ℳ für [den] Wagen,
   über 15 t Ladegewicht 90 ℳ für [den] Wagen.

Näheres durch den nächsten Tarif- u[nd] Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Gü[ter]abfertigungen sowie das Auskunftsbü[ro] hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juni 1922. (7[…])
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 w[ird] die Zuschlagsfrist zu der Lieferfrist [im] Verkehr mit der Härtsfeldbahn Aa[len]-Neresheim-Dillingen (Donau) auf 2 T[age] erhöht. Die Anmeldung auf Seite [.] des Heftes A erhält von diesem Tage [ab] folgenden Wortlaut: Die Lieferfrist [er]für den Fall, daß auf der Übergan[gs]station wegen Mangels an Güterwa[gen] zum Verladen oder wegen Mangels [an] Rollschemeln eine Wagenladung [...]liegen muß. Die Erhöhung der [Zu]schlagsfrist ist gemäß § 2 der EVO. [ge]nehmigt. Das alsbaldige Inkrafttre[ten] gründet sich auf die vorübergehe[nde] Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1[…] S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Gü[ter]abfertigungen sowie das Auskunftsb[üro] hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juni 1922. (7[…])
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr [über] Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 192[…]

Mit Gültigkeit vom 16. Juni 1922 w[er]den die in den Schnitten I der Abtei[lun]gen A und B des Tarifs sowie des Na[ch]trags III vom 10. März 1922 enthalte[nen] deutschen und deutsch-saarländisc[hen] Schnittsätze um 425 % erhöht.

Die Bekanntmachung vom 24. A[pril] 1922 $\frac{102}{T\ 53/1}$, wonach die Frachtsä[tze] der Schnitte I um 320 % zu erhö[hen] waren, tritt mit dem 16. Juni [19]22 außer Kraft.

München, 27. Mai 1922. (7[…])
Tarifamt beim RVM, ZB.

stdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Verkehr von und nach Polen kommen die Entfernungen für die in den Tarifen 1—3 mit „Landesgrenze" benannten Tarifpunkte (z. B. Bomst Landesgrenze) und die Entfernungen Schneidemühl Zollbahnhof zurzeit zur Anwendung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 werden die Abfertigungsbefugnisse von ...sruhe West auf den Eilgutverkehr ...Wagenladungen ausgedehnt.

...eslau, den 27. Mai 1922. (748)

Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1922 werden ...Frachtsätze in Frankenwährung für ... auf Schweizergebiet gelegenen ...isbahnstationen im Verkehr unter ... und mit Konstanz, Singen und ...shut Übergang allgemein um 20% ...gesetzt. Näheres in unserem Ta...zeiger.

...rlsruhe, den 24. Mai 1922. (771)

Eisenbahngeneraldirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif.

...e i n s c h a f t l i c h e s H e f t C I b ...s c h l a g s - u n d A n s t o ß f r a c h t e n u s w.) — T f v. 200 —.

Mit Gültigkeit vom Tage des Beitritts ...Bayer. Lokalbahn-Aktiengesellschaft ...hen zum Ausnahmetarif für Salze ...n Düngen vom 16. 5. 1922 wird der ...atzuschlag zu den Frachtsätzen der ...itbahnen Meckenbeuren-Tettnang ...d Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten ...Vtt.) für Sendungen dieses Aus...ttarifs auf 60 Pf. für 100 kg er...h.

...s alsbaldige Inkrafttreten der hier...r hervorgerufenen Erhöhung grün...t ich auf die vorübergehende Ände...n des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

...ttgart, den 30. Mai 1922. (763)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Württembergische Nebenbahnen.

...Binnentarif der Härtsfeldbahn ...ir vom 1. Juli d. J. ab mit Genehmi...m der Aufsichtsbehörde für Wagen...digen eine Zuschlagsfrist von ...Tagen zu der nach § 75 EVO. zu er...ittenden Lieferfrist festgesetzt. Die ...efrist ruht für den Fall, daß auf ...r Übergangsstation wegen Mangels ...Güterwagen zum Umladen oder ...egen Mangels an Rollschemeln eine ...Wagenladung stilliegen muß.

...ttgart, den 29. Mai 1922. (755)

Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. wird ...er Tarif durch die Aufnahme von Ge...reide (ausgenommen Roggen, Spelz, ...und Durra) und Reis, in Säcken, ...eischer Herkunft, von italienischen ...stationen nach Deutschland er...eitert. Für den italienischen Durch...ommt für Getreide und Reis der ...Tarif Nr. 7, für die außeritalieni...he Strecken für Getreide Tarif Nr. 32, ...is Tarif Nr. 33 in Betracht. Auf...nommen sind bis jetzt die italienischen ...stationen Genua, Livorno, Savona, ...ie und Venedig und die deutschen ...ationen Aichach, Landshut (Bay.), ...orf (Obb.), München Hbf., München ...eichertshofen (Obb.) und Rosen...heim. Nähere Auskunft erteilen die ...stellen.

München, 29. Mai 1922. (752)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsche Reichsbahn — Sächsisches Netz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 werden infolge Erhöhung der Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehre, der tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge, der Nebengebühren und örtlichen Gebühren um rund 25% neu ausgegeben a) der Nachtrag VII zum Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 2, b) der Nachtrag VIII zum Binnen-, Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien, c) der Nachtrag IX zum Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal - Untersachsenberg - Georgenthal. Über die gleichzeitig im Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 1, eintretenden Tariferhöhungen und Änderungen ist alles Nähere aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Frachtsätze und Mindestfrachten usw. in Kronenwährung bleiben von der Erhöhung unberührt. Die Einführung der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der EVO. Die Tarifnachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden.

Dresden, am 30. Mai 1922. (759)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf S. 48 des Tarifs ist nach Station Wachenroth zu ergänzen: W a c k e r w e r k*).

*) Nur für den unbeschränkten Stückgut- und Wagenladungsverkehr der Gesellschaft für elektrotechnische Industrie Dr. Alexander Wacker.

München, 30. Mai 1922. (754)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Juni 1922 tritt der Nachtrag X in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5c. Ermäßigt wird dagegen die Mindestfracht für Frachtstückgut. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der EVO. (758)

Dresden, am 30. Mai 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Güter- und Tierverkehr in und mit Polnischoberschlesien.

Mit Gültigkeit vom Tage der Änderung der Staatshoheit in dem an Polen fallenden Teile des oberschlesischen Abstimmungsgebiets werden die mit diesem Teile zur Zeit bestehenden Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II, aufgehoben.

An ihre Stelle tritt:

A) F ü r d e n B i n n e n v e r k e h r i n P o l n i s c h o b e r s c h l e s i e n die „Taryfa towarowa oraz wykaz stacyj i wykaz odleglosci taryfowych dla przewozu towarów i zwierząt pomiędzy stącjami i po linjach okręgu dyrekcyjnego koleji panstwowych w Katowicach" — „Gütertarif sowie Stationsverzeichnis und Entfernungszeiger für den Güter- und Tierverkehr zwischen den Stationen und auf den Linien des Staatseisenbahndirektionsbezirks Kattowitz".

B) Für den W e c h s e l v e r k e h r zwischen den beiden Teilen des Abstimmungsgebiets der: „Wechseltarif für den Güter- und Tierverkehr zwischen
   a) den zum oberschlesischen Abstimmungsgebiete gehörigen Stationen des polnischen Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und des deutschen Direktionsbezirks Oppeln sowie der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn andererseits,
   ferner
   b) den Stationen des polnischen Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) im Durchgang durch den deutschen Direktionsbezirk Oppeln und Entfernungszeiger."

C) Für den V e r b a n d s v e r k e h r zwischen dem Eisenbahndirektionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland der „Eisenbahn-Gütertarif für den Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands, enthaltend Frachtsätze für die in die Ausnahmetarife 6, 7, 8 und 9 aufgenommenen Güter sowie Entfernungszeiger."

D) Für den V e r k e h r a n s o n s t i g e n G ü t e r n u n d T i e r e n zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland der „Polnischoberschlesisch-Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarif, enthaltend die Reglementarischen und Besonderen Bestimmungen für den Güter- und Tierverkehr*) zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und Stationen der deutschen Eisenbahnen andererseits im Durchgang durch den Direktionsbezirk Oppeln."

Der genaue Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Tarife wird noch bekanntgemacht, ebenso der Preis derselben.

Die Tarife werden erhältlich sein bei den Stationskassen in Oppeln und in Katowice (Kattowitz). Bestellungen nehmen die beteiligten Güterabfertigungen entgegen.

Im Verkehr zwischen dem deutschbleibenden Teile Oberschlesiens und dem übrigen Deutschland bleiben die jeweiligen deutschen Tarife in Kraft.

*) Ausgenommen Kohlen, Erze, Fische Schwefelsäure, wie in dem zu C aufgeführten Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland vorgesehen, sowie ausgenommen Milch und Leichen.

Kattowitz, den 30. Mai 1922. (765)

8 V 19/2943/22.

Eisenbahndirektion Kattowitz (künftig Oppeln) zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch (Nr. 2a des Tarifverzeichnisses).

Mit Wirkung vom 1. Juli 1922 scheiden für den Binnen- und Wechselverkehr aus dem Milchausnahmetarif aus: Die Butzbach-Licher, die Greifswald-Grimmener, die Liegnitz-Rawitscher und die Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Berlin, den 1. Juni 1922. (770)

Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif und Gütertarif Baden-Badische Privatbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1922 werden die Entfernungen für die früheren bad. Main-Neckar-Bahnstationen Friedrichsfeld-Nord, Großsachsen-Heddesheim, Hemsbach, Ladenburg, Laudenbach und Weinheim in den obigen Tarifen gestrichen und in den Westdeutsch-Südwestdeutschen Gütertarif übernommen.

Karlsruhe, den 29. Mai 1922. (762)

Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinsames Heft A für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 werden die im Anhang 1 des Heftes A angegebenen Umladegebühren der Weimar-Rastenberger Eisenbahn entsprechend der Bekanntmachung der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen vom 29. Mai 1922 erhöht. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juni 1922. (775)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Salze zum Düngen Tfv. 2 d.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1922 treten dem Ausnahmetarif für Salze zum Düngen noch einige deutsche Privatbahnen bei. Näheres ist aus der nächsten Nummer des Tarifanzeigers zu ersehen. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Juni 1922. (774)
Eisenbahndirektion

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wird der Binnen-Gütertarif der Crefelder Eisenbahn in den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr aufgenommen. Die für diesen Verkehr zu treffenden Änderungen werden durch den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger bekanntgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Mai 1922. (761)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Güterverkehr mit dem Gebiet der Freien Stadt Danzig.
Güterverkehr mit dem Memelgebiet.
Güterverkehr mit Polen.
Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Güterverkehr zwischen Deutschland und Litauen durch das Memelgebiet.
Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig.
Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Zum 1. Juni 1922 wird ein besonderer Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen (E.-D. Königsberg und Königsberg-Cranzer Eisenbahn) und dem übrigen Deutschland unter dem zuletzt genannten Titel eingeführt werden.

Näheres besagt die Bekanntmachung in Nr. 46 des T. u. V./A. vom 22. Mai 1922 lfd. Nr. 784 und in Nr. 47 des T. u. V./A. vom 25. Mai 1922 lfd. Nr. 801.

Für den Verkehr mit den im Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen Stationen der polnischen Staatsbahndirektion Danzig gelten auch nach dem 1. Juni 1922 bis auf weiteres die bisherigen Bestimmungen, d. h. es sind die innerdeutschen Tarife, das Versandbuch und das erweiterte Empfangsbuch anzuwenden.

München, 30. Mai 1922. (772)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Ausnahmetarif für Stickstoff-Düngemehl aus Abfällen tierischer Art. — Tfv. 2 c. —

Mit Gültigkeit vom 10. August 1922 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Juni 1922. (769)
Eisenbahndirektion.

Tierverkehr Basel / Waldshut -Schweiz.

Auf 1. Juni d. J. werden die Frachtsätze für lebende Tiere allgemein um 20 % herabgesetzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (757)

Karlsruhe, den 26. Mai 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr in und mit Polnisch-Oberschlesien.

Mit Gültigkeit vom Tage der Änderung der Staatshoheit in dem an Polen fallenden Teile des oberschlesischen Abstimmungsgebietes werden die mit diesem Teile zurzeit bestehenden deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teil I und II aufgehoben.

An ihre Stelle tritt:

a) Für den Binnenverkehr in Polnisch-Oberschlesien: „Przepisy taryfowe i wykazy odległości kilometrycznych dla ruchu osobowego i bagażowego między stacjami polskiej Dyrekcji kolejowej w Katowicach, = Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des polnischen Eisenbahndirektionsbezirkes in Katowice.“

b) Für den Wechselverkehr zwischen den beiden Teilen des Abstimmungsgebietes: Die Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen

1. den Stationen des deutschen Eisenbahndirektionsbezirkes Oppeln und den Stationen des Polnischen Eisenbahndirektionsbezirkes Katowice (Kattowitz) sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirkes über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirkes.

c) Für den Verbandsverkehr zwischen dem Eisenbahndirektionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland:

Die „Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Katowice (Kattowitz).“

Der genaue Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Tarife wird noch bekanntgemacht.

Die Tarife sind erhältlich bei den Stationskassen in Oppeln und in Katowice (Kattowitz). Bestellungen nehmen die beteiligten Fahrkartenausgaben entgegen.

Im Verkehr zwischen dem deutschbleibenden Teile Oberschlesiens und dem übrigen Deutschland bleiben die jeweiligen deutschen Tarife in Kraft.

Kattowitz, den 31. Mai 1922. (767)
Eisenbahndirektion Kattowitz (künftig Oppeln), zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 53 Bentheimer Kreisbahn.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbeh[örde] werden ab 29. Mai 1922 die Fahrp[reise] für Wochenkarten von Gildehaus [...] Bentheim-Süd nach Nordhorn ermäßi[gt].

Ab 1. Juni 1922 werden die Ex[preß]gutfrachten erhöht. (...)

Bentheim, den 28. Mai 1922.
Der Betriebsdirektor.

5. Verdingungen.

Die Lieferung der nachstehend au[fge]führten Werkzeuggeräte — 305 St[...] eisen aus Gußstahl ohne Heft, 20 [...] beitel, 325 Holz- (Nagel-) bohrer, [...] Frittbohrer für Bohrdraufe, 255 [...] trumbohrer für Bohrdraufe, 400 Sp[iral]bohrer, blank poliert, mit Vorschnei[der] für Bohrdraufe, 295 Spiralbohrer, [...] gleichen ohne Vorschneider, 400 L[...] bohrer für Bohrdraufe, 150 Schne[...] spitzbohrer mit Stange und Öhr, [...] Isolatorenbohrer mit Stange und [...] 235 Spiralbohrer mit Stange und [...] 225 Glaserdiamanten, 120 Holzhämme[r] Klempner, 50 Holzhämmer für Ku[pfer]schmiede, 15 Holzhämmer für [...] macher, 15 Holzhämmer für Tischler[...] Kupferhämmer, 850 Hämmer [...] Schmiede, 200 Durchtreiber, 30 Sp[...] hämmer, 40 Lochhämmer, 80 Kehl[häm]mer, 55 Schellhämmer, 165 Schl[...] hämmer, 60 Setzhämmer, 110 Vorschl[ag]hämmer, 15 desgl. (Kreuzschlager), [...] Hobel, 90 Hobeleisen, 30 Schrubh[obel]eisen, 50 Simshobeleisen, 180 Lötkol[ben] 5150 Vorhangschlösser, 2000 Schrau[ben]schlüssel, gew., 1950 desgleichen [...] Bahnmeister, 1200 Aufsteckschlüssel [...] Bahnmeister, 500 verstellbare Sch[rau]benschlüssel, 200 Schrothämmer, [...] Versenker, 24 Lokomotiv- und W[agen]winden, 15 hölzerne Schraubzwin[gen] 1000 Vorhangschlösser, 1000 Vierk[ant]schlüssel soll in verschiedenen L[osen] verdungen werden. Angebotbogen [...] Bedingungen können in unserm P[rä]sidialbüro, Fürstenstr. 1—10, eingese[hen] auch von dort, so lange der Vo[rrat] reicht, gegen portofreie Einsend[ung] von 20 ℳ in bar (nicht in Briefmar[ken]) bezogen werden. Die an uns einzu[sen]denden Angebote werden am 1. J[uli] 1922, vormittags 10 Uhr, im [Ver]waltungsgebäude, Fürstenufer 1—10 [er]öffnet. Der Zuschlag erfolgt bis [...] 14. Juli 1922.

Eisenbahndirektion Magdeburg. (...)

Die Erd-, Maurer- u. W[...] arbeiten zur Verlegung der S[...] bergstraße an der Talbrücke[...] Bahnhof Gotha sollen a[us]schließl. Lieferung der Baust[offe] vergeben werden (3200 cbm Bodenb[e]wegung, 1360 cbm Beton der 3 Stützma[uern] usw., 1700 qm Straßenfläche u. Entw[...].

Das Verdingungsheft ist gegen p[...] und bestellgeldfreie Bareinsendung [...] 26 ℳ von hier zu beziehen. Die Ze[ich]nungen liegen in der Bahnmeisterei [Go]tha 1 zur Einsicht aus.

Die Öffnung der verschlossenen [...] mit Aufschrift: „Angebot Seeb[erg]straße Gotha“ versehenen Offe[rten] findet am

Mittwoch, den 14. Juni d. J., [...] mittags 12 Uhr statt. Zuschlagsf[rist] 3 Wochen. Erfüllungsfrist 19 Woc[hen].

Gotha, den 26. Mai 1922. (19...)
Eisenbahnbetriebsamt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 23. Berlin, den 15. Juni 1922. LXII. Jahrgang.

Infolge der in letzter Zeit wiederum eingetretenen starken Steigerung der Herstellungskosten reichten ie bisherigen Bezugs- und Anzeigenpreise, trotz der erheblichen Zuschüsse, die für die Zeitung ständig aus 'ereinsmitteln geleistet werden, bei weitem nicht mehr zur Deckung der Unkosten aus. Zum 1. Juli d. J. nüssen daher folgende Erhöhungen eintreten: Der Bezugspreis beträgt bei Bezug durch den Buchhandel der die Post 90 Mark, für im Ruhestande befindliche Beamte der Vereinsverwaltungen 45 Mark für das 'ierteljahr. Hierzu tritt bei direkter Zusendung unter Streifband der Portozuschlag und außerdem bei Lieferung ach dem Ausland gegebenenfalls der Valutazuschlag. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung on 10 Mark abgegeben. Der Preis für die Privatanzeigen wird auf 9 Mark für die dreigespaltene 'etitzeile oder deren Raum erhöht.

Inhalt:

Die Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse bei der Deutschen Reichsbahn.

Vom 1. Juli 1922 an werden wir im Gebiet der Deutschen eichsbahn einheitliche allgemeine Bedingungen für die Regeung des Rechtsverhältnisses zwischen der Eisenbahn und den habern von Privatgleisanschlüssen haben. Damit ist ein eiterer wichtiger Schritt zur Vereinheitlichung des deutschen isenbahnwesens getan. Die Verschiedenartigkeit der in den ezirken der ehemaligen Ländereisenbahnen bisher geltenden edingungen stand einer einheitlichen Anschlußpolitik der erwaltung hindernd im Wege und wurde auch von den Verehrstreibenden, namentlich an den Grenzen dieser Verwalngsbezirke, störend empfunden. Grundsätzliche Abweichunn bestanden namentlich in den Fragen der Bau- und Unterltungslast, der Haftpflicht und der Kündbarkeit, ebenso in r Bemessung der festen Vergütungen, während die Gebühren r die Zustellung und Abholung der Wagen schon seit etwa hresfrist fast überall in der gleichen Weise geregelt waren.

Bei der Neuaufstellung der Bedingungen waren aber, abgehen von der Vereinheitlichung, noch zwei weitere Aufgaben ı lösen. Einmal galt es, die Bedingungen den neuen Zeitrhältnissen anzupassen. Im Frieden entstanden und auf die rhältnisse gesunder und im allgemeinen gut rentierender Eisenbahnunternehmungen zugeschnitten, engten sie die unter weit ungünstigeren Umständen arbeitende Reichsbahn in der ihr vorgezeichneten Aufgabe, ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten und die Vergütungen für ihre Leistungen dem sinkenden Geldwert anzugleichen, allzu sehr ein. Ferner aber galt es, sich mit den zahlreichen Anregungen und Wünschen auseinanderzusetzen, die im Laufe der letzten Jahre und gerade aus Anlaß der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen aus den Kreisen der Anschlußinteressenten, namentlich der Großindustrie, an die Reichseisenbahnverwaltung gerichtet worden waren. Die beiden letzten Aufgaben waren, wie leicht zu erkennen, einander geradezu entgegengesetzt; es mußte daher die mittlere Linie gefunden und ein billiger Ausgleich geschaffen werden zwischen dem, was die Notlage der Eisenbahnfinanzen erforderte, und dem, was von den Verkehrstreibenden als recht und billig beansprucht wurde. Daß dies in den Verhandlungen mit den Spitzenorganisationen der Industrie, des Handels, der Städte und der Landwirtschaft gelang, ist dem auf beiden Seiten vorhandenen Willen nach Verständigung zu danken. Diesen Verhandlungen waren sehr eingehende und sorgfältige Vorarbeiten eines Ausschusses voraus-

gegangen, der aus Praktikern des Eisenbahnwesens aus allen Bezirken der Reichsbahn und aus allen beteiligten Beamtenfachgruppen gebildet worden war.

Die neuen Allgemeinen Bedingungen lehnen sich im allgemeinen an die der ehemaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen an; doch haben in mehrfacher Hinsicht auch die Bedingungen der andern ehemaligen Staatseisenbahnen für die Regelung als Vorbild gedient, so namentlich die sächsischen.

Die Grundlagen des Anschlußverhältnisses sind im wesentlichen so geblieben, wie sie bisher schon in den verschiedenen Bezirken übereinstimmend festgelegt waren. Der Anschluß dient regelmäßig nur dem Verkehr mit Wagenladungen; eine allgemeine Verpflichtung, Anschlüsse unter bestimmten Voraussetzungen zuzulassen, übernimmt die Reichsbahn nicht (eine solche Verpflichtung könnte rechtswirksam nur durch ein Reichsgesetz geschaffen werden); Bau und Betrieb des Anschlusses gehen auf Kosten des Anschließers. Der Anschließer (eine Wortprägung, die gegenüber dem schwerfälligen „Anschlußinhaber, Anschlußnehmer“ usw. als recht glücklich zu bezeichnen ist) hat daher auch sämtliche Kosten der ersten Anlage zu tragen, auch die Kosten von Änderungen und Erweiterungen, die an den Anlagen der Reichsbahn durch den Anschluß erforderlich werden; doch ist diese letztere Bestimmung in § 4 ausdrücklich dahin erläutert, daß Änderungen und Erweiterungen der Reichsbahnanlagen außerhalb des Anschlusses nur insoweit dem Anschließer zur Last fallen, „als sie nicht durch den vom Anschließer gebrachten Verkehrszuwachs, sondern durch die besondere Bedienung des Anschlusses verursacht werden“. Durchbrochen wird der Grundsatz, daß der Anschließer das Risiko notwendiger Änderungen seiner Anlage trägt, zu seinen Gunsten in einem Punkt (§ 6): soweit die Kosten solcher Änderungen durch Änderung der Reichsbahnanlagen oder ihrer Betriebsweise verursacht werden, übernimmt sie die Reichsbahn anteilig nach folgendem Plan:

in den ersten 10 Jahren seit der ersten Herstellung des Anschlusses . . . . $^{5}/_{10}$
im 11. und 12. Jahr . . . . $^{4}/_{10}$
im 13. und 14. Jahr . . . . $^{3}/_{10}$
vom 15. Jahre an dauernd . . . . ¼.

Die für Preußen und Hessen seit 1919 den Anschließern zugestandene feste Beteiligung der Eisenbahn in Höhe der Hälfte der Kosten (die auch in Oldenburg galt) ist damit zwar abgeschwächt; für alle übrigen Bezirke der Reichsbahn aber — einschließlich Dresden, wo die Beteiligung bis zur Hälfte im Ermessen der Eisenbahn stand — bedeutet die Bestimmung eine wesentliche Verbesserung für die Anschließer.

Die Mitbenutzung des Anschlusses durch Dritte ist — im wesentlichen wie bisher — in dem Sinne geregelt, daß einem Anschlußsucher eine Art Notwegrecht zur Bahn über den schon bestehenden Anschluß eingeräumt wird. Seine Grenzen findet dieses Recht nur in gewichtigen Interessen des bereits zugelassenen Anschließers; bei Meinungsverschiedenheiten (auch über Mitbenutzung durch die Reichsbahn selbst) entscheidet der Reichsverkehrsminister.

Die Bestimmungen über Unterhaltung, Bewachung und Bedienung des Anschlusses bieten im wesentlichen nichts neues. Den Zeitverhältnissen entsprechend sind die Pauschvergütungen, die die Bahn hierfür verlangt, nicht mehr in den Allgemeinen Bedingungen festgelegt, sondern werden nach den von der Reichsbahn aufgestellten, die jeweiligen Selbstkosten berücksichtigenden Bestimmungen erhoben. Die Art der Berechnung nach Mengen und Einheitssätzen wird im Vertrag ersichtlich gemacht.

Aus den Vorschriften über die Betriebsführung auf dem Anschluß (§ 15) sei hervorgehoben, daß die Folgen einer Überfüllung des Anschlusses dem Anschließer nicht zur Last gelegt werden sollen, wenn die Reichsbahn feststellt, daß die Überfüllung im Betrieb der Reichsbahn selbst begründet ist. Die Reichsbahn ist in dieser Feststellung selbständig; ei[ne] richterliche Nachprüfung ist nicht vorgesehen. Die Bestimmu[n]gen über den Verkehr (§ 16) bringen die ausdrückli[che] Klarstellung einiger Punkte, namentlich über Beginn und En[de] der Transportpflicht nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung u[nd] über die damit zusammenhängende verkehrsrechtliche Vera[nt]wortlichkeit.

Die Haftpflicht für Personen- und Sachschäden, die si[ch] beim Betrieb des Anschlusses ereignen, ist in der Weise [ge]regelt, daß sie im Verhältnis zwischen Reichsbahn und A[n]schließer dem Anschließer zufällt, d. h. also, daß er d[en] Schaden zu tragen hat, der ihm oder Dritten entsteht, und d[aß] er die Reichsbahn zu entschädigen hat, wenn sie Schaden [er]leidet oder Dritte entschädigen muß. Zwei Ausnahmen schr[än]ken diesen Grundsatz ein: soweit die Reichsbahn den Betri[eb] auf dem Anschluß selbst führt, trägt sie die Folgen von U[n]fällen ihrer eigenen Bediensteten und ferner die von ihr o[der] ihren Bediensteten verschuldeten Schäden.

Wohl die wichtigsten und die Öffentlichkeit am meist[en] interessierenden Bestimmungen betreffen die Vergütungen f[ür] die Zuführung und Abholung der Wagen nach und von d[em] Anschluß, die Anschlußgebühren (früher auch A[n]rücke-, Zustreifgebühren, Anschlußfrachten genannt). [Sie] unterscheiden sich von den Frachten des öffentlichen Verke[hrs] im wesentlichen in zweifacher Hinsicht: sie gelten einheitli[ch] für den beladenen Wagen, ohne Rücksicht auf Ladegewicht, v[er]ladenes Gewicht und Art des Gutes, und ihre Höhe ist [be]rechnet nach den durchschnittlichen Selbstkosten der Rei[chs]bahn, ohne Berücksichtigung eines Unternehmergewinns. Bei[de] Momente stellen eine wesentliche Begünstigung des Anschl[uß]verkehrs dar, und ein Vergleich zwischen den Anschlußg[e]bühren und den Kosten des Achstransportes zeigt, daß [die] letzteren stets ein Vielfaches der Anschlußgebühren, sel[bst] ein Zehnfaches und mehr, ausmachen. Abgesehen von wenig[en] Ausnahmen (so im Bezirk der Generaldirektion Karlsruh[e]) waren die Anschlußgebühren für alle Anschlüsse einheitli[ch] als Durchschnittsgebühren festgesetzt und nur nach der E[nt]fernung der Übergabestelle vom Bahnhof abgestuft. Sie [be]trugen nach der letzten Festsetzung vom 1. April 1921 fast i[n] allen Bezirken der Reichsbahn: bis zu 1 km: 6 ℳ, von 1—2 [km] 8,40 ℳ, von 2—3 km: 10,80 ℳ usw. für den beladenen Wag[en], für jeden weiteren Kilometer 2,40 ℳ mehr. Seit längerer Z[eit] wurde gegen dieses System von der Großindustrie ein le[b]hafter Kampf geführt. Man wies darauf hin, daß, je me[hr] Wagen mit einer Bedienungsfahrt bewegt werden, desto g[e]ringer die auf den einzelnen Wagen entfallenden Selbstkost[en] seien; demgemäß müßten mit steigendem Wagenverkehr [die] Gebühren fallend gestaffelt werden. Diesem Verlangen d[er] großen Anschlüsse stand das Interesse der kleinen und gera[de] heutzutage vielfach notleidenden Anschließer entgegen. Wol[lte] man den von der Großindustrie verwerteten — an sich ri[ch]tigen — Erfahrungssatz rein durchführen, so müßten unzähli[ge] kleine Anschließer mit Anschlußgebühren so stark belast[et] werden, daß sie ihren Betrieb nicht mehr aufrechterhalt[en] könnten. Dies hatte auch der Reichstag, der sich beim Ha[us]halt 1921 mit dieser Frage beschäftigte, erkannt und desha[lb] der Reichsbahn zur Pflicht gemacht, bei der Neuregelung d[er] Anschlußgebühren auf die Interessen der schwächeren A[n]schließer Rücksicht zu nehmen. Die im § 21 der Allgemein[en] Bedingungen getroffene Regelung stellt einen Komprom[iß] zwischen beiden Anschauungen dar. Dem Grundgedank[en] eines früher in Sachsen bestehenden Systems folgend werd[en] die Anschlüsse nach dem durchschnittlichen Umfang ihres jä[hr]lichen Wagenverkehrs in drei Gruppen eingeteilt. In d[er] ersten Gruppe (1—3000 Wagen) sind die Gebühren a[m] höchsten, niedriger in der zweiten (3001—10 000 Wagen), am niedrigsten in der dritten (über 10 000 Wagen).

Um — den Zeitverhältnissen entsprechend — die Gebühr[en] gleitend zu gestalten und doch nicht die Verträge bei jed[er] Änderung der Sätze abändern zu müssen, ist bestimmt, da[ß]

.. Gebühren mit den Tarifsätzen des öffentlichen Verkehrs .tomatisch gekuppelt sind, d. h. sie ändern sich, sobald die .tze des deutschen Eisenbahngütertarifs geändert werden, zu .nselben Zeitpunkt und in demselben Maße wie die Strecken- .ze der ersten Staffel (1—100 km) der Tarifklasse D. Die .fnahme der Anschlußgebühren in den Gütertarif selbst, die .s technischen Gründen zurzeit noch nicht durchführbar war, . für später in Aussicht genommen.

Nachstehend die Sätze nach dem für den 1. Juni 1922 be- .ihneten Stand:

Bahnhofsanschlüsse.

Entfernung	Jährlicher Wagenverkehr 1 bis 3000 Kohle ℳ	1 bis 3000 alle übrigen Güter*) ℳ	3001—10 000 Kohle ℳ	3001—10 000 alle übrigen Güter*) ℳ	über 10 000 Kohle ℳ	über 10 000 alle übrigen Güter*) ℳ
	für einen beladenen Wagen					
. 1 km einschl.	47,50	51,00	37,50	40,00	27,50	29,50
.er 1 km—2 km .inschl.	60,00	64,50	47,50	51,00	35,00	37,50
.er 2 km—3 km .inschl.	72,50	78,00	57,50	62,00	42,50	45,50
. jeden weite- .en km mehr .	12,50	13,50	10,00	11,00	7,50	8,00

.ine bedeutungsvolle Neuerung ist die Einführung einheit- .ier Sätze für die Anschlüsse auf freier Strecke. Für sie .stand bisher keine Gebührentafel; die Gebühren wurden .ch den Selbstkosten in jedem einzelnen Fall ermittelt nach .undsätzen, die selbst innerhalb der Verwaltungsbezirke der .chsbahn nicht immer einheitlich geregelt waren. Die An- .lüsse auf freier Strecke verursachen der Eisenbahn erheb- .he Betriebserschwernisse und erhöhte Selbstkosten; die .ührensätze sind daher höher als bei den Bahnhofsan- .lüssen, und zwar in der ersten Kilometerzone um 50 %, in . zweiten um 60 % und in jeder folgenden um rund 75 %.

Anschlüsse auf freier Strecke.

Entfernung von Tarifstation bis Mitte Übergabegleise	Jährlicher Wagenverkehr 1 bis 3000 Kohle ℳ	1 bis 3000 alle übrigen Güter*) ℳ	3001—10 000 Kohle ℳ	3001—10 000 alle übrigen Güter*) ℳ	über 10 000 Kohle ℳ	über 10 000 alle übrigen Güter*) ℳ
	für einen beladenen Wagen					
bis 1 km einschl.	71,50	76,50	56,50	60,50	41,50	44,50
über 1 km—2 km einschl.	96,50	103,50	76,50	82,00	56,50	60,50
über 2 km—3 km einschl.	127,50	136,50	101,50	108,50	75,00	80,50
für jeden weiteren km mehr .	21,50	23,00	17,50	19,00	12,50	13,50

Die Bestimmungen über die Aufhebung des Anschlußvertrags sind im wesentlichen dieselben, wie die bisher preußisch-hessischen: die Kündigungsfrist beträgt für beide Teile sechs Monate; fristlos kündigen darf die Eisenbahn aus zwingenden Gründen des Betriebs, bei Vermögensverfall oder dauernder Betriebseinstellung auf seiten des Anschließers, und endlich, wenn der Anschließer einer anerkannten oder gerichtlich festgestellten Verpflichtung aus dem Vertrag nicht nachkommt. Die in dem Vertrag festgesetzten Pauschvergütungen für Unterhaltung, Bewachung usw. und die Vermietung von Materialien kann die Reichsbahn mit einmonatiger Frist ändern, um sie der Bewegung der sächlichen und persönlichen Kosten anzupassen. Die bisherigen Vorschriften über die Leistung einer Sicherheit sind weggefallen. In einem Schlußparagraphen (§ 26) ist gesagt, daß die Allgemeinen Bedingungen die allgemeine Grundlage für die Regelung des Rechtsverhältnisses zwischen Reichsbahn und Anschließern bilden; Abweichungen können in besonderen, durch die örtlichen Verhältnisse begründeten Ausnahmefällen vereinbart werden.

Berlin, im Mai 1922. Dr. Haas.

. die 7prozentige Verkehrssteuer ist eingerechnet.

*) einschl. Verkehrssteuer.

Die Diebstahls-Ueberwachungsabteilungen und die Frage ihres Fortbestandes.

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Hultsch**, Dresden.

.ie planmäßige Diebstahlsbekämpfung bei der Eisenbahn ist . Kind erst jüngster Zeit und hat sich herausgebildet unter . unheilvollen Wirkungen und Nachwirkungen des Welt- k.gs, gegenüber denen sich die alleinige Tätigkeit der vor- .denen örtlichen Kriminalpolizei als ungenügend erwies, zu- .. es diesen Stellen an der eingehenden, aber für eine erfolg- .che Aufklärung von Diebstählen und sonstigen Unredlich- k.en unter allen Umständen notwendigen Vertrautheit mit .n Einzelheiten des Eisenbahnbetriebs- und Abfertigungs- d.istes gebricht. Aus diesem Grunde schritten die Eisenbahn- v.waltungen zur Selbsthilfe, indem sie eine eigene Kriminal- p.zei ins Leben riefen und diese in den mit der Aufgabe der V.folgung und Bekämpfung der Güterdiebstähle betrauten Ü.erwachungsabteilungen (Üwa.) verankerten, als d.n erste am 1. April 1918 die bei der Eisenbahndirektion B.lin ins Leben getreten ist, nachdem ein besonderer Über- w.hungsdienst kleineren Maßstabs in einzelnen Direktions- b.rken schon vorher eingerichtet worden war.

.it Ausnahme des Büropersonals besitzen die Beamten und B.iensteten der Üwa. auf Grund ministerieller Verleihung e.weder die Eigenschaft eines öffentlichen Polizeibeamten oder d. eines Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft, mitunter auch b.e Eigenschaften in einer Person.

.u einer einheitlichen Gestaltung der Organisation u. des Aufgabenkreises der Üwa. ist es bisher noch nicht ge- k.men; so wie die früheren einzelnen Staatseisenbahnver- w.ungen ihre Einrichtungen geschaffen hatten, sind sie auf d. Reichsbahn übergegangen. Während also in gewissen D.ktionsbezirken die Üwa. nur das eingehende Schriftwerk statistisch, strafrechtlich usw. verarbeitet, und der ausführende Dienst der Diebstahlsverfolgung und -Bekämpfung bei nachgeordneten Stellen (Untersuchungsabteilungen, Güterschutzstellen, Sicherungsstellen usw.) liegt, wie dies bei den Eisenbahndirektionen der Zweigstelle Preußen-Hessen wohl ausnahmslos der Fall ist, sind in anderen Direktionsbezirken mangels einer Untergliederung alle diese Aufgaben der Üwa. übertragen.

Andeutungsweise mag hier der vorjährige Geschäftsumfang der Üwa., deren Leiter der Verfasser dieses Aufsatzes ist, und die insgesamt aus nur 4 Personen besteht, erwähnt werden: rd. 4800 eingegangene Diebstahlsmeldungen und sonstige Schriftsachen, 70 Haussuchungen, 50 ermittelte Diebe, Betrüger, Hehler, Fälscher von Hinterlegungsscheinen, Kassendefraudanten usw.

Die Kurve der gemeldeten Diebstähle ist am höchsten im Jahre 1920 gewesen und hat seitdem zu fallen begonnen, wobei allerdings erwähnt werden muß, daß sich die Diebstahlslinie in den letzten drei Monaten des vergangenen Jahres wieder stark nach oben umbog. Aus der erfreulichen Tatsache der jedenfalls eingetretenen Besserung könnte nun gefolgert werden, daß es auch mit dem Abbau und, bei noch weiterer Abnahme der Diebstähle, mit der Aufhebung der organisierten Diebstahlsbekämpfung an der Zeit sei. Dieser Gedanke und Wille ist denn auch tatsächlich in einzelnen Kreisen vorhanden. Diesen mögen dabei einerseits die Auflösung der ebenfalls während des Krieges wie Pilze aus der Erde geschossenen wirtschaftlichen Überwachungs-, Verteilungs- usw. Organisationen vorschweben, während anderseits auch Sparsamkeitsgründe und

— bei den Bezirksbehörden — das Unbehagen der Einschiebung eines neuen, unerwünschten Gliedes in den Verwaltungsapparat maßgebend sein werden.

Ist denn nun eine Einschränkung oder gar Aufhebung der planmäßigen Diebstahlsbekämpfung und damit der Üwa. ratsam? Die Frage darf, soweit es sich um die Aufhebung handelt, entschieden verneint werden.

Allein im Bereiche der ehemaligs preußisch-hessischen Staatseisenbahn sind im Jahre 1920 nicht weniger als rd. 239 000 Diebstahlsfälle festgestellt und 17 140 Diebe, darunter 8806 Eisenbahnbedienstete, ermittelt worden. Das sind erschreckend hohe Zahlen, und noch düsterer ist das Bild, das sich hinter diesen in Gestalt der gezahlten Entschädigungsbeträge verbirgt. Wenn nun auch, wie schon erwähnt, ein merkliches Abflauen der Diebstähle eingetreten ist, so wird doch für die Folge mit einer ungleich größeren Zahl solcher Fälle als in Vorkriegszeiten gerechnet werden müssen. Die in den langen Kriegsjahren gesunkene Moral wird erst in Jahrzehnten wieder — hoffentlich! — den früheren Stand erreichen; die schweren wirtschaftlichen Verhältnisse, die die große Masse der Bevölkerung bedrücken, sowie der immer höher steigende Preis aller Waren bilden einen fortgesetzt wach erhaltenen, erheblichen Anreiz zu Eingriffen in fremdes Eigentum und ähnlichen Straftaten. Besonders groß ist dieser Anreiz im Bereiche der Eisenbahnverwaltung, der alle möglichen Güterarten anvertraut werden, für die sie wenig oder gar nicht geschützte Anlagen besitzt, während durch die Nachtschichten des Personals vermehrte und günstige Gelegenheit zu Diebstählen geboten wird. Nicht zuletzt werden auch dritte Personen, verleitet durch den hohen Stand der Eisenbahndiebstähle, in ausgedehntem Maße bestimmt, gar nicht vorliegende Diebstähle zu behaupten oder vor der Auflieferung oder nach der Ablieferung ausgeführte Beraubungen und Veruntreuungen der Eisenbahn zur Last zu legen.

Zur Beseitigung dieser Verhältnisse kann die Eisenbahnverwaltung besondere Maßnahmen, wie sie sich in der Errichtung der Üwa. darstellen, jedenfalls auf noch lange Zeit hinaus nicht entraten. Die örtliche Diebstahlsbekämpfung allein, also die durch die Dienststellen ausgeübte, richtet hier, wie auf Grund langer Erfahrung beurteilt werden kann, wenig aus, wenn auch selbstverständlich anerkennenswerte und rühmliche Ausnahmen nicht in Abrede gestellt werden sollen. Die Dienststellen sind auch heute noch trotz aller Vorfälle leider nur zu leicht geneigt, die Möglichkeit einer bei ihnen ausgeführten Beraubung oder Entwendung zu verneinen oder wenigstens nicht ernstlicher ins Auge zu fassen. Wie solche Untersuchungen enden, kann sich jeder denken; wie bedeutungslos sie oft waren, wird durch zahlreiche Beweise und Erlebnisse bestätigt. Da ist es denn kein Wunder, wenn unredliche Personen auf solchen Stellen nicht oder erst nach langer Zeit vom wohlverdienten Schicksal erreicht werden, es sei denn, daß einmal eine solche Person auf frischer Tat betroffen wird, was jedoch als Erfolg nicht gebucht werden kann. Auch das darf — es ist ein Milderungsgrund für das Vorhergesagte — nicht unerwähnt gelassen werden, daß es, vom rein menschlichen Standpunkte aus betrachtet, nicht wenige Dienststellen als peinliche Aufgabe empfinden mögen, mit scharfer Untersuchung gegen die eigenen Bediensteten, mit denen sie im täglichen Verkehr stehen, vorzugehen, und es mag ihnen oft schwer werden, den durch die Untersuchung bedingten erforderlichen Abstand gegenüber den zu Vernehmenden oder Verdächtigen zu gewinnen. Bei den Beamten der Üwa. fallen alle diese Gesichtspunkte weg; sie handeln unter keinem beengenden Zwange der örtlichen Verhältnisse, weil sie diesen neutral gegenüber stehen; ihr durch die Bearbeitung des Sondergebietes kriminalistisch geschultes und in der Regel auch schon so veranlagtes Auge wird leichter die Fäden finden, die zur Aufklärung des Falles führen. Den Beamten der örtlichen Kriminalpolizei fehlt, wie schon eingangs erwähnt, die Vertrautheit mit den verwickelten Betriebs- und Dienstverhältnissen, auch sind sie — in den größeren Städten wenigstens — so überlastet, daß sie sich mit Eisenbahndiebstählen, die bei gründlicher Untersuchung meistens einen großen Zeitaufwand erheischen, trotz vielleicht besten Willens nicht in der rechten Weise befassen können. Wesentlich ist hierbei der Umstand, daß im einzelnen Falle meist nicht mit völliger Sicherheit feststeht, wo sich die gemeldete Beraubung oder Entwendung zugetragen hat, ob auf der Versand-, einer Unterwegs- oder der Bestimmungsstation. Der Verfolgung aber eines solchen Gutes auf seinem ganzen Laufe wird die Kriminalpolizei sich nur in den allerseltensten Fällen unterziehen.

Es darf nicht außer Betracht gelassen werden, daß in der Regel nur die Üwa. auf Grund der bei ihr von allen Seiten einlaufenden Meldungen sich ein Urteil über den mutmaßlichen Herd immer wieder angezeigter Diebstähle zu bilden vermag, um daraufhin entsprechende Maßnahmen verfolgender oder vorbeugender Art in die Wege zu leiten. Mangels dieses Überblickes müssen naturgemäß die Untersuchungsergebnisse d Dienststellen und der örtlichen Kriminalpolizei mangelha bleiben. Als besonderer Übelstand muß es bezeichnet werde daß die zuständigen Stellen nur ganz selten von den Einz heiten kriminalpolizeilicher Untersuchungen etwas erfahren u letztere sich überdies nur auf kriminelle, nicht aber auch a etwa nur ermittelte dienstwidrige, nachlässige Handlungen e strecken, die ungeahndet bleiben würden, wenn nicht eben d Üwa. bestünden, die jetzt auch diese Fälle erörtern.

Daß im allgemeinen die Untersuchungen der Üwa. mit ga anderem Eifer betrieben werden als die der allgemeinen Polize ist deswegen ohne weiteres verständlich, weil jene als Glied d Eisenbahnverwaltung am Erfolge sich ganz anders interessie fühlen, als diese. Auch der Ehrgeiz der wenigen den Üwa. z geteilten Überwachungsbeamten spielt hier eine nicht zu unte schätzende Rolle: jeder setzt alles darein, dem anderen in d Ermittlungstätigkeit nicht nachzustehen, sondern möglichst z vorzukommen.

Zahlreich sind die Fälle, in denen es der Tätigkeit der Üw gelang, fehlende Güter bei den Dienststellen oder Dritten, den sie versehentlich oder ohne Frachtbrief ausgehändigt word waren, zu ermitteln. Vielfach gelang ihnen der Nachweis, d eine der Eisenbahn zugeschobene Beraubung entweder sch vor der Aufgabe bestanden hatte oder erst nach der Ablieferu entstanden war, ebenso auch der Nachweis, daß — namentli bei beraubtem Umzugsgut und Reisegepäck — weniger Gege stände als gemeldet und von geringerem Wert als angegebe abhanden gekommen waren*). Erhebliche Summen sind d Eisenbahn auf diese Weise gerettet worden. Erfolgreich hab sich die Üwa. auch gezeigt bei der Aufklärung von Kasse gelderunterschlagungen, die angeblich Defizite sein sollten, fern bei Bestehlung von Mitarbeitern usw.

Beiläufig mag erwähnt werden, daß die monatlichen Übe sichten über den Stand der Eisenbahndiebstähle usw. an d Reichsverkehrsministerium über die Tätigkeit und die Erfol der Üwa. ein nur unvollkommenes Bild geben, da in diese Übersichten nur die ermittelten Diebe von Beförderungsg nicht aber auch die sonstigen sachlichen Ergebnisse, wie s vorstehend angedeutet wurden, nachgewiesen werden.

Manchen Stellen mögen die Erfolge auch der Üwa. in bez auf die ermittelten Diebe als nicht besonders hoch erscheine Sie mögen bedenken, daß die Üwa., abgesehen von Einzelfälle die Diebstahls- und Verlustmeldungen immer erst nach Tage Wochen oder gar Monaten erhalten, und daß aus den Meldung in den seltensten Fällen mit Bestimmtheit ersehen werden ka wo der Tatort und damit der Täter zu suchen ist. Zahlrei sind die Fälle ungenauer oder gar „frisierter“ Anzeigen, w durch die Ermittlungen zunächst in ganz falsche Richtungen g lenkt werden. Die Aufklärung von Eisenbahndiebstählen g hört wegen der in der Regel bestehenden Unsicherheit üb den Tatort und die vielen mit dem Gut befaßt gewesenen Pe sonen zu den tatsächlich schwierigeren Aufgaben polizeilich Tätigkeit.

Gleichwertig mit der Tätigkeit der unmittelbaren Diebstah verfolgung ist die Diebstahlsbekämpfung durch Maßnahmen v beugender Art, wie sie, wenn vielleicht auch noch nicht übera den Üwa. übertragen sind. Hierher gehört die eingehende pe sönliche Kontrolle des Annahme-, Lade-, Beförderungs-, A lieferungs- und Ermittelungsdienstes, die für den Leiter d Üwa. und andere dieser zugeteilte sachkundige Beamte e äußerst fruchtbares, früher wenig oder gar nicht beackert Feld bietet. Fehler und Nachlässigkeiten in diesen Dienstzw gen sind vielfach recht bösartiger Natur und bedingen letzt Endes hohe, von der Eisenbahnverwaltung zu leistende E schädigungen. Auf die trefflichen Ausführungen des Eisenba obersekretärs Zedligk, Breslau, in den Nrn. 12 und 14 des Ja ganges 1921 dieser Zeitung, möchte hier besonders Bezug g nommen werden; er vertritt, wie auch der Verfasser dies Zeilen, die Meinung, daß vorbeugen besser als heilen ist. könnte die Frage aufgeworfen werden, inwiefern denn gera die Üwa. diese Kontrolltätigkeit ausüben sollen. Die Antw ist nicht schwer. Schon das von den Dienststellen an die Üw eingesandte Schriftmaterial bietet durch die von diesen geü besondere und eingehende Art der Behandlung eine Fülle v Stoff zu persönlichen Erörterungen an Ort und Stelle zwec Belehrung, Rüge von Mängeln u. a. m. Gleichen Stoff liefe auch die örtlichen Diebstahlserörterungen durch die Angehö gen der Üwa. Revisionsbeamte, denen solches Material nic zur Verfügung steht oder gestellt wird, sind deshalb verstä licherweise wenig in der Lage, gerade da einzuhaken, wo geboten ist. Unter diesen Gesichtspunkten läßt sich auch d

*) Entschädigungsanträge über solche Fälle müßten den Üw bei Zweifeln über die gemachten Angaben stets zugeleitet w den. Mit eidesstattlichen Erklärungen allein sollten sich die F klamationsstellen nicht begnügen. D. Verf.

hier der Üwa. als berufenster Verkehrskontrolleur bezeichnen.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß die Bildung der Üwa. ein Fehlgriff gewesen ist, und daß weiterhin auch die Voraussetzungen für ihren Fortbestand gegeben sind. Wie aus der Nr. 78, S. 848, des Jahrganges 1920 dieser Zeitung zu entnehmen ist, hat denn auch der Herr Reichsverkehrsminister bestimmt, daß die Üwa. unter keinen Umständen aufgelöst werden sollen. Ausschlaggebend für diese Entscheidung soll vor allen Dingen die Notwendigkeit der Wiederherbeiführung geordneter Zustände im Güter- und Gepäckverkehr, die durch die Üwa. bedeutend gefördert worden sei, gewesen sein, auch wird die Reinigung des Beamten- und Arbeiterkörpers als wesentliches Verdienst der Üwa. hingestellt. Damit ist von höchster Stelle in kurzen Sätzen das gesagt und bestätigt worden, was oben ausführlicher ausgeführt wurde. Es ist im Interesse der Sache zu hoffen, daß der vom Herrn Reichsverkehrsminister bereits im Jahre 1920 eingenommene Standpunkt auch heute noch maßgebend ist.

Ein Abbau des Überwachungsdienstes dagegen da, wo eine ausgedehnte Untergliederung oder zu starke Besetzung vorhanden ist, ist selbstverständlich denkbar und in wirtschaftlicher Hinsicht geboten. Im Monat September 1921 sollen im Bereich der Reichsbahn in der Diebstahlsbekämpfung 948 Beamte und 3837 Arbeiter, insgesamt 4785 Personen, tätig gewesen sein. Diese Zahlen sind aber deswegen zu hoch, weil in ihnen auch die Wächter enthalten sind sowie andere Bedienstete, die nur nebenbei ihre Kräfte der Diebstahlsbekämpfung widmen. In deren ausschließlichem Dienste stehen wesentlich weniger Personen, als mitgeteilt. Vollauf genügen dürfte es, wenn in jedem Generaldirektions- oder Eisenbahndirektionsbezirk für die Aufgaben der Üwa. etwa 20—25 Mann (einschl. des Büropersonals) vorhanden wären. Das ergäbe für das Gebiet der Reichsbahn kaum mehr als 600 Personen. Am zweckmäßigsten will dem Verfasser die Organisation erscheinen, bei der den Üwa. sowohl die Bearbeitung des Schrifteinganges als auch der Untersuchungsdienst in seiner verschiedenen Gestalt selbst obliegt, letzterer also nicht, von belangloseren Fällen abgesehen, nachgeordneten Stellen übertragen zu werden braucht.

Daß als Untersuchungsbeamte der Üwa. nur intelligente, charakterfeste und dienstbewanderte Personen mit entsprechendem Auftreten und achtunggebietendem Äußern eingestellt werden, ist unerläßliche Voraussetzung erfolgreichen Arbeitens. Hierbei sei der Abkommandierung von Kriminalbeamten zu den Üwa. zum Zwecke ausschließlicher Tätigkeit im Eisenbahndiebstahlsdienste das Wort geredet. Es könnten dann die noch vielfach üblichen Anzeigen über Eisenbahndiebstähle auch an die Kriminalpolizei entfallen, und sehr viele Doppelerörterungen mit mitunter unangenehmen Begleiterscheinungen würden vermieden werden. Zusammenfassung des gesamten Untersuchungsdienstes bei den Üwa. sollte Richtschnur sein; dies würde auch im inneren Dienst viel Doppelarbeit ersparen.

Schließlich möchte der Verfasser den berufenen Stellen noch die Schaffung einer besonderen Laufbahn für die den Üwa. zugeteilten Bediensteten, sofern sich diese nicht in gehobener Stellung befinden, zur Erwägung geben. Soweit sie nicht Beamte sind, führen die betreffenden Bediensteten gegenwärtig die Dienstbezeichnung einer der verschiedenen Arbeitergruppen. Es würde zweckmäßig sein und ihr Auftreten als Untersuchende günstig beeinflussen, wenn für sie die Bezeichnung „Hilfswachtmeister“ eingeführt würde. In logischer Fortentwicklung dieses Gedankens würden dann für diese Bediensteten als planmäßige Beamtenstellen die der Unterwachtmeister, Wachtmeister, Oberwachtmeister und Hauptwachtmeister zu schaffen sein. In diese Stellungen könnten auch die bereits planmäßig angestellten unteren Beamten der Üwa. überführt werden. Das Prüfungswesen für die hier in Frage kommenden Bediensteten müßte auf ihr besonderes Betätigungsfeld zugeschnitten sein. Bei etwa doch einmal kommender Auflösung der Üwa. würde es kaum Schwierigkeiten bereiten, diese Beamten und Bediensteten, deren Tüchtigkeit erwiesen ist, in entsprechenden Stellungen mit anderer Dienstbezeichnung unterzubringen.

Neue Wege im Eisenbahn-Unterrichtswesen.

Von Regierungsbaurat **Karl Gotter** in Berlin.

„Nicht für die Schule, sondern für das Leben lernen wir.“ Dieses Wort ist von jeher für alle Bildungsmaßnahmen der Reichseisenbahnen zutreffend gewesen; jeglicher Unterricht war eng zugeschnitten auf die Bedürfnisse des Verkehrs, des Betriebs und aller sonstigen zu ihrer Durchführung erforderlichen Einrichtungen. Der Krieg hat den größten Teil der früheren Unterrichtseinrichtungen unmöglich gemacht; nun sollen sie als ein notwendiger Bestandteil des Aufbaus von neuem ins Leben gerufen werden. Ein jeder Betrieb, gleichviel welcher Art, stellt an die in ihm tätigen Beamten bestimmte Anforderungen an ihr Wissen und Können, an Einsicht, persönliche Anteilnahme, besonders aber auch an Berufsfreudigkeit, die jeder gleich bei seinem Eintritt besitzen muß, sofern er seine Stelle voll ausfüllen soll. Der Unterricht wird also zunächst die augenblicklichen Bedürfnisse des Dienstes zu berücksichtigen haben. Er soll aber auch darüber hinaus sein Augenmerk auf die Zukunft lenken. An den Beamten, den Facharbeiter werden im späteren beruflichen Leben und wirtschaftlichen Betriebe Anforderungen herantreten, die wir heute noch nicht kennen, denen sie aber gewachsen sein müssen. Die erforderlichen Einrichtungen müssen also auch auf diese Bedürfnisse der Zukunft Rücksicht nehmen; es wäre kurzsichtig, wollte man die Ausbildung nur auf die augenblicklichen Verhältnisse einstellen und alles, was die Zukunft fordert, späteren Zeiten überlassen. Der ist ein schlechter Kaufmann, ein noch schlechterer Städtebauer, der nicht auf die Entwicklung, die die Zukunft bringen kann, und auf die er hoffen muß, Rücksicht nimmt und alle seine Maßnahmen daraufhin weit vorausblickend trifft. Nun sind wir leider heute nicht in der Lage, große Geldwerte in dieser Form der Hoffnung auf spätere Verzinsung festzulegen. Wir werden uns bescheiden müssen; daher ist die Frage der Wirtschaftlichkeit aller Bildungseinrichtungen von entscheidender Bedeutung. Unter dem Gesichtspunkte des besten Erfolges und der billigsten Durchführung müssen also die jetzt zu schaffenden Einrichtungen und deren Unterrichtsformen eingehend geprüft werden. Vergegenwärtigen wir uns zunächst die zurzeit bestehenden Schulsysteme, prüfen wir sie auf ihre Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit. Nicht an allen Schuleinrichtungen kann dies des beschränkten Raumes wegen an dieser Stelle geschehen, sondern nur wenige Beispiele seien hervorgehoben.

Die Erkenntnis, daß der Wiederaufbau des Verkehrslebens zu einem großen Teile auch eine Bildungsfrage ist, hat das Reichsverkehrsministerium dazu geführt, hinausgehend über frühere Einrichtungen eine gründliche und vielseitige Ausbildung für das große Heer der Beamten und Facharbeiter in großzügiger Weise vorzubereiten. Sechs besondere Ausschüsse für das Unterrichts- und Bildungswesen des Reichseisenbahngebiets sind eingesetzt, um im einzelnen die Frage des Umfangs und der Art des Unterrichts zu prüfen und daraufhin geeignete Vorschläge für ihre Durchführung vorzulegen. Diesen Arbeiten sind die im Erlaß vom 25. April 1921 veröffentlichten einheitlichen Ausbildungseinrichtungen, die das Dienstschulwesen, die Dienstvorträge und das freiwillige Bildungswesen umfassen, zugrunde zu legen. Die Notwendigkeit eines besonderen Unterrichts für alle im Eisenbahndienst stehenden Beamten und Facharbeiter besonders zu begründen, erübrigt sich; sie ist allseitig anerkannt. Nur über die Wege, die zur Durchführung des erforderlichen Unterrichts eingeschlagen werden sollen, die zu wählende Schulform, bestehen Meinungsverschiedenheiten, die bei ihrer Wichtigkeit einer gründlichen Prüfung bedürfen. Auch im Eisenbahnunterrichtswesen wird man sich in der Hauptsache an die Formen der sonstigen allgemein bildenden und auch der Fachschulen anlehnen können; denn hier liegen reiche Erfahrungen vor, die ausgenutzt werden müssen. Dies ist der erste Schritt zu einer wirklichen Sparsamkeit. Als oberster Grundsatz der in Zukunft zu wählenden Schulform ist folgender aufzustellen:

Der Umfang des Unterrichts muß derartig sein, daß alle die Kenntnisse und Fertigkeiten, die der Beamte zur vollwertigen Ausübung seines späteren Berufs braucht, ihm auch sicher übermittelt werden. Bei der Wahl der Schulreform dürfen nur Gründe der Zweckmäßigkeit und solche eines sicheren Erfolges ausschlaggebend sein.

Zwei verschiedene Schulformen sind es, deren Für und Wider, Vor- und Nachteile durch Gegenüberstellung eingehend zu prüfen sind, will man auf Grund eines Vergleichs die beste und sicher zum Ziele führende Unterrichtsform wählen.

a) Schulform mit zeitlich verteiltem Unterricht, wie sie z. B. im Unterrichte der Lokomotiv-

führeranwärter in der Werkschule Abt. II und der Eisenbahnverwaltungsschule in Preußen-Hessen Anwendung findet.

Die Kennzeichen bestehen darin, daß die gesamte Zahl der Unterrichtsstunden auf einen längeren Zeitabschnitt bei einer wöchentlich geringen Stundenzahl verteilt ist. Der Unterricht läuft *neben einer vollen praktischen Tätigkeit einher.*

b) *Schulform mit zeitlich zusammengelegtem Unterricht in einer Zentralschule*, wie sie z. B. in Süddeutschland und Sachsen mit gutem Erfolge in der Ausbildung der Dienstanfänger Anwendung findet. Der gesamte Unterricht wird auf einen kurzen Zeitabschnitt (einige Wochen) unter voller Ausnutzung der Tagesarbeitszeit zusammengelegt. *Die Schüler sind von ihrem sonstigen Dienst befreit.*

Zu a) Bei der Verteilung der Unterrichtsstunden auf das ganze Schuljahr werden in jeder Schulwoche nur wenige Stunden erteilt; diese können entweder *außerhalb der planmäßigen Arbeitszeit* (Werkschule Abt. II) oder *innerhalb derselben* (Eisenbahnverwaltungsschule) *liegen.* Hierbei ist es notwendig, alle Gründe, die für und gegen diese beiden Möglichkeiten der Stundenlage vorgebracht werden können, eingehend zu prüfen.

Die z. B. in Preußen für die Lokomotivführer-Anwärter nach einem Beschluß des Werkschulausschusses festgesetzte Lage der Unterrichtsstunden an fünf aufeinander folgenden Tagen mit je zwei Stunden im Anschluß an die Arbeitszeit hat *den Vorteil, daß sie den Werkstattbetrieb nicht im geringsten beeinflußt, aber auch den Nachteil, daß der Schulbesuch* infolge der starken Inanspruchnahme der Schüler über die allgemein eingeführte Arbeitszeit vielfach *ein äußerst unregelmäßiger ist.* Diese Erscheinung tritt überhaupt bei allen Schulen mit freiwilligem Besuch nach einer vollen Arbeitsschicht in der gleichen Weise in die Erscheinung, daß im Laufe eines jeden Schulhalbjahres die anfangs stark gefüllten Klassen nach und nach infolge hoher Versäumnisse schwächer werden, so daß der Wirkungsgrad der Schule und damit auch des Unterrichts meist nur ein sehr geringer ist. Der Prozentsatz der Schüler, die wirklich bis zum Schluß des Schulhalbjahres aushalten, ist niedrig, er schwankt zwischen 25—50 %. Schon unter Berücksichtigung des Umstandes, daß der Unterrichtserfolg nicht in dem wünschenswerten Verhältnis zu den aufgewendeten Mitteln an Zeit, Arbeit und Geld steht, ist dieser Weg bei allen Ausbildungseinrichtungen, die im Interesse des Dienstes liegen, ein recht unzuverlässiger und daher zu vermeiden. Ein direkter Zwang zum regelmäßigen Schulbesuch kann infolge der Lage der Unterrichtsstunden außerhalb der Arbeitszeit nicht ausgeübt werden. Nur durch Gewährung gewisser Berechtigungen, die von einem erfolgreichen Abschluß der Ausbildung abhängig zu machen sind, kann ein gewisser Anreiz geschaffen werden. Ein freiwilliger Schulbesuch ist demnach nur für solchen Unterricht empfehlenswert, der im persönlichen Interesse der Teilnehmer liegt. Schüler, die aus innerem Drange eine Weiterbildung verfolgen, werden auch die bei dieser Schulform bestehenden großen Schwierigkeiten mit in den Kauf nehmen.

In der Freiwilligkeit des Schulbesuchs und der Schularbeit liegen allerdings wichtige Erziehungswerte. So wünschenswert es ist, daß diese Mittel der Willensbildung, die von dem Einzelnen Opfer an Zeit, Geld, Lebensgenuß usw. verlangen, recht zahlreiche Schüler anwendeten, muß doch bei den im Interesse des Dienstes liegenden notwendigen Ausbildungseinrichtungen darauf verzichtet werden, weil die Zahl derjenigen, die hiervon Gebrauch machen, zu gering ist, um einmal den erforderlichen Bedarf an gut ausgebildetem Nachwuchs beständig decken zu können, zum anderen, um alle im Dienste stehenden Beamten und Facharbeiter stets auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten. Bei allen dienstlichen Ausbildungseinrichtungen muß in erster Reihe der gewünschte Erfolg sichergestellt werden; dies kann nur erreicht werden durch Einführung des *Pflichtbesuches während der Dienstzeit.*

Die Lage der Unterrichtsstunden *außerhalb* der Arbeitszeit machte sich z. B. bei den Lokführeranwärtern auch noch dadurch ungünstig bemerkbar, daß die Zahl der sich meldenden Schüler oft so gering war, daß eine entsprechende Auswahl auf Grund einer Prüfung im allgemeinen Wissen nicht möglich war, sollte nicht von vornherein das Zustandekommen einer lebensfähigen Klasse in Frage gestellt werden. Diese Zwangslage einer wahllosen Aufnahme wirkte dann wieder auf den Unterricht selbst; die ungleiche Zusammensetzung der Schüler in bezug auf Allgemeinbildung drückte das Unterrichtsziel weit unter das wünschenswerte Grundziel (Niveau). Der Lehrer muß seinen Unterricht auf eine bedeutend geringere Durchschnittsvorbildung seiner Schüler einstellen, wobei die Begabten und wirklich Strebsamen meist zu kurz kommen. Alle die genannten Übelstände können natürlich sofort beseitigt werden, wenn es gelingt, die Schulzeit in der gleichen Weise wie bei den Lehrlingen der Werkschule Abt. I *in die Arbeitszeit* und zwar in die frühen Morgenstunden, zu verlegen. Hiervon wird man aber aus betriebstechnischen Gründen Abstand nehmen müssen. Dieser Weg eines dienstlichen Unterrichts an verschiedenen Tagen mit wenigen Stunden wird nur dort gangbar sein, wo er als Pflichtunterricht während der Dienstzeit ohne Störung des Betriebes durch Entziehung der Schüler eingerichtet werden kann.

Zu b) Bedeutend günstiger liegen die Verhältnisse bei der anderen Schulform mit geschlossenem Unterricht während eines bestimmten aber beschränkten Zeitabschnittes in einer Zentralschule. Hier fallen alle die vorher genannten Übelstände fort. Mit dieser Schulform sind sogar große *Vorteile schultechnischer, unterrichtlicher und auch wirtschaftlicher Art* verbunden, so daß es sich empfiehlt, die Frage zu prüfen, ob sie, *die sich in Süddeutschland und Sachsen bewährt hat, nicht zweckmäßig auf das ganze Reich übernommen werden soll.*

Die Ausbildung der Dienstanfänger für die verschiedenen Zweige des Eisenbahndienstes liegt im Interesse des Dienstes; der Unterricht muß daher für diejenigen, die zur Ausbildung ausgewählt sind, pflichtmäßig sein; er gehört demnach auch in die planmäßige Arbeitszeit. Um hierbei die Schwierigkeiten, die bei einer stundenweisen Entziehung vorhanden sind, zu vermeiden, ist es vorteilhaft, die Teilnehmer gänzlich vom Dienste zu befreien, um sie dann ununterbrochen in einem geschlossenen Zeitabschnitt von mehreren Wochen oder Monaten — je nach Notwendigkeit — auszubilden. Hierdurch wird erreicht, daß der Schulbesuch infolge der Pflichtteilnahme ein regelmäßiger wird; die Unterrichtsergebnisse werden damit sichergestellt. Infolge der recht zahlreichen Meldungen, denen dieser erleichterte Ausbildungsweg Anreiz bietet, wird es möglich sein, eine Auswahl der Besten vorzunehmen. Eine psychotechnische Prüfung, die gleichfalls einzuführen ist, wird noch dazu beitragen, daß nur solche Bewerber ausgewählt werden, die geistig und körperlich für ihren späteren Beruf geeignet sind. Durch das Ausscheiden aller Nichtgeeigneten von vornherein wird eine *gleichmäßige Besetzung der Klassen mit einem gleichartig vorgebildeten Schülermaterial* eintreten, so daß der gesamte Unterricht sich auf einem bedeutend höheren Bildungsdurchschnitt bewegen kann. Es werden ferner auch die Kosten für die Ausbildung aller derer, die sich später als ungeeignet erweisen, vermieden, was im Interesse einer sparsamen Wirtschaft auch bei allen Unterrichtseinrichtungen geboten ist.

Weitere Vorteile dieser Schulform bestehen *in einer Vereinfachung des Unterrichts*, indem einzelne Unterrichtsfächer, wie Deutsch, bürgerliches Rechnen und auch Zeichnen, die vielleicht sonst einen Platz im Lehrplan der Schule haben müßten, ohne Bedenken fortfallen können. Diese Fächer sind z. B. heute noch im Unterricht der Lokomotivführeranwärter notwendig, weil nach den bisherigen Erfahrungen die Lücken im allgemeinen Wissen der jetzigen Schüler so groß sind, daß ohne Ausfüllen derselben ein erfolgreicher Fachunterricht überhaupt nicht möglich wäre. Infolge der in Zukunft durchzuführenden gründlichen Auswahl kann aber eine Vereinfachung und Änderung der Lehrpläne im Sinne der Beschlüsse der Unterrichts- und Bildungsausschüsse (Fortfall eines jeden Elementarunterrichts) eintreten. Der Unterricht der Dienstanfängerschulen kann lediglich *auf die Bedürfnisse eines reinen fachlichen Unterrichts für den betreffenden Dienstzweig zugeschnitten werden*, wobei auch der Zeichenunterricht im Rahmen des Fachunterrichts, soweit er als Skizze zu seiner Erläuterung erforderlich ist, erteilt werden kann.

Die durch Fortfall der Elementarfächer gewonnene Zeit wird dann frei für eine Vertiefung der anderen Unterrichtsgebiete. Ein Teil der gewonnenen Zeit wird auch zweckmäßig zu einer besseren Ausgestaltung des Unterrichts durch Verbindung mit der Praxis Verwendung finden können. Ein rein theoretischer Unterricht ohne direkte Anwendung auf die Wirklichkeit ist für die Schüler meist zu unbegrifflich (abstrakt); er erfordert infolge seiner Schwierigkeit auch mehr Zeit als ein solcher, der mit praktischen Übungen in einem Versuchsraum, an besonderen Übungsständen usw. erteilt wird. Wir werden also bei einem derartigen Unterricht, bestehend in engster Verbindung von Theorie und Praxis, mit einer wesentlich geringeren Anzahl von Unterrichtsstunden auskommen, als wenn jedes Fach für sich ohne diesen inneren Zusammenhang erteilt wird. *Voraussetzung eines solchen Unterrichts sind allerdings Einrichtungen für praktische Versuche* in besonderen Unterrichtsräumen, möglichst in einer Zentralschule.

Die wirtschaftlichen Vorteile einer Zentralschule bestehen zunächst darin, daß die gesamte Anlage

lbst wenn sie in vollkommener und mustergültiger Weise ein-richtet wird, immer noch billiger ist, als wenn sie — auch ir notdürftig — für zahlreiche kleine Schulen geschaffen wer-n soll. Eine Zusammenfassung mehrerer Direktionsbezirke fordert nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Schulen, e dafür aber mit den besten Einrichtungen ausgestattet wer-n können. Bei einer Unterrichtsdauer von 8—10 Wochen ürde z. B. in der Zentralschule die Abhaltung von 5—6 Kursen jedem Jahre möglich sein. Bei der dann gesicherten vollen usnutzung der wertvollen Einrichtungen bietet sich auch die öglichkeit der Beschäftigung hauptamtlicher ehrkräfte, zu denen die tüchtigsten aus ihrem Beruf, so-rn sie gleichzeitig Geschick und Erfahrung im Unterrichten be-tzen, herangezogen werden können. Gute Lehrkräfte sichern er erst den besten Unterrichtserfolg.

Hierbei muß auch gleich die Frage geprüft werden, ob bei ner zeitlichen Zusammenlegung des Unterrichts nicht gleich-itig eine Kostenersparnis durch entsprechende Abkürzung r gesamten Ausbildungszeit der Dienstanfänger iglich wäre. Nach zahlreichen von maßgebender Stelle ausge-rochenen Urteilen kann dies ohne Bedenken erfolgen, da auf esem neu vorgeschlagenen Wege der Ausbildungsgang eines len einzelnen genau festgelegt ist und die hierfür angesetzte it auch in vollkommener Weise ausgenutzt würde, was bisher ht immer der Fall ist. Die Vorbereitung in der Zentralschule infolge gründlicher theoretischer und praktischer Ausbildung d der damit einhergehenden guten Diensterziehung so weit-hend, daß nach ihrer Beendigung der Schüler ohne Bedenken fort zu einer sich rasch steigernden praktischen Dienst-stung dem Verkehr oder Betriebe überwiesen werden kann. folge Kürzung der Ausbildungszeit und der schnelleren und sseren Ausnutzung eines vollwertigen Beamten werden dem-ch große geldliche Vorteile erzielt, die die etwaigen erst-digen Mehrkosten der Errichtung einer Zentralschule bei item übersteigen dürften. Die Zusammenlegung des nterrichts bringt hiernach auch eine wesent-che Ersparnis mit sich; sie ist also aus wirt-haftlichen Gründen notwendig.

Um hierbei eine zu starke geistige Inanspruchnahme der hüler während des Tages zu vermeiden, empfiehlt es sich, n planmäßigen Unterricht gleichzeitig mit aktischen Übungen zu verbinden; sie müßten h auf alle Gebiete, die für die Ausbildung des zukünftigen triebs- und Verkehrsbeamten vorgesehen sind, erstrecken. eoretischer Unterricht mit praktischen Übungen wechseln nnach ab. Bei diesem beständigen Ineinandergreifen von eorie und Praxis wird vor allen Dingen neben einer klaren rstellung auch das Verständnis für die Notwendigkeit der zelnen Vorschriften nebst ihren Gründen herbeigeführt und Schüler damit zu denkender Arbeit erzogen. Eine solche sbildung hat den Vorteil, daß sie viel gründlicher und syste-tischer in ihrem ganzen Aufbau vor sich gehen kann, als nn sie im planmäßigen praktischen Betriebe, der ja mit Ge-ren und öfteren Störungen verbunden ist, durchgeführt wird.

Die Praxis selbst ist aber bei der Ausbildung niemals zu ent-ren; sie darf daher auch nicht ausgeschaltet werden. Um die Schüler auch mit der Wirklichkeit vertraut zu machen, fiehlt es sich, daß neben den praktischen Einrichtungen in Schule auch noch eine Lehr- und Übungsstrecke chaffen wird, in der die Schüler nach einer gewissen Zeit Vorbereitung die Möglichkeit erhalten, sich in den wirk-en Betrieb mit allen seinen Mannigfaltigkeiten einzuleben. können hier an bestimmten Beispielen, wie sie im wirk-en Betriebe vorkommen, systematisch in die richtige An-dung der bestehenden Vorschriften eingeführt, ja sogar gewöhnt werden, so daß sie später, wenn in ihrem Dienst liche Fälle an sie herantreten, sie nicht ratlos und uner-ren diesen gegenüberstehen. Ein sicherer und schneller rieb wird nur ermöglicht, wenn das Ineinandergreifen der schiedenen Zweige des Dienstes auch glatt und sicher von-ten geht: das will aber gelernt sein, und hierzu muß den ülern auch reichlich Gelegenheit geboten werden. In der ule selbst, der Zentralschule, in der die verschiedenen Be-der Dienstanfänger getrennt von einander ausgebildet wer-, bietet sich, auch wenn der Unterricht an Übungsständen tfindet, nicht die Möglichkeit der Anwendung, die ein wirk-praktischer Betrieb auf der Strecke erfordert. Auf einer rtigen Lehr- und Übungsstrecke, die mit den verschiedensten tischen Einrichtungen, die auch sonst auf der Strecke vor-den sind, ausgestattet sein müßte, lernen die Schüler alle wirklichen Betrieb vorkommenden Störungen und sonstigen fälle kennen und richtig beseitigen. Der Lehrer ist in der e, sie ihrer Schwierigkeit nach, als Beispiele den Vor-iften angepaßt, aufzubauen. Die Schüler dringen dabei in Geist der Vorschriften ein und lernen ihre Bedeutung und maßgebenden Gründe kennen; sie werden sie dann später rem Amt sicher und mit Verständnis anwenden. Ein solcher Unterricht, bestehend in der engsten Verbindung von Schule und Praxis, ist ein Anschauungsunterricht, der die Schüler auf dem schnellsten und sichersten Wege in ihren Beruf einführt, ihre Lernfreudigkeit zu einer Höhe steigert, die ein rein theoretischer Unterricht niemals erreichen wird. Diese Lernfreudigkeit in der Schule anerzogen, wird dann später im Amte zur Berufsfreudigkeit, die für jeden tüchtigen und zuverlässigen Beamten notwendig ist.

Der hier in Vorschlag gebrachte Weg ist nicht neu; er ist in einer Reihe anderer Berufe schon längst anerkannt und auch praktisch durchgeführt worden. Ob er aber im Eisenbahnunterrichtswesen bei der heutigen Not und dem Zwange, unter dem auch die Ausbildungseinrichtungen stark leiden, gangbar ist, müßte noch eingehend geprüft werden. Wo ein Wille, da findet sich auch ein Weg, besonders dann, wenn seine Notwendigkeit anerkannt wird, und wenn die erforderlichen Anlagen sich vielleicht durch Ausbau einer außer Betrieb gesetzten Strecke leicht herrichten lassen. Hierauf soll bei der weiteren Frage der Wahl des Schulortes noch eingegangen werden.

Ort der Schulen.

Die Zentralschule setzt gewisse Bedingungen voraus, die nicht überall vorhanden sind und sich z. Zt. auch nicht immer werden leicht erfüllen lassen. Die Schule darf nur da eingerichtet werden:

a) wo sich die Möglichkeit und Sicherheit einer vollkommenen Ausbildung bei gleichzeitigem Vorhandensein aller erforderlichen praktischen Einrichtungen bietet und

b) wo außerdem eine zweckmäßige Beherbergung und Verpflegung einer größeren Schülerzahl möglich ist.

Von diesen beiden Forderungen wird die zuletzt genannte wohl am schwierigsten zu erfüllen sein, da bei dem heute bestehenden großen Wohnungsmangel es sehr schwer halten wird, brauchbare, d. h. allen Anforderungen an Gesundheit und Wohnlichkeit genügende Gebäude für diese Zwecke in ausreichender Zahl zu gewinnen. Wo sich aber die Möglichkeit einer Ausnutzung vorhandener Gebäude für Schulzwecke bietet, da sollte man diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, weil es wohl ausgeschlossen ist, daß Zentralschulen in der heutigen Zeit durch Neubauten geschaffen werden können. Hierbei ist es wünschenswert, daß diese Zentralschulen nicht in die großen Städte gelegt werden, weil hier die Ablenkungen von einem ungestörten Arbeiten doch zu große sind. Am besten eignen sich größere Eisenbahnanlagen, die mit besonderen Wohnkolonien für Beamte und Arbeiter verbunden sind, also auf dem flachen Lande, wo auch gleichzeitig die Durchführung gesundheitlicher Maßnahmen möglich ist. Turnen, Spielen und sonstiger Sport müssen zur Ausfüllung der trotz angestrengter Arbeit immer noch reichlich zur Verfügung stehenden freien Zeit geübt werden. Die richtige Mischung von geistiger Arbeit mit praktischen Übungen und gesunder Bewegung im Freien werden Geist und Körper der Schüler stets frisch erhalten und damit auch wesentlich zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Unterrichtsergebnisse beitragen.

Von großem Einfluß auf die Anschauung im Unterricht ist auch die Ausnutzung der vorhandenen Verkehrs- und Baumuseen, wie sie Berlin und Nürnberg bieten. Die hier vorhandenen umfangreichen, mustergültigen Sammlungen müssen im Interesse eines guten Unterrichtserfolges auch voll ausgenutzt werden. Sie sprechen in ihrer lebendigen, anschaulichen Weise eine Sprache, die besser ist, als das Wort des tüchtigsten Lehrers. In diesen Sammlungen ist ein wertvolles Anschauungsmaterial, also ein Bildungsmittel, vorhanden, das nicht entbehrt werden kann. Liegt nun die Zentralschule für Dienstanfänger in erreichbarer Nähe dieser Museen, dann bietet sich auch die Möglichkeit einer ausreichenden Ausnutzung. Also auch unter diesem Gesichtspunkte wird die Wahl des Ortes einer Zentralschule für mehrere Direktionsbezirke zu treffen sein.

Für eine größere Anzahl preußischer Direktionsbezirke bietet sich z. B. die Möglichkeit in der Ausnutzung der zum Eisenbahnwerk Brandenburg-West (Plaue bei der Bahnstation Kirchmöser) gehörenden Gebäude; hier können Zentralschulen für alle Zweige des Eisenbahndienstes geschaffen werden. Die Zahl der zur Verfügung stehenden Gebäude ist so groß, daß neben allen Anforderungen an die Bedürfnisse des Unterrichts, einschließlich der praktischen Übungen an besonderen Ständen oder in Laboratorien, auch noch 3—400 Schüler dauernde und zweckmäßige Unterkunft finden können. Das ergibt bei einer durchschnittlichen Beanspruchung von 2—3 Monaten für jeden Kursus die Ausbildungsmöglichkeit von 2000—2500 Dienstanfängern.

Die hier zur Verfügung stehenden Gebäude, die während des Krieges als Pulverfabrik errichtet wurden, müssen jetzt den Forderungen der Entente nach zerstört werden, sofern sie nicht für Friedensarbeit hergerichtet und ausgenutzt werden können.

In einem großen Teile derselben sind bereits Werkstätten für Lokomotiv- und Wagenbau nebst den dazu gehörenden Sonderwerkstätten und Nebenbetrieben eingerichtet; weitere recht zahlreiche Gebäude (25—30) stehen noch zur Verfügung. Auch umfangreiche Gleisanlagen bieten die Möglichkeit einer praktischen Ausnutzung für Unterricht. Denselben Zwecken könnte vielleicht auch die frühere Militärbahn Berlin-Schöneberg-Zossen, die ursprünglich ja auch weiter nichts anderes war, als eine Lehr- und Versuchsstrecke zur praktischen Ausbildung der im Eisenbahnregiment dienenden Mannschaften, nutzbar gemacht werden, sofern sie hierfür geeignet und ohne große Kosten für Unterrichtszwecke hergerichtet werden kann*).

Verhandlungen und örtliche Besichtigungen der maßgebenden Stellen zwecks Ausnutzung der auf ausgedehntem Gelände liegenden zahlreichen Gebäude in Brandenburg-West haben dazu geführt, daß nunmehr ein Plan zur Errichtung von Zentralschulen für Dienstanfänger aller Zweige des Eisenbahndienstes im Anschluß an das Eisenbahnwerk Brandenburg-West ausgearbeitet wird. Vorgesehen sind: Dienstanfängerschulen für Betrieb, Verkehr, Bahnbau, -unterhaltung und -sicherung, für Lokomotivführeranwärter, Wagenmeister und Werkmeister für maschinentechnische Werkstätten. Es ist zu wünschen, daß dieser Plan trotz der immer noch beträchtlichen Kosten, die seine Ausführung erfordern wird, zur Verwirklichung käme. Hier lassen sich unter Ausnutzung der vorhandenen Werte mustergültige Anlagen schaffen, die es ermöglichen, neue Wege im Ausbildungswesen der Eisenbahnbediensteten zu beschreiten im Interesse des gesamten Verkehrswesens. Nur Haß oder böser Wille unserer Feinde könnten aus solcher Verwendung dieser früher Kriegszwecken dienenden Anlagen etwas anderes erblicken, als eine segensreiche und kulturfördernde Friedensarbeit.

Die Eisenbahnen im Burgenland.

Von Ministerialrat Dr. **Otto De Martin.**

Wie schwer sich die Schöpfer des Staatsvertrags von St. Germain durch die Verstümmelung des österreichischen Eisenbahnnetzes, die sich als Folge der unglückseligen Festsetzung der Grenzen Österreichs ergeben hat, nicht nur an diesem Staatswesen, sondern auch an dem gesamten mitteleuropäischen Verkehr und damit an den wirtschaftlichen Interessen ganz Mitteleuropas versündigt haben, ist in der öffentlichen Erörterung und in zahllosen Denkschriften bereits so oft geschildert worden, daß sich eine Wiederholung der in dieser Richtung zu erhebenden berechtigten Klagen wohl erübrigt. An die geradezu grotesk anmutende Lösung, die die Gmünder Bahnhofsfrage gefunden hat, an die willkürliche Zerreißung des einheitlichen Liniennetzes der Südbahn in eine Anzahl von gerade an den ungeeignetsten Stellen voneinander getrennten Stücken, an die Zerreißung der im alten Österreich aus wohlerwogenen Gründen stets als eine verkehrspolitische und betriebstechnische Einheit behandelten Nordbahn reiht sich die verkehrsgeographische Lage würdig an, die durch die Art der Abgrenzung des Österreich zugesprochenen westungarischen Gebiets geschaffen wurde, dem zu einer Zeit, wo man sich in Österreich noch Hoffnungen auf eine gerechte Gebietsverteilung hingeben zu dürfen glaubte, der Name Burgenland gegeben wurde. Und dieses Werk der Staatsmänner der Siegerstaaten hat nun noch seine Krönung gefunden durch das gleichfalls unter dem Druck der Entente zustandegekommene Venediger Protokoll, durch das entgegen dem klaren Wortlaute des Staatsvertrags von St. Germain gerade der wichtigste Teil dieses Landes, die Stadt Ödenburg und ihre Umgebung, der Mittelpunkt des Handels und Verkehrs und der Knotenpunkt einer Reihe von wichtigen Eisenbahnlinien, Österreich wieder entrissen wurde.

Das burgenländische Eisenbahnnetz hat eine Gesamtlänge von etwas mehr als 300 km, von der der weitaus größere Teil auf Privatbahnen und nur ein kleiner Rest von ungefähr 40 km auf Staatsbahnlinien entfällt. Nur die beiden Staatsbahnlinien, nämlich die im äußersten Norden des Landes liegende Fortsetzungsstrecke der Wien-Brucker Linie Bruckneudorf-Staatsgrenze bei Nickelsdorf und im äußersten Süden die Linie Fehring-Staatsgrenze bei St. Gotthard, sowie die beiden Privathauptbahnen, nämlich die Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn und die Südbahn, stehen mit dem österreichischen Eisenbahnnetze in unmittelbarer Verbindung. Dagegen entbehren die übrigen Privatbahnen einer solchen Verbindung, da sie zum Teile nur Sackbahnen sind, wie die Lokalbahnen Steinamanger-Pinkafeld, Oberwarth-Oberschützen und Körmend-Güssing, zum Teil an ungarische oder — wie die Preßburg-Ödenburger Lokalbahn — auch an tschechoslowakische Bahnen anschließen.

Die Raab-Ödenburg-Ebenfurther Bahn und die Südbahn, deren burgenländische Strecken bei Baumgarten bzw. bei Loipersbach-Schattendorf die Grenze des nunmehr wieder ungarischen Gebiets von Ödenburg erreichen, besitzen jede in Ödenburg ziemlich große Bahnhöfe. Erstere trifft dort mit der Preßburg-Ödenburger Lokalbahn, die übrigens bereits von Wolkenprodersdorf an die Raab-Ödenburg-Ebenfurther Bahn „péagiert", und mit der Ödenburg-Günser Lokalbahn zusammen, die wieder in Harkau-Kohlenhof die Südbahn berührt. Diese beiden Lokalbahnen sind die ausgedehntesten und, da sie einerseits den Verkehr zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teile des Burgenlandes vermitteln und andererseits in unmittelbarer Verbindung mit den beiden Privathauptbahnen stehen, auch die verkehrspolitisch wichtigsten der burgenländischen Lokalbahnen. Es ist klar, daß bei dieser eisenbahn-geographischen Lage der Schwerpunkt des ganzen Verkehrs in Ödenburg liegt, wo alle diese Bahnen zusammentreffen, und wo sie auch ihren verkehrstechnischen Stützpunkt haben; ebenso einleuchtend ist aber auch der schwere Nachteil, den Österreich, abgesehen von allen anderen Gesichtspunkten, in verkehrspolitischer und eisenbahnbetriebstechnischer Hinsicht allein durch den Verlust des Ödenburger Gebiets erlitten hat.

Den schon damals vorauszusehenden Schwierigkeiten, die die Rückgabe des Ödenburger Gebiets für den Eisenbahnverkehr auslösen mußte, sucht nun allerdings eine im Anschluß an das Venediger Protokoll abgeschlossene Zusatzvereinbarung zu begegnen, durch die sich die ungarische Regierung verpflichtet hat, „Österreich alle nötigen Erleichterungen für den Personen- und Warengrenzverkehr auf den Eisenbahnen, welche die Stadt Ödenburg und ihre Umgebung durchkreuzen und ferner auf Grund des Péagerechts oder nach irgendeinem anderen als nützlich erachteten Grundsatze alle Erleichterungen für die Benutzung der obenerwähnten Eisenbahnen zu gewähren."

In Ausführung dieser Zusatzvereinbarung ist bei den im Januar dieses Jahres in Wien durchgeführten österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverhandlungen eine Protokollarvereinbarung betreffend die Regelung des Eisenbahnverkehrs über das Gebiet der Stadt Ödenburg und Umgebung abgeschlossen worden, die nun nach Genehmigung durch die österreichische und ungarische Regierung in Kraft getreten ist. Diese zunächst auf die Dauer von zehn Jahren abgeschlossene Vereinbarung sieht die Einrichtung eines bevorzugten durchgehenden Zugverkehrs über das Ödenburger Gebiet mit geschlossenen österreichischen Zügen oder Zugteilen vor, bei deren Benutzung die Reisenden sowohl vom Paßzwang, wie von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben befreit und daher beim Eintritt in das ungarische Durchzugsgebiet und beim Austritt aus diesem keinerlei Paß- und Zollförmlichkeiten unterworfen sind. Mit diesen begünstigten Zügen sind nur Reisende zu befördern, die im Durchzugsgebiet keinen Aufenthalt nehmen, und die daher auch den geschlossenen Zug oder Zugteil während seines Aufenthalts im Durchzugsgebiet nicht verlassen und keinerlei Gegenstände in den Zug hinein nehmen oder aus dem Zug hinausreichen dürfen. Nach einem abgesondert abgeschlossenen Übereinkommen über den Personengrenzverkehr, das allerdings noch nicht genehmigt und daher noch nicht in Wirksamkeit getreten ist, sollen überdies auch Personen, die in den durch das Ödenburger Gebiet getrennten Teilen des Burgenlandes ansässig sind und durch das Ödenburger Gebiet mit gewöhnlichen Zügen reisen, wobei sie in diesem Gebiet auch die Fahrt unterbrechen können, die Begünstigung genießen, daß sie zu ihrer Legitimation keinen Reisepaß, sondern lediglich einen einfachen Grenzübertrittsschein benötigen.

Die erwähnte Protokollarvereinbarung gibt die Möglichkeit, begünstigte Züge von allen aus dem oberen Teile des Burgenlandes in das Ödenburger Gebiet mündenden Bahnen, so von der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Bahn, von der Südbahn und von der Preßburg-Ödenburger Bahn, nach der Ödenburg-Günser Lokalbahn einzurichten. Sie befreit die bevorzugten Durchzugreisenden, abgesehen von der unvermeidlichen Beschränkung ihrer Bewegungsfreiheit während des Aufenthalts im Durchzugsgebiet, von den Unbequemlichkeiten, die sonst mit Reisen in fremdes Staatsgebiet gegenwärtig verbunden sind. Die Fes-

*) In einem Aufsatz, der in einer der nächsten Nummern d. Ztg. erscheinen soll, werden von anderer Seite ganz ausführliche Vorschläge zum Ausbau dieser Strecke zu Lehrzwecken gemacht.

stellung aller technischen Einzelheiten des einzurichtenden Durchgangsverkehrs obliegt den beteiligten Eisenbahnverwaltungen, die darüber in Verhandlungen begriffen sind.

Die Einrichtung des Eisenbahnbetriebs im Burgenland ist vorerst noch eine durchaus vorläufige, da insbesondere die rechtlichen Beziehungen der zahlreichen Privatbahnen, die, abgesehen von der Südbahn, sämtlich Eigentum ungarischer Gesellschaften sind, zum österreichischen Staate noch nicht hergestellt sind. Hier kommt vor allem die Konzessionsfrage in Betracht. Die verschiedenen Privatbahnen führen den Betrieb jetzt noch auf Grund ungarischer Konzessionen, daher, weil diese Konzessionen nicht von der nunmehr zuständigen österreichischen Regierung erteilt sind, auf den österreichischen Strecken eigentlich ohne Konzession. Die österreichische Regierung wird an Hand dieser Konzessionen erst zu prüfen haben, ob und inwieweit sie in der Lage ist, in diese Konzessionen einzutreten, oder ob sie diesen Bahnen vollständig neue, österreichische Konzessionen erteilen wird. Ebenso bedarf auch noch in den Fällen, in denen die Privatbahngesellschaft den Betrieb ihrer Bahnlinien nicht selbst führt, die Betriebsführung einer vertraglichen Regelung. Dies gilt insbesondere für alle Bahnen, deren Betrieb auf Rechnung der Eigentumsgesellschaft früher von den königl. ungarischen Staatsbahnen besorgt wurde und nun von den österreichischen Bundesbahnen geführt wird. Schließlich müssen auch noch die bisher geltenden Anschluß- und Péageverträge einer Durchsicht unterzogen und erforderlichenfalls durch neue Verträge ersetzt werden.

Die burgenländische Teilstrecke der Südbahn (Wr. Neustadt-Loipersbach-Schattendorf) ist nunmehr organisch dem österreichischen Betriebsnetz dieser Gesellschaft angegliedert und deren Betriebsdirektion in Wien unterstellt. Die Raab-Ödenburg-Ebenfurther Bahn führt den Betrieb ihrer österreichischen Strecke (Ebenfurth-Baumgarten), den gleichzeitig mit der Besetzung des Burgenlandes vorübergehend die österreichischen Bundesbahnen übernommen hatten, seit zwei Monaten wieder selbst. Diese Gesellschaft, deren Sitz in Budapest und deren Betriebsdirektion in Ödenburg sich befindet, wird jedenfalls für ihre nunmehr österreichische Teilstrecke eine österreichische Konzession erwerben und auch auf österreichischem Gebiete eine der österreichischen Aufsichtsbehörde verantwortliche Betriebsleitung errichten müssen. Die früher gleichfalls von dieser Gesellschaft betriebene österreichische Teilstrecke Neusiedl am See-Pamhagen der Neusiedl-Seeuferbahn betreiben seit der Besitznahme des Burgenlandes die österreichischen Bundesbahnen. Diese haben auch den Betrieb der beiden Staatsbahnstrecken sowie den der übrigen Privatlokalbahnen übernommen und zur lokalen Überwachung des Betriebs auf diesen Bahnen für die Übergangszeit ein besonderes Betriebsinspektorat in Eisenstadt eingerichtet. Die Betriebsführung auf diesen Lokalbahnen begegnet großen Schwierigkeiten einerseits wegen ihres schlechten Bauzustandes und namentlich wegen der geringen Tragfähigkeit ihres Oberbaus, die nur die Verwendung von ganz leichten, wenig zugkräftigen Lokomotiven zuläßt, andererseits aus dem Grunde, weil die Verkehrsstützpunkte dieser Bahnen, besonders Heizhäuser, Wasserstationen, Drehscheiben, Personalunterkünfte u. dgl. durchwegs auf ungarischem Gebiete liegen. Diese letztere Tatsache sowie der Mangel von für den Betriebswechsel geeigneten Bahnhöfen an den neuen Grenzen haben dazu genötigt, den Verkehr auf diesen Bahnen durch vorläufige Abmachungen mit den ungarischen Anschlußbahnen zunächst teilweise unter Aufrechterhaltung der früheren Betriebszuständigkeiten zu regeln. Ebenso werden zum Beispiel die Schnellzüge auf den beiden Staatsbahnlinien vorläufig noch bis zu den früheren Anschlußstationen Bruck bzw. Fehring mit ungarischen Maschinen geführt; auch auf der Südbahn erwies es sich als unvermeidlich, einzelne Schnellzüge bis Wr. Neustadt mit ungarischen Lokomotiven zu bringen, wogegen allerdings andererseits auch eine größere Anzahl von personenführenden Zügen mit österreichischen Maschinen bis nach Ödenburg geführt wird. Auf der Ödenburg-Günser Lokalbahn, deren Verkehrsstützpunkte Ödenburg und Güns bzw. eigentlich Steinamanger, sämtlich auf ungarischem Gebiete liegen, und die auf österreichischem Gebiet bisher weder ein Heizhaus noch eine Wasserstation besitzt, mußte der Zugförderungsdienst der Raab-Ödenburg-Ebenfurther Bahn übertragen und die selbständige Dienstführung der Bundesbahnen auf den Bahnunterhaltungs- und Stationsdienst beschränkt werden. Auf der Sackbahn Körmend-Güssing mußte man sogar für die allererste Zeit, um daselbst überhaupt einen Verkehr zu ermöglichen, die gesamte Betriebsführung den ungarischen Staatsbahnen überlassen, die jedoch in nächster Zeit auf den Zugförderungsdienst beschränkt werden wird. Dagegen ist auf der österreichischen Teilstrecke der zweiten Sackbahn Pinkafeld-Steinamanger der gesamte Betrieb von den österreichischen Bundesbahnen übernommen worden, die überdies auch noch die Förderung auf der ungarischen Strecke bis Steinamanger besorgen.

Es liegt auf der Hand, daß unter diesen Verhältnissen die erwünschte vollständige Eingliederung der burgenländischen Eisenbahnen in das österreichische Eisenbahnnetz die nur schrittweise mögliche Überwindung aller der geschilderten Schwierigkeiten zur Voraussetzung hat. Zur Ordnung der Rechtsverhältnisse wird es noch vielfacher und schwieriger Verhandlungen sowohl mit der ungarischen Regierung als mit den ungarischen Eisenbahngesellschaften bedürfen. Die vollständige verkehrstechnische Loslösung der burgenländischen Bahnen von der bisher unvermeidlichen betrieblichen Mitwirkung der ungarischen Bahnen wird zahlreiche, zum Teil recht umfangreiche bauliche Anlagen und daher auch die Aufwendung sehr bedeutender Mittel erfordern. Namentlich muß raschestens an den Ausbau des burgenländischen Eisenbahnnetzes mit dem Ziele seiner Verbindung mit dem österreichischen Stammnetze geschritten werden. In dieser Beziehung steht im Vordergrunde die Herstellung von Verbindungslinien, durch die die beiden Sackbahnen Steinamanger-Pinkafeld und Körmend-Güssing an die oststeirischen Bahnen angeschlossen werden. Das dringende Bedürfnis macht sich nach der Herstellung der ersteren Verbindungslinie geltend, die bei Friedberg-Pinggau in die Wechselbahn einmünden soll und geeignet wäre, den recht lebhaften Verkehr von der Pinkafelder Bahn in die Richtung nach Österreich zu lenken. Da diese geplante Linie nur 12,4 km lang ist, wäre ihre Herstellung auch in verhältnismäßig kurzer Zeit möglich. Kaum weniger dringlich erscheint die Herstellung der Verbindung mit der Linie Körmend-Güssing, deren Anschluß an die oststeirische Linie bei Fürstenfeld gedacht ist, die indes mit Rücksicht auf die verhältnismäßig größere Baulänge (ungefähr 22 km) eine längere Bauzeit voraussetzt und auch größere Baukosten erfordern wird. Die Anzahl der in Erörterung stehenden Bahnbaupläne ist begreiflicherweise sehr groß. Sehr lebhaft wird insbesondere die Herstellung von Verbindungslinien zwischen den Stationen Hartberg der Wechselbahn und Oberwarth der Pinkafelder Bahn und von der Aspangbahn bei Edlitz nach der Station Liebing der Ödenburg-Günser Lokalbahn gewünscht. Die letztere sowie auch das in letzter Zeit, offenbar unter dem Eindruck des Verlustes des Ödenburger Gebiets, aufgetauchte Projekt einer Verbindung zwischen der Südbahn bei Marz-Rohrbach und der westlichst gelegenen Station St. Martin der Ödenburg-Günser Lokalbahn würde eine Verbindung dieser letzteren Linie mit den niederösterreichischen Bahnen unter Umgehung des Ödenburger Gebiets ermöglichen.

Es ist demnach eine reiche Fülle von Aufgaben, die auf dem Gebiet des Verkehrswesens im Burgenlande zu bewältigen sind. Ihre Lösung erfordert viel Mühe, Geduld und Beharrlichkeit. Sie wird gelingen, wenn sich alle berufenen Faktoren zu einsichtiger und sachlicher Mitarbeit zusammenfinden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verkehrslage bei der Reichsbahn im Mai 1922.** Die Verkehrslage im Mai auf der Reichsbahn war in jeder Beziehung günstig. Der Ansturm der Ausländer auf die deutschen Erholungsgebiete und Kurorte, der starke Zustrom zu den Festspielen in Oberammergau, der Nah-Ausflugverkehr bei günstigem Wetter an Sonn- und Festtagen brachten schon vor Beginn der eigentlichen Reisezeit so starken Personenverkehr, daß die fahrplanmäßigen Züge nicht ausreichten und Sonderzüge eingelegt werden mußten. Der Übergang vom Winterfahrplan zu dem erweiterten Sommerfahrplan am 1. Juni vollzog sich reibungslos.

Auch der Güterverkehr war verhältnismäßig lebhaft. Das Bestreben der Verkehrtreibenden, vor der weiteren Erhöhung der Gütertarife um 25% zum 1. Juni noch möglichst sich einzudecken, war am Steigen des Verkehrs von Mitte des Monats zum Ende erkennbar. Der 1. Mai als teilweiser politischer Festtag brachte durch das Fehlen zahlreichen Personals gewisse örtliche Rückstände, die indes schnell wieder aufgeholt wurden. Die Streiks der Metallarbeiter in Süddeutschland und der Bergarbeiter im Dortmunder Revier beeinflußten den Eisenbahnverkehr unwesentlich. Dagegen lösten die polnischen Unruhen in Oberschlesien größere Betriebsschwierigkeiten aus, die zum Ausfall von Güterzügen führten. Der Ein- und Ausfuhr-

verkehr über die Seehäfen wickelte sich gut ab. Vorübergehend sammelten sich Stückgüter infolge eines Streiks der Güterbodenarbeiter in Hamburg an. Die Vorräte an Dienstkohlen sind dauernd knapp. Sie können wegen der gewaltigen Auflagen nur bester Sorten durch die Entente aus deutschen Revieren zum Herbst nicht mehr genügend aufgefüllt werden. Deshalb wird zum Ankauf guter Auslandskohlen geschritten. Einschneidende Verkehrssperren waren entbehrlich. Die Ausnutzungsmöglichkeit der Wasserstraßen ist wegen sinkender Wasserstände etwas zurückgegangen.

Der Bedarf an gedeckten Wagen ist nur mittelstark und konnte voll befriedigt werden. Insgesamt sind über 1 Million Wagen gestellt. Die Verfrachtung von Kartoffeln ging mehr und mehr zurück. Im Vormonat wurden noch 47 000 Wagen verschickt (gegen 28 700 im Mai). Außerordentlich rege für diese Jahreszeit ist dagegen der Versand künstlicher Düngemittel, vor allem von Kali. Die Ursache dürfte in der Einführung des billigeren Saisontarifs seit 1. Mai zu suchen sein. Während im Vorjahre im Mai nur 82 000 Wagen Kali aufgeliefert wurden, sind in diesem Jahre im Mai fast 28 000 Wagen Kali mehr verfrachtet. Wenn der Kaliversand im Sommer weiterhin so lebhaft bleibt, wird er für die schon sonst verkehrsstarken Herbstmonate eine fühlbare Erleichterung bringen, zum Vorteil zugleich für die ausreichende Düngung unseres Ackerbodens. Der Getreide- und Mehlversand ist schwach. Er beanspruchte nur rund 1900 Wagen täglich.

Sehr lebhaft war der Versand von Gütern in offenen Wagen. Stark trägt hierzu die überall wieder einsetzende Bautätigkeit und die Abfuhr der Kohlenhalden bei. Die Gesamtgestellung wird — bei nur geringen Ausfällen — rund 2 600 000 Wagen betragen. Im Ruhrgebiet wurden alle für Brennstoffe verlangten Wagen — fast 24 000 im Tagesdurchschnitt — restlos gestellt. Der Brennstoffumschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen erreichte Tagesleistungen von über 40 000 Tonnen. Dies wird der Versorgung Süddeutschlands zugute kommen. Auch in Oberschlesien wurde der Wagenbedarf für Brennstoffe voll überwiesen. In den letzten Tagen stockte allerdings die Leerwagenzufuhr infolge der polnischen Unruhen. Am 31. Mai entstanden deshalb 700 Wagen Ausfall. Insgesamt sind über 223 000 Wagen abgerollt. Etwa sechs Züge laufen täglich aus Oberschlesien als Reparationslieferung nach Italien über Bayern. Der Umschlag von Kohle auf die Oder in Koselhafen schwankte zwischen 6000 und 11 000 t täglich. Der Wasserstand der Oder sank am Monatsende im Oberlauf allerdings bedenklich. Die mitteldeutschen und sächsischen Kohlenreviere erhielten ebenfalls die verlangten Wagen — bis auf verschwindende Ausnahmefälle — vollzählig. Es ist anzunehmen, daß auch im Juni der aufkommende Verkehr ohne Störungen wird bewältigt werden können.

— **Eröffnung der Güternebenbahn Pirach-Wackerwerk.** Am 15. Mai 1922 wurde die bisherige Industriebahn Pirach-Wackerwerk von der Deutschen Reichsbahn als Güternebenbahn in Betrieb genommen. Diese Bahnstrecke schließt in Pirach an die Nebenbahn Mühldorf (Obb)-Tüssling-Burghausen an. Die mit Dampfzügen betriebene Strecke dient dem Expreßgut-, Eil- und Frachtstückgut- sowie dem Eil- und Frachtgutwagenladungsverkehr nur des Werkes „Wackerwerk". Die neue Strecke wird der Betriebs- und Bauinspektion Mühldorf (Obb) zugeteilt, die Oberleitung ist der Eisenbahndirektion München übertragen.

—**Einreichung von Anträgen auf Frachterstattung.** Zufolge ministerieller Anordnung ist am 1. April d. J. in der Behandlung von Frachterstattungsanträgen im Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Belgien, Frankreich und Luxemburg anderseits eine Änderung eingetreten. Die Anträge werden, wenn nur ausländische Bahnen an der Erstattung beteiligt sind, durch die Verkehrskontrollen II in Köln und Darmstadt erledigt, und zwar durch die Verkehrskontrolle in Köln, wenn die belgischen Bahnen und die französische Nordbahn in Frage kommen, durch die Verkehrskontrolle in Darmstadt, wenn die übrigen französischen Bahnen, die elsaß-lothringischen und luxemburgischen Bahnen die Fracht zu zahlen haben.

Sind deutsche und ausländische Bahnen oder nur deutsche Bahnen an der Erstattung beteiligt, so sind die genannten beiden Kontrollen für folgende Erstattungsanträge zuständig:

1. Frachterstattungsanträge, bei denen es sich zweifellos um die Anwendung eines unrichtigen Frachtsatzes trotz sachgemäßer Angabe des Inhalts im Frachtbriefe oder um eine unrichtige Ausrechnung (Vervielfältigungsfehler) oder eine unrichtige Aufrechnung der einzelnen Geldbeträge im Frachtbriefe handelt,

2. Frachterstattungsanträge, die eine unrichtige Gewichtsangabe bei Stückgütern infolge eines Wägefehlers der Güterabfertigung oder eines Irrtums des Absenders zum Gegenstande haben, sofern das wirkliche Gewicht glaubhaft nachgewiesen wird,

3. Frachterstattungsanträge, bei denen es sich um die nachträgliche Anwendung von Rückvergütungstarifen handelt, sofern die tarifmäßigen Bedingungen erfüllt sind und die Erledigung nicht ausdrücklich einer anderen Stelle vorbehalten ist.

— **Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts.** In der Zeit vom 1. bis 15. Mai gestaltete sich die Wagengestellung in (I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken wie folgt:

	Es wurden gestellt (zu je 10 t)		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. für den Werkta[g]
I. 1922	478 187	465 561	35 803
1921	300 453	279 833	25 438
1914	640 886	628 970	48 382
II. 1922	217 204	216 985	16 691
1921	145 051	144 961	13 178
1914	126 080	126 080	9 700

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb wickelte sich in der Woche vom 28. Mai bis 3. Juni im Ruhrbezirk glatt ab. Durch die für den 1. Juni festgesetzte Tariferhöhung nahmen die Verladungen im gesamten Reichsbahngebiet vor dem 1. Juni derart zu, daß der Zufluß der leeren Wagen zum Ruhrgebiet stark abnahm. Gegen Ende der Woche nahm die Zahl der für Brennstoffe verfügbaren leeren Wagen jedoch wieder stark ab, so daß trotz aller Bemühungen an mehreren Tagen an einzelnen Stellen einige Wagen nicht rechtzeitig gestellt werden konnten. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 22 370 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 22 306 Wagen (Höchstgestellung am 29. Mai 23 148). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 858 Wagen.

Auf dem Rhein war während der ganzen Berichtswoche infolge des anhaltend günstigen Wasserstandes ein vollschiffiger Verkehr möglich. Die Kohlenförderung des Ruhrbeckens (einschließlich der linksrheinischen Zechen) wird für den Monat Mai 1922 auf rund 8 Millionen Tonnen in 26 Arbeitstagen veranschlagt. Im April 1922 stellte sich die Kohlenförderung in 23 Arbeitstagen auf 7,5 Millionen Tonnen und im Mai 1921 auf 6,95 Millionen Tonnen in 23¾ Arbeitstagen. Arbeitstäglich gerechnet wird sich für Mai 1922 voraussichtlich eine Förderung von etwa 308 000 t ergeben, gegenüber einer arbeitstäglichen Förderung von 326 637 t im April 1922 und von 299 123 t im Mai 1921.

— **Massenentlassungen bei den Saarbahnen.** Aus Saarbrücken wird unterm 27. Mai gemeldet: Zum Zwecke von Ersparnissen im Betrieb bereitet die Eisenbahndirektion, auf Anweisung der Regierungskommission, die Entlassung von 1200 Arbeitern und Unterbeamten vor. Unter dem Personal herrscht große Erregung. Im verflossenen Jahr betrug das Defizit des aus politischen Gründen von den Reichsbahnen abgetrennten, für die Selbstverwaltung viel zu kleinen Netzes 10 Millionen Franken. Trotz der ungeheuerlich hohen, in Franken zahlbaren Frachtsätze für Personen und Güter, die keine Steigerung mehr vertragen, sieht die Saarregierung sich zu der unangebrachten Maßnahme genötigt, die seinerzeit als Sturmböcke der Frankenpropaganda dirigierten Eisenbahner fallen zu lassen.

— **Verkehrsprogramm für die Landwirtschaft.** Von zuständiger Stelle wird mitgeteilt: Im Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft fand kürzlich die Besprechung eines Verkehrsprogramms statt, welches die Versorgung der Landwirtschaft mit Düngemitteln und der Bedarfsgebiete mit den wichtigsten Lebensmitteln, insbesondere mit Kartoffeln und Brotgetreide, sicherstellen soll. In dieser wurde allgemein zum Ausdruck gebracht, daß der Plan, vom September ab Kartoffeln in ausreichender Menge an die Verbraucherschaft, vor allem in den bevölkerungsdichten Reichsteilen zu bringen, nur dann durchgeführt werden kann, wenn eine Entlastung der Eisenbahn auf anderen Gebieten stattfindet, wenn insbesondere ein erheblicher Teil der Düngemittel bis zum September von den Werken zu den Verbrauchern abbefördert worden ist.

Zur Unterstützung dieses Vorhabens hat das Reichsverkehrministerium einen Saisontarif für Düngesalze (Kali) mit Gültigkeit vom 16. Mai 1922 bis 30. April 1923 geschaffen, welcher eine Ermäßigung von 30 % für die Monate Mai/Juli, von 20 % für die Monate März/April und August und Dezember, von 15 % für die Monate September/November und Janua[r]

ebruar vorsieht. Zum weiteren Anreiz für die Verbraucher schloß das Kalisyndikat beim Bezug im Sommer einen reisnachlaß zu gewähren. Wünschenswert wäre es, wenn ie Bezieher von stickstoff- und phosphorsäurehaltigen Düngemitteln sich ebenfalls zum Kauf während des Sommers in erheblicherem Umfange als bisher entschließen würden, zumal om 15. September ab eine Erhöhung der Gütertarife für diese üngemittel stattfinden wird.

Da vom Juli ab bereits die Getreidebeförderung einsetzt, üssen Düngemittel unverzüglich auf die Bahn gebracht weren. Alle am Düngemittelverkehr beteiligten Kreise müssen mit rechnen, daß bei dem im September beginnenden Kartoffelversand Düngemittel möglicherweise überhaupt nicht ehr befördert werden können. Auch wird in diesem Wirtschaftsjahr voraussichtlich eine Beschränkung des Düngemittelverkehrs von Mitte September bis Ende November in rößerem Umfange als im Vorjahre angeordnet werden, falls eser den Kartoffelversand erheblich stören sollte. Mit der iederaufnahme der Düngemittelbeförderung könnte dann erst ach Eintritt des Frostes, insbesondere vom Januar ab, gechnet werden.

— **Sonntagsfahrten nach Wangerooge oder Helgoland.** Vom . Juni d. J. ab finden wieder regelmäßig an jedem Sonntage s Mitte September Tagesrückfahrten des Norddeutschen Lloyd n Bremerhaven nach Helgoland und Wangerooge statt. Von emerhaven fahren nach Helgoland die Dampfer „Najade" oder ixe", nach Wangerooge „Lachs" oder „Delphin". Die Fahrn nach Wangerooge werden unabhängig von Ebbe und Flut sgeführt, da der neue Seeanleger für das Landen immer ne genügende Wassertiefe bietet.

— **25 Jahre Berliner Hochbahngesellschaft.** Die Gesellschaft, er deren Generalversammlung in Nr. 22, S. 440 d. Ztg. bechtet worden ist, schloß im April d. J. ihr 25. Geschäftshr ab. Sie wurde am 13. April 1897 von der Deutschen nk und Siemens & Halske mit dem Hauptzweck gegründet, rlin und seine Umgebung mit elektrischen Schnellbahnen zu rsorgen. In einmütigem Zusammenwirken der Gesellschaft t ihren Begründern ist bis heute ein Schnellbahnnetz gehaffen worden, das eine Streckenlänge von etwa 27½ km gener Linien umfaßt; hierzu sind noch 10 km Anschlußien Groß-Berliner Gemeinden hinzugetreten. Die Stammie des Netzes bildet die Strecke von der Warschauer rücke zum Zoologischen Garten mit der Abzweing zum Potsdamer Platz, die von Siemens & Halske den Jahren 1897 bis 1902 auf Grund einer ihnen auf 90 Jahre eilten, später auf die Gesellschaft übertragenen Genehmig erbaut und im Jahre 1902 eröffnet worden ist. Diese ammlinie wurde in rascher Folge in der Richtung nach Chartenburg erweitert; schon Ende 1902 konnte die Verlängerung m Zoologischen Garten bis zum Knie dem Beebe übergeben werden. Ihr schloß sich im Jahre 1906 eine rtsetzung durch die Bismarckstraße an, die durch die Sesenliner Straße zum Wilhelmplatz führt. Auf Grund von reinbarungen mit dem Forstfiskus, der Stadt Charlottenburg d der von der Deutschen Bank gegründeten Neu-Westendundstücks-Gesellschaft wurde die Charlottenburger Strecke Jahre 1908 über den Kaiserdamm nach Neu-Westend tgesetzt, um das hier von der Grundstücksgesellschaft errbene umfangreiche Siedlungsgelände an das Schnellverrsnetz anzuschließen und auf diese Weise mit den inneren dtvierteln zu verbinden. Inzwischen waren die Erweiterun durch die Innenstadt vorbereitet worden. Mit der Stadt rlin wurde ein Abkommen getroffen für die Fortführung der tergrundbahn vom Leipziger Platz über den Spittelrkt zum Alexanderplatz und von da in nördlicher htung durch die Schönhauser Allee bis zum Nordng, wo diese Erweiterungslinie als Hochbahn endet. Die ecke bis zum Spittelmarkt wurde im Jahre 1908 eröffnet, bis zu Nordring im Jahre 1913. Die Bestrebungen der Stadt Wilrsdorf und der Kolonie Dahlem, ihre ausgedehnten Gelände h dem Vorgange von Neu-Westend der Bebauung zu erließen, führten dazu, vom Bahnhof Wittenbergplatz aus eine ie in diese Gebiete abzuzweigen. Zu diesem Zwecke wurde Umgestaltung des Bahnhofs Wittenbergplatz erderlich; er wurde zu einem umfangreichen Gemeinschaftsnhof erweitert, von dem außer der Linie nach Wilmersrf-Dahlem noch eine Zweiglinie nach dem Kurrstendamm hergestellt wurde. Beide Linien wurden Jahre 1913 dem Verkehr übergeben. Die Wilmersdorflemer Strecke ist vom Bahnhof Nürnberger Platz ab von Gemeinden für eigene Rechnung ausgeführt worden, wird r von der Hochbahngesellschaft im Zusammenhang mit ihrem nen Bahnnetz betrieben. Um die Leistungsfähigkeit der n zu steigern, nahm die Gesellschaft im Jahre 1912 den einer Verstärkungslinie zwischen Gleisdreieck und Wittenbergplatz in Angriff, die einen direkten Durchgangsverkehr vom Westen über das Gleisdreieck nach der Warschauer Brücke ermöglichen sollte. Die Ausführung wurde durch einen Umbau des Gleisdreiecks zu einem geräumigen zweigeschossigen Kreuzungsbahnhof eingeleitet, der in seiner neuen Gestalt im Jahre 1912 in Betrieb genommen werden konnte. Zur Erschließung weiterer Stadtteile des Berliner Ostens wurde die Ausführung einer Untergrundbahn vom Alexanderplatz aus zur Frankfurter Allee vorbereitet. Die Ausführung beider Linien mußte leider infolge des Krieges und der jetzigen wirtschaftlichen Verhältnisse zurückgestellt werden; die Gesellschaft hofft aber zuversichtlich, daß sich diese Ergänzungen des Bahnnetzes zu einem späteren Zeitpunkt verwirklichen lassen werden. Die Verkehrsaufgaben der Gesellschaft haben noch dadurch eine Erweiterung erfahren, daß ihr außer der Wilmersdorf-Dahlemer Bahn die in den Jahren 1908—1910 von der Stadt Schöneberg erbaute Untergrundbahn zum Betriebe übergeben wurde.

Für die Stromversorgung der Hoch- und Untergrundbahn sind zwei Kraftwerke errichtet, das eine mitten in der Stadt am Tempelhofer Ufer, das andere, später erbaute Hauptwerk an der Unterspree in Ruhleben. Besondere Unterwerke sind neben den Bahnhöfen Bismarckstraße und Senefelderplatz angelegt, in denen vom Hauptkraftwerk gelieferter Drehstrom von 10 000 Volt Spannung in den Triebstrom — Gleichstrom von etwa 750 Volt — umgeformt wird. Betriebsbahnhöfe befinden sich am östlichen Endpunkt der Bahn, an der Warschauer Brücke, und am westlichen Bahnende, am Bahnhof Stadion.

Das Unternehmen hat während des 25jährigen Bestehens der Gesellschaft bis zum Ausbruch des Krieges in seiner Ausdehnung und in seiner Verkehrsleistung ständig zugenommen. Die hemmenden Einflüsse des Krieges und seiner Folgen beginnen sich auszugleichen, so daß der Übergang zu einer weiter fortschreitenden Entwicklung erhofft werden darf.

— **Ministergehälter der Eisenbahnstreikführer.** Unter dieser Überschrift und dem Untertitel: „Komplizierte" Buchführung schreibt die „DAZ.": Die Tätigkeit gewisser überradikaler Gewerkschaftler wurde in eigenartiger Weise durch eine Verhandlung beleuchtet, die jetzt vor dem Schöffengericht in Berlin Lichtenberg stattgefunden hat. Die bekannten Streikführer, Lokomotivführer Scharfschwerdt und Sperlbaum, die inzwischen aus dem Dienst entlassen worden sind, jedoch heute noch führende Stellungen in der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten bekleiden, hatten gegen den volkswirtschaftlichen Schriftsteller Oskar Kresse einen Beleidigungsprozeß angestrengt, da Kresse, der eine Eisenbahnerzeitschrift leitet, behauptet hatte, daß in der Verwaltung der Mitgliederbeiträge und des Vermögens der Reichsgewerkschaft schwere Mißstände beständen, daß ferner gerade die sich am radikalsten gebärdenden Führer Einkommen bezögen, die bei weitem höher seien als die von Oberbeamten, daß die Bezüge der Führer sich nur mit Ministereinkommen vergleichen ließen. In der Verhandlung vor dem Schöffengericht wurde von dem Beklagten nachgewiesen, daß in der Lokomotivführergewerkschaft der Reichsgewerkschaft geradezu unglaubliche Mißstände vorhanden seien, daß die Führer Verwandten- und Futterkrippenwirtschaft betrieben hätten und daß über die Verwendung der eingezahlten Beträge keine klare Rechnungslegung zu erzielen sei. Bereits im Jahre 1920 hätten die beiden Kläger ein Einkommen gehabt, das schon damals 50 000 bis 55 000 ℳ betrug, und diese Bezüge hätten sich entsprechend der besseren Besoldung der Beamten weiter gesteigert, so daß man heute feststellen könne, die Führer der radikalen Bewegung bezögen Gehälter, die denen eines Ministers nicht nachstehen.

Das Schöffengericht kam nach längerer Verhandlung zu dem Erkenntnis, daß die von dem Beklagten Kresse behaupteten Tatsachen erwiesen seien, insbesondere die Kassenführung sehr viel zu wünschen übrig lasse. Infolgedessen wurde der Beklagte freigesprochen, während die Kläger, gegen die Gegenklage erhoben worden war, wegen Beleidigung zu nicht unerheblichen Geldstrafen verurteilt wurden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbauräte Erwin Rosenthal, bisher in Gleiwitz, als Mitglied (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Altona, und Dulitz, bisher in Brandenburg West, zur Eisenbahndirektion nach Berlin. — Überwiesen sind: die Oberregierungsbauräte Max Häfner in München der Eisenbahndirektion daselbst als Referent und Hermann Angerer in München der Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums daselbst als Hilfsreferent. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Karl Hardt aus Crefeld ist zum Regierungsbaumeister ernannt und der Eisenbahndirektion in Köln zur Beschäftigung überwiesen.

Österreich.

— Bundesminister für Verkehrswesen. Bei der Neubildung der Regierung wurde vom Nationalrat am 31. Mai 1922 zum Bundesminister für Verkehrswesen der Abgeordnete Dr. Franz Odehnal gewählt. Geboren am 26. September 1871 in Brünn, trat er nach erfolgreichem Besuch des Gymnasiums bei der Brünner Postdirektion als Postamtspraktikant in den Staatsdienst, war dann in Graz als Offizial angestellt, wo er an der Universität seine Studien fortsetzte und im Jahre 1903 zum Doktor promovierte. Ein Jahr darauf wurde er in den Dienst der Postsparkasse in Wien übernommen, wo er zuletzt zum Hofrat befördert wurde. Seit dem Jahre 1911 ist Dr. Odehnal als Mitglied der christlichsozialen Partei auch im politischen Leben tätig. Er war längere Zeit Mitglied der Bezirksvertretung Währing, von 1919 bis 1920 Gemeinderat und wurde am 17. Oktober 1920 in den Nationalrat gewählt; wo er besonders als Referent in Beamtenfragen hervortrat, wobei er namentlich auch bei den Verhandlungen mit den Staatsangestellten sich betätigte.

— Die Tarife der Bundesbahnen. Die „Staatskorrespondenz“ veröffentlicht folgende Mitteilung:

Dem Vernehmen nach wird sich die neue Regierung in einer der ersten Sitzungen des Ministerrats mit der Frage befassen, ob mit Rücksicht auf den sehr wesentlichen Betriebsabgang im Haushalte der Bundesbahnen mit einer Erhöhung der Tarife vorzugehen sein wird. Falls sich der Ministerrat für eine Tariferhöhung im jetzigen Zeitpunkte aussprechen sollte, so würde diese keineswegs in Form einer bloß linearen Hinaufsetzung der Beförderungsgebühren erfolgen, sondern es würden auf vollständig neuen Grundlagen aufgebaute Tarife an die Stelle der gegenwärtig gültigen treten. Die neuen Tarifgrundlagen würden sodann erst den Kammern für Handel, Gewerbe und Industrie sowie den Kammern für Arbeiter und Angestellte vorgelegt werden, und es hätte schließlich der Hauptausschuß des Nationalrats über die neuen Grundlagen Beschluß zu fassen. Es ist daher nicht anzunehmen, daß neue Personen- und Gütertarife der Bundesbahnen vor Mitte Juli d. J. in Kraft treten werden.

— Überleitung des Wiener Nahverkehrs auf die obere Wiental- und Gürtellinie. Die beschränkten Raumverhältnisse im Wiener Westbahnhofe (vgl. Nr. 21, S. 419 d. Ztg.) nötigen, wie im Anschluß an die Mitteilung in Nr. 19, S. 382 d. Ztg. gemeldet wird, die Bundesbahnverwaltung zur Entlastung dieses Bahnhofs. Demzufolge werden, vom 1. Juni l. J. angefangen, die meisten der den Verkehr zwischen Stationen der Strecke Neulengbach-Wien Westbahnhof bedienenden Züge in Hütteldorf-Hacking auf die obere Wientallinie und Gürtellinie bis oder über Heiligenstadt hinaus geführt; ebenso wird ein Teil der den Verkehr zwischen Stationen der Strecke Tulln-Wien Franz Josef-Bahnhof bedienenden Züge in Heiligenstadt auf die Gürtellinie und obere Wientallinie bis oder über Hütteldorf-Hacking hinaus geführt (Überleitungsverkehr). Hierbei wird besonders hervorgehoben, daß diese Maßnahme keineswegs die Aufnahme eines Stadtbahnverkehrs darstellt, sondern lediglich als eine Überleitung der derzeitigen Nahpersonenzüge der Strecke Wien Westbahnhof-Neulengbach zur Entlastung des Wiener Westbahnhofs aufzufassen ist.

Diese umgeleiteten Nahpersonenzüge nehmen auf der oberen Wientallinie nur in der Haltestelle Unter St. Veit-Baumgarten als Ersatz für die Haltestelle Baumgarten und in der Haltestelle Hietzing als Ersatz für die Station Penzig, ferner in der Station Meidling Hauptstraße und auf der Gürtellinie in den Haltestellen Gumpendorfer Straße und Westbahnhof als Ersatz für den Kopfbahnhof Wien Westbahnhof Aufenthalt.

Da mangels der erforderlichen Anlagen in der Haltestelle Westbahnhof die Überleitungszüge bis und von Heiligenstadt geführt werden müssen, anderseits auch eine teilweise Entlastung des Kopfbahnhofs Wien Franz Josef-Bahn erwünscht ist, werden diese Überleitungszüge auch in den Haltestellen Währinger Straße und Nußdorfer Straße Aufenthalt nehmen, wobei diese beiden Haltestellen im Verkehre der Bahnstrecke Wien Franz Josef-Bahnhof-Tulln als teilweiser Ersatz für die Station Wien Franz Josef-Bahnhof gelten.

Die Verkehrszeiten der Überleitungszüge sind aus den in den nächsten Tagen zum Aushange gelangenden neuen Aushangfahrplänen zu ersehen.

— Einleitung der Südbahnverhandlungen in Venedig. Von der Generaldirektion der Südbahn wird mitgeteilt, daß der Beginn der Konferenz in Venedig für den 10. Juni anberaumt worden ist. Die Südbahn wird bei den Verhandlungen durch den Präsidenten Dr. Weeber und den Präsidenten der Generaldirektion Dr. Fall sowie mehrere Mitglieder der Direktion vertreten sein. Eine Zuziehung von Verwaltungsräten ist im ersten Stadium der Verhandlungen nicht in Aussicht genomm Die Aussichten der Verhandlungen in Venedig lassen sich v erst nicht abschätzen. Es ist jedenfalls von großer Wicht keit, daß an den Verhandlungen zum erstenmal Vertreter d italienischen Regierung teilnehmen werden, während bisher Konferenzen lediglich mit den italienischen Mitgliedern d Verwaltungsrates geführt wurden und deshalb über eine a gemeine Aussprache noch nicht hinausgekommen sind. Ei vollkommene Klärung aller Verhältnisse der Südbahn wi von den Verhandlungen in Venedig noch nicht erwartet. M glaubt, daß wahrscheinlich noch eine Reihe von Konferenz notwendig sein werde, bevor ein vollkommener Sanierungspl der auf die Zustimmung aller Teile zu rechnen hat, zustan kommen wird.

— Der Fremdenverkehr im Burgenland. Nach Mitteilung des Berichterstatters für Fremdenverkehr der burgenländisch Landesregierung in Sauerbrunn zeigt sich seit dem Beginne d wärmeren Jahreszeit ein lebhaftes Interesse der an das Burg land anstoßenden Gebiete für die landschaftlichen Schönheit des neuen Bundesgebietes. Die Eisenbahnverbindungen si derzeit noch nicht so günstig, daß ein besonders starker Fre denzuzug möglich ist, auch sind die wenigsten Orte mit Ga höfen zur Beherbergung einer größeren Zahl von Fremden e gerichtet. Augenblicklich sind nur Sauerbrunn mit 180, zu Teil sehr stattlichen Villen, von denen aber ein Teil durch Beamten der Landesregierung belegt ist, und der Badeort Ta mannsdorf, dessen Moorbäder denen Franzensbads gleichwer sind, einigermaßen für Fremdenbesuch eingerichtet. Es ist her nicht empfehlenswert, daß Vereine oder größere Gese schaften ohne vorherige Anmeldung Ausflüge ins Burgenla unternehmen, und auch der einzelne Besucher darf keine groß Ansprüche stellen. Die Landesverwaltung ist bemüht, die Verhältnisse zu bessern und hat eine besondere Abteilung f Auskünfte über den Fremdenverkehr geschaffen, an die s alle Reiselustigen und Bergsteiger, die das Burgenland suchen und kennen lernen wollen, wenden können. Die Fre denverkehrsabteilung der burgenländischen Landesregieru will schon im nächsten Monat einen Führer durch das Burg land mit Fahrplänen und Ortsbeschreibungen herausgeben u die Vornahme von Wegbezeichnungen durch Gebirgsverei insbesondere an den Ostabhängen des Leithagebirges, förde schließlich auch auf eine Verbesserung der Verbindungen u Unterkunftsverhältnisse hinwirken.

— Umgestaltung des Franz Josef-Bahnhofs. Neben de Westbahnhof ist der Franz Josef-Bahnhof derjenige Bahnh Wiens, dessen Reiseverkehr auch unter den gegenwärtigen V hältnissen mehr und mehr zunimmt. Wie bekanntlich Westbahnhof auf Anregung des Ministers Dr. Rodler umfa reiche, dem neuzeitlichen Reiseverkehr dienende Anlagen schaffen wurden, so mußten auch im Franz Josef-Bahnh freilich nicht in so großzügiger Weise, Maßnahmen getroff werden, um stark fühlbare Mängel bei der glatten Abwicklu des Reiseverkehrs einer Verbesserung zuführen zu können. die Unterbringung der für die Abfertigung der Reisend dienenden Einrichtungen, der Kassenräume usw. in einem meinsamen Hallenraume mit der Gepäckabfertigung, insbes dere an verkehrsreichen Tagen, zu unliebsam empfunde gegenseitigen Behinderungen Anlaß gab, wurden die Bahnh wirtschaft 3. Klasse und der anstoßende Wartesaal verlegt diese Räume zu einer großen Gepäckaufgabehalle umgeba weiter wurde durch einen Anbau ein unmittelbarer Zuga von der Straße geschaffen, so daß der Verkehr in der fahrtshalle durch die Gepäckaufgabe nicht mehr behind wird und die das Gepäck aufgebenden Reisenden doch kürzestem Wege wieder zu den Kassen gelangen können. an und für sich verhältnismäßig geräumige Abfahrtsha konnte nunmehr für die Abfertigung der Reisenden all dienstbar gemacht werden, und zwar in der Weise, daß ne Kassenräume mit einer Anzahl von Kassenschaltern nebst ein Geldwechselstube eingebaut wurden. Hand in Hand damit g eine Umlegung sowie Umgestaltung von Diensträumen in ein der neuen Dienstabwicklung entsprechenden Anordnung, mit den obengenannten Umgestaltungen im ursächlichen sammenhange stehen. Die Bahnhofwirtschaft 3. Klasse wu nunmehr in die bisherigen Räume der Bahnhofwirtschaft 1. u 2. Klasse verlegt und für letztere die seinerzeitigen Hofwar räume herangezogen. Eine weitere Entlastung der Abfah halle und deren alleinige Benutzung für den Fernverkehr wu noch dadurch erreicht, daß die ziemlich geräumige Eingan halle des Kopfgebäudes durch Anlage von Kassenschaltern den Nahpersonenverkehr dienstbar gemacht wurde und du die bewirkte örtliche Trennung der Nah- und Fernzugreis den der insbesondere an Sonn- und Feiertagen äußerst sta Verkehr nach den Donaubädern in klagloser Weise abgewick werden kann. Behufs glatter Rückbeförderung der Sonn- Feiertagsausflügler ist schließlich noch beabsichtigt, einen T

r Nahzüge nicht in die Halle des Franz Josef-Bahnhofs einhren zu lassen, sondern diese Züge nach der benachbarten adtbahnstation „Brigittabrücke" abzulenken. Infolge aller eser Anordnungen kann nunmehr erwartet werden, daß in esem Sommer der Verkehr auf der Franz Josef-Bahn und sbesondere die Abbeförderung und Ankunft der Reisenden am auptbahnhofe allen gerechten Anforderungen entsprechen wird.

— **Verkehrsnachrichten.** Die Betriebsdirektion der Südbahn ilt mit: Vom 1. Juni ab verkehrt zwischen Wien und eran über Marburg ein neues Schnellzugpaar mit durchifenden Schlafwagen, welche in Österreich auch Schlafplätze Klasse führen, und mit durchlaufenden Personenwagen 1.—3. asse. Dieses Zugpaar stellt eine günstige Verbindung zwien Wien und dem Wörther See sowie den übrigen Kärntner d Südtiroler Stationen her. Reisende, welche von Österreich er Marburg nach Österreich fahren, unterliegen keinerlei ß- oder Sichtvermerkzwang; es genügt für den südslawischen rchlauf der Vorweis irgendeines Nachweises (Meldezettel, stellungsdekret, Heimatschein, Legitimation oder ähnliches), e unterliegen auch keiner besonderen Zollbehandlung und ben keine Paß- und Zollmanipulationsgebühr zu entrichten. n nach Italien mit diesem Zuge durch Südslawien Reisenden rd der Durchreisesichtvermerk im Zuge gegen Entrichtung ner Gebühr von 10 Dinar erteilt. Hinsichtlich der sonstigen ll- und Paßprüfung sind alle zulässigen Erleichterungen zustanden.

— **Errichtung einer Bauaufsicht der österreichischen Bundeshnen für die Linie Friedberg-Pinkafeld.** Zur örtlichen itung und Überwachung des Baues der Linie Friedberg-Pinfeld wurde am 1. Juni d. J. eine Bauaufsicht mit der Bechnung: „Bauaufsicht der österr. Bundesbahnen für die nie Friedberg-Pinkafeld" in Friedberg errichtet, die dem ndesministerium für Verkehrswesen unmittelbar untersteht.

— **Dr. techn. Rudolf Sanzin †.** Am 3. Juni verschied in Triest ch kurzer Krankheit auf einer Urlaubsreise der Dr. techn. dolf Sanzin, Ministerialrat und Departementsvorstand im ndesministerium für Verkehrswesen und Professor für Lokotivbau an der Technischen Hochschule in Wien. Der Verchene war unstreitig der bedeutendste Fachgelehrte Österchs auf dem Gebiete des Lokomotivbaus, insbesondere in oretisch-wissenschaftlicher Beziehung. Seit vielen Jahren kte er auch als Dozent an der Technischen Hochschule in en, die ihn vor einigen Jahren als Professor zur Leitung r Lehrkanzel für Wärmekraftmaschinen berief. Die großen dienste des Verstorbenen werden noch eingehend gewürdigt den.

Ungarn.

— **Industrieausstellung in Szeged.** In Szeged fand eine ustrieausstellung statt, an der zahlreiche Besucher teilommen haben. Viele interessante Eisenbahnbedarfsartikel ngten zur Ausstellung.

— **Bauxitlager in den Gebieten jenseits der Donau.** Im tlichen Gebiete jenseits der Donau hat man ausgiebige vorzügliche Bauxitfunde entdeckt, zu deren Förderung und wertung eine Aktiengesellschaft gegründet wurde. Mit ksicht auf den Umstand, daß Bauxit den Grundstoff zur eugung des Aluminiums bildet und letzteres in Eisenbahnkstätten derzeit statt Kupfer häufig verwendet wird, nen diese Bauxitlager als Ersatz für die Ungarn entrienen Siebenbürger Bauxitanlagen angesehen werden.

— **Ausdehnung der elektrischen Anlagen in Kelenföld.** Der Magistrat der Hauptstadt hat den Entschluß gefaßt, die Anlagen der elektrischen Werke zu Kelenföld in ausgedehntem Maße zu erweitern. Zu diesem Zwecke wird das Kabelnetz ausgedehnt, und es wird hierdurch ermöglicht, die Förderung der elektrischen Kraft derart zu steigern, daß auch die hauptstädtischen Industrieanlagen mit elektrischer Kraft versehen werden können. Mit Rücksicht darauf, daß man die Stromerzeugung auf mindestens 16 500 Kilowatt zu steigern beabsichtigt, beanspruchen diese Arbeiten einen Kostenaufwand von 105 Millionen Kronen, wobei man einen Dampfturbinengenerator, zwei große Dampfkessel, zwei Speisepumpen und ei Kaltwasserpumpe anschaffen will. Die Hauptstadt wird zu diesem Zweck eine binnen 10 Jahren in Raten von je 10 Mill. Kronen zu tilgende Anleihe aufnehmen.

— **Aufnahme leerer Säcke auf den ungarischen Staatsbahnen.** Da in letzter Zeit bei Annahme der zur Beförderung aufgegebenen leeren Säcke die Eisenbahnorgane insofern unrichtig oder oberflächlich vorgegangen sind, als in vielen Fällen weder das Zeichen, noch die Stückzahl und Güte der Säcke in den Frachtbriefen näher angegeben waren und infolgedessen bei Verlust solcher Sendungen den Parteien der Betrag für die wertvollsten Säcke als Schadenersatz gezahlt werden mußte, hat die Direktion der Staatsbahnen im Verordnungswege bestimmt, daß in Zukunft die Stückzahl, das Zeichen und die Beschaffenheit der leeren Säcke in den Frachtbriefen genau angegeben werden.

— **Die Funkentelegraphie im Dienste der ungarischen Volkswirtschaft.** Die königl. ungarische Postverwaltung hat mit der ungarischen Telegraphen-Büro-A.-G. in Budapest eine technische Einrichtung eingeführt, die das Ziel verfolgt, daß die im Wege des Telephons und der Funkentelegraphie nach Budapest gelangten, wichtigeren Wirtschaftsnachrichten einstweilen an 15 Abonnenten weitergeleitet werden, so daß diese von den ausländischen Wirtschaftsfragen ohne Verzug unmittelbar in Kenntnis gesetzt werden. Zu diesem Zwecke sind bei den Abonnenten entsprechende Apparate angebracht, die nur mit Hörer versehen sind. Die Weitersendung der Ferngespräche an die Abonnenten erfolgt durch das Telegraphen-Büro durch Mikrophon. Die Abonnenten werden durch einen Wecker angerufen. Die Versuche, die mit dieser neuen Einrichtung angestellt wurden, haben zu einem günstigen Ergebnisse geführt.

— **Der Unterricht des Flugwesens.** Indem in Ungarn an die Entwicklung des Flugwesens in nächster Zeit geschritten wird, sah sich die Regierung veranlaßt, den Unterricht des Flugwesens an der staatlichen Gewerbeschule in Budapest einzuführen. Das Flugwesen wird in dieser Lehranstalt als besonderer Gegenstand unterrichtet. An der Spitze des Unterrichtes stehen Fachmänner besten Rufes.

— **Die Budapest-Warschauer Flugpost-Verbindung,** welche sich an die Warschau-Prager Luftpost angeschlossen hat, wurde am 15. Mai d. J. eröffnet.

— **Donau-Lagerhäuser A.-G.** Unter diesem Titel hat sich mit einem Stammkapital von einer Million Kronen eine Aktien-Gesellschaft gegründet, woran auch die Englisch-ungarische Bank teilhaftig ist. Diese Gesellschaft wird in nächster Zukunft in der Nähe des im Bau begriffenen Csepeler Handelshafens und des Frachtbahnhofes von Ferenczvaros mehrere Lagerhäuser mieten.

— **Kohlenaufgeld.** Der Handelsminister hat angeordnet, daß zur Deckung der die Linderung des Elends bezweckenden Verfügungen des Ministers für Volkswirtschaft für jeden Meterzentner der aus der inländischen Produktion in Verkehr gebrachten, wie der aus dem Auslande eingeführten Kohle ein Aufgeld von einer Krone zu erheben ist. Dieses Aufgeld werden für die einheimische Kohle die inländischen Kohlenunternehmungen, für die mit der Eisenbahn eingeführten ausländischen Kohlensendungen die Eisenbahnen und für die mit dem Schiff eintreffenden Transporte die Zollämter erheben.

— **Anlagen zur Rückgewinnung des in der Schlacke enthaltenen Brennstoffes.** Die Feuerungsanlagen enthalten, wie bekannt, noch unverbrannte Rückstände, die bisher sozusagen unverwertet geblieben sind. Besonders sind es die Lokomobilen und die Lokomotiven, deren Schlacke viel Koks und Kohle enthält. Es sind daher in letzter Zeit Versuche gemacht worden, um aus der Schlacke noch brennbare Stoffe zurückzugewinnen. Da man die Erfahrung machte, daß bei der Verbrennung aller Kohlenarten Eisen-Sauerstoffverbindungen entstehen, die die Eigenschaft besitzen, von einem Magneten angezogen zu werden, ist man zu dem Schluß gekommen, eine Scheidemaschine zu bauen, die aus Elektromagneten besteht, um die sich eine dünnwandige Trommel dreht. Fallen nun die Brennrückstände auf die Trommel, so wird die Schlacke infolge der Anziehungskraft der Elektromagnete an der Oberfläche der Trommel festgehalten, während Koks und Kohle, die von den Elektromagneten nicht angezogen werden, von der Trommel abgeschleudert werden. Das auf diese Art gewonnene Brennmaterial kann sodann mit langflammiger Kohle auf Kesselrosten verbrannt werden. Die kohlenfreie Schlacke wird zur Herstellung von Bausteinen verwertet.

In Ungarn sind jetzt fünf derartige Anlagen in Betrieb. Die größte Anlage ist in der Manfred Weiß-Fabrik im Betrieb. Eine neue Anlage wird jetzt im Budapester Nordheizhaus der ungarischen Staatsbahnen errichtet, die imstande sein wird, stündlich 8 Tonnen Lokomotivlösche aufzuarbeiten. Bei täglich achtstündiger Arbeitszeit wird diese Anlage jährlich durchschnittlich 400 Wagen Brennmaterial fördern.

— **Neue Kohlenfunde.** In der Umgebung der Gemeinde Nagybörzsöng wurden ausgiebige Kohlenlager entdeckt. Der Heizwert dieser Kohle beträgt 5384 Kalorien, sie ist demnach fast gleichwertig der mittleren preußischen Kohle.

Uebrige europäische Länder.

— **Forderung von Frachtermäßigungen bei den dänischen Bahnen.** Aus Anlaß eines im Folkething eingebrachten Vorschlages der Abänderung der Staatsbahntarife hat der dänische Industrierat ein Gesuch eingereicht, es möchten die jetzigen hohen Eisenbahnfrachten unbedingt herabgesetzt werden. Er hat dabei die schwierige Lage, in der sich die dänische Industrie jetzt infolge des ausländischen Wettbewerbes befindet, hervorgehoben. Die hohen Eisenbahnfrachten spielen nämlich für viele Industrien eine sehr wesentliche Rolle. Die Eisenbahnfrachten sollten im großen ganzen dem allgemeinen Fallen der Preise folgen. Die Staatsbahnen hätten wie alle anderen Geschäftsbetriebe die gleichen Möglichkeiten, durch Einführung arbeitsparender Einrichtungen, Lohnherabsetzungen usw. ihre Ausgaben herunterzudrücken und dadurch das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben zu erzielen, statt dieses Gleichgewicht durch übertriebene Frachttarife erreichen zu wollen.

Dr. S.

— **Generaldirektorwechsel bei den norwegischen Staatsbahnen.** Nach dreijährigem Wirken und nach Ablauf der vorbehaltenen Frist ist Generaldirektor der norwegischen Staatsbahnen, Holtfodt; zurückgetreten, um sich seinem früheren Militärfach als General und Chef der Festungsartillerie wieder zuzuwenden. Man scheint in Fachkreisen diesen Schritt mit Verständnis und Zustimmung aufgenommen zu haben. Holtfodts seinerzeitiger Amtsantritt scheint weniger das Ergebnis seines eigenen Wunsches als ein politisches Verlegenheitsprodukt der Knudsenschen Regierung nach dem Aufsehen erregenden Rücktritt des Generaldirektors Platon und dreier seiner Amtsgenossen gewesen zu sein. Holtfodt trat unter schwierigen Umständen ein, in seine Amtszeit fiel auch der große Eisenbahnerstreik, und sein kurzes Wirken hat ihm kaum Zeit gelassen, sich richtig einzuarbeiten und Richtlinien für die künftige Entwicklung der norwegischen Staatsbahnen zu entwerfen. Hierin mag wohl auch die Ursache dafür zu suchen sein, daß der neue große norwegische Eisenbahnplan (siehe Nr. 4, S. 81, d. Ztg.) eine so wenig befriedigende Form angenommen hat. Bei aller Anerkennung seiner militärischen Befähigung scheint man in norwegischen Fachkreisen Holtfodt doch nicht die Eigenschaften zuerkannt zu haben, die die Leitung der größten technischen Verwaltung des Landes erfordert. Er war in Eisenbahnfragen eben nicht genügend sachkundig. In der norwegischen Tagespresse verlautete in Verbindung mit Holtfodts Abgang, daß künftig der Generaldirektor nur noch auf 5 Jahre angestellt werden solle. Diese Verlautbarung ist in Fachkreisen nicht mit Zustimmung aufgenommen worden, und man scheint den Gedanken haben fallen zu lassen.

Im Staatsrat am 12. Mai wurde der Direktor der norwegischen Arbeitgebervereinigung L. Rasmussen zum Generaldirektor der norwegischen Staatsbahnen ernannt. Rasmussen ist 1874 geboren, hat Ingenieurausbildung erfahren und war früher Verkehrsdirektor. Seit 1918 war er Direktor der Arbeitgebervereinigung.

Dr. S.

— **Staats- oder Privatbetrieb der schwedischen Bahnen.** Der bekannte und kürzlich wieder anläßlich seines 70. Geburtstages hochgefeierte frühere Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen Pegelow, „der tüchtigste Staatsbahnchef, den Schweden je bessessen“, hat sich kürzlich gegenüber der N. D. A. Zeitung über Staats- oder Privatbetrieb bei den schwedischen Bahnen ausgesprochen. Er erinnert zuvörderst daran, daß man vor einigen Jahren in Schweden Stimmung für die Verstaatlichung der meisten größeren Privatbahnen zu machen suchte, und daß 1918 ein Eisenbahnausschuß zur Anstellung von Erhebungen hierüber eingesetzt wurde. Daß diese Stimmung anfangs Anklang fand, beruhte auf dem für eine gewisse wirtschaftliche Auffassung verlockenden Sozialisierungsgedanken und auf den Erwartungen reichlicher Einnahmen aus einem wesentlich erweiterten Staatsbahnnetz, die während der ersten Kriegsjahre durch den ungeheuren Verkehr auf den Staatsbahnen mit daraus hervorgehenden bedeutendem Betriebsüberschusse erweckt wurden. Heute dürfte sich aber diese Begeisterung für die Verstaatlichung der Privatbahnen in hohem Grade verflüchtigt haben, und die Aussichten für eine gleichmäßige, sich von jeder Gewaltsamkeit freihaltende Weiterentwicklung des schwedischen Eisenbahnwesens in dem bisherigen geschichtlich entwickelten günstigen Sinne haben sich gemehrt. Diese Entwicklung hat glücklicherweise darin bestanden, daß der Verkehrsbedarf verschiedener Landesteile durch die auf Grund privater Unternehmungslust entstandenen zahlreichen Eisenbahnanlagen zeitiger, auf möglichst wirtschaftliche Weise und in größerem Umfange befriedigt wurde, als wenn das Eingreifen des Staa abgewartet worden wäre. Das Gesetz wirtschaftlicher Notw digkeit hat die Privatbahnverwaltungen gezwungen, den trieb so sparsam wie möglich zu handhaben und die Erfüll privaten Verlangens nach Verkehrseinrichtungen auf das zu schränken, was der Verkehr der betreffenden Örtlichkei leisten konnte. Daß derartige Verwaltungsgrundsätze, auf Privatbahnnetz von etwa 9500 km Länge angewendet, gr volkswirtschaftliche Bedeutung haben müssen, ist leicht ein sehen. Eine Staatsbahnverwaltung, die Einflüssen aller m lichen Art unterworfen ist und alle Orte gleich behandeln m kann nicht die gleichen Verwaltungswege einschlagen wie e private Bahn, und daraus muß dem wirtschaftlichen Ergel Schaden erwachsen. Auch ein politischer Gesichtspunkt dür Beachtung verdienen. Das schwedische Staatsbahnpersonal eine solche Zahl erreicht, daß es ein bedeutender politis Faktor geworden ist. Daß seine Wünsche vom Staate mehrf in einem Umfang berücksichtigt wurden, der nicht immer richtigen Verhältnis zu den berechtigten Interessen anderer sellschaftsgruppen stand, ist unbestreitbar. Es muß vermie werden, durch Verstaatlichung weiterer Eisenbahnen die Ma dieses Personals zu erhöhen.

Pegelow hält es also für das beste, auch künftig in der E wicklung des schwedischen Eisenbahnwesens der Linie gemischten Staats- und Privatbetriebes zu folgen. Doch ist Anzahl der Privatbahnverwaltungen in Schweden zu groß. sammenschlüsse zur Bildung einer kleineren Zahl Einheiten größerem Umfange ist höchst wünschenswert.

Dr. S.

— **Kunze-Knorrbremse und die schwedischen Privatbahn** Die schwedische Eisenbahnvereinigung hat eine eingehe Untersuchung anstellen lassen über die wirtschaftliche W kung, welche die Einführung der Kunze-Knorrbremse beim lenden Material der Privatbahnen äußern würde. Laut Ber der Vereinigung an die Regierung würde die dem Wunsche Eisenbahndirektion entsprechende Einführung der Kunze-Kno bremse bei sämtlichen Privatbahnen mit Ausnahme der Tr A. B. Grängesberg-Oxelösund recht bedeutende jährliche E bußen, zusammen über 490 000 Kr., veranlassen. Das für E führung der Bremse erforderliche Kapital würde Ende 12 über 10,5 Millionen Kronen hinausgehen. Es ist daher na lich, hebt der Bericht hervor, daß die Forderung der Eisenba direktion, die Kunze-Knorrbremse einzuführen, und der Ein der Druckluftleitung für gewisse Privatbahnen äußerst e und für die betreffenden Eisenbahnverwaltungen belast wirken würde. Die Vereinigung stellt es der Eisenbahndir tion anheim, daß sie, wenn sie auf Durchführung ihrer For rung ganz oder teilweise bestehe, die Privatbahnen für i dadurch erlittenen Verluste schadlos halte, sowie auch Eisenbahnen das erforderliche Kapital zur Verfügung stelle

Dr.

— **Finnisches Eisenbahnmuseum.** Am 16. März 1922 wu im Westflügel des Stationsgebäudes von Helsingfors ein Ei bahnmuseum in Gegenwart des Präsidenten der Republik, Vertreter des Reichstages usw. eröffnet. Der Eröffnungst ist zugleich der 60jährige Jubiläumstag der finnischen Ei bahnen. Am 16. März 1862 wurde nämlich die Bahn Helsingfors-Tavastehus eingeweiht. Den ersten Grundstock des seums hatten wertvolle Lichtbilder und Pläne gebildet, die F lands erster Eisenbahnerbauer, Freiherr Knut Stjernvall, z Geschenk machte. Das Museum durchwanderte, bis es zu wurde, was es heute ist, neun Unterbringungsstellen vom Ke bis zum Speicher, und es verdankt seine jetzige Gestalt Unterbringung vor allem dem Verständnis und der Aufmu rung des Generaldirektors Wuolle. Durch private Tatkr entstanden, durch freundliches Zusammenarbeiten von versc denen Seiten gefördert, erfüllt das Museum nunmehr doppe Zweck, eine Geschichte der Eisenbahnen in Bildern zu ge und eine Bildungsanstalt für das Eisenbahnpersonal zu s

Dr.

— **Zur Reform der Gütertarife in der Tschechoslowakei.** W die Zeitschrift „Globus“ mitteilt, hat die Buschtěhrader Ei bahn als geschäftsführende Verwaltung des Tarifkomitees d tschechoslowakischen Eisenbahnen an alle Eisenbahnverwal gen und Handelskammern folgendes Rundschreiben gericht

„In der letzten Zeit hört man in der Öffentlichkeit überall den Ruf nach einer Reform unserer Tarife, und es wird besondere den gegenwärtigen Tarifen zum Vorwurf gema daß sie den staatlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen d Nachkriegszeit nicht entsprechen. Es ist daher notwendig schon jetzt vorbereitende Arbeiten zu treffen, damit im ge neten Augenblick eine Tarifreform durchgeführt werden k Wir bitten daher Anträge auf das geeignetste Tarifsystem uns bis längstens 31. Juli 1922 einzubringen.“

In der letzten Sitzung des Zentraleisenbahnrates stellte ein Mitglied folgenden Antrag:

…as Eisenbahnministerium wird ersucht: 1. die Frachtsätze …den tschechoslowakischen Staatsbahnen auf Grundlage eines …kaufmännischen Grundsätzen zusammengestellten Staatsvor…chlags zu ermäßigen; dieser Staatsvoranschlag soll nämlich …diejenigen Ausgaben enthalten, die der Eisenbahnbetrieb …ordert und nicht andere Ausgaben, die durch den Eisenbahn…rieb nicht verursacht sind; 2. die Reform soll sich auch auf …Güterklassifikation beziehen, und zu diesem Zwecke soll …das Tarifkomitee der tschechoslowakischen Eisenbahnen …gewirkt werden, eine allgemeine Revision der Güterklassifi…ion durchzuführen; 3. der Fernverkehr ist in noch größerem …se zu unterstützen als bisher, insbesondere bei denjenigen …ern, welche durch die heutigen Frachtsätze von der Beför…ung gänzlich ausgeschlossen sind oder welche über die nächste …nzstation geleitet werden müssen. — Zu diesem Zwecke …d beantragt, einen besonderen Ausschuß des Zentraleisen…nrats einzusetzen. Es wurde hierauf ein 10gliedriger Aus…uß des Zentraleisenbahnrats gewählt, der die Aufgabe hat, …Tarifreform der tschechoslowakischen Eisenbahnen vorzu…eiten und dem auch sämtliche Anträge auf Tarifermäßigungen …Vorberatung zuzuweisen sind.

…Neuordnung im Prozeßverfahren gegen die Eisenbahnver…tung in der Tschechoslowakei. Die Parteien, die gegen die …enbahndirektion Prozesse angestrengt hatten, schreibt die …schrift „Die Wirtschaft“, haben dieser Tage eine peinliche …rraschung erfahren, und zwar infolge einer Entscheidung …s Obersten Gerichtshofs in Brünn. Nach der bisherigen …xis wurden die Bahnen in Prozessen bisher von ihrer …nen Direktion vertreten. Diese erteilte den Advokaten die …vendigen Vollmachten. In der Slowakei hat die Direktion …r Staatsbahnen diese Vollmachten ausgestellt. Der Oberste …ichtshof hat nun die Entscheidung getroffen, daß die Eisen…direktionen nicht das Recht hatten, für ihre Vertretung …machten auszustellen, denn in allen gegen den Staat, daher …n gegen die Staatsbahnen und die Kaschau-Oder…ger Bahn angestrengten Prozessen könne den Staat mit …htskraft nur die Generalfinanzdirektion in Preßburg ver…ten. In den schwebenden Prozessen wurde daher das Ver…ren aufgehoben, und der Oberste Gerichtshof hat sich an die …ßburger Generalfinanzdirektion mit der Anfrage gewendet, …diese die Handlungen der bisherigen rechtlichen Vertreter …heiße oder nicht. Wenn nun die Generalfinanzdirektion die …erigen Handlungen der Vertreter der Staatsbahnen nicht …heißt, so müssen mehrere tausend Prozesse vollständig neu …führt werden.

…Über die Verkehrskrise in Südslawien führt das Archiv …ür Eisenbahnwesen folgendes aus: „Die südslawischen Eisen…nen haben im Winter 1921/22 eine schwere Krise durch…macht, die durch den langen Frost verschärft worden war. …verkehrten fast nur Züge auf den großen Verbindungs…cken. Auf den Nebenstrecken fuhr in der Regel höchstens …Zug wöchentlich. Daß eine solche Störung des Verkehrs…ens außerordentlich schädigend auf das ganze Wirtschafts…en zurückwirkt, liegt auf der Hand. In der Presse wurden …r scharfe Angriffe gegen die Regierung gerichtet, und auch …Finanzausschuß der Skupschtina hat sich in mehreren …ungen mit der Angelegenheit befaßt. Der neue Verkehrs…ister Stanitsch erstattete dem Ausschuß einen Bericht, …die Mißstände offen aufdeckte, die zu der Krise geführt …n. Das rollende Material und der Unterbau sind durch den …g abgenutzt worden. Seit 8 Jahren wurde der Unterbau …notdürftig unterhalten; die Schwellen wurden überhaupt …ausgewechselt, so daß in Serbien 80 %, in den übrigen …esteilen 60 % der Schwellen verfault sind. Man kann da…eine Geschwindigkeit von 20—30 km nicht überschreiten, …häufige Verspätungen sind die Folge. Die provisorischen …ken in Serbien reichen für den Verkehr nicht aus, sie …en so bald als möglich durch ständige Konstruktionen er…werden. Die vorhandenen Bahnhöfe genügen zur Be…gung des jetzigen Verkehrs nicht. Daher müssen 120 km …hofsgleise gebaut und die Ausweichen vermehrt werden. …Lokomotiven sind 1388 Stück vorhanden, von denen nur …m Gebrauch sind (davon 431 für Schmalspurbahnen). Der …and der Lokomotiven ist schlecht, so daß der Abgang an …aturbedürftigen Lokomotiven groß ist. Gute Lokomotiv…stätten fehlen, daher mußten 340 Lokomotiven im Ausland …bessert werden. Man erhofft eine Besserung, wenn 450 …motiven von Deutschland auf Reparationskonto geliefert …n. Von 38 000 Güterwagen sind 14 000 unbrauchbar. Aus …gemeinsamen Wagenpark der Nachfolgestaaten Österreich…rns erhielt Südslawien 11 200 Stück, von denen 4400 un…hbar sind. Auch hier soll Deutschland mit 7500 Wagen …n. Da die Werkstätte Nisch schlecht arbeitet, sind in …tschland auf Reparationskonto drei vollständige Werk…n bestellt worden.

Die Verkehrskrise ist, außer durch den schlechten Zustand der Strecke und des rollenden Materials, durch den Kohlenmangel verursacht. Die kurze Mobilmachung gegen Ungarn brauchte alle Kohlenreserven auf, so daß im Kriegsfall die militärische Leitung vor großen Schwierigkeiten gestanden hätte. Vor dem Krieg deckte die Belgrader Direktion ihren Kohlenbedarf aus dem Bergwerk in Senja, das jedoch durch den Krieg erheblich beschädigt worden ist. Die Kohlenzufuhr aus Fünfkirchen ist unregelmäßig. Der Kohlenverbrauch ist im Verhältnis zur Verkehrsleistung gestiegen. Brikettierungsfabriken sind in Priboj (Bosnien) und im Timoker Becken vorgesehen, mit einer Leistung von täglich 20 Wagen Briketts.

Im Eisenbahnpersonal fehlt die alte Disziplin und Arbeitsfreudigkeit. Zu 70 % wurde neues Personal eingestellt, das ungenügend ausgebildet ist und zum Teil an den vielen Zusammenstößen und Unglücksfällen die Schuld trägt. 1200 Wagen dienen noch heute als Wohnung für Eisenbahnangestellte und kosten dem Staat 40 Millionen Dinar jährlich.

Die Voranschläge im Eisenbahnhaushalt blieben weit hinter den tatsächlichen Ausgaben zurück. So waren für Kohle 6,1 Millionen Dinar vorgesehen, während tatsächlich 17,6 verbraucht worden sind. Für Reparaturen waren 3,9 Millionen Dinar eingestellt worden; dieser Betrag ist um das Vielfache überschritten worden. Nach einem Hinweis des Finanzministers sollen in nächster Zeit keinerlei neue Strecken gebaut werden, sondern alle verfügbaren Mittel sollen zur Wiederherstellung der bestehenden Linien verwendet werden.“

— Ermäßigung der Gütertarife in Frankreich. Die großen französischen Eisenbahngesellschaften, der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Oberste Eisenbahnrat arbeiten gegenwärtig gemeinsam an einem Programm über die Ermäßigung der Tarife für diejenigen Güter, die für den landwirtschaftlichen Betrieb von Bedeutung sind und auf die Preise der allgemeinen Lebenshaltung Einfluß haben. Seit 1921 bestehen schon Tarifermäßigungen für Eilgutsendungen von Gemüse, die auch auf algerisches Gemüse ausgedehnt worden sind. Jetzt sollen die Eilguttarife Nr. 14 und 114 (Lebensmittel für Markthallen, geschlachtetes Fleisch, Milch, Obst, Butter, Eier usw.) herabgesetzt werden. Das gleiche gilt für Gemüse, das die Beförderung als gewöhnliches Frachtgut vertragen kann. Es sollen da für Sendungen von mindestens 1000 kg Ermäßigungen eintreten, desgleichen für Gemüse, geschmolzene oder gesalzene Butter in Wagenladungen von 5000 und 10 000 kg. Weitere Tarifänderungen sind für Zuckerrüben, Brennholz, Bauholz, Holz für die Papierfabrikation und für Gerbereizwecke in Aussicht genommen, während Grubenholz bereits seit dem 13. Mai einen ermäßigten Tarif genießt, der der inländischen Produktion gestatten soll, auf dem englischen Markte mit ausländischem Holze in Wettbewerb zu treten. Ende Mai sollte ferner ein neuer günstiger Tarif für lebende Tiere zur Beratung kommen; für große Entfernungen war eine Ermäßigung der Frachtgutsätze vorgesehen, andererseits auch eine solche für Eilgut, damit ein Teil der als Frachtgut beförderten Tiersendungen zur eilgutmäßigen Beförderung übergehen könne. Endlich sind Ermäßigungen für leere Emballagen und für Düngemittel vorgesehen. Alles in allem handelt es sich um einen sehr ausgedehnten Plan, von dessen Zustandekommen man sich sowohl für die Eisenbahn als auch vor allem für Handel und Gewerbe große Vorteile verspricht.

— Frachtsätze und Fahrpreise in England. Im Zusammenhang mit dem Abbau der Frachten in England (s. Nr. 21 S. 422 dsr. Ztg.) werden in einer Veröffentlichung der Eisenbahngesellschaften über die Fahrpreise folgende Mitteilungen gemacht. Die Fahrpreise der englischen Eisenbahnen übersteigen diejenigen von 1914 noch um 75 %; sie haben diesen Stand durch zwei Steigerungen, 1917 um 50 %, 1920 um 25 %, erreicht. Die Notwendigkeit, die hierzu zwang, war die ungeheure Steigerung der Löhne, die 1913 47 Mill. Pfd. Sterl. ausmachten, bis Ende 1920 aber auf 173 Millionen jährlich angewachsen waren. Die Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, als die Eisenbahnen nach Aufhebung des Staatsbetriebes den Gesellschaften wieder überwiesen wurden, sind noch dadurch verschärft worden, daß um jene Zeit alle Geschäfte außerordentlich schlecht gingen, was seinerzeit noch dadurch verschlimmert wurde, daß von April bis Juni der Ausstand in den Kohlenbergwerken andauerte. Die Hauptaufgabe der Leitungen der Eisenbahngesellschaften bestand darin, ihre Unternehmen wieder auf den alten Stand in bezug auf Leistungsfähigkeit, Schnelligkeit und den Leistungen angemessene Preise zu bringen. Die nächste Aufgabe war eine Herabsetzung der Frachten und Fahrpreise, um sie mit der verschlechterten Wirtschaftslage des Landes in Einklang zu bringen. Die Wiedereinführung der Friedenstarife ist aber nur möglich, wenn auch die Ausgaben auf den Stand von vor dem Kriege gebracht werden; auch damals ergaben die Anlagewerte der Eisenbahnen keinen übermäßigen Ertrag. Den Leitungen der Eisenbahnen war es aber erschwert, wenn nicht

unmöglich gemacht, zu Vorkriegsverhältnissen zurückzukehren, weil während des Kriegsbetriebes eine Anzahl Neuerungen durch das Parlament eingeführt worden war. Selbst wenn die Kosten der Lebenshaltung auf den Stand von 1914 zurückgehen, werden die Verbesserungen der Arbeitsbedingungen die Folge haben, daß etwas mehr als der doppelte Betrag des Jahres 1914 für Löhne aufzuwenden sein wird. Die Herabsetzung der Fahrpreise wäre leicht, wenn die Zahl der Reisenden im Jahre 1921 gleich der des Jahres 1914 gewesen wäre; die Zahlen der zweiten Hälfte beider Jahre ergeben aber einen Rückgang um 79 000 000 Reisende. Eine Zurückführung der Fahrpreise auf 50 % über Vorkriegspreis würde eine Vermehrung der Reisenden um 98 Millionen nötig machen, wenn die gleichen Einnahmen erzielt werden sollen. Sobald die Eisenbahngesellschaften die Möglichkeit einer solchen Verkehrszunahme sehen, werden sie bereit sein, die Fahrpreise zu ermäßigen.

— **Sicherheitsmaßnahmen bei elektrischem Betrieb in London.** Bei den Londoner Untergrundbahnen wird besonderer Wert darauf gelegt, daß die stromführenden Leitungen bei Bedarf schnell stromlos gemacht werden können. Nach einer Mitteilung der Leitung der Untergrundgruppe gelingt es, binnen 20 bis 25 Sekunden, nachdem das Bedürfnis erkannt ist, einen gefährdeten Stromkreis auszuschalten, und es wird erwartet, daß diese Zeit noch auf 10 Sekunden wird herabgesetzt werden können, indem durch unerwarteten Alarm die Gewandtheit der Beteiligten bei den in Frage kommenden Maßnahmen gesteigert und die Gewähr geboten wird, daß bei einem Unfall die betreffenden Einrichtungen auch richtig in Tätigkeit treten. Wenn die blanken Kupferdrähte, die jetzt in den Untergrundstrecken zu dem Zwecke verlegt sind, daß die Zugbegleitmannschaft ihren mitgeführten Fernsprecher anschließt, durch diesen Fernsprecher miteinander in Verbindung gebracht werden, gibt es in den Unterwerken ein Alarmzeichen, indem das Aufleuchten gewisser Lampen anzeigt, in welchem Stromkreis die Störung besteht; außerdem ertönt ein hörbares Signal, das zum sofortigen Abstellen des Stroms auffordert. Erst wenn das Starkstromnetz ausgeschaltet ist, kann der Fernsprecher benutzt werden. Die Alarmvorrichtungen können auch von den Haltestellen aus in Tätigkeit gesetzt werden. Strenge Vorschriften regeln das Wiedereinschalten des Stromes nach Beseitigung der Störung.

Eine andere Sicherheitsvorrichtung ist ein „hootco", eine Art Heulsirene, bei deren Ertönen alle Züge anzuhalten haben. Sie ist in Amerika an einzelnen Stellen bereits mit gutem Erfolge eingeführt, unsere Quelle läßt aber nicht erkennen, ob dies in London auch schon geschehen ist, oder ob die Einführung dieser Vorkehrung erst angeregt werden soll.

— **Dampf- und elektrische Lokomotiven nach englischem Urteil.** Bei Erörterung der Einführung elektrischen Betriebes auf den englischen Eisenbahnen macht ein englischer Fachmann interessante Angaben über die Leistungen elektrischer Lokomotiven, verglichen mit denen der Dampflokomotiven. Bei letzteren hat es wegen der schwierigeren Bedienung Bedenken, sie dauernd im Dienst zu halten und sie dabei, was wegen der Ruhezeit für die Lokomotivmannschaft nötig ist, von Hand zu Hand gehen zu lassen; bei der elektrischen Lokomotive bestehen diese Bedenken nicht, und es ist durchaus möglich, sie bei mehrfacher Besetzung täglich 20 Stunden im Dienst zu belassen, ja, es sind sogar Fälle vorgekommen, wo elektrische Lokomotiven täglich 23 Stunden Dienst getan, also nur eine Stunde verloren haben. Für englische Verhältnisse berechnet unser Gewährsmann die Jahresleistung einer dampfbetriebenen Personenzuglokomotive zu 30- bis 40 000 Zugkilometern, während es eine elektrische Lokomotive je nach den Anforderungen des Verkehrs auf 65 bis 80 000 Zugkilometer bringen kann. Auch bei der Güterzuglokomotive, die mit Dampf 15 bis 25 000 Zugkilometer leistet, ist das Verhältnis ähnlich: die elektrische Lokomotive kann etwa die doppelte Zahl erreichen. Auch das Verhältnis der Durchschnittsgeschwindigkeit zur Höchstgeschwindigkeit ist bei einer elektrischen Lokomotive günstiger als bei Dampfbetrieb.

— **Güterwagengemeinschaft und Leerläufe in England.** Die Güterwagengemeinschaft der englischen Eisenbahngesellschaften (s. Nr. 7 S. 147 dsr. Ztg.) hat sich in der kurzen Zeit ihres Bestehens ausgezeichnet bewährt. An Stellen, wo früher Hunderte von leeren Güterwagen ausgetauscht wurden, ist dieser Austausch jetzt verschwindend gering. Ganz vermeiden lassen sich Leerläufe bei den nicht vorauszusehenden und schwankenden Bedürfnissen des Verkehrs nicht, ihre Herabsetzung auf das geringste mögliche Maß ist aber bei dem heutigen gespannten Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben von der größten Bedeutung. Die Güterwagen-Leerfahrten, die nur deshalb unternommen wurden, weil die Benutzung der Güterwagen durch das getrennte Eigentum beschränkt wurde, waren aber vermeidbar, und ihre Abschaffung durch die Güterwagengemeinschaft bedeutet einen erheblichen Schritt vorwärts auf d Wege zu einem wirtschaftlichen Eisenbahnbetrieb, zu einer I seitigung der Hindernisse zur Erreichung eines solchen, die il durch die Zersplitterung der englischen Eisenbahnen in ei Anzahl Einzelnetze bereitet werden.

— **Eisenbahnfragen in Genua in englischer Beleuchtung.** D Bericht über die in Genua beratenen Verkehrsfragen (s. Nr. 16 u. 18 dsr. Ztg. v. 20. IV., 27. IV. u. 11. V. d. J.) seien na einer englischen Quelle noch einige Bemerkungen hinzugefü Der Sonderberichterstatter der Railway Gazette schreibt üb Genua: Was auch das Ergebnis der dortigen Beratungen se möge, so viel sei klar, daß der Verkehrsausschuß den Weg f die Wiederaufnahme des internationalen Verkehrs bereitet ha Bei keiner anderen internationalen Beratung seien bisher Schwierigkeiten, die sich aus der Zerrüttung des europäisch Verkehrswesens ergeben, so deutlich dargelegt worden. Eini Vertreter in Genua behaupteten sogar, daß die Verkehrsschwierigkeiten selbst die Währungsschwierigkeiten noch überträfe; wenn der Handel Europas wieder aufleben solle, müßten nächst die Eisenbahnen wieder aufgebaut und mit Betriebsmitteln ausgestattet werden. Die Schwierigkeiten seien durch Gründung einer Anzahl neuer Kleinstaaten unnötig vermehrt worden. Als in Genua die Frage aufgeworfen wurde, war Polen, Südslawien und Rumänien sich mit einem so erbärmlichen Betriebsmittelpark begnügten, während ihre Streck doch in leidlichem Zustande seien, sei die Antwort gewesen, Regierung verwende alle verfügbaren Mittel auf das Heer (se bezeichnend!), und habe kein Geld für die Beschaffung v Eisenbahnfahrzeugen übrig. Die Kreise, die diesen Länd Anleihen gewähren könnten, seien deshalb so zurückhalte weil sie erwarteten, daß die Anleihen nur zur Ausrüstung Heeres verwendet werden würden. Aus der Schweiz hat z. Rumänien eine Anleihe von 45 Millionen Goldfranken, al nicht in bar, sondern in Lokomotiven und Wagen erhalten, von Brown, Boveri und Co. gebaut sind. Im übrigen ist die leihe in der üblichen Form begeben worden. Die Schwei Banken bezahlen Brown, Boveri und erhalten dafür Getrei das die rumänischen Banken mit rumänischem Papiergeld zahlen. Unter ähnlichen Bedingungen könnten auch Anlei mit Polen, Südslawien und Rußland abgeschlossen werd England scheint dazu gern bereit zu sein, indem es statt G Schienen, Lokomotiven, Wagen und sonstigen Eisenbahnbed liefern möchte. In allen diesen Ländern stehen überdies Pl zur Einführung elektrischen Betriebes zur Erörterung, und E land scheint bereit, auch diese zu „finanzieren", indem es elektrische Ausrüstung liefert. Auf diesem Wege hofft E land den Wettbewerb anderer Länder zu beseitigen, die die el trische Ausrüstung liefern könnten, wenn England sich durch die Gewährung einer Anleihe an dem Geschäft beteilig Leider wird es Deutschland nicht möglich sein, den genann Staaten Mittel zur Ausführung ihrer Pläne zur Verfügung stellen, wenn es auch imstande wäre, Lieferungen zu ül nehmen, die für sein Erwerbsleben sogar willkommen wä Wenn aber England die angedeutete Wirtschaftspolitik verfo so wird Deutschland aus der Reihe der liefernden Länder a geschlossen bleiben. Der Berichterstatter der Railway Gaze schließt seinen Bericht mit der Bemerkung ab, daß die ratungen in Genua jedenfalls das befriedigende Ergebnis geh hätten, daß in dem Schlußbericht des Verkehrsausschusses der Notwendigkeit der Beseitigung aller Verkehrsschrank auf der gemeinsamen Benutzung der Betriebsmittel, auf Schaffung durchgehender Verbindungen und gemeinsa Grenzbahnhöfe bestanden wird.

Der Völkerbund hatte für die Beratungen in Genua eine sammenstellung der Grundfläche, der Bevölkerung und Länge der Eisenbahnen in etwa 60 Ländern aller fünf E teile zur Verfügung gestellt; sie hier wiederzugeben, wü leider zu viel Platz in Anspruch nehmen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnabkommen in der Türkei.** Zwischen der Reg rung in Konstantinopel und Mustafa Kemal ist ein Abkomm getroffen worden, demzufolge regelmäßig etwa zwei- bis di mal wöchentlich ein durchgehender Zug zwischen Hai Pascha und Adabasar verkehrt. Schon früher wurden in zelnen Sonderfällen und auf Grund besonderer Abmachun derartige Züge gefahren, die mit Rücksicht auf die Verpfleg von Konstantinopel dringend erforderlich waren; denn Ada sar ist die einzige Gegend in Nordanatolien, wo in größe Ausmaße Kartoffeln gepflanzt werden. Maschinen und Wa werden für dieses Unternehmen ausschließlich von der in noch unter englischem Oberbefehl stehenden Verwaltung Konstantinopel gestellt. Mustafa Kemal dagegen fordert erhält die Hälfte der tarifmäßigen Frachtsätze im voraus zahlt. Ein bedeutsames Zeichen für die politische Lage und Machtverhältnisse am Bosporus.

Betriebsstatistik der französischen Kolonialeisenbahnen für das Jahr 1920. (Vorläufige Zahlen.)
(Nach Journ. offic. vom 3. Mai 1922 Nr. 120 S. 4588.)

Bezeichnung der Linien	Eisenbahngesellschaften oder Verwaltungen	Betriebslänge km	Personenkilometer	Tonnenkilometer	Roheinnahmen	Betriebsausgaben
					Franken	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
I. Indo-China:						
Haiphong-Laokay und Yünnansen	Französische Gesellschaft der Eisenbahnen von Indo-China und Yünnan	859 [1])	264 034 213	47 916 983	24 984 929 Piaster [2])	21 137 135 Piaster [2])
Hanoï-Vinh	Kolonialverwaltung	326	89 322 660	14 052 048	1 034 012	1 058 970
Hanoï-Chinesische Grenze	„	167	33 807 705	5 459 799	455 757	
Turan-Huë und Dongha	„	175	14 114 655	1 054 276	197 335	260 240
Saigon-Khanhoa und Saigon-Mytho	„	536	60 300 138	13 915 929	1 142 844	1 041 777
II. Westafrika:						
Dakar-Saint Louis	Gesellschaft der Eisenbahn von Dakar nach St. Louis	262	38 784 085	22 945 299	12 379 588	11 306 064
Kayes-Niger	Kolonialverwaltung	555	30 053 339	13 322 596	4 704 220	4 391 187
Dahomé-Eisenbahn Colonu-Paraku und Pahu-Aheme-See	Französische Gesellschaft der Eisenbahn von Dahomé	294	21 123 628	3 314 633	2 602 279	1 752 379
Ost-Dahomé-Eisenbahn	Kolonialverwaltung	81	3 286 775	530 158	389 818	261 912
Guinea	„	662	—	—	5 298 203	3 352 104
Elfenbeinküste	„	316	18 259 410	4 127 366	2 618 553	1 722 794
Thiès-Kayes und Zweigbahn nach Kaolak	„	444	20 316 852	9 927 010	6 879 961	5 646 108
Kayes-Ambidedi	„	44	2 365 081	215 973	166 527	77 350
III. Madagaskar:						
Tamatave-Tananarivo und Antsirabe	„	386	32 785 483	31 433 077	6 524 118	3 490 625
IV. Réunion	Staatsverwaltung	127	9 506 324	5 708 304	3 357 700	2 974 644
V. Somaliküste:						
Djibuti-Adis Abeba	Gesellschaft der französisch-äthiopischen Eisenbahn	783 [3])	23 697 322	24 142 278	10 454 378	8 942 000
VI. Neukaledonien:						
Numea-Burail	Kolonialverwaltung	30	1 249 653	447 072	229 470	312 805
VII. Französisch Indien:						
Pondichery-Villapuram. } auf französ. Gebiet	South Indian Railway Co.	13	—	—	441 432	267 006
Peralam-Karikal } auf französ. Gebiet	South Indian Railway Co.	22	—	—	276 526	286 116
	Summa	6083				

…s dem Vergleich der Zahlen in Spalte 6 und 7 ergibt sich, …a die Eisenbahnen unter Nr. 2, 3, 4, 17 und 19 im Betriebs-…a 1920 mit Fehlbeträgen abschließen. Bei der indochinesischen …e Hanoï-Vinh und insbesondere bei der Linie Turan-Dongha …e bei der Neukaledonischen Eisenbahn Numea-Burail war … schon seit Jahren, etwa seit 1910, der Fall.

Elektrischer Betrieb auf dem Eisenbahnnetz von Na…l. Nach einer Mitteilung im Februarheft (2) der Zeit-…ift United Empire (Bd. 13, S. 108) hat die Bundesregierung …Südafrika entschieden, daß die in Natal gelegene eingleisige …ke Pieter Maritzburg-Ladysmith-Glencoe J…ction, 275 km lang, im Zuge der durchgehenden Haupt-…bahn von Durban nach Johannesburg mit elektri-…n Betrieb ausgerüstet werden soll. Auf der Linie von den …enfeldern des nördlichen Natal nach Pieter Maritzburg be-…n sich längere Steilstrecken, die die Schwierigkeiten des …ebs auf der eingleisigen Bahn erheblich steigern. Das …twerk soll bei Glencoe Junction im Kohlenbezirk selbst er-… werden, so daß die bisherigen weiten Kohlenfrachtwege … rd. 380 km Länge nach dem Kraftwerk künftig vermieden …en. Der ursprüngliche Plan, die Strecke Durban-Pieter …tzburg, d. h. die östliche Anfangsstrecke der Linie nach …nnesburg, elektrisch auszurüsten, ist danach zunächst an-…nend aufgegeben. F. B.

Abbau der Eisenbahntarife in Amerika. Das Bundesver-…amt der Vereinigten Staaten hat angeordnet, daß vom …ai an die Güterfrachten der Eisenbahnen um 10 % der Be-…, die seit Juli 1920 Gültigkeit haben, herabgesetzt werden. … gleichmäßige Herabsetzung der Frachtsätze kam ziemlich …vartet. Da das neue Bundesverkehrsgesetz eine Verzin-… von 5½ bis 6 % des Anlagekapitals für angemessen er-… hat und das Bundesverkehrsamt sich auf 5¾ % festgelegt …so kann die Herabsetzung der Tarife nur mit der Begrün-… gerechtfertigt werden, daß eine Verkehrszunahme erwartet … und bei stärkerem Verkehr nicht nur die Einnahmen, sondern auch die Überschüsse größer werden. Bei der Verkündung der Entscheidung über die Herabsetzung der Frachten spricht sich das Bundesverkehrsamt dahin aus, daß die Beförderungskosten so hoch geworden seien, daß sie ein Hindernis für Handel und Verkehr sind, nicht aber ihn, wie sie es sollten, fördern. Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften haben durch umfassende Ersparnismaßnahmen, insbesondere durch Einschränkung der Unterhaltungsarbeiten, ihren durchschnittlichen Überschuß im letzten Jahr von 3 % auf 5¾ % erhöht. Die Unterhaltungsarbeiten können aber nicht weiter eingeschränkt oder zurückgestellt werden, und so wird die nächste Ersparnismaßnahme, die bei den herabgesetzten Frachten nötig sein wird, der Abbau der Löhne sein. — Erzeugnisse der Landwirtschaft werden von der für den 24. Mai angeordneten Frachtermäßigung nicht betroffen; für Heu und Getreide sind die Sätze bereits im Herbst 1921 um 16½ % herabgesetzt worden, und diese Maßnahme ist am 1. Januar auf alle landwirtschaftlichen Erzeugnisse ausgedehnt worden.

[1]) Haiphong-Laokay 394 km, chinesische Strecke 465 km.
[2]) 1 Piaster = 6,15 Fr.
[3]) 93 km auf abessinischem Gebiet.

Rechtspflege.

— Eisenbahnerstreik und Verlust von Umzugsgut. Der Kläger verlangt 15 000 ℳ Schadensersatz, weil ein für ihn nach Breslau abgegangener Eisenbahnwagen mit Umzugsgut beraubt worden ist, als er infolge des Streiks von Eisenbahnarbeitern auf dem Güterbahnhofe in Brockau stehen geblieben war. Das Landgericht Breslau hat den Fiskus infolge des Einwirkens höherer Gewalt als entschuldigt angesehen, dagegen hat das Oberlandesgericht Breslau den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Ebenso hat das Reichsgericht entschieden und die Revision des beklagten Fiskus mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen:

Eine für die Entstehung des Schadens ursächliche Pflichtverletzung der Bahn findet der Vorderrichter darin, daß der Eisenbahndirektionspräsident, wiewohl Plünderungen infolge des Ausstandes der Eisenbahner vorauszusehen gewesen seien, sich wegen Schutzes des Güterbahnhofs Brockau nur an das örtlich nicht zuständige Polizeipräsidium in Breslau und an das dortige Generalkommando gewandt und sich bei dem ab-

lehnenden Bescheid zunächst beruhigt habe. Mit Rücksicht auf die ungeheuren Werte auf dem Güterbahnhofe Brockau, einem der größten Preußens, hätte die Bahn sich bei dem ablehnenden Bescheid des Generalkommandos nicht einfach beruhigen dürfen, sondern hätte unter Hinweis auf die dringende Gefahr nochmals vorstellig werden müssen. Alsdann würde das Generalkommando voraussichtlich schon am 24. Juni die Besetzung d s Bahnhofs angeordnet haben. Es kann aber auch dahingestellt bleiben, ob die Maßnahmen erforderlich gewesen sind und Erfolg gehabt haben würden, da die Haftung für den Verlust des Gutes doch bestehen bleibt. Denn die Tatumstände der höheren Gewalt sind nicht vorhanden. Unter „höherer Gewalt" im Sinne des § 456 HGB. versteht das Berufungsgericht unter Anlehnung an die Rechtsprechung des Reichsgerichts „ein nach menschlicher Einsicht und Erfahrung nicht voraussehbares, von außen kommendes und außergewöhnliches, nicht mit dem Betriebe in natürlichem Zusammenhange stehendes Ereignis, dessen Eintritt unter den gegebenen Verhältnissen auch durch größte Sorgfalt und Anwendung aller der Eisenbahn vernünftigerweise zuzumutenden Vorkehrungen nicht abgewendet werden kann." Jedenfalls muß es sich bei höherer Gewalt stets um ein Ereignis handeln, dessen Ursachen außerhalb des Eisenbahnbetriebes und seiner Einrichtungen liegen. Die Tätigkeit der beim Eisenbahnbetrieb beschäftigten Menschen fällt aber in den Rahmen, innerhalb dessen sich der Gesamtbetrieb der Eisenbahn vollzieht. Dem trägt auch das Gesetz Rechnung durch die Vorschrift des § 458 HGB. und des § 5 EVO., daß die Eisenbahn für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, zu haften hat. Für alle diese von ihr beschäftigten Personen haftet die Eisenbahn nicht, wie es sonst bei Verträgen, auch Frachtverträgen, üblich ist, nur insoweit, als sie sich ihrer jeweilig zur Vertragserfüllung bedient (§ 278 BGB., § 431 HGB.); sondern ihre Haftpflicht ist dahin gesteigert worden, daß sie für ein Verschulden ihrer Hilfspersonen auch dann einzutreten hat, wenn diese bei Gelegenheit ihres Dienstes auf die Beförderung des Frachtgutes in irgendeiner Weise schädigend einwirken. Hieraus erhellt, daß zwischen dem Eisenbahnbetriebe und der Gesamtheit der darin beschäftigten Personen auch bezüglich der Haftung für Betriebsversehen ein besonders enger Zusammenhang geschaffen worden ist, und es erscheint geboten, das Verhalten der gesamten Arbeiterschaft in bezug auf die Wahrnehmung des Dienstes als inneren Betriebsvorgang aufzufassen. Demgemäß muß auch ein Eisenbahnerausstand als in den Betriebskreis der Eisenbahn fallend angesehen werden, sofern er aus der eigenen Entschließung der Eisenbahnangestellten hervorgegangen und ihnen nicht etwa von außen her aufgenötigt worden ist. Ein solcher Ausstand stellt kein von außen auf den Betrieb wirkendes Ereignis dar, da ihm das wesentliche Merkmal fehlt, daß er außerhalb des Betriebskreises der Eisenbahn entstanden ist. Bei seinem Zusammenhange mit den Gefahrquellen des Betriebs vermag er daher den Tatbestand der höheren Gewalt im Sinne des § 456 HGB. und des § 84 EVO. nicht zu begründen.

Auch auf die Plünderung der Wagen als höhere Gewalt kann der Beklagte sich nicht berufen, wenn der Streik als solcher ihn nicht von der Haftung befreit. Denn der Streik ist die eigentümliche Ursache dafür gewesen, daß ein Teil des Gutes des Klägers verloren gegangen ist. Hiernach mußte der Befreiungsgrund der höheren Gewalt versagen. (Aktenzeichen: I. 315/21. — 4. 3. 22.) K. M.—L.

Bücherschau.

— **Die Heizerprüfung**, ein Hilfsbuch für Lokomotivheizer und Lokomotivheizer-Anwärter. Von H. Fassold, Königl. Eisenbahnbetriebswerkmeister a. D. in Gießen. — Achte, verbesserte Auflage. Bearbeitet von A. Koska, Eisenbahn-Werkstättenvorsteher in Berlin. C. W. Kreidels Verlag. 1921. Berlin und Wiesbaden. 48 Seiten. Brosch. 4,80 ℳ.

Das vorliegende kleine Buch ist als Hilfsmittel zur Vorbereitung zur Lokomotivheizerprüfung gedacht. Das erforderliche Wissensgebiet wird in Frage und Antwort behandelt, damit der Prüfling gleichzeitig in die Methodik der Prüfung eingeführt wird. Nach Wiedergabe eines Auszuges aus der Prüfungsordnung „Prüfung zum Lokomotivheizer" wird in kurzen Umrissen die Metall- und Maschinenbaukunde besprochen. Leider werden diese beiden Gebiete viel zu kurz und oberflächlich behandelt, so daß der Wißbegierige kaum das erforderliche Verständnis für diese Materie finden wird. Unverstandene Worte verführen aber zum Auswendiglernen. Sie schädigen den Zweck der Prüfung und sind alsbald vergessen. Im Anschluß an diese Abschnitte wird die Lokomotive mit ihren wesentlichen Teilen besprochen. Der Lokomotivkessel und seine Ausrüstung, die Dampfmaschine der Lokomotive, die Steuerungen und ihre Einregelung usw. Unklarheiten und Ungenauigkeiten sind au leider hier oft zu bemerken.

Bei dem Abschnitt „Kesselexplosionen" treten recht wund liche Anschauungen zutage. Es heißt dort: „Wie kann du einen zu niedrigen Wasserstand eine Explosion entstehen?" I Antwort lautet: „Ist so wenig Wasser im Kessel, daß die He fläche nicht überall mit Wasser bespült wird (bei einem Lo motivkessel in erster Linie die Feuerbuchsdecke), so wird betreffende Stelle glühend werden; wenn dem Kessel Was zugeführt wird, so verwandelt sich dieses bei der Berühru mit der glühenden Fläche plötzlich zu Dampf und bewirkt e Explosion." Es hätte heißen müssen: „An Stelle des fehlend Wassers werden die betreffenden Stellen von Dampf umspi. Dampf ist aber ein schlechter Wärmeleiter. Es tritt infol dessen eine Wärmestauung auf, wodurch sich die Kesselwandu unter Umständen bis zur Weißglut erwärmt, so daß das M terial weich wird. Hierdurch verliert es die Widerstandsfäh keit und kann dem Kesseldruck nachgeben. Eine Explosi wird die Folge sein."

An den glühenden Wandungsstellen wird sich zwar li Wasserzufuhr plötzlich mehr Dampf als bei normalem Betri entwickeln, wodurch der Kesseldruck schnell steigen kann. I Wirkung der Explosion wird erhöht, sie wird aber nicht du sie hervorgerufen.

Ähnlich klingt die Erklärung zu der gleichartigen Frage, w durch schlechtes Reinigen eine Kesselexplosion erfolgen ka. „Bei schlechter Reinigung entsteht Kesselstein. Die betreffe Stelle wird nun, weil sie nicht mit Wasser in Berührung i. glühend werden. Springt nun der feste Kesselstein ab, so w sich an dieser Stelle viel Dampf bilden, und die plötzli Druckerhöhung kann die Widerstandsfähigkeit des Kess übersteigen."

Der physikalische Teil gibt nicht überall die richtigen, d Kern der Sache treffenden Erklärungen. So wird z. B. Frage, wodurch der Druck bei einem Dampfkessel entste. einfach folgendermaßen beantwortet: „Derselbe entsteht du Erhitzen von Wasser." Nach dem rein technischen Teil werd Rechenexempel gelöst und zum Schluß einige Gegenstände dem Bereiche des Betriebsdienstes besprochen.

Infolge der geringen Durchdringung des Stoffes, der U genauigkeiten und Fehler ist das Buch als Hilfsmittel zur V bereitung nur mit Vorsicht zu verwenden. Immerhin sollen Bemühungen und der Fleiß, die dem Werke zugrunde lieg. nicht verkannt werden. Bei einer gründlichen Durchsicht Heftes vor einem nächsten Neudruck möchte es vielleicht lingen, die Unebenheiten nach Fühlungnahme mit einem te nisch geschulten Mitarbeiter zu glätten.

Regierungsbaumeister Bock

— **Der Eisenbahnbau.** Von Gewerbeschulrat A. Sch. Verlag von B. G. Teubner. Leipzig-Berlin. 1920. Preis g. 50 ℳ.

Das bereits in mehreren Auflagen erschienene Werk best aus zwei Teilen. Der erste Teil behandelt zunächst die wi tigsten Vorschriften, Vereinbarungen und eisenbahntechnisch Begriffe. Hierauf folgen Ausführungen über die Gestaltu des Bahnkörpers und den Oberbau, die auch die erforderlich theoretischen Berechnungen und Begründungen der Spurerw terung, der Überhöhung der Übergangsbögen usw. enthalt. Mit den Grundzügen für die Anlage der Bahnen — insbes dere hinsichtlich der Linienführung und der Ausführung Vorarbeiten — schließt der erste Teil. Im zweiten Teil w den die Stationsanlagen (Gleispläne und sämtliche Hochbaut sowie die Signal- und Sicherungsanlagen ausführlich besch ben. Im Interesse der Anschaulichkeit wäre es nur noch wünscht, wenn dem Abschnitt „Einrichtung der mechanisch Stellwerke" künftig noch einige Zeichnungen von Signa, Weichen- und Fahrstraßenhebeln sowie ein Lichtbild der samten Inneneinrichtung eines normalen Stellwerks hinzu fügt würden. Im übrigen verdient die Menge und Güte Abbildungen besondere Erwähnung.

Das Buch bringt trotz seines verhältnismäßig geringen U fanges (316 Seiten) eine gute Übersicht über alle Gebiete Eisenbahnbaues. Infolge der vielen Zahlenangaben über messungen, Materialverbrauch usw. wird es gerade in heutig Zeit, wo die Anschaffung größerer Nachschlagewerke da Einzelnen kaum möglich ist, vielen willkommen sein.

Dr.-Ing. Busse

Der Schriftleitung sind folgende Bücher und Schriften zugegangen:

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 ne allgemeinen Ausführungsbestimmungen. Textausgabe mit A merkungen. 2. Auflage. Nach dem Tode von Dr. jur. Blum herausgegben von Dr. jur. W. Weirauch, Geh. Regierun-

(Guttentagsche Sammlung Deutscher Reichsgesetze Nr. 91). rlin und Leipzig 1922. Vereinigung wissenschaftlicher Verer Walter de Gruyter & Co. Preis gebunden 90 *M.*

Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen iegsschauplatz. Von Wilhelm Kretzschmann. Berlin 22. Verlag von E. S. Mittler & Sohn.

Die Schäden des Lokomotivkessels, deren Ursachen, Folgen, rhütung und Ausbesserung. Praktisches Handbuch für Beeb und Reparatur der Lokomotiven. Von Dipl.-Ing. Theodor sewitz. Mit 37 Abbildungen. Leipzig 1922. Dr. Max necke, Verlagsbuchhandlung. Preis etwa 27 *M* (Bibl. d. ges. chnik, Band 285).

Aus Natur und Geisteswelt, Sammlung wissenschaftlich-neinverständlicher Darstellungen. Band 21 und 86.

Die neueren Wärmekraftmaschinen. I. Einführung in e Theorie und den Bau von Gasmaschinen. Auflage. II. Gaserzeuger, Großgasmaschinen, mpf- und Gasturbinen. 5. Auflage. Von Richard ter, weil. Geh. Bergrat und Professor, neu bearbeitet von itz Schmidt, Privatdozent an der Technischen Hochschule rlin. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1921. is jedes Bandes kart. 14 *M*, gebunden 18 *M.*

Einführung in das Abänderungsgesetz vom 8. April 1922 zum Umsatzsteuergesetz vom 24. Dezember 1919 unter Berücksichtigung der neugefaßten Ausführungsbestimmungen. Zugleich Ergänzung zum Kommentar zum Umsatzsteuergesetz. Von Dr. jur. Johannes Popitz, Ministerialdirektor im Reichsfinanzministerium. Berlin 1922. Verlag von Otto Liebermann. Preis 60 *M.*

Die Schmelzschweißung. Unter diesem Titel erscheint seit kurzem im Paul Hartung Verlag, Hamburg, eine neue Fachzeitschrift, die die Verbreitung praktischer Neuerungen sowie wissenschaftlicher Erkenntnisse auf dem Gesamtgebiet der Schmelzschweißverfahren bezweckt. Die Zeitschrift ist gleichzeitig Organ des Verbandes für autogene Metallbearbeitung e. V. sowie der Forschungsgemeinschaft für Schmelzschweißung, Hamburg.

Die deutsche Eisenbahnfrage. Von Wirkl. Geh. Rat Professor Dr. v. der Leyen, Berlin. Sonderabdruck aus dem „Bank-Archiv", Zeitschrift für Bank und Börsenwesen, Nr. 15 vom 2. Mai 1922.

Desgleichen von Staatsminister v. Breitenbach, Sonderabdruck aus Nr. 248 der „Deutschen Tageszeitung" vom 30. Mai 1922.

Besprechungen des für den Reichsverband der deutschen Industrie erstatteten Gutachtens, vergl. Nr. 17, S. 329 Jahrg. 1922 d. Ztg.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,118 km lange bisherige Industriebahn Pirach-Wackerwerk ist am 15. Mai 1922 als Güternebenbahn in Betrieb genommen und vom gleichen Zeitpunkt ab den Vereinsbahnstrecken der Deutschen Reichsbahn (Eisenbahndirektion München) zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Innsbruck. Die zwischen den Stationen Zirl und Flaurling der Strecke Innsbruck-Bregenz gelegene Personenhaltestelle Inzing wird mit 1. Juli 1922 für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 153 vom 6. Juni 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Gültigkeitsdauer des I. Nachtrags des Übk. zum VBR. (Mindestsätze für die Verteilung von Entschädigungen usw.), (abgesandt am 10. Juni d. J.);

Nr. IX 298 vom 29. Mai 1922 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend statistische Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle (abgesandt am 10. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Voraussichtlich am 1. Juli 1922 wird die Reststrecke Holzbach—Gemünden (Hunsrück) der Neubaustrecke Simmern-Gemünden (Hunsrück) mit den Stationen Gemünden (Hunsrück) Mengerschied und Tiefenbach (Hunsrück) für den Güter- und Tierverkehr eröffnet. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Juni 1922. (778)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Güterverkehr.

In den Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den am niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 19.. wird mit sofortiger Gültigkeit die Bestimmung wieder aufgenommen, daß bei Gestellung von Wagen mit weniger als 15000 kg Ladegewicht in allen Fällen, in denen die Fracht für mindestens 15000 kg berechnet werden muß, die Frachtberechnung bis auf weiteres mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt wird.

..en, den 7. Juni 1922. (788)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200. C. II.

Dem Ausnahmetarif 10 b für Zeitungsdruckpapier tritt zum 15. Juni 1922 die Brandenburgische Städtebahn bei. Er gilt auch für die nach den Nebenklassen abgefertigten Sendungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Juni 1922. (785)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Salze zum Düngen. Tfv. 2 d.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1922 treten dem Ausnahmetarif für Salze zum Düngen die Badischen Lokal-Eisenbahnen (A. G.) bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Juni 1922. (784)
Eisenbahndirektion.

Westdeutsch—Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1922 werden die neue Tarifstation Dortmund Ost in den Tarif aufgenommen und die Tarifentfernungen für Weida Ost aufgehoben. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für das preußisch-hessische usw. Netz und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, den 8. Juni 1922. (787)
Eisenbahn-Generaldirektion.
Namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemeinsames deutsches Ausnahmetarifheft C II Tfv 200.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt der Ausnahmetarif 9 für Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt worden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Juni 1922. (777)
Eisenbahndirektion.

Verkehr Gera—Meuselwitz—Wuitzer Eisenbahn—Reichsbahn (sächsisches Netz).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1922 werden die Entfernungen für Weida Ost aufgehoben. Die Abfertigung von Sendungen erfolgt künftig nach und von der Station Weida im Ost—Mitteldeutsch—Sächsischen Verkehre. Frachterhöhungen treten hierdurch nicht ein.

Dresden, den 7. Juni 1922. (786)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Für den Güterverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverzeichnis Nr. 312 — treten am 10. Juni 1922, neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 6. Juni 1922 (789)
Eisenbahndirektion.

Deutsche Reichsbahn — Sächsisches Netz. — Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Infolge Vereinigung der Güterabfertigungen Weida Ost und Weida West unter der Bezeichnung Weida und Unterstellung unter die Eisenbahndirektion Erfurt werden mit Gültigkeit vom 15. Juni 1922 die Entfernungen für Weida Ost gestrichen. Soweit sich dadurch im Verkehre mit Stationen mit beschränkten Abfertigungsbefugnissen und mit sächsischen Schmalspurbahnstationen Tariferhöhungen ergeben, treten sie erst am 15. August 1922 in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, den 6. Juni 1922. (779)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Mit dem Tage des Überganges des an Polen abzutretenden Teils der Oberschlesischen Schmalspurbahn in die polnische Landeshoheit tritt ein besonderer „Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Stationen der Oberschlesischen Schmalspurbahnen des Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und des Eisenbahndirektionsbezirks Oppeln andererseits, ferner zwischen den Stationen der Oberschlesischen Schmalspurbahnen eines der beiden Eisenbahndirektionsbezirke durch den anderen Direktionsbezirk sowie zwischen den Stationen der Oberschlesischen Schmalspurbahnen der beiden Eisenbahndirektionsbezirke und Stationen der Vollbahn“ in Kraft.

Der bisherige Gütertarif für die Oberschlesischen Schmalspurbahnen vom 1. April 1920 bleibt für den Verkehr der Stationen des künftigen deutschen Direktionsbezirks Oppeln untereinander sowie für den Verkehr der Stationen des künftigen polnischen Direktionsbezirks Kattowitz untereinander bis auf weiteres bestehen.

Der genauere Zeitpunkt des Inkrafttretens des obenbezeichneten neuen Tarifs wird noch besonders bekanntgegeben.

Kattowitz, den 5. Juni 1922. (793)
Namens der beteiligten Verwaltungen
Eisenbahndirektion Kattowitz.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die Fußnote (2): „Nur Tarifpunkt für die Umbehandlung von Bahn zu Bahn“ bei

Aachen West Grenze
Borken (Westf.) Grenze
Cranenburg Grenze
Dalheim Grenze
Emmerich Grenze
Gronau (Westf.) Grenze
Igel (Wasserbillig) Grenze
Kaldenkirchen Grenze
Kehl Grenze

Seite 52 und 53 des Tarifs erhält mit sofortiger Wirkung folgende Fassung:

„(2) Nur Tarifpunkt für die Umbehandlung von Bahn zu Bahn. Die Frachtsätze dieses Tarifpunktes gelten nur für Sendungen, welche direkt nach einer über Deutschland hinausgelegenen Station und umgekehrt aufgegeben werden.“ (781)

München, den 6. Juni 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Binnengütertarif der Südharz-Eisenbahn (Tfv. 189). Gemeinschaftliches Heft C Ib (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1922 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Umlade- bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagsfrachten erhöht. Die neuen Sätze können aus der am 15. Juni 1922 erscheinenden Nummer des von der Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr entnommen werden. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Berlin, den 10. Juni 1922. (790)
Centralverwaltung der Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

1. **Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.**
2. **Güterverkehr mit dem Gebiet der Freien Stadt Danzig.**
3. **Güterverkehr mit dem Memelgebiet.**
4. **Güterverkehr mit Polen.**
5. **Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.**
6. **Güterverkehr zwischen Deutschland und Litauen durch das Memelgebiet.**
7. **Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.**

I. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1922 wird der Tarif für den oben unter Ziffer 7. bezeichneten Verkehr eingeführt. Er enthält die in dem Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland vom 21. April 1921 (s. RGBl. Nr. 83 vom 6. August 1921) vereinbarten Änderungen und Ergänzungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, ferner Änderungen und Ergänzungen der Einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Transportkomitees und besondere Zusatzbestimmungen. Die zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I § 2 der EVO. genehmigt. An dem Verkehr sind einerseits sämtliche in Ostpreußen gelegenen Eilgut- und Güterabfertigungen, anderseits sämtliche westlich Polen gelegenen deutschen Stationen beteiligt, die bisher mit den in Ostpreußen gelegenen Stationen direkten Verkehr hatten. Die Frachten werden nach den Entfernungen und Tarifvorschriften der innerdeutschen Tarife berechnet. Für die eintretenden Erschwernisse ist die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Druckstücke des Tarifs sind zum Preise von 10.— ℳ käuflich zu beziehen, durch die Eisenbahndirektion Osten in Berlin (Zoologischer Garten).

II. Seite 48 des Ostdeutsch-Bayerischen Güter-Tarifs ist neben der neu aufgenommenen Lokalbahnstation Wackerwerk ein Stern * zu setzen (Wackerwerk . . . . . *).

München, den 3. Juni 1922. (780)
Tarifamt bei RVM, ZB.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übe gangsstationen und der badischen St tionen auf Schweizergebiet mit der Schweiz.

Ab sofort gelten die gemeinsam schweiz. Ausnahmetarife auch im V kehr mit der Rhätischen Bahn, d Chur-Arosa-Bahn und der Bernin Bahn. Ferner werden die Abfertigung befugnisse der Station Felsenau (Ber geändert, Ausnahmefrachtsätze f Pappe ab Altstätten (St. Gallen) u Glarus nach Basel Bad. Bf. und f feuchten Holzstoff nach den badisch Stationen auf Schweizergebiet eing führt sowie einige Frachtsätze geände Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 7. Juni 1922. (78
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Heft 1—3.

Die Station Beuthen (Oberschles.) Bf. ist mit Gültigeit vom 5. Juni 19 ab in eine Ladestelle (als Ladestelle v Beuthen [Oberschles.] Hbf.) mit d Dienstbeschränkung WA umgewand worden. Sie ist daher mit sämtlich Entfernungen in den oben genannt Heften zu streichen.

Die Station Polnisch Kessel hat d Bezeichnung Altkessel erhalten.

Breslau, den 6. Juni 1922. (78
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnitt-Tarif.

Im T. u. V. A. 1922/538 ist im A satz III in den Kopfspalten nach „fris Kartoffeln“ zu ergänzen: „und für Sal zum Düngen“.

(Gültig ab 1. Juni 1922.)

München, den 7. Juni 1922. (79
Tarifamt beim RVM, ZB.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Tfv. 53. **Bentheimer Kreisbahn.**

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1922 we den im Bereiche der diesseitigen Ba Sonntagskarten zum einfachen Fal preise für die Hin- und Rückfahrt au gegeben.

Bentheim, den 8. Juni 1922. (79
Betriebsdirektion.

Tfv 2540 a. Vorläufiger Tarif für d deutsch-österr. Personen- und Gepä verkehr über süddeutsch-österr. Gre stationen, Heft A, gültig vo 1. Dezember 1921.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 19 wird die Umrechnungstafel für öste Kronen in Mark neu ausgegeben.

München, den 10. Juni 1922. (79
Verkehrsamt
b. Reichsverkehrsministerium. Z. B.

Tfv 2540 b. Vorläufiger Tarif für d deutsch-österr. Personen- und Gepä verkehr über süddeutsch-österr. Gre stationen, Heft B, gültig von 1. Dezember 1921.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 19 wird die Umrechnungstafel für öste Kronen in Mark neu ausgegeben.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 t der Nachtrag I zum Heft B in Kr Er enthält neben Änderungen und gänzungen neue Bestimmungen über e Ausgabe von Arbeiterrückfahrkart über Fahrpreisermäßigungen für Schi und für die Bewohner des Bezi Reutte.

München, den 10. Juni 1922. (7
Verkehrsamt
b. Reichsverkehrsministerium. Z. B

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 24. | Berlin, den 22. Juni 1922. | LXII. Jahrgang.

Infolge der in letzter Zeit wiederum eingetretenen starken Steigerung der Herstellungskosten reichten ie bisherigen Bezugs- und Anzeigenpreise, trotz der erheblichen Zuschüsse, die für die Zeitung ständig aus 'ereinsmitteln geleistet werden, bei weitem nicht mehr zur Deckung der Unkosten aus. Zum 1. Juli d. J. nüssen daher folgende Erhöhungen eintreten: Der Bezugspreis beträgt bei Bezug durch den Buchhandel der die Post 90 Mark, für im Ruhestande befindliche Beamte der Vereinsverwaltungen 45 Mark für das 'ierteljahr. Hierzu tritt bei direkter Zusendung unter Streifband der Portozuschlag und außerdem bei Lieferung ach dem Ausland gegebenenfalls der Valutazuschlag. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung on 10 Mark abgegeben. Der Preis für die Privatanzeigen wird auf 9 Mark für die dreigespaltene 'etitzeile oder deren Raum erhöht.

Inhalt:

Ausnutzung der ehemaligen Militäreisenbahn für das Dienstschul- und Dienstvortragswesen der Eisenbahnverwaltung.

Vom Eisenbahnobersekretär **Grau**, Berlin.

Auf die Ausbildung des Eisenbahnpersonals wurde in der ..gen Kriegszeit infolge Mangels an geeigneten Kräften ..mer weniger Wert gelegt. Die Ausbildungszeiten wurden ..rkürzt, und es wurden männliche und auch weibliche Kräfte .. Dienstleistungen herangezogen, denen sie vielfach nicht ..wachsen waren. Bei außergewöhnlichen Ereignissen ver..zten diese Kräfte vollständig, die Unregelmäßigkeiten wur..n nicht schnell genug behoben, sondern noch vergrößert. ..rschärft wurde dieser Zustand noch durch die Staatsumwäl..ng im Jahre 1918. Es trat eine solche Gleichgültigkeit ..ter dem Personal ein, daß kaum noch von einem geregelten ..rkehr gesprochen werden konnte. Mit der Zeit ist dann ..ch Zurückziehung ungeeigneter Kräfte, durch verschärfte ..fsicht und Belehrung des Personals eine wesentliche Besse..ng eingetreten. Die jetzt noch vorkommenden Unregelmäßigkeiten im Betriebs- und Verkehrsdienst sind hauptsächlich nur noch darauf zurückzuführen, daß das Personal nicht genügend durchgebildet ist. Wenn auch in dieser Hinsicht in letzter Zeit recht viel getan ist, so z. B. durch die Einrichtung der Dienstanfängerschulen und des Dienstvortragswesens für bereits ausgebildetes Personal, so lassen sich doch noch weitere Verbesserungen einführen. Die Ausbildung aller Eisenbahnbediensteten muß gründlich und vollkommen gleichmäßig sein. Sie muß praktisch und theoretisch alles umfassen, was in dem Gebiet jedes einzelnen Bediensteten nicht nur häufig vorkommt, sondern auch alles das, was überhaupt vorkommen kann. Dieses läßt sich aber nur dann erreichen, wenn jeder Anfänger eine ganz bestimmte Ausbildungsschule durchmachen muß und hier von besonders geeigneten und befähigten Lehrkräften vorbereitet und unterrichtet wird.

Jetzt wird der Auszubildende einer Dienststelle zugeteilt. Er wird je nach seiner Befähigung und nach Bedürfnis vielfach von vornherein zu Arbeiten herangezogen, denen er bereits gewachsen ist, und wird als Ersatz für fehlende Bedienstete verwendet. Mancher Dienststellenleiter verwendet auf die Ausbildung der Anwärter viel Fleiß, der andere kümmert sich nicht um diese. Viele Dienststellenleiter sind mit Arbeiten überlastet, so daß ihnen auch beim besten Willen keine Zeit verbleibt, sich der Ausbildung zu widmen. So müssen oft einige Stunden theoretischen Unterrichts genügen; alles weitere muß sich der Anwärter selbst aus den Büchern heraussuchen.

Die Prüfungskommissionen kennen die einzelnen Leute nicht und sind nur in der Lage, nach den angefertigten schriftlichen Arbeiten und nach den mündlichen Antworten sich ihr Urteil zu bilden. Aus diesen Gründen kann es leicht vorkommen, daß ein Prüfling die Prüfung vorzüglich besteht, weil er die Vorschriften beherrscht, obwohl er sie gar nicht anzuwenden versteht und dann im praktischen Dienst vollständig versagt. Weiter wird ein Anwärter vielleicht die Block-, Sicherungs- und Stellwerksanlagen der eigenen Dienststelle kennen, versagt dann aber sofort, sobald er auf einem anderen Bahnhof Dienst verrichten soll, auf dem andere Einrichtungen vorhanden sind. Er gebraucht längere Zeit, bevor er in der Lage ist, hier Unregelmäßigkeiten zu erkennen oder solche gar selbst zu beseitigen. Es muß daher unbedingt gefordert werden, daß jeder Bedienstete, sobald er seine Ausbildung beendet hat, auch in der Lage ist, den Dienst auf jedem Bahnhof sofort auszuführen, sobald er die örtlichen Verhältnisse beherrscht. Er braucht sich dann nur Ortskenntnisse, nicht aber auch noch Kenntnisse der einzelnen Einrichtungen der neuen Dienststelle anzueignen.

Eine Ausbildung dieser Art ließe sich erreichen, wenn eine mittlere Strecke als Dienstanfängerschule hergerichtet wird. Am zweckmäßigsten erscheint hierzu im Direktionsbezirk Berlin die ehemalige Militärbahn Schöneberg-Zossen oder auch bis Jüterbog. Diese Militärbahn diente bereits vor dem Kriege der Ausbildung der Eisenbahntruppen im Vollbahnbetriebsdienst. Sie könnte sowohl als Dienstanfängerschule, als auch für das Dienstvortragswesen in Betracht kommen. Im Nachstehenden sollen für die Art des Unterrichts und den Ausbau der Strecke als Schulstrecke kurze Vorschläge gemacht werden.

I. Ausbildungsunterricht.

Die Strecke müßte zum Teil eingleisig, zum Teil zweigleisig sein, so daß sowohl der eingleisige als auch der zweigleisige Betrieb und der Übergang vom eingleisigen zum zweigleisigen Betrieb praktisch erlernt werden kann. Jeder Bahnhof muß eine Schule für sich sein und somit verschieden ausgerüstet werden. An einer Stelle sind Seitenbahnsteige, an der anderen Zwischenbahnsteig mit Gleisüberschreitung und ohne Gleisüberschreitung, auf einem Bahnhof sind hohe, auf dem anderen niedere Bahnsteige anzuordnen, auf einer Station muß ein Ablaufberg (Sommer und Winter) vorhanden sein, ein Bahnhof ist ohne Stellwerke, der andere mit einer Befehlstelle und einem Stellwerk, wieder andere mit zwei Endstellwerken, auch mit Zwischen- und Rangierstellwerken auszurüsten. Jedes Stellwerk erhält besondere Block-, Sicherungs- und Signalanlagen, jedes vorkommende System ist in einem Stellwerk untergebracht, so daß jedes Stellwerk eine Lehrstelle für sich ist. Alle nur vorhandenen und vorkommenden Signale müssen auf der Strecke zu finden sein. Alle Neuerungen müssen hier zuerst eingerichtet werden. Es muß Bahnhöfe mit vereinigtem Dienst und solche mit selbständigen Güterabfertigungen, Fahrkartenausgaben und Stationskassen geben. Eine Stationskasse muß Reichsbank-Girokonto, eine Güterabfertigung Zollabfertigung erhalten; auch müssen Telegraphen-, Lokomotiv- und Wagenreparaturwerkstätten vorhanden sein u. a. m.

Auf der Strecke muß ein vollständiger öffentlicher Betrieb bleiben, jedoch dürfen nur wenige Personen- und Güterzüge verkehren. Der Zugverkehr muß größere Pausen aufweisen, damit in den Zwischenzeiten Streckensperrungen über angenommene Unfälle usw. angeordnet werden können. Ein öffentlic Verkehr ist unbedingt erforderlich, damit die Anwärter Fahrkartenverkauf, die Abschlüsse hierbei, Fahrkartenanfor rungen, Verladung und Abfertigung von Gütern, lebenden T ren, Fahrzeugen, Gepäck, Expreßgut, Geldablieferung usw. pr tisch lernen können. Auf einzelnen Bahnhöfen muß Wag übergang stattfinden können, so daß auch Wagenabrechnung Stations- und Übergangsnachweise angefertigt werden müss Nötigenfalls sind Wagen eines Direktionsbezirks als Fre wagen zu behandeln. Durch den Wagenübergang zur Ha strecke Berlin-Zossen ist es auch möglich, den Betrieb je n Erfordernis durch Ablenkung zu steigern oder einzuschränk

Alle Beamtenanwärter von unten herauf bis z Eisenbahnsekretär, Bahnmeister, Lokomotivführer, Werkmei und Supernumerar müssen, wenn auch nicht die ganze vor schriebene Ausbildungszeit, so doch den größten Teil hier auf dieser Lehrstrecke tätig sein. Dieses muß von vornhe vorgeschrieben werden, so daß jeder Anwärter damit rech muß. Es wird ja auch jetzt verlangt, daß z. B. ein Lehrer bedingt zuvor das Seminar besuchen muß; ein Zollbeamter m mit der Ausbildung an der Grenze, in dem Brennereibetrieb in der Zuckerindustrie im Inland rechnen; ein Anwärter Reichsschatzverwaltung wird im Proviantamt, Reichsver gungsamt, Reichsbekleidungsamt und Remonteamt beschäft die nicht alle an einem Orte liegen. Jeder Anwärter, der solche Laufbahn wählt, rechnet damit, daß er längere o kürzere Zeit in verschiedenen Orten tätig sein muß. Was von einigen Verwaltungen gefordert wird, kann die Eisenb verwaltung auch vorschreiben und verlangen.

Den Anwärtern kann freigestellt werden, sich eigene U kunft in der Nähe der Lehrstrecke zu suchen. Soweit di jedoch nicht möglich ist, muß Gelegenheit vorhanden sein, gemeinsam unterzubringen. Soweit bekannt, dürften deral Bauwerke in den an der Militärbahn gelegenen ehemaligen rackenlagern Klausdorf oder Sperenberg vorhanden sein, sich sicherlich hierzu leicht einrichten ließen.

Pünktlichkeit beim Dienstantritt muß unter allen Umstän gefordert werden. Die Bediensteten könnten vor Beginn Dienstes zu ihren Dienststellen und nach Beendigung zur matstation mit Personalzügen befördert werden, die gleichz Lehrzwecken dienen. Der Dienst besteht zum Teil in p tischem, zum Teil in theoretischem Unterricht; gleichzeiti Theorie und Praxis zu verschmelzen.

Besonderer Wert ist auf die Auswahl der Lehrkräfte zu le Sie müssen den Anforderungen auf allen Gebieten genü Nötigenfalls könnten diese auch in besonderen Kursen gut bereitet werden. Für jede Beamtengruppe müssen beson Lehrkräfte vorhanden sein.

Von Zeit zu Zeit sind von den Anwärtern schriftliche sätze, wie sie in den Prüfungen verlangt werden, zu fert Nicht vorkommende Unregelmäßigkeiten im Betriebe und Verkehr können angenommen werden. So fährt z. B. ein nischer Beamter auf der Lokomotive und ein Betriebslehre Zuge mit. Mitten auf der Strecke wird der Zug zum Stillst gebracht; dem Lokomotivführer wird der Bruch irgend Gegenstandes an der Lokomotive angedeutet (etwa Ko stange), er muß den gebrochenen Gegenstand nötigenfalls tigen und versuchen, den Zug weiter zu befördern. In derse Zeit wird das Zugbegleitpersonal hinsichtlich der Unfallme gen, der Sperrung der Strecke, der Deckung des Zuges, der ständigung mit dem Lokomotivführer und den Zugmeldestel geprüft. Im anderen Falle wird eine Störung in den Bl Sicherungs-, Telegraphen- oder Signalanlagen künstlich h geführt; der Bahnmeister muß diese feststellen und bald lichst beseitigen. Gleichzeitig wird das Stationspersonal Zugmeldungen bei derartigen Störungen geprüft und u wiesen. Derartige Unregelmäßigkeiten lassen sich auf vie Art künstlich herbeiführen, ohne den Betrieb wesentlic stören, und es wird bei solcher Handhabung der Bedie viel sicherer, als wenn er nur auf die Dienstvorschriften

ewiesen ist. Was hier vom Betriebsdienst gesagt worden ist, aßt sich leicht auch auf den Verkehrs- und Wagendienst auslehnen.

Die Prüfung der Bediensteten hat durch die Lehrer der Schule zu erfolgen. Soweit mehrere Lehrer bei der Ausbildung nitgewirkt haben, müssen diese zugegen sein und in ihrem Fache selbst prüfen. Der Lehrer kennt seine Schüler und weiß ie zu behandeln. Selbstverständlich müssen bei den mündlichen Prüfungen Kommissare der Eisenbahndirektion zugegen sein, lie das Recht haben, selbst Fragen zu stellen. Die Lehrer aben für jede schriftliche Prüfung drei Aufgaben dem Prüungskommissar vorzulegen, der eine daraus wählt und dem Lehrer im verschlossenen Umschlag wieder zustellt. Der Umschlag darf erst am Prüfungstage in Gegenwart der Prüflinge geöffnet werden. Dem Kommissar steht es aber frei, an den schriftlichen Prüfungen teilzunehmen und dort die gewählten Aufgaben selbst zu stellen. In ähnlicher Weise werden ja auch lie Prüfungen an den höheren Lehranstalten abgehalten; Unzuträglichkeiten sind hierbei noch nicht entstanden.

Die Herrichtung der Lehrstrecke dürfte nicht allzuviel Kosten verursachen, da die bestehenden Anlagen dem genannten Zwecke utzbar gemacht werden könnten. Der etwa erforderliche Bau eines Ablaufberges und der Ausbau eines Teils der Strecke n eine zweigleisige würde nach und nach erfolgen können, md zwar als Ausbildungsarbeit für Bahnmeister und Rottenführer. Zuerst würde der zweigleisige Ausbau zwischen zwei Stationen genügen. Der weitere Ausbau bis zur Hälfte der ganzen Strecke könnte dann nach und nach in der gleichen Weise erfolgen.

Der Ausbau der einzelnen Stellwerke mit älteren Sicherungsund Blockanlagen würde wohl, soweit nicht etwa die vorhanlenen bestehen bleiben können, eisenbahnseitig erfolgen nüssen, jedoch würden derartige Teile sicher noch irgendwo m Bezirk vorhanden sein, die hier gut Verwendung finden könnten. Die Einrichtung anderer Stellwerke mit neueren Systemen würden die Firmen schon als Reklame kostenlos ausführen, die ständige Lieferanten der Eisenbahn sind. Geben loch jetzt schon solche Firmen derartige Einrichtungen zu Lehrzwecken kostenlos her. Alle Neuerungen müssen zuerst uf dieser Strecke eingebaut und versucht werden, so daß auch gleichzeitig eine Versuchsstrecke vorhanden ist. Bei einer derirt gründlichen Ausbildung der Anwärter könnten die jetzt vorgeschriebenen Ausbildungszeiten bei den meisten Beamtengruppen ungefähr um ⅕ bis ¼ gekürzt werden. Die hierlurch erzielten Ersparnisse würden ausreichen, um die etwaigen Mehrausgaben für die Lehrkräfte zu decken.

Die Anwärter erhalten nur die ihnen auch sonst zustehenden Gebührnisse. Hier kommen die Bestimmungen der F. O. XII zur Anwendung, daß Reisekosten für Ausbildung nicht gezahlt werden. Eine derartige Bestimmung müßte aber auch im Reichslohntarif für Lohnempfänger aufgenommen werden.

Nach erfolgtem Ausbau der Lehrstrecke könnten unbedenklich auch die Dienstanfänger benachbarter Eisenbahn-Direktionsbezirke ihre Ausbildung hier erhalten.

II. Fortbildungsunterricht.

Für jede Beamtengruppe wird je nach Bedürfnis viertel- oder halbjährlich an 1, 2 oder mehr bestimmten Tagen ein Fortbildungsunterricht eingerichtet. Auch dieser Unterricht besteht in praktischem und theoretischem Unterricht. Jeder Beamte und jeder Beamtenanwärter ist verpflichtet, an dem Unterrichtskursus teilzunehmen, der dreimal gleichmäßig wiederholt wird. Hierbei werden alle wichtigen Bestimmungen kurz wiederholt und alle Neuerungen vorgeführt und erklärt. Je nach Größe der Beamtengruppen werden mehrere Dienststellen oder Amtsbezirke zusammengelegt und zur Teilnahme durch Amtsblatt aufgefordert. Es werden Hörerkarten eingeführt, die vom Lehrer zu unterschreiben sind. Die Dienststellenleiter werden dafür verantwortlich gemacht, daß alle Bediensteten der Dienststelle auch an dem Unterricht teilgenommen haben. Die Teilnehmer haben dem Dienststellenleiter die unterschriebenen Hörerkarten vorzulegen, bzw. hat der Vorsteher sie sich zur Prüfung vorlegen zu lassen. Säumige Bedienstete sind dem vorgesetzten Amte zu melden und von dort zur Verantwortung zu ziehen.

In diesem Falle könnte die jetzige Dienstunterweisung gänzlich fortfallen und die Dienststellenleiter hätten nur hin und wieder eine Dienstbesprechung anzuberaumen, bei der die örtlichen Verhältnisse der Dienststelle besprochen werden können. Die Teilnehmer erhalten nur freie Fahrt, sonst keine Gebühren. Es müßte dann aber die F. O, XII dahin geändert oder ergänzt werden, daß auch für den Fortbildungsunterricht keine Reisekosten gezahlt werden. Ebenso müßte der Reichslohntarif einen gleichen Vermerk erhalten.

Ob der Fortbildungsunterricht im Direktionsbezirk Berlin bei der großen Anzahl Bediensteter sich in der vorbeschriebenen Weise wird durchführen lassen, müßte besonders geprüft werden. Der Ausbildungsunterricht müßte sich aber so durchführen lassen, und würde hierdurch fortlaufend ein tüchtig durchgebildetes Personal vorhanden sein, das auch den schwierigsten Verhältnissen gewachsen ist.

Auswertung der Fachliteratur zu Bildungs-, Unterrichts- und Büchereizwecken*).

Vom Ministerialrat Dr.-Ing. **Tecklenburg.**

Mehrere Tausend Zeitschriften aller Wissengebiete bringen n ihren einzelnen Nummern tagtäglich eine unendliche Fülle von wertvollem wissenschaftlichem Material, bestimmt, nicht nur für den Augenblick des Erscheinens der betreffenden Zeitschrift Interesse zu wecken, sondern Beiträge zur dauernden Bereicherung der Literatur zu gewähren. Aus diesen Quellen, die unsere Zeitschriften bieten, zu schöpfen, sind die Studierenden angewiesen, die sich für die Bearbeitung irgendeiner Frage Material zusammentragen wollen, ebenso aber auch die Männer der Praxis, die ihr Wissen auf einem Spezialgebiet ergänzen und erweitern wollen. Ihnen die Quellen der Fachliteratur zu erschließen und ihnen hier bestimmte Hilfsmittel an die Hand zu geben, ist eine unbedingte Notwendigkeit. Es liegt ja in der menschlichen Natur, daß das Fassungsvermögen nicht ausreicht, die Fülle von Material selbst nur für ein beschränktes Wissensgebiet zu erfassen, und selbst wenn der einzelne sich für ein ing begrenztes Gebiet eigene Sondersammlungen anlegen wollte, ie sind von vornherein dazu verurteilt, von Unzulänglichkeit nd Unvollkommenheit nicht frei zu sein. Viele Fachzeitschriften und Fachvereine bringen zwar in besonderen periodischen Zusammenstellungen eine Zeitschriftenschau über bestimmte Wissensgebiete, die ihren Lesern einen Überblick über das auf dem Gebiet Erschienene geben sollen. Aber auch diese leiden naturgemäß an dem Mangel, daß sie so recht eigentlich auch nur vorübergehenden Zwecken dienen können. Für eine dauernde Ausnutzung fehlt es ihnen an der systematischen Gliederung, da sie ja auch bestenfalls nur chronologisch zusammengestellt werden können.

Diesem Mangel abzuhelfen, hat der vorzüglich organisierte Buchhandel übernommen. Er gibt eine Reihe von bibliographischen Hilfswerken heraus, die die Interessenten in die Lage versetzen sollen, sich Kenntnis zu verschaffen über alles, was an Büchern und Zeitschriften neu erscheint.

Von diesen Werken möchte ich hier folgende nennen:

I. Das wöchentliche Verzeichnis der erschienenen und vorbereiteten Neuigkeiten des Deutschen Buchhandels. (Verlegt vom Börsenverein der Deutschen Buchhändler zu Leipzig.) Es erscheint in jährlich 52 Nummern und 12 Monatsregistern und enthält neuerscheinende Bücher aller Wissensgebiete in nachstehender Gliederung: 1. Allgemeines, Bibliographie, Sammel-

*) Referat, gehalten bei dem Kursus für die Bildungsdezernenten im Herbst 1921.

werke, Bibliotheks-, Buch- und Hochschulwesen. 2. Theologie, Religionswissenschaft. 3. a) Rechtswissenschaft, b) Staatswissenschaft, Volkswirtschaft, Statistik. 4. Heilwissenschaft, Tierheilkunde. 5. Naturwissenschaft, Mathematik. 6. Philosophie. 7. Erziehung und Unterricht, Jugendbewegung, Schulbücher. 8. Sprach- und Literaturwissenschaft. 9. Geschichte, Naturgeschichte, Volkskunde, Freimaurerei. 10. Erdkunde, Reiseführer, Karten und Atlanten. 11. Kriegswissenschaft. 12. Handel, Verkehr, Gewerbe, Industrie. 13. Technik, Bau- und Ingenieurwesen, Bergbau. 14. Land-, Forst- und Volkswirtschaft. 15. Schöne Literatur. 16. Jugendschriften, Bilderbücher. 17. Kunst, Musik, Theater, Kino. 18. Sport, Spiele, Sammelwesen, geselliger Verkehr. 19. Verschiedenes. (Geheimwissenschaft, allgem. Kalender usw.)

II. Technischer Index. Jahrbuch der technischen Buch- und Broschürenliteratur. Er gibt Auskunft über Veröffentlichungen in technischen Zeitschriften und über den technischen Büchermarkt nach Fachgebieten und enthält die technische Zeitschriftenliteratur und auch die technische Buch- und Broschürenliteratur. Besprechungen werden nicht gegeben. Die Stoffeinteilung gliedert sich in 1. Bauingenieurwesen, 2. Gesundheitstechnik, 3. Hochbau, Architektur und Städtebau, 4. Maschinenbau, 5. Schiffbau, 6. Bergbau- und Hüttenwesen, 7. Elektrotechnik, 8. Verschiedene technische Fächer.

Behandelt wurden in der Ausgabe 1918 — für die Literatur des Jahres 1917 rund 200 technische Zeitschriften. Für 1919 war die Bearbeitung einer Reihe weiterer Zeitschriften in Aussicht genommen. Die Ermittlung der Literatur wird erleichtert durch ein alphabetisches Stichwörterverzeichnis.

III. Halbjahrsverzeichnis der im deutschen Buchhandel erschienenen Bücher, Zeitschriften und Landkarten, bearbeitet von der bibliographischen Vereinigung des Börsenvereins der deutschen Buchhändler. Es enthält ein Titelverzeichnis, alphabetisch geordnet nach Verfassern, und ein Register, alphabetisch geordnet nach dem Inhalt.

IV. Bibliographie der Deutschen Zeitschriftenliteratur mit Einschluß von Sammelwerken. Alphabetisches nach Schlagworten geordnetes, sachliches Verzeichnis von Aufsätzen. Herausgegeben und verlegt von Felix Dietrich. Bearbeitet werden rund 2100 Zeitschriften aller Fachrichtungen und rund 50 der wichtigsten Zeitungen.

V. Gesamtzeitschriftenverzeichnis. Herausgegeben vom Auskunftsbüro der deutschen Bibliotheken. Aufgeführt werden in alphabetischer Folge die wichtigsten, ungefähr 17 200, in- und ausländischen Zeitschriften aller Fachrichtungen.

VI. Schließlich möchte ich noch die technische Zeitschriftenschau nennen, ein vom Verein deutscher Ingenieure herausgegebenes neueres Werk. Etwa 240 deutsche und 90 ausländische Zeitschriften werden darin bearbeitet; neben der Angabe des Verfassers und der Zeitschrift wird eine kurze Inhaltsangabe des Aufsatzes geliefert in einer Form, die die spätere Verwendung für Büchereizwecke ohne weiteres ermöglicht.

Ich habe geglaubt, diese Schilderung der allgemeinen Verhältnisse vorausschicken zu sollen, denn gerade Sie, m. H., werden gewiß die Stelle werden, deren Rat sich mancher erbitten wird, wenn er sich Material für irgendeine wissenschaftliche Arbeit beschaffen möchte und nicht recht weiß, wie er an die Quellen herankommen kann. Und wenn die Direktionen auch selbst nicht im Besitz der erwähnten bibliographischen Werke sind, so werden doch die großen öffentlichen Bibliotheken diese Werke haben, und Sie werden somit in der Lage sein, Anfragen an die richtige Stelle zu weisen.

Ich möchte mich hiernach nun den besonderen Verhältnissen unserer Eisenbahnverwaltung zuwenden. Auch für unser engeres Gebiet besteht eine gewaltige Menge von Fachzeitschriften. Eine Nachfrage bei den Direktionen hat ergeben, daß allein an technischen Fachzeitschriften 170 verschiedene Blätter gehalten werden, und diese Zahl ist ohne Zweifel noch zu gering angegeben, da die Zeitschriften der Berufsvereine, die ja auch häufig recht beachtenswerte Fachaufsätze bringen, größtenteils nicht aufgeführt waren. Auch in unserer Verwaltung wurde bisher für die Auswertung der Fachliteratur nur sehr wenig getan. Bei einigen wenigen Direktionen der ehemals preußisch-hessischen Eisenbahnen bestand zwar ein Büchereiausschuß, dem die Auswertung übertragen war. Bei einigen anderen waren ein oder mehrere Dezernenten bestellt, denen diese Aufgabe zufiel. Im allgemeinen bestand aber der Brauch, daß die Zeitschriften bei den einzelnen Herren umliefen, so daß jedem einzelnen eine große Anzahl von solchen zugeleitet wurde. Sie gründlichst durchzuarbeiten — neben den sonst zu erledigenden Arbeiten — fehlte es an Zeit. Und welche Menge unproduktiver Arbeit wurde dabei geleistet. Der einzelne Dezernent mag ja für seine eigene Person seine Kenntnisse erweitert und ergänzt haben, sich wohl auch für eigenen Gebrauch Auszüge und Vermerke gefertigt haben, für die Verwaltung selbst kam aber dabei nichts heraus. Eine Auswertung der Fachliteratur über die einzelne Person hinaus fand nicht sta[tt]. Manche wertvolle Anregung, die wohl zum Nutzen der Verw[al]tung weiter hätte verfolgt werden sollen, fiel unter den Tis[ch]. Die Zeitschriften wurden gesammelt; demjenigen, der spä[ter] eine bestimmte Frage studieren wollte, war es überlassen, d[as] Material sich in mühsamer Sammelarbeit zusammenzutragen.

Um diesen Mangel zu beseitigen, ist beabsichtigt, künftig ei[ne] planmäßige Auswertung der Fachliteratur vorzunehmen und z[u]gleich auch für die spätere Benutzung der Literatur in gee[ig]neter Weise zu sorgen. Die Regelung ist in folgender Wei[se] gedacht: Von den jetzt gelesenen Zeitschriften sind zunäc[hst] diejenigen, deren Bearbeitung am wichtigsten schien, etwa [...] an der Zahl ausgesondert worden und auf die Direktionen ve[r]teilt, so daß auf die einzelne 1—3 entfielen, je nach B[e]deutung und Umfang der mit der Durchsicht zu erwartenden A[r]beitsleistung. Jeder Direktion fällt die Aufgabe zu, die i[hr] übertragenen Blätter nun gründlichst zu lesen, unter Umständ[en] unter Verteilung der Arbeit auf mehrere Fachdezernenten, u[nd] von allen wichtigen Aufsätzen eine kurze Inhaltsangabe na[ch] Art der in der technischen Zeitschriftenschau üblichen zu f[er]tigen und in 2facher Ausfertigung dem Ministerium vorzuleg[en]. Gleichzeitig ist zu der behandelten Frage sachlich Stellung [zu] nehmen, wodurch eine unmittelbare Verwertung für die Verwa[l]tung eingeleitet wird. Es ist ferner beabsichtigt, die Inhal[ts]angabe des Artikels von der Zentralstelle aus dem Verein deu[t]scher Ingenieure zuzuleiten zwecks Aufnahme in die technisc[he] Zeitschriftenschau. Da diese sämtlichen Direktionen reg[el]mäßig zugeht, wird also die Arbeit, die der einzelne Bearbeit[er] einer Zeitschrift leistet, allen Direktionen und allen Beamt[en] zugute kommen, denn alle erhalten Kenntnis von dem Inha[lt] der auch von den anderen Direktionen bearbeiteten Zeitschr[if]ten und sind somit in der Lage, sich über die Neuerscheinung[en] in einfacher und müheloser Weise zu unterrichten.

Dem Verein deutscher Ingenieure werden wir bei diesem V[er]fahren in die Hand arbeiten, da wir ihm die Behandlung d[es] technischen Verkehrswesens zum großen Teil abnehmen, and[e]rerseits arbeiten wir aber ebensowohl in unserem Interesse, [da] künftig in der Technischen Zeitschriftenschau das genann[te] bisher noch etwas dürftig behandelte Gebiet sehr viel bess[er] und gründlicher behandelt sein wird als früher. Und für d[ie] weitere Verwendung zu Büchereizwecken sind die von uns u[nd] die vom Verein deutscher Ingenieure gelieferten Beiträge v[on] vornherein auf die gleiche Form gebracht.

Diese für die künftige Verwertung in der Bücherei beabsic[h]tigte Behandlung ist ebenfalls von nicht zu unterschätzender B[e]deutung. Bisher hatten wir nicht einmal in unserer Ministeri[al]bibliothek eine Kartothek. Die Beschaffung von Material zu[m] Studium einer Frage begegnete also oft Schwierigkeiten u[nd] verursachte Mühe und unnötige Arbeit. Seit kurzem ist j[e]doch die Einrichtung einer Kartothek in die Wege geleitet. A[n] ihrem Ausbau wird die eben geschilderte planmäßige Verwe[r]tung der Fachliteratur erheblichen Anteil haben.

Die technische Einrichtung einer Kartothek darf ich wohl a[ls] bekannt voraussetzen. Das Wesen einer solchen besteht dari[n], daß für jeden Aufsatz einer Zeitschrift ein Zettel (auf dünn[er] Pappe) angelegt wird, auf dem die der technischen Zeitschrifte[n]schau entnommene kurze Inhaltsangabe des Aufsatzes, Verfa[s]ser, Zeitschrift, Erscheinungszeit, vermerkt sind. Gewis[se] Schwierigkeiten macht die Einordnung dieser Ausschnitte in d[ie] Zettelkästen und Schränke. Denn hierbei kann die einzel[ne] Bücherei nicht selbständig für sich vorgehen; bei dem Syste[m], das sie ihrer Anordnung zugrunde legt, muß sie sich nach de[m] richten, was anderen Büchereien, mit denen sie in Verbindu[ng] steht, gewählt haben. In der Hauptsache sind zwei Systeme z[u] unterscheiden. Das Zahlensystem und das Stichwörtersyste[m]. Als drittes kommt noch ein Buchstaben- und Ziffernsystem hi[n]zu. Das Zahlensystem ist vor etwa 50 Jahren von dem Ame[ri]kaner Dewey erdacht worden und hat in Amerika weite Ve[r]breitung gefunden. In Europa ist es zum erstenmal von de[m] 1895 in Brüssel gegründeten internationalen bibliographische[n] Institut angewendet worden. Es teilt das gesamte menschlic[he] Wissen in 10 mit den Ziffern 0—9 bezeichnete Klassen ein. E[s] bedeutet 0 = allgemeine Werke, 1 Philosophie, 2 Religion, 3 S[o]zialwissenschaften, 4 Philosophie, 5 reine Wissenschaft, 6 a[n]gewandte Wissenschaften, 7 schöne Künste, 8 Literatur, 9 G[e]schichte.

Jede dieser Klassen ist wieder in 10 Klassen eingeteilt, d[ie] nun durch 2stellige Zahlen gekennzeichnet sind. Z. B.: D[ie] Gruppe 6, angewandte Wissenschaften gliedert sich in 60, Al[l]gemeines über angewandte Wissenschaften in ihrer Gesamthei[t], 61 Medizin, 62 Ingenieurwissenschaften usf., wobei 65 Hande[l] und Beförderungswesen umfaßt. Jede dieser Abteilungen gli[e]dert sich dann wiederum in 10 Unterabteilungen. Es entstel[lt] hieraus z. B. 650 Allgemeines über Handel- und Beförderung[s]wesen in ihrer Gesamtheit, 656 technischer und kaufmännische[r] Betrieb der Eisenbahn. Und so gliedert sich weiterhin jede[r] Abschnitt in 10 Unterabschnitte usf. Für die Eisenbahn ist b[...]

nders wichtig der Unterabschnitt 656 . 2, Beförderung auf senbahnen, und dann die weitere Gliederung des Abschnittes 6.2 in 656.20 Beförderung auf Eisenbahnen im allgemeinen. 6 . 21 Betrieb der Bahnhöfe, 656 . 22 Züge, 656 . 23 Verkehr d Tarife usw. Für Länder oder geographische Bestimmungen rden besondere Zahlen angeführt, die in Klammern beigetzt werden, so bezeichnet z. B. (4) Europa und (431) Preußen d Norddeutschland.

Das System hat etwas Bestechendes für sich, vor allem, weil international verwendbar und unbegrenzt erweiterungsfähig scheint. Es hat jedoch auch Gegner gefunden, die in der Behränkung auf 10 Gruppeneinheiten, die in dem System liegt, n Hemmnis für umfassende Ziele erblicken.

Die Kartothek unserer Bücherei in dem Ministerium wird nach m Stichwörtersystem eingerichtet werden. Auch hierbei ist natürlich die erste und recht schwierige Aufgabe, das gewaltge Wissensgebiet systematisch in Abschnitte zu zergliedern d dann innerhalb dieser in Stichworte festzulegen. Schwierig diese Aufgabe besonders auch deswegen, weil alle anderen rwandten Ressorts sich der gewählten Gliederung des Stoffes schließen müssen, da sonst keine Einheit erzielt und die Vertung der vom Verein deutscher Ingenieure bearbeiteten itschriftenschau vereitelt würde. Endgültig festgelegt ist die offgliederung noch nicht. Die Verhandlungen mit den beteiden Verwaltungen sind im Gang, und es ist zu hoffen, daß auch bald zum Abschluß gebracht werden. Inzwischen wird Kartothek einstweilen nach dem vom Verein deutscher Innieure herausgegebenen vorläufigen Stichwörterverzeichnis eingerichtet; ihre spätere etwaige Umstellung auf eine andere Stoffteinteilung bietet ja — und das ist ein Hauptvorzug des Systems einer Kartothek — keine große Schwierigkeit.

Damit wird wenigstens eine Stelle innerhalb der Verwaltung geschaffen, die mittels der Kartothek das gesamte Material der Fachliteratur beherrschen wird. Es muß ja zugegeben werden, daß ein Mangel darin liegt, daß nur diese eine Stelle, das Ministerium, in den Besitz einer solchen Einrichtung kommt und nicht auch sämtliche Direktionen. Die Arbeit und damit auch die Kosten sind aber recht erhebliche, und deshalb muß zunächst davon abgesehen werden. Die Kartothek des Ministeriums wird aber selbstverständlich auch den Außenstellen zur Benutzung zur Verfügung stehen, und schließlich wird ja, wenn erst die Auswertung unserer Fachliteratur im Gange ist und dem bisher in der Technischen Zeitschriftenschau etwas stiefmütterlich bedachten Verkehrswesen eine beträchtlich bessere Bearbeitung sichern wird, auch die Verwertung der Zeitschriftenschau zur Anlage kleinerer Kartotheken über enger begrenzte Spezialgebiete bei der Direktion in Frage kommen können.

Die Grundvoraussetzung, daß die Verwaltung und damit jeder einzelne ihr Zugehörige einen wirklichen Vorteil aus der Neueinrichtung ziehen kann, bleibt aber, daß nun die Bearbeitung der einzelnen Fachzeitschriften, die den Direktionen zugewiesen werden, auch wirklich gewissenhaft und gründlich erfolgt. Und da, glaube ich, daß gerade Sie, m. H., als Bildungsdezernenten ihren Einfluß mit Erfolg geltend machen können, und ich darf wohl mit der Bitte an Sie, in diesem Sinne wirken zu wollen, meine Ausführungen schließen.

Ist unser Verkehrsrecht noch zeitgemäß?

Wer in den letzten Jahren Gelegenheit hatte, die gerichtlichen und außergerichtlichen Entscheidungen über Entschädigungsansprüche aus dem Eisenbahn-, Güter- und Gepäckverkehr verfolgen, und beobachtet hat, welche Unsicherheit in der urteilung der tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse beht, dem werden sich über die Zulänglichkeit und Zweckißigkeit der verkehrsrechtlichen Bestimmungen, wie sie in m Handelsgesetzbuch, der Eisenbahnverkehrsordnung, dem ternationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverhr sowie in den Tarifen niedergelgt sind, berechtigte Zweifel fgedrängt haben. Es ist daher die Frage sehr berechtigt, ob ser Verkehrsrecht noch zeitgemäß sei.

Das Eisenbahnverkehrsrecht hat sich in seinen Grundzügen tz des gewaltig gestiegenen Verkehrs und der veränderten triebseinrichtungen nicht gewandelt. Es ist in einer Zeit tstanden, als sich der Betrieb noch in den einfachsten Formen wickelte, die Zahl der beförderten Güter noch gering war d das einzelne Gut mit liebevoller Sorgfalt umgeben werden nnte. Mit dem zunehmenden Verkehr mußte diese Sorgfalt r den Anforderungen zur Bewältigung des Massengüterverhrs immer mehr zurücktreten. Es wurde, um in Fritz utersche Sprechweise zu reden, mehr Wert auf „Fixigkeit" s auf „Richtigkeit" gelegt. Die Wagen mußten bis aufs ßerste ausgenutzt und vollgestopft werden. Die wachsenden nnahmen regten dazu an, die erzielten Überschüsse immer hr zu steigern. Es wurden in der Güterkontrolle Vereinhungen eingeführt. Die Frachtkarten und Umladebücher len weg. Das einzelne Gut reiste freier dahin, nicht mehr gstlich auf seinem Wege betreut. Die Quantitätsleistungen rden noch durch Gewährung von Stücklöhnen für bewegte nen im Ein-, Aus- und Umladegeschäft gefördert. Die alitätsleistungen litten darunter. Ablaufberge erleichterten s Rangiergeschäft, erhöhten aber die Gefahr stärkeren Anlls der Wagen. Die Ausgaben für Entschädigungsleistungen chsen, ohne jedoch der Steigerung der Überschüsse Abbruch tun. Die entgegenkommende Behandlung der Schadensanüche durch die Eisenbahn und der durch billige Tarife erlte gewaltige Umsatz der Güter, söhnte die Geschädigten t den gröberen Leistungen des Massengüterverkehrs aus.

Erst als unter den Folgen des Krieges und der Revolution Schadensfälle an den beförderten Gütern sich in erschreckener Weise mehrten, und die nicht mehr erträgliche Höhe der satzforderungen die Eisenbahn nötigte, diesen Ansprüchen er Berufung auf die haftbefreienden Bestimmungen des Verhrsrechts rücksichtslos entgegenzutreten, da kam erst einem ßeren Kreise der Verkehrstreibenden zum Bewußtsein, daß Verkehrsrecht, so streng und weitgehend es auch die Eisenn haften läßt, doch anderseits dem Verfrachter in vielen ziehungen eine äußerst ungünstige Stellung anweist.

Die Eisenbahn haftet grundsätzlich für allen Schaden, den ihr anvertraute Gut in ihrem Gewahrsam erleidet, sie müßte m nachweisen, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht ist. Sie haftet also für alle Betriebseinwirkungen und sonstigen, nicht vom Verfrachter verschuldeten oder im Gute ruhenden schädlichen Einflüsse bis zur Grenze der höheren Gewalt. Ausgenommen von dieser strengen Haftung sind nur die sogenannten Gefahrschäden, die aus der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes (namentlich leichte Zerbrechlichkeit usw.), aus der Beförderung von lebenden Tieren, aus der Beförderung von Gütern im offenen Wagen, aus dem Mangel oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung oder aus Verlademängeln, die der Versender als Selbstverlader zu vertreten hat, entstanden sein könnten. Für diese Schäden haftet die Eisenbahn nur dann, wenn nachgewiesen werden kann, daß nicht die unvermeidlichen Zufälle des im allgemeinen nur auf Massenbeförderung eingestellten Eisenbahnbetriebs, sondern eine schuldhafte Handlung oder Unterlassung von Eisenbahnbediensteten den Schaden verursacht haben. Beweispflichtig ist in diesem Falle der Ersatzfordernde. Aus dem Eintritt des Gefahrschadens allein darf, wie das Reichsgericht in der Entscheidung vom 18. Dezember 1920 — 156/20 — (Juristische Wochenschrift vom 15. Juni 1921, Ausgabe B, S. 681 unter Nr. 104) bindend ausgesprochen hat, nicht auf ein Verschulden der Eisenbahn geschlossen werden; ebensowenig rechtfertige der Umstand allein, daß der als Schadensursache anzusehende Rangierstoß ungewöhnlich heftig gewesen sein muß, nicht die Annahme, daß die mit dem Verschieben der Wagen betrauten Bediensteten die erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen hätten. Es wird vielmehr die unter Beweis zu stellende Behauptung bestimmter Tatsachen verlangt, die ein Verschulden der Eisenbahn dartun, oder mindestens der Nachweis, daß bei den Rangierstößen oder den anderen Betriebseinwirkungen Umstände wirksam gewesen sein müssen, die auch andere als empfindliche Güter in erheblichem Maße gefährdet haben würden. Dieses Verlangen wird in einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle vom 2. März 1922 nicht als unbillig bezeichnet, da die über das sonst im bürgerlichen Recht geltende Verschuldungsprinzip hinausgehende Haftung der Eisenbahn billigerweise bei den Gefahrschäden gemildert werden müsse. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß die Führung dieses Beweises für den Entschädigungsberechtigten äußerst schwierig und in vielen Fällen nahezu unmöglich ist, da der Schaden meistens erst bei der Ent- oder Umladung festgestellt wird und die Untersuchung bei dem immer vorwärts drängenden, durch keine engherzigen Kontrollmaßnahmen gehemmten Massenverkehr nur selten zu einem greifbaren Ergebnis führt. Abgesehen davon wird ihm das Recht zur Einsichtnahme der Untersuchungsverhandlungen bestritten, da ihm nach § 82 der EVO. lediglich das Ergebnis mitzuteilen ist. Auch der erleichterte Beweis, daß Umstände wirksam gewesen sein müssen, die auch

andere Güter in erheblichem Maße gefährdet haben würden, wird bei den Bruchschäden nur in ganz schweren Schadensfällen mit Erfolg geführt werden können. Nur hinsichtlich der besonderen Gefahren des Diebstahls, die nach anerkannter Rechtsprechung den mangelhaft verpackten oder den auf offenen Wagen beförderten Gütern drohen, ist der erleichterte Belastungsbeweis mit Erfolg anzuwenden.

Die rechtliche Stellung des Verfrachters hat somit gegenüber den die Haftung der Eisenbahn für Gefahrschäden einschränkenden Bestimmungen des § 86 EVO. unter den veränderten Betriebs- und Verkehrsverhältnissen mit den gestiegenen Gefahren und der verminderten Kontrolle an Stärke verloren. Dieser Tatsache wird von manchen Gerichten dadurch Rechnung getragen, daß sie den Grundsatz „in dubio pro reo“ auch in den unaufgeklärten Fällen, die zugunsten der Eisenbahn sprechen sollten, zur Anwendung bringen. Es liegt daher nicht nur im Interesse der Verfrachter, sondern auch in demjenigen der Eisenbahnverwaltung, wenn die Haftungsgrundsätze der durch die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs veränderten Lage angepaßt werden. Das Interesse der Verfrachter erfordert, daß ihnen die nicht mehr erträgliche Beweislast, soweit sie die im Eisenbahngewahrsam eingetretenen Vorgänge betrifft, abgenommen wird. Damit würde auch der immer wiederkehrende Streit, ob nur die Tatbestandsaufnahme oder auch die übrigen Untersuchungsverhandlungen den sich ausweisenden am Frachtvertrage Beteiligten gemäß § 82 EVO. zugänglich gemacht werden müssen, gegenstandslos werden. Die Eisenbahn hätte dann gegebenenfalls den Entschuldungsbeweis zu führen, wozu sie auf Grund ihrer Kenntnis der Untersuchungsakten die Möglichkeit hat oder sich durch stärkere Kontrolleinrichtungen verschaffen kann, während dem Verfrachter auf die inneren Einrichtungen der Eisenbahn kein Einfluß zusteht.

Für die der Eisenbahn gegenüber dem jetzigen Rechtszustande benachteiligende Umkehrung der Beweislast müßte ein Ausgleich geschaffen werden. Dieser könnte darin bestehen, daß die Haftung der Eisenbahn für Gefahrschäden gegenüber der sonstigen Haftung auf einen geringeren Ersatzleistungsbetrag, etwa auf die Hälfte, beschränkt würde, oder daß die Eisenbahn für Gefahrgüter besondere Risikoprämien berechnete. Im ersteren Falle wäre eine Änderung des Handelsgesetzbuches erforderlich, da die Eisenbahn zurzeit nur in Fällen ermäßigter Spezialtarife oder bei Kostbarkeiten berechtigt ist, die Höhe der Ersatzforderung zu beschränken. Im letzteren Falle genügte tarifarische Regelung. Hierzu würde der von Herrn Oberregierungsrat Dr. Goudefroy in Nr. 2 dieser Zeitung vorgeschlagene Reformtarif eine geeignete Grundlage bieten, der außer einem nur nach Beförderungsart und Wagenausnutzung abgestuften, die reinen Transportkosten deckenden Grundtarif unter Forderung der obligatorischen Wertdeklaration die Erhebung eines das Verlust- und Schadensrisiko tragenden beweglichen Wertzuschlags vorsieht. Letzterer könnte für leicht verletzbare Güter nach einem höheren Wertsatz oder von einem prozentual erhöhten Werte berechnet werden. Der Begriff der leicht verletzbaren Güter wäre fest zu umschreiben. Darunter hätten zu fallen alle Glas-, Ton-, Porzellan- und Steingutwaren, Steinplatten, Fässer mit Flüssigkeiten, lebende Tiere sowie alle nicht in geschlossene Kisten verpackten oder in geschlossenen Wagenladungen verladenen sonstigen Güter. Es würden darunter also auch alle in guten Säcken und Güter-Ballenverpackung beförderten Güter fallen, da sie mindestens der durch das nicht vermeidliche Zusammenladen mit Leckagegütern bedingten Benässungsgefahr im besonderen Maße ausgesetzt sind.

Die leichtverderblichen Güter sind ebenso wie jedes andere nicht besonders benannte Gut zu den leicht verletzbaren Gütern nur insoweit zu rechnen, als sie nach dem Mangel ihrer Verpackung oder nach ihrer Beförderung auf offenen Wagen dazu gehören, denn für inneren Verderb haftet die Eisenbahn außer im Falle der von ihr verschuldeten äußeren Beschädigungen nur insoweit, als der Schaden durch Beförderungsverzögerung entstanden ist und die Fracht nicht übersteigt (§ 94 EVO.). Diese Frage mußte deswegen hier besonders herausgehoben werden, weil die zurzeit geltenden Bestimmungen zu Zweifeln Veranlassung geben.

Je nach dem Risiko hinsichtlich der Verletzbarkeit könnten verschiedene Gefahrklassen gebildet werden. Aber so weit braucht man nicht zu gehen, da die besonderen Risikoprämien den Verfrachter ja nicht gegen jeden Gefahrschaden versichern sollen, sondern nur gegen diejenigen Fälle, in denen ein Verschulden der Eisenbahn angenommen werden kann, ohne daß es bewiesen werden muß.

Durch das von Dr. G. vorgeschlagene Tarifsystem würde übrigens auch die viel umstrittene Kostbarkeitsfrage in einfachster Weise gelöst werden. Die Eisenbahn hat bekanntlich ihre Haftung für Kostbarkeiten auf 150 ℳ für das Kilogramm beschränkt, da sie mangels einer Wertversicherung das hohe Risiko für sehr wertvolle Güter nicht voll tragen kann. Welche Güter darunter fallen, ist eine immer wiederkehrende Streitfrage, die auch durch die vom Reichsgericht in ständiger Praxis vertretene, bei der außerordentlichen Wertsteigerung der gewöhnlichsten Gebrauchsgüter sehr dehnbare Auslegung nicht gelöst ist, daß als Kostbarkeit jedes im Verhältnis zu Umfang und Gewicht ungewöhnlich wertvolle Gut zu gelten habe. Abgesehen davon steht diese Auslegung mit der Rechtsprechung höchster ausländischer Gerichtshöfe im Widerspruch, so des höchsten Schweizer Gerichtshofes, der im Urteil vom 9. 2. 1922 unter „andere Kostbarkeiten“ neben Edelsteinen, echten Perlen, Pretiosen nur Kostbarkeiten gleicher Art, etwa mit echten Perlen oder Edelsteinen behangene Spitzen usw., verstanden wissen will.

In den vorstehenden Ausführungen konnten nur die wesentlichsten Mängel des heutigen Verkehrsrechtes beleuchtet werden, wie sie sich mangels seiner Anpassung an die veränderten Betriebs- und Verkehrsverhältnisse herausgebildet haben. Ferner sollte nur angedeutet werden, wie es ohne Aufgabe der Unterscheidung zwischen Gefahr- und anderen Schäden möglich wäre, einen gerechten Ausgleich zwischen den Interessen der Verfrachter und der Eisenbahn zu schaffen. Selbstverständlich ist diese Lösung noch weit davon entfernt, ganz klare Rechtsverhältnisse zu schaffen. Denn die Frage, ob bei den Gefahrschäden ein Verschulden der Eisenbahn mitgespielt habe oder nicht, wird nach wie vor ein Zankapfel bleiben und Prozesse heraufbeschwören. Ist doch schon die Grenze zwischen höherer Gewalt und voraussehbaren und abwendbaren schädlichen Ereignissen nicht immer leicht zu finden. Wieviel schwieriger ist die Entscheidung über die Frage, wo die gewöhnlichen durch den Massenbetrieb begründeten, unvermeidlichen Betriebseinwirkungen aufhören und die schuldhafte Außerachtlassung der im Verkehr gebotenen Sorgfalt anfängt! Dem Werturteil der entscheidenden Stelle ist in diesen Fällen ein zu weiter Spielraum gelassen, was auch die Eisenbahn oft zu ihrem Schaden erfahren hat, da die Gerichte die Eigenart des Eisenbahnmassenbetriebs mit seinen besonderen Gefahren für die leicht verletzbaren Güter oft nicht genügend würdigen. Es wäre daher ein erstrebenswertes Ziel, wenn der Unterschied zwischen Gefahr- und anderen Schäden hinsichtlich der Frage des eisenbahnseitigen Verschuldens fallen gelassen und die Haftung der Eisenbahn nach den Grundsätzen des § 84 E. V. O. bis zur Grenze der höheren Gewalt unterschiedslos zur Geltung gelangen würde, wie ich es in einem Aufsatz über die Haftung der Eisenbahn im Lichte der Güterversicherung in der Reichseisenbahnzeitung vorgeschlagen habe. Damit wäre ein großer Fortschritt erreicht. Die Eisenbahn könnte durch diese in der Hauptsache den Verfrachtern zugute kommende Vereinfachung des Verkehrsrechts nach denselben Grundsätzen schadlos gehalten werden, die ich in meinen Vorschlägen oben angedeutet habe, es brauchten nur beide Systeme, Beschränkung der Höhe der Haftpflicht für Gefahrschäden und erhöhte Berechnung der Risikoprämien für Gefahrgüter, miteinander verbunden zu werden. Durch eine derartige durchgreifende Umgestaltung des Haftpflichtwesens würde die Quelle zahlreicher Rechtsstreite verstopft und eine Unsumme unproduktiver Arbeit und Kosten erspart werden. A p p u n n , Erfurt.

Zur Frage der Dienstkohlenentladung.

Die „Verkehrstechnische Woche“ bringt im Heft 6/7 vom 16. Februar d. J. eine eingehende Darstellung der durch unzweckmäßige Gestaltung der Lokomotivbahnhöfe und ihrer Einrichtungen zur Lagerung und Abgabe der Kohlen entstehenden Nachteile und eine sehr beachtenswerte Gegenüberstellung der Kosten, die bei der meist üblichen Handbekohlung und bei Ausnutzung der verschiedenen mechanischen Vorrichtungen erwachsen. In diesen Ausführungen ist auch die gebotene wirtschaftliche Ausnutzung der zum Heranschaffen der Kohlen nötigen Güterwagen kurz gestreift. Es erscheint aber unerläßlich, gerade auf den letzteren Punkt näher einzugehen und durch eine genaue Untersuchung festzustellen, wie sich die Art der Bekohlungsanlage und ihrer Ausstattung auf die wirtschaftliche Ausnutzung des Wagenparks auswirkt, damit man die Nachteile in ihrer Gesamtheit kennen lernen und so zuverlässige Unterlagen zur Beurteilung der Frage schaffen kann, ob eine Änderung der Anlage geboten und die Aufwendung hoher Kosten für ihre Umgestaltung und neuzeitliche Ausstattung mit mechanischen Einrichtungen wirtschaftlich gerechtfertigt ist.

Bestimmungsgemäß (§ 72, 1 der GWV.) beträgt die Entlade-

fi t wie für alle Dienstgutsendungen 6 Stunden. Wenn kein \`genmangel herrscht und durch Innehaltung der Frist Mehr- k ten entstehen, ist eine Verlängerung der Ladefrist angängig. \ ı dieser Vergünstigung wird bei den Dienstkohlen zu Nicht- ıgelszeiten hauptsächlich dort Gebrauch gemacht, wo eine ıkte Bekohlung der Lokomotiven aus dem Eingangswagen ıdich ist, damit die Mehrkosten der Zwischenlagerung ver- ıden werden. In den Monaten Oktober bis Dezember jedes .res soll mit Rücksicht auf die starke Inanspruchnahme des \`genparks für den öffentlichen Verkehr der Bezug von Heiz- fen für die Lokomotivfeuerung auf das äußerste Maß ein- chränkt werden. Mit dem Einsetzen des scharfen Wagen- gels wird alljährlich vom Reichsverkehrsministerium auf die emeinen Maßnahmen gegen den Wagenmangel hingewiesen besonders die Einschränkung aller Dienstgutsendungen und Notwendigkeit der Innehaltung der Ladefristen für die un- ingt unaufschiebbaren Transporte betont. So lauten die schriften. Wie verhält es sich aber in Wirklichkeit?

ie 12 **größeren** Nebenlager eines Verwaltungsbezirks ten in den letzten 12 Monaten einen Zulauf von insgesamt 2 58 Kohlenwagen. Hiervon wurden 7494 Wagen nicht recht- ig entladen und blieben mit 10 252 Tagen überständig, d. h. % der Wagen und, wenn man die Überständigkeitstage der echnung zugrunde legt, sogar 42 %. Das Bild würde noch ungünstiger sein, wenn die Erhebungen auch auf die Ver- nisse der vielen kleineren Nebenlager ausgedehnt worden en: denn bei diesen kleinen Stellen beeinflussen ebenfalls chwernisse besonderer Art die rechtzeitige Entladung höchst hteilig; z. B. Fehlen von Arbeitskräften, die erst von Fall Fall von auswärts herangezogen werden müssen, Vorhalten eines Gleises am Kohlenbansen, das gleichzeitig den Zu- g zum Lokomotivschuppen bildet, so daß jede Ein- und Aus- rt einer Lokomotive das Beiseitesetzen des Kohlenwagens somit die Unterbrechung des Entladegeschäftes bedingt, m.

m diese großen Mißstände, die bei der Behandlung der nstkohlenwagen bestehen, zu beseitigen oder doch wenig- is weitmöglichst einzuschränken, ist nichts unversucht ge- sen worden. Alle diese Maßnahmen blieben aber ohne nen- swerte Erfolge, weil sich die **rechtzeitige** Vorhaltung zur pünktlichen Entladung erforderlichen Arbeitskräfte bei meist stoßweisen Eingang der Wagen nicht verwirklichen t. Bei den Nebenlagern können schon aus reinen Wirt- aftlichkeitsgründen nur soviel Arbeitskräfte vorgehalten den, wie für den normalen Betrieb ständig notwendig sind. schnelle Heranziehen von Aushilfskräften — es stehen be- mmungsgemäß nur 6 Entladestunden zur Verfügung — hat als äußerst schwierig, ja man kann ruhig sagen, als un- glich erwiesen. Die Bahnmeister können den zeitweisen An- lerungen von Hilfskräften — namentlich zu Zeiten des star- Verkehrs wird von allen Seiten (von den dem Betrieb und Verkehr dienenden Stellen) Hilfe gefordert — unmöglich nach- kommen. Aber selbst zeitweise entbehrlich zu machende Ar- beitskräfte sträuben sich mit allen Mitteln gegen eine stunden- weise Verwendung beim Kohlenausladen, weil sie nicht wie die eigentlichen Kohlenlader hierzu einen besonderen Anzug zur Verfügung haben und das jedesmalige Reinigen der Kleidung heute auch mit hohen Kosten verknüpft ist. Aus diesen Grün- den haben selbst die Arbeitslosen die **vorübergehende** Be- schäftigung mit dieser schmutzigen Arbeit abgelehnt.

Von welcher Wirkung ist nun diese Überschreitung der Lade- frist auf die Ausnutzung des Wagenparks? In der Voraus- setzung, daß bei der gesamten Reichsbahn ungefähr die gleichen Verhältnisse wie in dem Feststellungsbezirk vorliegen, ergeben sich nach der Streckenlänge dieses Bezirks im Vergleich zu derjenigen der Reichsbahn rund 457 000 Ausfalltage oder werk- täglich 1500 Wagen. Der Umstand, daß einzelne Bahnhöfe be- reits neuzeitlich ausgestattete Bekohlungsanlagen besitzen, dürfte an diesem Ergebnis nicht viel ändern, weil in der Be- rechnung, wie oben gesagt, die bei den zahlreichen kleineren Nebenlagern entstandenen Überschreitungen der Ladefrist außer Ansatz geblieben sind. Berücksichtigt man weiterhin, daß seit Kriegsschluß infolge der starken Abnutzung des Wagenparks und des dadurch bedingten hohen Reparaturstandes, sowie der bedeutenden Wagenabgabe an die Siegerstaaten mit geringer Unterbrechung fast das ganze Jahr hindurch Wagenmangel be- steht, so läßt sich leicht ermessen, welche Ausfälle an Frachten der Reichsbahn erwachsen.

In einer vor etwa einem Jahrzehnt in dieser Zeitung ver- öffentlichten Abhandlung war von berufener Seite rechnerisch nachgewiesen, daß jeder Wagen durchschnittlich täglich 20 ℳ an Fracht einbringt. Seit Friedensschluß hat sich allerdings die durchschnittliche Umlaufsdauer der Wagen infolge der be- trieblichen Erschwernisse mancherlei Art erhöht, andererseits sind aber auch die Frachtsätze nach dem neuesten Stand je nach der Güterart um das 32- bis 52fache gestiegen. Man wird also nicht ganz fehl gehen, wenn man heute 400 ℳ Fracht durch- schnittlich täglich auf jeden Wagen rechnet. Hiernach entstehen also durch das nicht rechtzeitige Entladen der Dienstkohlen- wagen der Reichsbahn nahezu 200 Millionen Mark Fracht- ausfall.

Dieser bedeutende Einnahmeausfall muß unbedingt in Ver- bindung mit den vom Verfasser der eingangs erwähnten Ab- handlung nachgewiesenen Erschwernissen und Mehrkosten, die durch unzweckmäßige Gestaltung der Lokomotivbahnhöfe und durch den Mangel an mechanischen Entlade- und Bekohlungs- anlagen hervorgerufen werden, bei Beurteilung der Frage, welche Anlagen wegen ihrer höchst unwirtschaftlichen Leistung einer Verbesserung bedürfen, mit Berücksichtigung finden; denn gerade diese Einbuße wird vielfach mit den Ausschlag geben.

E. K.

Tarifbildung nach einem Grundwert.

de Tariferhöhung erfordert bedeutende Druckkosten ungeheure Arbeit. Die Tarife, soweit sie zu ändern sil und nicht durch Neudruck ersetzt werden, werden ch die fortwährenden Berichtigungen unübersichtlich. Dies rt wieder zu Fehlern, Nacherhebungen, Rückzahlungen und ötigem Schriftwechsel. Das Personal, zumal dort, wo viel echsel stattfindet, und wo nicht jedem einzelnen eine be- nte, eng begrenzte Arbeitsrate zugewiesen werden kann, d unsicher. Niemand getraut sich, eine Auskunft ohne Ein- tnahme in die Tarife aus dem Kopfe zu geben. Selbst dem hrensten alten Beamten ist es nicht möglich, **alle** Änderun- im Kopfe zu behalten.

a die jüngsten Tarifänderungen sicher nicht die letzten sein den, schlage ich folgendes Verfahren vor:

ie Frachtsatzzeiger der Gütertarife, die Kilometersätze für Fahrkartenpreise, sämtliche Nebengebühren usw. werden h einem möglichst niedrig gehaltenen Grundwert — der ndmark (nicht Goldmark) —, am besten unter Zugrunde- ng der Friedenspreise, neu aufgestellt und so festgesetzt, bei einem gleichen Umrechnungssatz die jetzigen oder künf- notwendigen Preise erzielt werden. Zu diesen gesamten zen wird eine Umrechnungstafel nach einem Zeitwert her- gegeben, nach dem die Frachtsätze, Fahrpreise, Neben- ühren usw. umgerechnet werden. Bei Zeitwerten mit leicht rechnenden Zahlen kann auch die Umrechnungstafel meistens ehrt werden. Beim Ansatz von z. B. 15 ℳ Zeitwert für Grundmark würde die Umrechnungstafel folgendermaßen schen:

— ℳ 01 ₰	Grundwert	=	— ℳ	15 ₰	Zeitwert
— „ 02 „	„	=	— „	30 „	„
— „ 03 „	„	=	— „	45 „	„
usw.					
— „ 10 „	„	=	1 „	50 „	„
— „ 20 „	„	=	3 „	— „	„
— „ 30 „	„	=	4 „	50 „	„
usw.					
1 „ — „	„	=	15 „	— „	„
2 „ — „	„	=	30 „	— „	„
3 „ — „	„	=	45 „	— „	„
usw.					

Für einen Frachtsatz von 3,30 ℳ Grundwert würden in der Frachtsatzspalte des Frachtbriefes und im Versandbuch 49,50 ℳ Zeitwert einzusetzen sein. Bei den Nebengebühren greift das- selbe Verfahren Platz, ein Frachtbrief im Grundwert von 1 ₰ kostet 15 ₰; ein Stück Gepäck ist für 1 Tag lagergeldpflichtig und kostet 20 ₰ Grundwert = 3 ℳ Zeitwert. Die Fahrkarten erhalten als Aufdruck nur den Grundpreis. Am Fahrkarten- schalter ist für die Reisenden selbstverständlich eine Umrech- nungstafel auszuhängen. Beim Verkauf einer Fahrkarte mit 2,20 ℳ Grundpreis werden vom Fahrkartenverkäufer 2,20 ℳ × 15 = 33 ℳ eingehoben und eingerechnet. Die Reisenden wer- den sich ohne Zweifel, wie schon an so vieles, sehr bald auch an dieses Verfahren gewöhnen. Ein Nachteil könnte nur darin erblickt werden, daß dem Fahrkartenverkäufer Umrechnungs- fehler unterlaufen. M. E. würde es nur einer kurzen Einarbei- tung bedürfen, um der Sache sicher vorzustehen. Ich kann hierbei auf die Grenzstationen verweisen, wo der Fahrkarten-

verkäufer schon immer mit wenigstens zweierlei Währung zu rechnen hatte.

Der Vorteil des Grundwertverfahrens ist nach meiner Ansicht so bedeutend, daß kleine Unannehmlichkeiten keinen Ausschlag geben dürfen. Es würde dadurch erreicht,

1. daß die Reichsbahn ohne weiteres, u. U. an jedem Tage, jeder Preissteigerung folgen kann;
2. daß die Kosten der Durchführung einer Tariferhöhung ganz gering sind;

denn in beiden Fällen bedarf es nur des Druckes einer neuen Umrechnungstafel und der Bekanntgabe des neuen Umrechnungszeitwertes (dem zur leichten Umrechnung keine Dezimalsteilen anhängen dürften). Die Grundwerte aber bleiben unveränd bestehen und erhalten wieder einen Dauerzustand.

Zunächst könnte mit den Fahrkartenpreisen, den sämtlich Nebengebühren und den Stationstarifsätzen im Güterverk der Versuch unternommen werden. Um ein doppeltes Hera suchen der Kilometersätze im Güterverkehr zu vermeiden (e Grundwert und dann Zeitwert, obgleich dies bei leichten U rechnungssätzen gar nicht nötig ist) wäre nur noch die H ausgabe eines neuen Frachtsatzzeigers mit eingerechneten Ze wertsätzen nötig.

Das Verfahren ist weiter ausdehnungsfähig, es könnte eben gut für eine gleitende Gehalts- und Lohnskala Anwendung fi den. Eisenb.-Insp. Schwäbisch, Oberaltchemnitz.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erhöhung der Sätze des Militärtarifs** (vgl. Nr. 10, S. 202 d. Ztg.). Nach einer Bekanntmachung des Reichsverkehrsministers vom 26. Mai 1922 wird auf Grund der Ziffer 3 der Eingangsbestimmungen zum Militärtarif im Einvernehmen mit dem Reichswehrminister mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 ab zu den Sätzen unter I des Militärtarifs ein Zuschlag von 1300 %, zu dem Mindestsatz für Sonderzüge (Tarif Nr. 27) ein Zuschlag von 3850 % und zu den übrigen Sätzen ein solcher von 6400 % erhoben.

— **Erhöhung der Gütertarife.** Die Wirtschaftsentwicklung der letzten Wochen bringt der Reichsbahn neue Ausgaben persönlicher und sächlicher Natur. Während von einer Erhöhung der Personentarife mit Rücksicht auf den augenblicklichen starken Erholungsreiseverkehr Abstand genommen werden soll, werden die Güter-, Tier- und Expreßguttarife zum 1. Juli um 25 % erhöht.

Die Ersparnismaßnahmen innerhalb der Reichsbahnverwaltung schreiten vorwärts. So ist beispielsweise der relative Kohlenverbrauch der Reichsbahn, der im Jahre 1919 rund 22 Tonnen auf 1000 Lokomotivkilometer betrug, im abgelaufenen Jahre (1921) auf 17,91 To., also um über 18 % gesunken. Die wirtschaftlichere Verwendung des Personals ist durch eine neue Arbeitsregelung sichergestellt, die auf Grund einer Vereinbarung mit dem Personal zustande gekommen ist. Die organische Einarbeitung der Erhöhungen in den Tarif vom 1. Februar dieses Jahres, die bereits zum 1. August dieses Jahres beabsichtigt war, wird auf einen späteren Zeitpunkt, voraussichtlich den 1. September dieses Jahres, verschoben.

— **Frachtbriefmuster.** Die am 30. d. M. ablaufende Frist für die Verwendung der jetzt gültigen (großen und kleinen) Frachtbriefe ist durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 9. d. M. bis zum 30. September d. J. verlängert worden. An der vorgeschriebenen Verwendung besonderer Frachtbriefe im Verkehr nach und von Ostpreußen wird hierdurch nichts geändert.

— **Die Arbeitszeit bei der Reichsbahn.** Eine Korrespondenz verbreitet über die Neuregelung derArbeitszeit bei der Reichsbahnverwaltung eine Meldung, in der aus dem Zusammenhang gerissene Bestimmungen aus neuen Richtlinien aufgezählt werden und im Anschluß daran versucht wird, auch für die Zukunft eine unwirtschaftliche Ausnutzung des Eisenbahnpersonals nachzuweisen. Tatsache ist, daß in eingehenden Besprechungen mit den Personalvertretungen Richtlinien aufgestellt worden sind, deren Durchführung eine weit wirtschaftlichere Ausnutzung des Personals, als sie zurzeit stattfindet, ermöglichen wird. Sobald nach Abschluß der Verhandlungen, der bevorsteht, die Veröffentlichung der Grundsätze möglich ist, wird man daraus ersehen, daß es sich hierbei um große Fortschritte in der Geschäftsführung der Reichsbahn handelt.

— **Die Übergabe der oberschlesischen Eisenbahnen.** Die Übergabe der in dem an Polen abzutretenden Gebietsteile liegenden Eisenbahnen ist am 18. Juni, nachmittags 6 Uhr, in Gegenwart der Interalliierten Kommission vollzogen worden. Zu gleicher Zeit sind im oberschlesischen Abstimmungsgebiet für den deutschen Teil die deutsche Eisenbahndirektion Oppeln und für den polnischen Teil die polnische Staatsbahndirektion Kattowitz eingerichtet worden. (Vgl. auch den nachfolgenden Artikel.)

— **Der Fahrzeugpark der „Oberschlesischen Eisenbahnen** Nach dem deutsch-polnischen Abkommen über Oberschlesi werden künftig für die Dauer des Vertragsverhältnisses d staatlichen normal- und schmalspurigen Eisenbahnlinien des b herigen Abstimmungsgebietes unter der Bezeichnung „Obe schlesische Eisenbahnen“ betrieben. Die auf dem polnischen G biete Oberschlesiens liegenden Linien werden durch ei polnische Direktion mit dem Sitz in Kattowitz, die a deutschbleibendem Gebiet liegenden Linien durch die neu gründende Direktion Oppeln verwaltet werden. Zur Wahru des eigenartigen Gemeinschaftsverhältnisses dieser verschiede staatlichen Verkehrsgebiete wird ein Oberkomitee gebildet, dem beide vertragschließenden Staaten vertreten sind, und d seinen Sitz in Beuthen haben wird.

Als Fahrzeugpark der normalspurigen Eisenbahnen werd aus dem Bestand der deutschen Reichsbahn 1060 Lokomotive 1720 Personenwagen und 40 000 Güterwagen sowie eine größe Zahl von Gepäck-, Pack- und Bahndienstwagen ausgeschiede Von diesen Fahrzeugen gehen 430 Lokomotiven, 700 Persone wagen, 20 000 Güterwagen und eine Anzahl sonstiger Fahrzeu in das Eigentum des polnischen Staates über, die Deutschla für den abgetretenen Teil Oberschlesiens nach dem Artikel 3 des Vertrages von Versailles in gleicher Weise abgeben mu wie es bereits bei der Abtretung der übrigen deutschen G bietsteile beträchtliche Mengen von Eisenbahnmaterial abzugeb gezwungen war. Der Fahrzeugpark der oberschlesische Schmalspurbahn mußte ebenfalls geteilt werden.

Während nun die Verfügung über Lokomotiven, Persone wagen, Gepäck- und Bahndienstwagen den Direktionen getren für ihre Bezirke zusteht, wird über die gemeinsame Benutzu der Güterwagen durch das Wagenamt beim Oberkomitee ve fügt. Dementsprechend erhalten auch die der polnische Direktion zugewiesenen Fahrzeuge der erstgenannten Art d Eigentumsmerkmale der polnischen Staatsbahn, die Güterwage dagegen die Anschrift „Oberschlesien“ und darunter „Gorn Slask“, soweit sie deutsches Eigentum verbleiben, und „Gorn Slask“-„Oberschlesien“, soweit sie in das Eigentum des poln schen Staates übergehen. Die Doppelanschrift für die Güte wagen wurde gewählt, einerseits um das Eigentumsverhältn zum Ausdruck zu bringen, andererseits um die Wagen als Fah zeuge einer besonderen, selbständigen Verwaltung zu ken zeichnen.

Bei den Verhandlungen über die Festsetzung der Fahrzeu mengen, die nach der Entscheidung der Botschafterkonfere vom 20. Oktober 1921 gemäß Artikel 371 des Versailler Ve trages bestimmt werden sollten, standen sich begreiflicherwei stark voneinander abweichende Ansichten gegenüber. Auf d Zahl der Lokomotiven und Personenwagen konnte man si jedoch bald einigen, da die Lokomotivdienst- und Zugbildung pläne sowie die Bestände des bisherigen Direktionsbezirk Kattowitz als einwandfreie Grundlage von beiden vertra schließenden Parteien anerkannt wurden. Die Berücksichtigu der kilometrischen Leistungen aus früheren Jahren sowie d Verhältnisses der Streckenteilung führten dann zu dem obe erwähnten Ergebnis.

Wesentlich schwieriger gestalteten sich die Verhandlung über die Ausscheidung des Güterwagenparks. Die Oberschlesischen Eisenbahnen werden auch in Zukunft in der Hauptsac eine Versandverwaltung sein, und zwar mit einem Versand, d sich weit über die Grenzen des eigenen Netzes erstreckt. S trat mit Rücksicht auf diesen Umstand die Frage auf, ob d Zahl der eigenen Wagen so groß sein müßte, daß aus ihr b mittleren Umlaufzeiten der tägliche Wagenbedarf unter all Umständen gedeckt werden kann, oder ob nicht vielmehr di Empfangsverwaltungen an der Wagengestellung durch Be stellung ihrer eigenen Wagen teilnehmen sollten. Die er Frage konnte nicht in vollem Umfange bejaht werden, in besondere nicht deshalb, weil bei der Zuteilung von Fahrzeuge an alle abgetretenen Gebiete nach Artikel 371 des Versaille

rtrages die ermittelten festen Bestandszahlen der ehemals
eußischen Staatsbahnverwaltung aus dem Jahre 1918 zugrunde
legt worden sind. Um aber dem Versandbedürfnis Rechnung
tragen, haben sich die Parteien auf einen Mittelweg geeinigt,
r neben der erwähnten Wagenzuteilung eine Wagenaushilfe
rch Deutschland und Polen vorsieht. Die deutsche Reichs-
hn wird daher im Bedarfsfalle in den beiden ersten Jahren
), im 3. und 4. Jahre 750 und vom 5. Jahre ab 450 offene
agen täglich beistellen. Die polnische Staatsbahn dagegen
t sich verpflichtet, in dem Maße, wie sich die Wagenbeistel-
ng durch Deutschland in den einzelnen Jahren vermindert,
erseits Wagen der polnischen Staatsbahn zur Abfuhr der
üter den Oberschlesischen Eisenbahnen zur Verfügung zu
llen. Beiden Staatsbahnverwaltungen steht ferner das Recht
, über die eben erwähnte Wagenbeistellung hinaus die Ab-
hr der für sie bestimmten Güter durch eine weitere Wagen-
stellung sicherzustellen. Im Verkehr mit allen nicht ober-
lesischen Verwaltungen wird das Übereinkommen für die
genseitige Benutzung der Güterwagen (R. I. V.) maßgebend
in. Die Abrechnung mit sämtlichen Verwaltungen hat das
agenabrechnungsbüro Magdeburg für die Oberschlesischen
senbahnen übernommen.

er Verlust eines so großen Fahrzeugparks, wie ihn der ober-
lesische darstellt, ist von so einschneidender Bedeutung, daß
nicht ohne erschwerende Wirkung auf die deutschen Ver-
hrsverhältnisse, insbesondere auf die Wagendisposition der
ichsbahn bleiben kann. v. L.

— **Reichsbahnnetzkarten.** Vom 1. Juli 1922 an werden Reichs-
bahnnetzkarten für 30 und 45 Tage ausgegeben. Ihre Geltungs-
dauer erlischt um Mitternacht des letzten Geltungstages. Die
ichsbahnnetzkarten gelten auf allen Eisenbahnstrecken der
utschen Reichsbahn und auf gewissen Fährstrecken, aber
nicht für Privat- und Kleinbahnen. Die Fahr-
kartenausgaben erteilen darüber Auskunft, welche Eisenbahnen
ichsbahnstrecken und welche Privat- oder Kleinbahnen sind.
Die Reichsbahnnetzkarten werden für die 1., 2. und 3. Klasse
ausgegeben. Soweit auf einzelnen Strecken oder in einzelnen
Zügen die Klasse, zu deren Benutzung die Karten berechtigen,
nicht geführt wird, gelten sie nur für die nächstniedrige Klasse.
Beim Übergang in eine höhere Klasse ist der Unterschied zwi-
schen den regelrechten Fahrpreisen für eine Einzelreise durch
Lösung einer Übergangskarte zu entrichten. Die Reichsbahn-
netzkarte gilt hierbei als Fahrkarte für alle Züge. Die Reichs-
bahnnetzkarten gelten für alle fahrplanmäßigen Schnell- und
Personenzüge; für Expreß- und Luxuszüge gelten sie nur gegen
Lösung der tarifmäßigen Zuschlagkarten. Der Preis einer
Reichsbahnnetzkarte beträgt:

	für 30 Tage ℳ	für 45 Tage ℳ
in 1. Klasse . . .	24 500	36 500
„ 2. „ . . .	14 000	20 500
„ 3. „ . . .	8 500	12 500

In diesen Preis ist eine Sicherheit von 500 ℳ eingerechnet,
die bei rechtzeitiger Zurückgabe der Karte erstattet wird.
Kinder vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre
genießen keine besondere Ermäßigung.

Auf Bahnhöfen, wo Netzkarten aufliegen, sind sie mindestens
2 Stunden vor der Benutzung zu bestellen. Bei den übrigen
Fahrkartenausgaben der Reichsbahn müssen die Karten min-
destens 72 Stunden vor der ersten Benutzung schriftlich be-
stellt werden. Der Tag, von dem an die Karten benutzt werden
sollen, ist bei der Bestellung anzugeben. Der Bestellung ist ein
deutliches Lichtbild beizufügen, das auf der Karte befestigt
wird. Das Bild darf nicht aufgezogen und nicht bereits zu
einem ähnlichen Zweck benutzt worden sein. Der Inhaber muß
die Karte vor der Benutzung mit Tinte oder Tintenstift unter-
schreiben. Vor- und Familienname müssen ausgeschrieben
werden.

Der Inhaber hat die Karte stets bei sich zu führen. Bei der
Bahnsteigsperre, der Fahrkartenprüfung und auf Verlangen
auch in anderen Fällen hat er sie offen vorzuzeigen. Die Unter-
schrift ist auf Verlangen zu wiederholen. Wer mit einer
Reichsbahnnetzkarte ohne Unterschrift oder mit unleserlicher
oder unvollständiger Unterschrift betroffen wird, wird für diese
Fahrt als Reisender ohne gültige Fahrkarte behandelt. Karten,
die nicht mit Lichtbild versehen sind, oder deren Geltungsdauer
abgelaufen ist, oder die von einer nichtberechtigten Person be-
nutzt worden sind, werden ohne Ersatz des gezahlten Preises
eingezogen.

Die Reichsbahnnetzkarten sind nicht übertragbar. Umtausch
gegen Karten anderer Klassen oder Verlängerung der Geltungs-
dauer ist ausgeschlossen. Bei Einschränkung des Fahrplans,
Einstellung des Betriebs oder Verlust der Karte wird Fahrgeld
nicht erstattet. Der Inhaber kann die Karte vor Ablauf der
Geltungsdauer zurückgeben. In diesem Falle werden außer der
Sicherheit ⅙ des Fahrpreises erstattet, der auf die Tage nach
der Zurückgabe entfällt. Ist die Karte nur an den drei letzten
Tagen der Geltungsdauer nicht benutzt, wird nur die Sicherheit
zurückgezahlt. Die Reichsbahnnetzkarten sind nach Ablauf der
Geltungsdauer zurückzugeben. Die hinterlegte Sicherheit wird
nur zurückgezahlt, wenn die Karte spätestens am Tage nach
dem Ablauf der Geltungsdauer zurückgegeben wird. Die Karte
ist an eine Eisenbahngeneraldirektion oder Eisenbahndirektion
der Deutschen Reichsbahn zurückzugeben. Die Stelle, an die
die Karte eingereicht wird, zahlt die Sicherheit von 500 ℳ zu-
rück. Als Tag der Zurückgabe gilt bei Einsendung mit der Post
der Tag des Poststempels. Der Preisunterschied und die Sicher-
heit wird an den zurückgezahlt, der die Karte vorlegt. Die
Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, aber nicht verpflichtet zu
prüfen, ob der Vorzeiger zur Verfügung über die Karte berech-
tigt ist.

— **Die „strategischen“ Rheinlandbahnen.** Zu der in Nr. 22,
S. 439 d. Ztg. im Wortlaut mitgeteilten Eisenbahnnote der
Botschafterkonferenz schreibt die „D. A. Ztg.“:

„Die deutsche Regierung hat am 31. Mai eine Note der Bot-
schafterkonferenz erhalten, in der die sofortige Einstellung des
Baues von näher bezeichneten Eisenbahnlinien des besetzten
Gebiets und die Beseitigung zahlreicher Einrichtungen auf den
Eisenbahnstrecken des besetzten Gebiets, die in dem Augen-
blick, in dem alliierte Truppen die besetzten Gebiete räumen,
gefordert wird. Die Forderungen der Botschafterkonferenz
unterliegen gegenwärtig der eingehenden Prüfung seitens des
Reichsverkehrsministeriums und des Auswärtigen Amts. Das
Reichskabinett hat sich bisher mit der Note noch nicht be-
schäftigt. Die Reichsregierung wird nach Beendigung dieser
Prüfung durch die zuständigen Ressorts ihren ablehnenden
Standpunkt gegenüber einer Reihe dieser Forderungen in der
Antwortnote, die sie der Botschafterkonferenz und den alliierten
Regierungen zugehen lassen wird, eingehend begründen.

Die Forderungen der Botschafterkonferenz sind zum Teil
völlig unverständlich. Es scheint, daß sie bei der Aufstellung
der Forderungen lediglich das Eisenbahnnetz des besetzten
Rheinlands vor dem Kriege mit dem jetzigen verglichen hat
und nunmehr alles beseitigt haben will, was in der Zwischen-
zeit an neuen Linien gebaut worden ist, ohne zu berücksich-
tigen, daß durch die Veränderung der Grenzen und der wirt-
schaftlichen Verhältnisse für viele Gebiete eine neue Lage
geschaffen worden ist, die eine neue Eisenbahnverbindung er-
fordert. Diese plötzlich geforderte Einstellung von Eisenbahn-
linien ist um so unverständlicher, als die interalliierte Kom-
mission, der eine aus Franzosen, Belgiern und Engländern sich
zusammensetzende Eisenbahnunterkommission angegliedert ist,
sich bisher darum nicht gekümmert hat. Von besonderem Inter-
esse zum Beispiel ist, daß zum Bau der viergleisigen Strecke
Trier-Ehrang-Coblenz ein 2,6 km langer Tunnel bei Kochem
gebaut wurde, und daß die amerikanischen Besatzungsbehörden,
als vor einem halben Jahr in der Bevölkerung Beunruhigung
wegen Gerüchten über Einstellung dieses Baues entstanden
war, sehr energisch von der örtlichen Bauleitung die Fort-
führung der Bauarbeiten verlangten, damit die dort beschäftigten
Leute nicht auf die Straße gesetzt würden. Bei fast allen
Linien, deren Bau entweder ganz eingestellt, oder die von vier
auf zwei, oder zwei auf ein Gleise zurückgeführt werden sollen,
handelt es sich um erhebliche wirtschaftliche Interessen, die
bei einer Erfüllung der Forderungen leiden würden.

Ins Grenzenlose gehende Ausgaben, vermutlich Milliarden,
würden dem Deutschen Reich erwachsen, wenn die in der Note
angeführten Einrichtungen wie militärische Bahnsteige,
Ausladerampen, Verpflegungsstellen — es handelt sich um
etwa 125 Punkte — beseitigt werden müßten. Hier zeigt sich
so richtig wieder die Sinnlosigkeit der französischen Politik.
Auf der einen Seite werden dem Deutschen Reich ungeheure
unproduktive Ausgaben zugemutet, auf der anderen Seite
sucht man trotzdem aus ihm unmögliche Reparationszahlungen
herauszupressen. Wir möchten annehmen, daß im Auslande nicht
viele Menschen sich finden werden, die in dieser Zeit, wo
der Wiederaufbau Europas das Gebot der Stunde sein sollte,
Verständnis für eine so kostspielige, Milliarden verschlingende,
unproduktive Zerstörungsarbeit haben.“

— **Die Abwicklung des Reiseverkehrs.** Schon der Pfingstver-
kehr hat gezeigt, schreibt die „D. Allg. Ztg.“, daß in diesem
Jahre trotz der Teuerung und trotz hoher Fahrpreise ein ge-
waltiger Ansturm auf die Eisenbahnen zu erwarten sein wird.
Deshalb wendet sich der Reichsverkehrsminister mit einem be-
sonderen Erlaß an die Eisenbahner, in dem er ihnen nicht nur
treue Pflichterfüllung in den Zeiten schwersten Dienstes ans
Herz legt, sondern die Eisenbahndirektionen auch anweist, für
eigene Initiative der Betriebs- und Verkehrsbeamten zu sorgen,
damit die Reisenden schnell, bequem und ohne Zwischenfälle
untergebracht werden.

So weist der Reichsverkehrsminister besonders darauf hin, daß mit der Öffnung der Wagen und Abteile der Sorge für die Reisenden durchaus nicht genügt sei. Es sei vielmehr Sache der Zugführer und Schaffner, sich selbst um die Unterbringung der Reisenden zu kümmern, die Besetzung der Wagen sorgfältig zu beobachten, den Reisenden geeignete Plätze zuzuweisen und Familien und Gesellschaften soweit irgend möglich vereint unterzubringen. Bei stark besetzten D-Zügen sollen die Reisenden sofort nach Einlaufen oder Anhalten des Zuges in diejenigen Wagen gewiesen werden, in denen noch Plätze frei sind, damit den Reisenden das vergebliche Hin- und Herhasten von Wagen zu Wagen und das Drängen durch die überfüllten Seitengänge besetzter Wagen erspart wird. Die Stationsbeamten haben sich vorher bei den zurückliegenden Bahnhöfen zu erkundigen, wie stark die Züge besetzt sind, und welche Wagen noch Reisende zu fassen vermögen.

Weiter macht der Erlaß den Beamten zur Pflicht, für genügende und höfliche Auskunftserteilung auf Übergangsbahnhöfen zu sorgen und Abweichungen vom planmäßigen Zugbetriebe rechtzeitig und möglichst wirkungsvoll bekanntzugeben.

Auch auf die Übertretungen der Eisenbahnvorschriften sollen die Beamten achten, sollen nicht nur auf Antrag von Reisenden einschreiten, sondern selbständig und aus eigener Initiative die Beachtung des Rauchverbots überwachen, weiter die Bestimmung, daß Reisende mit Fahrkarten III. Klasse nicht in den Gängen der Wagen höherer Klassen sich aufhalten, und daß die Reisenden nicht umfangreiches Reisegepäck mit in die Wagen nehmen; besonders soll die Unsitte bekämpft werden, das Gepäck in Nachbarabteile zum Nachteil der dort sitzenden Reisenden unterzubringen. Die Schaffner, Sperrbeamten und Aufsichtsbeamten sollen dafür sorgen, daß übermäßig großes Handgepäck aufgegeben wird.

Um diesem Erlaß die nötige Beachtung bis in alle Einzelheiten zu verschaffen und zu bewahren, ersucht der Reichsverkehrsminister die Eisenbahndirektionen, ihre Amts- und Inspektionsvorstände, Kontrolleure und Zugrevisoren zur Überwachung dieser Vorschriften anzuhalten; bei stark besetzten Zügen, zu denen regelmäßig lebhafter Andrang herrscht, sollen sich diese Beamten persönlich überzeugen, daß für eine sichere und bequeme Unterbringung der Reisenden gesorgt wird. Durch die persönliche Beobachtung des Reiseverkehrs sollen die Überwachungsbeamten ein Urteil darüber gewinnen, inwieweit Änderungen in der Zusammensetzung der Züge, erweiterte Einrichtungen des Fahrkartenverkaufs oder der Auskunft oder Fahrplanänderungen geboten oder erwünscht erscheinen.

Man darf hoffen, daß diese Mahnung des Reichsverkehrsministers nicht nur bei den Beamten auf fruchtbaren Boden fällt, sondern daß auch die Reisenden sich bemühen, durch Beachtung der wichtigsten Vorschriften die Abwicklung des Verkehrs zu erleichtern und die Beamten in ihrem schweren Dienst während des Sommerreiseverkehrs zu unterstützen.

— **Abrufen der Züge.** Auf eine Anfrage aus dem Reichstag hat der Reichsverkehrsminister folgendes erwidert:

Das Abrufen der Züge in den Wartesälen zum Einsteigen bei heranrückender Abfahrzeit ist nach der seit dem 1. April 1909 geltenden Eisenbahnverkehrsordnung nur für größere Stationen vorgeschrieben. Die Einrichtung hat also bisher schon nicht auf allen Stationen bestanden. Neuerdings ist sie weiter eingeschränkt, keineswegs aber gänzlich aufgehoben worden. Aus Gründen der Personalersparnis ist geprüft worden, auf welchen Bahnhöfen nach Lage der gesamten in Frage kommenden Verhältnisse das Abrufen der Züge unbedenklich entbehrt werden kann. Wo dies der Fall war, ist es fortgefallen, wo dagegen ein zweifelloses Bedürfnis dafür vorliegt, wird auf einzelnen Bahnhöfen in den Wartesälen auch weiterhin abgerufen.

Schon bei der Festsetzung der vom 1. April 1909 ab gültigen Eisenbahnverkehrsordnung war in Erwägung gezogen, neben dem früher üblichen Abläuten der Züge auf den Bahnsteigen auch das Abrufen in den Warteräumen allgemein wegfallen zu lassen. Man hat aber das Abrufen in den Warteräumen damals noch für größere Stationen beibehalten, weil man glaubte, daß es einem Teil des Publikums an der erforderlichen Selbständigkeit und Reisegewandtheit noch fehle. Dies hat sich inzwischen wesentlich geändert. Auch in anderen Ländern hat man daraus Folgerungen gezogen. So wird z. B. in der Schweiz schon seit November 1920 im allgemeinen zum Einsteigen nicht mehr abgerufen, ohne daß sich hieraus Anstände ergeben hätten. Auch ist nicht bekannt geworden, daß die jetzige weitere Einschränkung der Einrichtung bei der Reichsbahn zu Klagen der Reisenden Anlaß gegeben hätte. Lediglich von dem Verband der Deutschen Bahnhofswirte ist gegen die Maßregel Verwahrung mit der Begründung eingelegt worden, daß sie eine Schädigung ihres Geschäftsbetriebs befürchten, weil das reisende Publikum aus Sorge, die Züge zu verpassen, die Warteräume vielfach nicht mehr aufsuchen od wenigstens frühzeitiger verlassen werde. Für die Abfertigun an den Bahnsteigsperren und Zügen wirkt es jedenfalls gü stiger, wenn die Reisenden sich nicht gruppenweise einfind und zusammendrängen, wie dies infolge des Abrufens der Züg in den Wartesälen der Fall ist. Die nicht seltenen Beschwerde und Ersatzforderungen wegen angeblich unterbliebenen, ve späteten oder undeutlichen Abrufens verringern sich, wenn da Abrufen mehr und mehr eingestellt wird. Zweifellos werde durch den Wegfall des Abrufens auch Personalersparnisse e zielt, jedenfalls aber die jetzt damit Beschäftigten mehr a bisher für ihre sonstigen Dienstgeschäfte nutzbar gemacht.

— **Schülerabteile.** Auf eine Anregung des preußische Ministers für Kunst, Wissenschaft und Volksbildung zur Ei richtung besonderer Schülerabteile hat der Reichsverkehr minister u. a. geantwortet: „Eine Rundfrage bei den Eisen bahndirektionen hat ergeben, daß in den meisten Bezirke schon jetzt in den für den Schulverkehr in Betracht kommende Personenzügen besondere Abteile oder Wagen für Schulkind geführt werden. Zum Teil geschieht dies wegen des ungebüh lichen und lärmenden Verhaltens der Schulkinder, durch das d Mitreisenden sich belästigt fühlen. In vier Bezirken waren So derabteile eingerichtet, sind aber auf Wunsch der Eltern wi der abgeschafft worden, weil die Kinder, sich allein überlasse allerlei Unfug trieben, und es deshalb zweckmäßiger erschie sie der Aufsicht von Erwachsenen zu unterstellen. Die geso derte Unterbringung stößt auch oft auf Schwierigkeiten, w die älteren Schüler sich weigern, mit den jüngeren zusammenz fahren. . . .“

Der Reichsverkehrsminister hält eine einheitliche Regelu der „Schülerabteile“ nicht für zweckmäßig und überläßt es d Eisenbahndirektionen, in besonderen Fällen im Einvernehm mit den Eltern und Schulleitern zweckentsprechende Maßnahm zu treffen; jedenfalls ist die Anordnung ergangen, daß in d Zügen, die Frauenabteile führen, Schülerinnen stets in die Abteile zu verweisen sind.

— **Ansammeln von Geldmitteln zur Beschaffung von Winte vorräten.** In den letzten Jahren wiederholten sich immer wi der die Bitten von Eisenbahnern um Vorschüsse, besonde im Herbst, wenn es galt, sich mit Kartoffeln und Kohlen f den Winter einzudecken. Diese Vorauszahlungen belastet nicht nur die Eisenbahnkassen, sondern brachten auch d Budget der Bediensteten vielfach in Unordnung; und so h man in diesem Jahre eine besondere Kohlen- und Kartoffelsp kasse eingerichtet. Um den Angestellten trotz der schw rigen Wirtschaftsverhältnisse die Beschaffung der notwendi sten Vorräte im Wege der Selbsthilfe zu erleichtern, ist Berlin eine Eisenbahngenossenschaft gegründet worden, d die Beschaffung dieser Vorräte von sich aus in die Ha nehmen soll. Durch Vereinbarungen dieser Genossenschaft n der Spar- und Darlehnskasse ist die Möglichkeit geschaff daß Eisenbahnbedienstete schon jetzt von ihren regelmäßig Dienstbezügen und besonders von den noch etwa stattfinden Nachzahlungen sich freiwillig Abzüge machen lassen und durch Rücklagen ansammeln, die die Bezahlung der Wint vorräte im Herbst erleichtern werden. Die Eisenbahn-Sp und Darlehnskasse richtet zu diesem Zweck für jeden Eis bahner, der solchen Antrag stellt, ein besonderes Wirtschaf konto ein, auf das ihm diese Lohnabzüge als Rücklage g geschrieben und verzinst werden. Dieses Guthaben wird z Verfügung der Genossenschaft gesperrt und dient, soweit d Eisenbahner von der Genossenschaft Wintervorräte beziel unmittelbar zur Bezahlung dieser Vorräte. Deckt der I dienstete seinen Bedarf nicht bei der Genossenschaft, so ste die auf dem Wirtschaftskonto angesammelte Rücklage c Sparguthaben dar.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahnverw tung sind versetzt: die Regierungsbaumeister des Hochbaufac Schwamborn, bisher in Breslau, zur Eisenbahn-Bauabt lung nach Schwerte, und Felix Krug, bisher in Schwerte, z Eisenbahndirektion nach Breslau. — Der Regierungsbaumeist des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Otto Ballof ist bei d Eisenbahndirektion in Trier zur Beschäftigung im Reichseis bahndienst einberufen.

Österreich.

— **Preiserhöhungen im Personenverkehr.** Im Hauptausschu gelangte ein Antrag der Bundesregierung zur Verhandlung, r Wirksamkeit vom 23. Juni den Mindestfahrpreis für den P sonenverkehr in der dritten Wagenklasse mit 140 Kronen, der zweiten mit 280 Kronen und in der ersten Wagenkla mit 840 Kronen festzusetzen. Der Vorschlag der Regieru wurde mit einem Abänderungsantrag angenommen, dahingehen

n der Mindestfahrpreis in der dritten Wagenklasse mit 130 nen, in der zweiten Wagenklasse mit 260 Kronen und in ersten mit 780 Kronen festgesetzt werde.

e von der Regierung angesprochene Erhöhung des Mindestpreises auf den Staatsbahnen von 72 auf 130 K. wurde hauptlich mit der Führung der Züge des Nahverkehres über die tbahngürtellinie begründet. Maßgebend war vor allem der tand, daß der billige Staatsbahntarif eine unverhältnisige Belastung des Stadtbahnverkehres, der für den Wiener kehr nicht in Aussicht genommen ist, herbeigeführt hätte. Auswirkung dieses Beschlusses werden aber auch die Fahrse in die nächstgelegenen Ausflugsorte der Umgebung Wiens zwischen einzelnen Bahnhöfen der verschiedenen Bahnlinien blich verteuert.

Fortfall des südslawischen Sichtvermerkes beim Schnellverkehr Wien-Aßling-Triest. Für Reisende, die mit dem ellzug 103 (Wien Südbahnhof ab 8 Uhr 35 Minuten) oder dem Schnellzug D 109 (Wien Südbahnhof ab 21 Uhr 50 Min) nach Triest fahren, ist die Durchreise über die südische Strecke Aßling-Piedicolle ohne südslawischen Paßerk zulässig. Die Durchzugsreisenden haben sich gegenden den Zug begleitenden südslawischen Polizeiorganen lich durch Vorzeigung ihres Reisepasses oder eines Auspapieres oder eines von einer Behörde ausgestellten Durchcheines auszuweisen. Eine zollamtliche Prüfung des Handcks und des aufgegebenen Reisegepäcks im Durchzuge über südslawische Gebiet findet schon seit dem Vorjahre nicht statt.

— **Verbesserungen im Eisenbahntelegraphenwesen.** Nach dem turz genügten die vorhandenen Eisenbahntelegraphengen den in ganz außerordentlicher Weise gestiegenen Verbedürfnissen nicht mehr. Da zum Bau neuer Leitungen er die hierzu erforderlichen Mittel noch die Baustoffe voren waren, und überdies Neubauten längere Zeit erfordert en, mußte getrachtet werden, die Leistungsfähigkeit der andenen Leitungen durch technische Ausgestaltungen der richtungen zu heben. In erster Linie wurde eine Leitung Strecke Wien-Linz-Salzburg-Innsbruck für den Hughesrieb eingerichtet und dadurch deren Leistungsfähigkeit das Vierfache erhöht. Da jedoch der Hughes-Betrieb für eigentlichen Eisenbahndienst nicht geeignet ist, konnte Maßnahme auf weitere Leitungen nicht ausgedehnt weren. Die Bundesbahnverwaltung war daher genötigt, die ungsfähigkeit durch andere Mittel zu erhöhen. Es gelang durch eine neue Schaltung unter Verwendung von hselströmen und von bereits vorhandenen, für andere ke erprobten Einrichtungen die Leistungsfähigkeit der hließlich aus Eisendraht bestehenden Telegraphenleitungen erdoppeln. Der Vorteil der neuen Einrichtung liegt nicht n deren Billigkeit — die Kosten betragen nur einen Bruchlessen, was neue Leitungen kosten würden —, sondern auch , daß die Bedienung der bestehenden Gleichstrom- und der in dieselbe Leitung eingeschalteten Wechselstromeinngen vollkommen gleich ist, und sie daher von jedem Telenisten sofort gehandhabt werden können. Die Wechseleinrichtungen lassen sich sehr rasch und ohne Störung Gleichstrombetriebes einbauen und können, wenn erforderebenso rasch wieder abgetragen und an anderen Stellen endet werden, was bei einer Änderung des Verkehrsbedürfs von Wert ist.

der neuen Einrichtung, die auf einer 360 km langen Telenleitung mit Erfolg erprobt wurde, sind bereits seit längerer Zeit zwei weitere Telegraphenleitungen der österreichih Bundesbahnen ausgerüstet worden. Da die reinen Bauen der durch diese Einrichtungen ersparten drei neuen raphenleitungen rund 150 Millionen Kronen ben hätten, und die Mehrkosten der für die Wechselstromaphie erforderlichen Sondereinrichtungen nur rund vier ionen Kronen betragen, ergibt sich ein derartiger haftlicher Erfolg, daß diese Einrichtung, auf die das Ausbereits aufmerksam wurde, auch über die Grenzen Österhinaus volle Würdigung finden wird.

— **Einstellung der Güterannahme im Verkehr nach Deutschland.** Wegen außerordentlicher Güterstauungen, hervorgerufen die Sonn- und Feiertagsruhe in Deutschland, mußte der verkehr aus Österreich nach Deutschland über die österch-bayerischen Grenzstationen mit Gültigkeit vom Juni eingestellt werden. Die unterwegs befindlichen ten werden jedoch weiterbefördert. Für besonders drin Sendungen können die Bundesbahndirektionen Linz und ruck sowie die Betriebsdirektion der Südbahn in Wien für nen unterstehenden Grenzübergänge Beförderungsbewillin erteilen. Wegen ehester Behebung dieser Schwierig ist die österreichische Bundesbahnverwaltung an die hen Reichsbahnen bereits herangetreten.

— **Pfingstverkehr auf den österreichischen Bundesbahnen.** Während der abgelaufenen Pfingstfeiertage war auf den westlichen Linien der österreichischen Bundesbahnen ein außergewöhnlich starker Personenverkehr zu bewältigen, der insbesondere an die Leistungsfähigkeit des Wiener Westbahnhofes sehr hohe Anforderungen stellte. Diese weit über die Verkehrsverhältnisse vor dem Kriege hinausreichenden Leistungen des Westbahnhofes konnten nur durch die rechtzeitig fertiggestellten Erweiterungsbauten der Wartesäle, der Gleisanlagen sowie durch die Ablenkung des Nahverkehres auf die obere Wiental- und Gürtellinie erreicht werden. Die Anzahl der vom Wiener Westbahnhofe in der Zeit vom 2. bis einschließlich 6. Juni abbeförderten und dort angekommenen Fernreisenden allein belief sich auf 158 800 Personen. Auf dem Franz-Josefs-Bahnhofe sind mit Fernzügen 98 200 Personen abgereist und angekommen.

— **Fortfall der Entseuchung der Eisenbahnwagen bei Stückgutsendungen lebender Tiere.** Im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft wurde vom Verkehrsministerium mit sofortiger Gültigkeit folgendes verfügt: Eisenbahnwagen, die zur Beförderung von einzelnen Stücken Kleinvieh in Kisten oder Käfigen gedient haben, sind — unbeschadet der erlassenen Bestimmungen über verschärfte Entseuchung — nur dann zu entseuchen, wenn eine Verunreinigung der Wagen durch Streu, Futter oder Auswurfstoffe stattgefunden hat. Ist demnach eine Entseuchung des Wagens nicht notwendig, so entfällt folgerichtig auch die Anrechnung der tarifmäßigen Entseuchungsgebühr.

— **Annahme und Ausfolgung von Sendungen außerhalb der Dienststunden (Überzeitgebühr).** Zur einheitlichen Durchführung der Annahme und Ausfolgung von Sendungen außerhalb der Dienststunden verfügt das Bundesmin. f. Verkehrswesen:

„Die Parteien haben Ansuchen um die Annahme oder Ausfolgung von Sendungen außerhalb der Dienststunden im allgemeinen an die dem betreffenden Bahnhof vorgesetzte Direktion zu richten, insbesondere wenn es sich um regelmäßig wiederkehrende Sendungen handelt. Die Direktion erteilt die Bewilligung nach freiem Ermessen, soll sie aber nur dann geben, wenn die Annahme oder Ausfolgung der Güter außerhalb der Amtsstunden im allgemeinen Nutzen liegt, sei es z. B., daß das Gut leicht verderblich ist oder für einen Markt benötigt wird usw. In einzelnen berücksichtigungswürdigen Fällen können auch die Bahnhofsvorstände selbst solche Bewilligungen erteilen.

Die Verrechnung der Überzeitgebühr hat im Frachtbriefe zu erfolgen, und zwar ist sie bei Aufgabegütern stets vom Absender zu bezahlen und als frankierte Aufgabenebengebühr, bei der Ausfolgung von Gütern im Ausweis K. D. Form. Nr. 190 durchzuführen.

Bei folgenden Gütern: Bohnen (Fisolen) und Erbsen, Gurken, Kohl (ausgenommen Blumenkohl), Kochsalat, Kraut, Kürbisgewächsen, Paprikaschoten, Paradiesäpfeln, Kukuruzkolben, Petersilie, Rüben zu Speisezwecken, Salat, Sellerie und Spinat, Brot und Brotumschließungen, Milch und leeren Milchgefäßen wird die Gebühr nicht berechnet. Die Gebühr ist auch dann nicht einzuheben, wenn die Parteien noch innerhalb der Dienststunden auf den Bahnhof kommen, ihre Abfertigung aber wegen größeren Andranges nicht rechtzeitig, das ist noch innerhalb der Dienststunden, stattfinden kann.

Die Vorschrift des Artikels 2, Punkt 2, der Instruktion Nr. II, Teil II (Güterbeförderung) wird durch diese Maßnahme nicht berührt.

Ungarn.

— **Staatliche Arbeiten zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.** Der Ministerrat hat auf Vorschlag des Handels- und Ackerbauministers beschlossen, durch eine Reihe von staatlichen Arbeiten den Arbeitslosen dauernde Beschäftigung zu bieten. Zu diesem Zwecke wird eine Reihe von Bahnhofausgestaltungen, von Brückenbauten, Maschinen- und Zugförderungsanlagen durchgeführt. Ferner werden die Werkstätten in Budapest erweitert, Lokomotiven, Personenwagen sowie Gepäck- und Güterwagen in den staatlichen Bahnwerkstätten gebaut und Kessel- sowie Wageninstandsetzungsarbeiten an Privatfirmen vergeben, wodurch viele Industrieanlagen reichliche Arbeitsgelegenheit haben werden. Ferner besteht die Absicht, zur Linderung der herrschenden Wohnungsnot für Bahnbedienstete entsprechende Wohnungen sowohl in der Hauptstadt, wie auch in der Provinz zu errichten. Schließlich wird eine Erweiterung des Fernsprech- und Telegraphennetzes vorgenommen werden.

— **Frachtbegünstigung für die Budapester Messe.** Für die auf der Budapester Messe auszustellenden Waren gewähren die Direktionen der Königl. ungarischen Staatsbahnen, der Südbahn,

der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn, der Mohács-Pécser Eisenbahn und der Debreczen-Nyirbátorer Eisenbahn eine 50prozentige Frachtermäßigung. Sie gelangt derart zur Anwendung, daß die nach normalen Tarifen aufgegebenen Waren kostenlos zurückbefördert werden.

— **Bau eines neuen Rangierbahnhofs in Budapest.** Der Regierungskommissar für den Hafenbau hat sich entschlossen, im Bereiche des auszubauenden Handels- und Industriehafens im Abschnitte der Kén-Gasse und des Gubacsi-Dammes einen Rangierbahnhof auszubauen.

— **Verkehr von Budapest Südbahnhof nach Triest und Meran.** Nach einer Verordnung der Direktion der Südbahngesellschaft haben die mit den von Budapest Südbahnhof über Nagykanizsa-Marburg nach Triest und Meran verkehrenden direkten Schnellzügen von Ungarn über Südslawien nach Italien oder Österreich Reisenden — sofern diese mit regelmäßigen Reisepässen versehen sind — vor Antritt der Reise keinen serbischen Sichtvermerk einzuholen, da in diesen Durchfuhrverkehren die Sichtvermerke seitens der serbischen Behörde gegen Entrichtung einer Gebühr von 10 Dinar im Zuge selbst erteilt werden (vgl. auch Nr. 23, S. 461 d. Ztg.). Die obenerwähnten Schnellzüge gehen von Budapest Südbahnhof vereint täglich 17 Uhr ab und kommen in Triest am nächsten Tage 9 Uhr 40 Minuten, in Meran 14 Uhr 55 Minuten an.

— **Verkehr mit Rumänien.** Nach einer Mitteilung der Staatsbahndirektion wird der unmittelbare Wagenladungsverkehr mit Rumänien über die Station Kötegyán ohne Umladung wieder aufgenommen.

— **Unmittelbarer Personen- und Gepäckverkehr zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei.** Seit dem 1. Juni d. J. werden von den Stationen Budapest Ostbahnhof, Miskolc und Hidasnémeti nach der Station Szepesolaszi, ferner von Hidasnémeti nach Szepesolaszi und Iglo direkte Eilzugfahrkarten ausgegeben und Gepäck durchgehend verrechnet.

— **Frachtberechnung im Verkehr über Ungarn.** Da der Verkehr zwischen Ungarn und den Nachbarstaaten noch nicht endgültig geregelt ist, müssen die Sendungen im Verkehre zwischen den Nachbarstaaten über Ungarn auf einer ungarischen Station neu aufgegeben werden. Erfolgt nun die Neuaufgabe auf der Grenzstation Szob oder Kelebia, so sind folgende Kilometer der Frachtberechnung zugrunde zu legen:

Landesgrenze Szob—Szob	1 km
Szob—Kelebia	237 „
Kelebia—Landesgrenze Kelebia	4 „
Summa:	242 km

Erfolgt aber die Neuaufgabe auf einer Binnenstation, z. B. in Budapest, so werden die Frachtgebühren auf Grund nachstehender Entfernungen berechnet:

Landesgrenze Szob-Szob	1 km
Szob-Budapest Westb.	72 „
Budapest Westb.-Kelebia	159 „
Kelebia-Kelebia Landesgrenze	4 „
Summa:	236 km

— **Ausbesserung südslawischer Wagen in ungarischen Maschinenfabriken.** Der südslawische Verkehrsminister hat mit der Budapester Láng-Maschinenfabrik A.-G. über die Ausbesserung von mehreren tausend südslawischen kleinspurigen Eisenbahnwagen ein Abkommen getroffen. Die erste Lieferung ist bereits in Szabadka (Subotica) angelangt.

— **Kein Verkauf der ungarischen Bahnen.** Das Ungarische Telegraphen-Korrespondenzbureau ist von zuständiger Seite ermächtigt worden, die Nachricht eines Wiener Blattes, daß ein ungarisches Konsortium mit der ungarischen Regierung über den Verkauf der ungarischen Bahnen verhandle, auf das energischste zu dementieren. Die ungarische Regierung habe nicht die Absicht, ihre Eisenbahnen zu verkaufen.

— **Geschäftsabschluß der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.** Diese Eisenbahn schloß das Jahr 1921 bei einem Stammkapital von 15 Mill. K. mit einem Reingewinn von 733 237 K. (im Vorjahre: 425 288 K.).

Niederlande.

— **Über die Elektrisierung der holländischen Eisenbahnen** entnehmen wir einem Aufsatz des Ingenieurs Koopman in der Zeitschrift „De Ingenieur“ folgendes: Da man mit dem Plane umgeht, als erste der niederländischen Vollbahnen die Strecke Leiden-den Haag für den elektrischen Betrieb umzubauen, erscheint es angemessen, die Frage nachzuprüfen, ob unter d gegenwärtigen Umständen die Umstellung auf den elektris Betrieb überhaupt noch wirtschaftlich ist, und das um so m als der Staat an dem geldlichen Ergebnis der vereinigten Ei bahngesellschaften nunmehr wesentlich beteiligt ist. Die E trisierung erfordert namentlich in Holland, wo Wasserkr nicht zur Verfügung stehen, ganz bedeutende Mittel, und sollte nur da erwogen werden, wo der Eisenbahnbetrieb bes ders dicht ist. Nun ist aber nicht zu verkennen, daß der V kehr auf der Mehrzahl der niederländischen Bahnen r schwach ist, und Koopman meint, daß selbst auf den belebte Strecken der Verkehr noch lange nicht derart ist, daß er ni unter gewissen Erweiterungen der bestehenden Anlagen na lich, noch lange Jahre allen Anforderungen entsprechend dient werden könnte, m. a. W., daß die Zeit für die Umstell auf den elektrischen Betrieb für Holland noch nicht gek men ist.

Wieviel selbst bei Dampfbetrieb noch verbessert wer kann, zeigt sich z. B. daran, daß man in den letzten Kri jahren durch die Einführung schneller Ortszüge auf der 29 langen Strecke Leiden-Haarlem bei 8 Zwischenstationen Fahrzeit von 54 auf 38 Minuten herabsetzen konnte. D gebrauchte man für diese Züge verhältnismäßig leichte Lo motiven, nämlich solche mit nur 2 Triebachsen. Daß sich durch Einführung stärkerer Lokomotiven noch viel bessere L stungen erzielen lassen, liegt auf der Hand.

Für die Stärke des Verkehrs auf der besonders stark legten zweigleisigen Strecke Amsterdam-Haarlem, die den V kehr nach den Haag-Rotterdam und nach Zandvoort zu bedie hat, wird angeführt, daß dort 1913 gefahren wurden: 138 P sonen- und Schnellzüge sowie 29 Güterzüge, insgesamt also 167 Züge, während beispielsweise auf der ebenfalls nur zwei gleisigen Strecke Coblenz-Bonn 71 Personen- und Schnellz sowie 119 Güterzüge, insgesamt also 190 Züge, auf der zwei gleisigen Strecke Berlin-Jüterbog sogar 198 Züge verkeh (79 Schnellzüge, 35 Personenzüge, 84 Güterzüge). Auf zweigleisigen Strecke Köln-Düsseldorf-Duisburg verkeh 1913 121 Schnell- und Personenzüge, 47 Güterzüge. Für holländischen Strecken mit dem geringen Güterverkehr ist da besonders zu beachten, daß ein Güterzug eine Bahnstrecke m destens doppelt so lange in Anspruch nimmt wie ein Person zug. Die obengenannte Zugzahl von 167 trifft übrigens nur die 18,5 km lange Linie Amsterdam-Haarlem zu, auf der w teren Strecke Haarlem-Leiden vermindert sich die Zahl ber auf 77 Schnell- und Personenzüge und 26 Güterzüge. Außer ist zu beachten, daß der eigentliche Fernverkehr auf die Strecke verhältnismäßig gering ist, und daß Störungen bei Ortsverkehr auf kleine Entfernungen nicht so häufig kommen. Wenn man nun bedenkt, daß nach dem Sommerf plan 1921 auf der Strecke Amsterdam-Haarlem nur 96 Schn und Personenzüge sowie 20 Güterzüge verkehren, daß die Z der Schnell- und Personenzüge der Linie Haarlem-Leiden nur 66 beträgt, so leuchtet ohne weiteres ein, daß eine Ü lastung noch nicht vorliegt. Außerdem kann die Strecke d den Bau eines dritten Bahnsteigs in Haarlem, der die Z nach Leiden unabhängig macht von denen nach Zandvoort Ijmuiden, sowie den Bau weiterer Überholungsgleise und bereits geplanten Umbau des Bahnhofs Schiedam noch leistungsfähiger gemacht werden. Letzten Endes würde gesamte viergleisige Ausbau der Strecke Amsterdam-den Ha Rotterdam wohl noch wirtschaftlicher sein als die Umstellu auf den elektrischen Betrieb.

Schließlich wird noch darauf hingewiesen, daß durch bessere Ausnutzung der Strecke Amsterdam-Gonda-Rotter die ja noch kürzer ist als die Linie über den Haag, d Strecke ganz wesentlich entlastet werden könnte. Vor Kriege fuhr hier SS eine größere Anzahl von Wettbewe zügen, darunter 3 Schnellzugspaare, die die ganze Strecke Aufenthalt in nur 55 Minuten zurücklegten, während HSM ihrer Linie über den Haag mindestens 70 Minuten gebrau augenblicklich verkehren hier nur 2 Zugpaare, die ebenso Fahrzeit haben wie die Züge über den Haag. Auch diese Stre könnte durch schienenfreie und bessere Einführung der V bindungsbahn bei Harmelen und Breukelen noch viel leistu fähiger gemacht werden und dadurch die Zugverbindungen verbessert werden, auch wenn der Reiz des Wettbewerbs der Vereinigung der beiden Eisenbahngesellschaften nicht vorhanden ist.

Man wird diesen Ausführungen, die zu dem Schluß komm daß die Zeit für die Einführung des elektrischen Betriebe den Niederlanden noch nicht gekommen ist, im wesentli beipflichten müssen, auf alle Fälle wird man unter den jetzi Verhältnissen über manche derartige Pläne ein anderes U abgeben als vor Ausbruch des Krieges. Dr.

— **Die Umgestaltung der Bahnanlagen in und um Amster** macht weitere Fortschritte. Es handelt sich hier nicht nur eine wesentliche Erweiterung des Hauptpersonenbahnhofs,

auch um die Anlage eines neuen Umstellbahnhofs und Güterumgehungsbahn im Süden der Stadt. Der Hauptpersonenbahnhof, der zwar erst am 15. Oktober 1889 in Betrieb genommen worden ist, dessen Pläne aber bereits 1867 genehmigt worden sind, ist mit seinen drei Bahnsteigen und seinem vierten Hilfsbahnsteig zu klein geworden. Er soll nach Norden, zur Ruiter Kade hin, um einen 5. und 6. Bahnsteig erweitert werden, die über einem fast 390 m langen Eisenbahndienstgebäude errichtet und von einer neuen, großen, der jetzigen ähnlichen Bahnsteighalle überdacht werden sollen. Ein Teil des letzten, hauptsächlich dem Eilgutverkehr dienenden Bahnsteiges muß sogar über der Straße angelegt werden, ähnlich wie es mit dem Bahnsteig 5 des Kölner Hauptbahnhofes geschehen ist. An der Hauptfront des Empfangsgebäudes soll im Osten außerdem ein großes Gebäude für die Paketpost errichtet werden, dessen Pläne von Josef Cuypers stammen, der sie noch dem alten, 1921 verstorbenen P. J. H. Cuypers, dem Erbauer des Empfangsgebäudes, zur Genehmigung vorgelegt hat. Die Gleisanlagen des Bahnhofs werden im Westen dadurch wesentlich verbessert, daß die Strecken von Haarlem und Zaandam jede für sich mit je zwei Geleisen in den Hauptbahnhof eingeführt werden; hierdurch sind umfangreiche Viaduktbauten im Westen des Bahnhofs nötig geworden. Diese Bauten sollen, ebenso wie das nördliche Dienstgebäude und die Paketpost, im Laufe dieses Jahres fertiggestellt werden.

Die neu zu bauende Güterumgehungsbahn verbindet nicht nur die Strecke von Haarlem, im Süden um die Stadt herum führend, mit der nach Amersfoort und dem Verschiebebahnhof Watergraafsmeer, ohne den Personenbahnhof zu berühren, sondern sie steht auch in Verbindung mit dem bei Duivendrecht anzulegenden Umstellbahnhof der Staatsbahnstrecke Amsterdam-Utrecht. Außerdem vermittelt sie den Anschluß aller Strecken an die neuen, an der Mündung des Nordseekanals zu erbauenden Westhäfen der Stadt Amsterdam. Für diese Bahnanlagen ist zurzeit die Enteignung im Gange. Dr. O.

Uebrige europäische Länder.

Umbau des Stockholmer Hauptbahnhofs. Über den letzten Stand der nunmehr schon Jahre spielenden Umbaufrage wurde 19, Nr. 23, S. 453, berichtet. Die Eisenbahndirektion hat inzwischen bei der Regierung den Antrag eingebracht, in den Anschlag des Reichstages für 1922 gewisse Änderungen der Stockholmer Stationen aufzunehmen. In der Einleitung wird hervorgehoben, daß infolge der augenblicklichen ernsten wirtschaftlichen Lage eine Umlegung der Stammbahn über Hammarbyhöjden vom Reichstag 1922 nicht verlangt werden könne. Dagegen werden gewisse Änderungen am Hauptbahnhof für notwendig erachtet: es sollen dort große und bequeme Räume für den Personenverkehr geschaffen werden; die jetzigen Bahnsteigräume sollen vermehrt, der ankommende und abgehende Reisendenverkehr völlig getrennt und für den Verkehr nach Süden ein besonderer Gepäckbahnsteig angeordnet werden; der ganze Eilgutverkehr soll nach den jetzigen Abfertigungs- und Lagerräumen der Norrastation verschoben und der hauptsächliche Teil des Frachtgutverkehrs von Norrastation auf die Norrtullstation, welch letztere eine ansehnliche Erweiterung erhält, übertragen werden. Das Äußere des Hauptbahnhofsgebäudes soll durch Beseitigung der bei der letzten Veränderung erfolgten Anbauten das frühere architektonische Aussehen zurückerhalten; die hauptsächlichen Veränderungen bestehen im Umbau und in der Erweiterung der Räume im Stationsgebäude. Die Trennung des ankommenden und abgehenden Verkehrs soll vollkommen durchgeführt werden. Was die Gleise des Hauptbahnhofs betrifft, so soll eine grundlegende Veränderung des bisherigen Verkehrssystems nicht eintreten. Die Station bleibt wie bisher Durchgangsstation für den südlichen Verkehr und Kopfstation für den nördlichen. Die Zuggleiszahl für den Südverkehr und für den Fernverkehr der nördlichen Stammbahn und der Västeråsbahn bleibt die gleiche. Eine Mehrung wird auch bei gesteigertem Verkehr nicht für nötig gehalten. Dagegen sind die Zuggleise für den nördlichen Ortsverkehr von 2 auf 3 vermehrt. Eine wichtige Verbesserung ist weiter die, daß alle Zuggleise der Station eine für den größten Personenzug hinreichende Länge erhalten. Die Bahnsteige erhalten ebenfalls genügende Länge, und auch die Bahnsteigbreite wird, wo nötig, vergrößert. Über sämtlichen Bahnsteigen wird ein Bahnsteigdach aufgeführt, und alle Bahnsteige werden der leichteren Unterhaltung wegen mit Platten belegt. Für den abgehenden Südverkehr ist ein besonderer Gepäckbahnsteig für Beförderung von Gepäck- und Postkarren eingerichtet. Der jetzige Mißstand, daß der genannte Verkehr auf den Personenbahnsteigen sich abspielt, wird damit beseitigt, und es können die Gepäck- und Postkarren schneller befördert werden.

Die Kosten des ganzen Vorschlags berechnet die Direktion auf 6,4 Millionen Kronen, wovon 4 auf Stockholm Hbhf. und 2,4 auf Norrtullstation entfallen. Es soll damit eine bedeutende Vereinfachung des Betriebs der Stockholmer Eisenbahnstationen erzielt werden, und die damit verbundenen Änderungen sollen auf 15 bis 20 Jahre hinaus eine Erweiterung entbehrlich machen. Die Stadt erhebt keinen Einspruch. Das Projekt greift einer endgültigen Lösung der Bahnhoffrage nicht vor. Die Ausführung soll möglichst schnell erfolgen, und zwar schon 1922/23. Dr. S.

— **Abschluß der schwedischen Staats- und Privatbahnen für 1921.** Im Jahre 1921 erreichten die Einnahmen der schwedischen Privatbahnen 193,12 Millionen Kronen und die der Staatsbahnen 257,58 Millionen. Die Ausgaben für die gleiche Zeit waren bei den Privatbahnen 196,94 Mill. und bei den Staatsbahnen 250,35 Mill. Die Privatbahnen schlossen daher im Vorjahre mit 3,82 Millionen Verlust, die Staatsbahnen mit 7,23 Mill. Kronen Überschuß ab.

— **Transportverhältnisse in Rußland.** Der Chef des Transportwesens hat, wie der „Deutsche Wirtschaftsdienst" meldet, dem Zentralausschuß des Sowjets einen Bericht über die katastrophale Lage der Eisenbahnen unterbreitet. Danach waren im Monat April nicht gebrauchsfähig: 65 % der Lokomotiven, 48 % der Güterwagen und 50 % der Personenwagen. Die Wiederherstellung des rollenden Materials ist um 27 % gegenüber dem Vorjahre zurückgegangen. In diesem Jahre müssen 30 Mill. Schwellen dringend erneuert werden, während dem Kommissariat nur 8½ Mill. zur Verfügung stehen. Infolge der Erhöhung der Löhne und der Verteuerung des Materials sind die Reparaturarbeiten an den Bahn- und anderen Anlagen um 60 % zurückgegangen. Auch der Flußverkehr wird in diesem Jahr um die Hälfte herabgesetzt werden müssen.

— **Neuausgabe des Bulgarischen Gütertarifes.** Der Plan des bulgarischen Verkehrsministeriums, den seit 1. Januar 1915 gültigen „Tarif für die Beförderung von Gütern und Tieren auf den Linien der bulgarischen Staatseisenbahnen" unter Einarbeitung der inzwischen im Nachtrags- und Kundmachungswege verfügten Änderungen und Ergänzungen zur Neuausgabe zu bringen, scheint nunmehr der Verwirklichung nahe. Wie der Allg. Tarifanzeiger (Wien) mitteilt, soll der neue Tarif am 1. Juli 1922 zur Einführung gelangen; die ursprünglich für die Zeit vom 1. April bis 1. Juni 1922 kundgemachte prozentuale Erhöhung der derzeit gültigen Gütertarife ist in ihrer Wirksamkeit bis 1. Juli d. J., dem voraussichtlichen Einführungstermin des neuen Lokaltarifs, erstreckt worden.

— **Venedigs neuer Hafen.** Kürzlich ist, wie wir der D. Allg. Ztg. entnehmen, der neue Zufahrtskanal zum neuen Industriehafen von Venedig eingeweiht worden. Das gewaltige Werk wurde auf Grund eines Abkommens zwischen der Regierung, der Stadt und der Industriegesellschaft vom Jahre 1917 im Frühjahr 1919 an die Hand genommen und kostete etwa 100 Millionen Lire. Zum neuen Hafen führt nun ein 4 km langer Großschiffahrtskanal, und zwar als Fortsetzung des „canale della Giudecca" bis zum Rande der Lagune und parallel zur Eisenbahnbrücke Mestre-Venedig. Die neuen Hafenanlagen dehnen sich über eine Fläche von 3,5 Quadratkilometer aus mit 10 km Kailänge mit allen nötigen Einrichtungen zum Transport, Umschlag und zur Lagerung der Güter. Die neuen Anlagen, die auch mit vorzüglichen E i s e n b a h n anlagen verbunden sind, gestatten einen Umschlag von 10 Millionen Tonnen. Auch ein Petrolhafen zur Aufnahme von 200 000 Tonnen ist neu hergestellt worden. Es sind ferner zwei große Seewerften und kleinere Werften angelegt worden in Verbindung mit den nötigen mechanischen Werkstätten und Metallwerken.

— **Zugunfälle in England.** Ein tödlicher Unfall, der sich dadurch ereignet hat, daß ein Reisender aus dem Zug gefallen ist, gibt „Railway Gazette" Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß derartige Unfälle bei den englischen Eisenbahnen etwa 30mal im Jahresdurchschnitt vorkommen. Die Türschlösser der englischen Eisenbahnwagen scheinen demnach nicht voll den Anforderungen zu genügen, die man an sie stellen müßte. 1916 und 1917 sind über diese Unfälle keine Aufzeichnungen geführt worden; ohne diese Jahre sind in den 10 Jahren, die mit Dezember 1920 zu Ende gegangen sind, 263 Reisende dadurch tödlich verunglückt, daß sie aus dem Zug gefallen sind. Die Höchstzahl wurde im Jahre 1915 mit 51 erreicht. Ihre Höhe wird darauf zurückgeführt, daß die vielen Soldaten und Seeleute, die damals die Eisenbahn benutzten, besonders unvorsichtig waren. Daß derartige Unfälle in der Häufigkeit ihres Auftretens nicht von der Verkehrsdichte abhängen, beweist die London-, Brighton- und Südküstenbahn, die im Verhältnis zu ihrem starken Personenverkehr die wenigsten derartigen Unfälle aufzuweisen hat. Diese Gesellschaft scheint also ihren Türschlössern mehr Aufmerksamkeit zu widmen als die anderen Eisenbahnen.

— **Rennverkehr in England.** Am Haupttag des Frühlingsrennens in Derby haben auf der Südost- und Chatham-Eisenbahn 52 Sonderzüge 27 663 Besucher zu den Rennen befördert. Die Züge folgten einander fahrplanmäßig in sechs Minuten Abstand und hatten alles in allem nur 101 Minuten Verspätung, so daß im Durchschnitt die Verspätung eines Zuges weniger als zwei Minuten betrug, was umso beachtenswerter ist, als viele Züge aus großer Entfernung kamen. An den übrigen Tagen des Rennens verkehrte eine kleinere Zahl von Sonderzügen. Eine Neuerung im Rennverkehr bestand darin, daß von London zwei Pullmanzüge, einer von Charing Cross und einer von Cannon Street ausgehend, gefahren wurden. Die Plätze waren numeriert, und es wurden nur so viel Karten für die Züge ausgegeben, wie Plätze vorhanden waren. Es war die Befürchtung ausgesprochen worden, daß die Züge bei dem riesigen Andrang gestürmt werden würden, und daß es nicht gelingen würde, sie für ihre rechtmäßigen Benutzer frei zu halten. Diese Befürchtung erwies sich jedoch als überflüssig. In den Zügen war Gelegenheit geboten, auf der Hinfahrt das Gabelfrühstück, auf der Rückfahrt den Nachmittagstee einzunehmen.

Fremde Erdteile.

— **Vom persischen Verkehrswesen.** Ein Bericht des der britischen Gesandtschaft in Teheran zugeteilten Handelssachverständigen spricht sich eingehend über das Verkehrswesen Persiens aus. Dem Lande fehlt es noch sehr an Eisenbahnen, und die Entwicklung des Handels wird dadurch stark gehemmt. Nur Straßen dienen im wesentlichen dem Verkehr, da auch keine Wasserwege vorhanden sind. Der Bericht beschreibt die Handelsstraßen eingehend und enthält Angaben über die Dauer und Kosten der Beförderung von Reisenden und Gütern auf ihnen. Viele der Landstraßen eignen sich für den Verkehr von Lastkraftwagen, aber das Kamel ist auf ihnen schwer zu verdrängen. Eine früher viel benutzte Straße führte vom Kaukasusgebiet über Batum und Tiflis nach Djulfa an der Nordgrenze Persiens und von da nach Täbris; infolge der Eröffnung des Betriebes auf der 120 km langen Eisenbahnstrecke Djulfa-Täbris ist sie aber verkehrlos geworden. Auch auf der Eisenbahn liegt der Verkehr infolge der politischen Verhältnisse zurzeit danieder, wenn aber Ruhe und Ordnung wieder hergestellt sind und dem Staate wieder reichlichere Mittel zur Verfügung stehen werden, wird, so erwartet man, der Verkehr wieder aufleben.

— **Fünfzigjähriges Jubiläum der japanischen Eisenbahn.** In diesen Tagen hat Japan die 50. Wiederkehr des Tages begangen, an dem auf seinem Gebiet die erste Eisenbahn dem Verkehr übergeben worden ist. Es handelte sich dabei um eine nur 18 km lange Linie, die Tokio mit Yokohama verband. Heute besitzt Japan Schienenwege in einer Gesamtlänge von 8500 km. Das Jubiläum ist auf eine Weise begangen worden, die charakteristisch ist für die Art, mit der man in Japan solche Feste zu feiern pflegt. Über 30 000 Personen nahmen an der Feierlichkeit teil, die in einem ungeheuren Zelt stattfand, das man vor dem Zentralbahnhof der japanischen Hauptstadt errichtet hatte. Hier wurde jeder, der sich einstellte, mit einem Briefbeschwerer aus Metall beschenkt. Zur Herstellung dieser Erinnerungsstücke, von denen 170 000 verteilt wurden, sind 100 Tonnen Eisenbahnschienen verwendet worden.

Bücherschau.

— **Die Vorkalkulation im Maschinenbau** von Ingenieur Friedrich Kresta. Mit 56 Abbildungen, 78 Tabellen und 5 logarithmischen Tafeln. Verlag von Julius Springer, Berlin 1921. Preis 60 M.

Bekanntlich ist die gewissenhafte Bestimmung der Selbstkosten Grundbedingung für die Lebensfähigkeit und das Gedeihen industrieller und gewerblicher Betriebe. Die Herstellungskosten bilden die Unterlage des Verkaufspreises. Um diesen wettbewerbsfähig zu erhalten, dabei aber auch das Werk vor finanziellen Verlusten und Streitigkeiten mit der Arbeiterschaft zu bewahren, die oft auf Grund systemloser Schätzungen von Akkordpreisen entstehen, muß die Vorkalkulation auf einer wissenschaftlichen Ergründung der Arbeitsvorgänge beruhen. Hauptsächlich kommen bei Anfertigung eines Werkstückes zwei Arbeitsarten in Betracht, Maschinen- und Handarbeit. Erstere setzt sich zusammen aus der Schnitt- und Leerlaufarbeit, letztere zerfällt in Vorbereitungs-, Aufspann- und Nebenarbeiten. Die Laufzeit eines Arbeitsstückes — das ist die für die Bearbeitung des Werkstückes erforderliche Zeitdauer — hängt ab von der Schnittgeschwindigkeit, dem Vorschub und der Spantiefe. Verfasser erläutert zunächst die Wechselbeziehungen dieser drei Größen und kommt dann zur Berechnung der Laufzeiten für Maschinen mit umlaufender und mit hin- und gehender Bewegung. Die Berechnung der Laufzeiten ist d geführt für Dreh- und Revolverbänke, Automaten, Schleif- Bohrmaschinen, Fräsmaschinen und Kaltkreissägen, Langh und Kulissenhobelmaschinen, Shaping- und Zahnradh maschinen an zahlreichen Beispielen nach Formeln unter hilfenahme umfangreicher und sorgfältig aufgestellter Tabe die die jeweiligen Mittelwerte für Schnittgeschwindigke Vorschübe, Anfanggeschwindigkeiten, Zeiten unproduktiver beiten usw. enthalten. Zur Ersparung des Rechnens nach meln sind im Anhang mehrere graphische Tafeln beigeg aus denen sich die gesuchten Werte (z. B. Laufzeiten bei schinen mit umlaufender bzw. hin- und hergehender Beweg Schaltstellungen und Vorschubwerte, Vorschubhebelstellu usw.) ablesen lassen. Im letzten Kapitel berührt Verf kurz das Akkordieren von Handarbeiten und zeigt z. B. Wickeleiarbeiten (Elektromotorenbau) wie auch bei H arbeiten aus Erfahrungswerten empirische Formeln abgel werden können, die es dem Kalkulationsbeamten ermögli bei wiederkehrenden gleichen oder ähnlichen Stücken Schätzung rasch und sicher die Arbeitsdauer zu bestim Der reichhaltige Stoff ist in erschöpfender und leicht vers licher Form behandelt. Die Ausstattung des Buches ge allen Anforderungen. So wird das Werk als praktisches und Nachschlagebuch Schülern und Fachleuten ein brauchb Wegweisen auf dem schwierigen Gebiet der Vorkalkul sein.

— **Der Wegebau.** Zweiter Teil: Eisenbahnbau. Dipl.-Ing. Dr. e. h. Alfred Birk. o. ö. Prof. an der T Hochschule in Prag. 2. Auflage. Verlag von Franz Deut Leipzig und Wien 1921. Preis geh. 90 *M.*

Nach einleitenden Bemerkungen über die Vorteile der E bahnen, über die Spurweite und die Umgrenzung des li Raumes sowie über einige Grundbegriffe (Oberbau, Unte Betriebseinrichtungen usw.) beginnt der erste Abschnitt den Oberbau. Wertvolle Zusammenstellungen und Untersu gen der wirkenden Kräfte führen den Leser in die re rischen Grundlagen der Anordnung des Eisenbahnober ein, wobei besonders auf die Unterschiede der Theorien Winkler, Schwedler, Löwe und Zimmermann eingegangen und auch neuere Arbeiten mit ausführlichen Quellenang herangezogen werden. Es werden dann die Zusammense und die Festigkeitsproben des Schienenstoffes und die Sch form behandelt unter Beigabe der notwendigen theoreti Unterlagen. Nach eingehenden Betrachtungen über Schwellen aus Holz, Eisen und Eisenbeton bringt der Verf weiter die verschiedenen Arten der Befestigung der S nen auf den Schwellen und der einzelnen Schienen unte ander (Schienenstöße) unter gleichzeitiger kritischer A der Bewährung und der Gründe etwaigen Versagens einz Bauarten. Es folgen kurze Hinweise auf die Mittel g Schienenwanderung und zur Sicherung der Schrauben. Die gestaltung der Bettung leitet in die Ausführungen übe Gleis als Ganzes über, worin die Schwellenentfernung, der bau in Gleiskrümmungen und auf Wegeübergängen bespr werden. Mit der Darstellung der wichtigsten Oberbaug schließt der Abschnitt über den Oberbau.

Der nächste Abschnitt über den Eisenbahnunterbau en nur kurze Angaben über das Planum, da die Anlage der schnitte und Dämme bereits im ersten Teil des Werkes bau" ausreichend behandelt worden ist. Der dritte Abs „Bahnhofsanlagen" bringt die ausführliche Darstellung un rechnung der Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Sc bühnen und ferner die allgemeine Anordnung der Bah hochbauten, während bezüglich der Bestimmung der Lag Länge, der Neigungs- und Richtungsverhältnisse der Bah auf den vierten Teil des Werkes (Linienführung der Str und Eisenbahnen) und bezüglich der Gleisanlagen in der sache auf andere Werke (Handbuch der Ingenieurwissen ten usw.) verwiesen wird. Der vierte Abschnitt „Betrie richtungen" umfaßt lediglich die Einfriedigungen und S ken mit Läutevorrichtungen sowie einiges über die a Strecke anzubringenden Tafeln und Neigungsweiser. A schließend werden im fünften und sechsten Abschnit Straßenbahnen und außergewöhnlichen Bahnen (Steil- Hängebahnen) besprochen.

Der umfassende Titel des Buches „Eisenbahnen" nebs Überschriften des dritten und vierten Abschnitts „Bah anlagen" bzw. „Betriebseinrichtungen" verlangen eige eine den ausführlich behandelten Fragen des Oberbaues Weichen usw. gleichwertige Bearbeitung aller Gebiete Eisenbahnbaues. Andernfalls wäre ein Buchtitel „Eisen ober- und -unterbau" unter Fortlassung der nur kurz b delten Bahnhofsanlagen und Eisenbahnhochbauten am gewesen. Die ausgezeichneten Abschnitte über Ob Weichen und Gleisverbindungen sichern aber dem Buche

der jetzigen Form eine hervorragende Stelle in der Fach-eratur. Im übrigen bleibt abzuwarten, inwieweit der vierte il des Werkes das im zweiten Teil Vermißte enthält.

Dr. Ing. Busse.

— **Taschenbuch für Bauingenieure.** Herausgegeben von Prof. r.-Ing. e. h. Max Foerster in Dresden. 4. Auflage. Verg von Julius Springer. 1921. Preis geb. 160 ℳ.

Unter Mitwirkung bekannter Gelehrter auf den verschiedenen issensgebieten ist das Werk — 10 Jahre nach seiner ersten erausgabe — trotz der Unterbrechung durch die Kriegsjahre reits in vierter Auflage erschienen und hat damit den Beeis für seine Unentbehrlichkeit gebracht. Heute spricht man m „Foerster" mit derselben Selbstverständlichkeit wie von nderen Taschenbüchern, die schon seit mehreren Jahrzehnten stehen. Die sorgfältige Durcharbeitung der einzelnen Abhnitte, die Vollständigkeit und Zuverlässigkeit der Angaben üssen als musterhaft bezeichnet werden, wobei die anrechende Ausstattung des Werkes als ein Verdienst des Verges nicht zu vergessen ist. Die Verteilung des Stoffes auf vei handliche Bände erleichtert den Gebrauch des Taschenıches; doch wäre vielleicht bei künftigen Auflagen der Abuck des Sachregisters in beiden Bänden — jetzt nur im veiten Band — zu erwägen.

Der erste Band enthält in erster Linie die theoretischen Anben und die für den Bauingenieur wichtigen Hilfswissenhaften in gedrängter, übersichtlicher Form. Es werden folgende Teile unterschieden: Mathematik, Mechanik, Festigkeitslehre, Trägerlehre, Statik der Baukonstruktion, Grundzüge der Theorie des Eisenbetonbaues, Baustoffe mit Gewichtstabellen, Geodäsie, Hochbaukunde, Konstruktionselemente des Eisenhochbaus, Werkstattbau, Anwendung des Eisenbetons im Hochbau, Betriebswissenschaft, Staats- und Rechtskunde. Gegenüber der vorigen Auflage hat dieser Band — mit Ausnahme der Abschnitte über Trägerlehre und Statik der Baukonstruktionen — wesentliche Veränderungen nicht erfahren.

Der zweite Band umfaßt die Abschnitte über die Gebiete des eigentlichen Bauingenieurwesens: Wasserbau, Erdbau, Tunnelbau, Straßenbau, Eisenbahnwesen, hölzerne Brücken, Steinbrücken, Eisenbetonbrücken, Eisenbrückenbau, Bebauungspläne, Wasserversorgung der Städte. Am Schluß ist noch ein Abschnitt über Maschinenbaukunde angegliedert. Die Kapitel über Wasserversorgung und Entwässerung der Städte sind infolge des Hinscheidens des Geh. Baurats Theodor Köhn durch Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Heilmann und Geheimrat Prof. Dr.-Ing. e. h. Genzmer vollkommen neu bearbeitet worden.

Zahlreiche Literaturhinweise und Abbildungen (3193) in vorzüglicher Ausführung begleiten den klaren, alle Fachgebiete treffend behandelnden Text. Die mustergültige vierte Auflage des Werkes, die, allen Schwierigkeiten trotzend, völlig „friedensmäßig" ausgefallen ist, spricht für sich selbst und bedarf eigentlich kaum noch einer besonderen Empfehlung. Sie wird die bisherige stattliche Zahl der Freunde dieses Taschenbuches auch weiter erheblich vermehren helfen. Dr.-Ing. Busse.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung bzw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Generaldirektionsbezirk Stuttart. Die Station Schönaicher First an der Strecke öblingen-Dettenhausen wird vom 1. Juli 1922 an auch für die bfertigung von Reisegepäck und Expreßgut eingerichtet.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die bfertigungsbefugnisse des Bahnhofs 4. Klasse Nienhagen, reis Celle, an der Bahnstrecke Celle-Plockhorst, werden zum Juli 1922 wie folgt eingeschränkt: 1. Der Tierverkehr wird usgeschlossen. 2. Die Abfertigungsbefugnisse für den Güterrkehr werden auf den Wagenladungsdienst beschränkt. Gütersendungen nach Nienhagen (Kr. Celle) dürfen nur Frankatur, von Nienhagen nur in Überweisung abgefertigt rden; Nachnahmen sind nicht zulässig. 4. Der Abfertigungsenst für den Wagenladungsverkehr wird durch die Güterfertigung in Celle wahrgenommen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Rummelsburg-Bütow gelegene Bahnhof 4. Klasse Cremerbruch führt fortan die Bezeichnung „Kremerbruch".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 162 vom 12. Juni 1922 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die Lübeck-Büchener Eisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 18. Juni d. J.);

Nr. IV 167 vom 14. Juni 1922 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Gültigkeitsbeginn des ersten Nachtrags des Übk. zum VBR. [Entschädigungsregelung] (abgesandt am 17. Juni d. J.);

Nr. IV 168 vom 15. Juni 1922 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmäßigen Lieferfristen (abgesandt am 17. Juni dieses Jahres).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 3. Juni 1922 verschied nach schwerem Leiden im besten Mannesalter

der Regierungsbaurat

Herr Hans Schulz

Vorstand der Eisenbahnbauabteilung Frankfurt a/O.

Wir betrauern in dem Heimgegangenen einen pflichttreuen, tatkräftigen und liebenswürdigen Amtsgenossen, dem wir stets ein ehrendes, treues Andenken bewahren werden. (804)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Eisenbahndirektion Osten, Berlin (Zool. Garten).

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Deutsche Reichsbahn.

Die Haltepunkte Peterskirche und immelbacher Hof werden am 1. Juli 22 aufgehoben.

Karlsruhe, den 18. Juni 1922. (812)
Eisenbahn-Generaldirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 erlt der an der Strecke Königszelttersbach gelegene Personenbahnhof 1. Klasse Altwasser die Bezeichnung Waldenburg Hbf. und der entsprechende Güterbahnhof Altwasser die Bezeichnung Altwasser - Waldenburg.

Breslau, den 15. Juni 1922. (811)
Eisenbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs 4. Klasse Nienhagen, Kreis Celle, an der Bahnstrecke Celle-Plockhorst, werden zum 1. Juli 1922 wie folgt eingeschränkt:

1. Der Tierverkehr wird ausgeschlossen;
2. Die Abfertigungsbefugnisse für den Güterverkehr werden auf den Wagenladungsdienst beschränkt;
3. Gütersendungen nach Nienhagen (Kr. Celle) dürfen nur in Frankatur, von Nienhagen nur in Überweisung abgefertigt werden; Nachnahmen sind nicht zulässig;
4. Der Abfertigungsdienst für den Wagenladungsverkehr wird durch die Güterabfertigung in Celle wahrgenommen.

Hannover, den 13. Juni 1922. (809)
Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit ab 15. Juni 1922 ist Seite 16 und 19 nach Morlesau bzw Streitau zu ergänzen:

Muggendorf	O R	Forchheim (Ofr.)	27	5,0	6500
Streitberg . .	O R	Forchheim (Ofr.)	23	5,0	6500

München, 13. Juni 1922.
(806) Tarifamt beim RVM, ZB.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1922 werden infolge Vereinigung der Güterabfertigungen in Weida Ost und West unter der Bezeichnung Weida die Entfernungen für Weida Ost aufgehoben. Gleichzeitig treten Entfernungsänderungen für die bisherige Station Weida West — jetzt Weida — ein.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1922 werden ferner die Entfernungen für die Station Brotterode erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455.)

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (796)

Berlin, den 13. Juni 1922.
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1922 werden die Entfernungen für den direkten Stückgutverkehr der Station Brotterode der Kleinbahn Kleinschmalkalden-Brotterode von 26 auf 35 km erhöht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Juni 1922. (802)
Eisenbahndirektion.

Gütertarif Baden-bad. Privatnebenbahnen, Bad.-württbg., bad.-pfälzisch. Gütertarif und Anhang zu den direkten Gütertarifen.

Die Entfernungen für Weiler Haltepunkt der Albtalbahn werden auf 15. August 1922 aufgehoben. Die Station wird auf diesen Zeitpunkt für den Güterverkehr geschlossen. (798)

Karlsruhe, den 9. Juni 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1922 ist auf Seite 37 und 46 nach Müdesheim bzw. Streitau zu ergänzen:
Muggendorf . . .* und Streitberg . . .*

München, den 3. Juni 1922. (803)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Dortmund Ost in den Tarif einbezogen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (801)

Frankfurt (M.), den 13. Juni 1922.
Eisenbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen.

Der Nachtrag 5 vom 15. März d. J. wird nebst der am 31. März 1922 veröffentlichten Änderung aufgehoben und durch den vom 1. Juli d. J. ab gültigen Nachtrag 6 ersetzt. Dieser Nachtrag enthält eine Erhöhung sämtlicher Gebührensätze. Stücke des Nachtrags 6 sind zum Preise von 2,20 ℳ bei den Stationskassen in Beuthen (Oberschl.), Cosel Hafen und Breslau Hbf. erhältlich. Die Inkraftsetzung mit verkürzter Bekanntmachungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO (RGBl. 1914, S. 455). (805)

Kattowitz, den 13. Juni 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr, einschließlich der Ausnahmetarife, um 25 v. H. erhöht; ebenso treten zum gleichen Zeitpunkt bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Neben- und örtlichen Gebühren durchweg Erhöhungen um rund 25 v. H. ein. Die Erhöhungen werden teils durch Neuausgabe von Tarifen oder durch Tarifnachträge, teils durch eine Umrechnungstafel durchgeführt. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können Ende Juni von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüro, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich bezogen werden. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E. V. O. (s. R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Berlin, den 19. Juni 1922. (813)
Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Besonderes Tarifheft enthaltend Ausnahmetarif 6.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Dissen-Rothenfelde unter die Gewinnungsstätten IV. 1a) des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen. (807)

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen.

Münster (Westf.), den 14. Juni 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Gütertarif, Teil II.

Im Nachtrag III vom 1. Juni 1922 sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:
Seite 6 und 10, Göteborg B : S, Stückgutklasse 2 : 750 Ör in 850 Ör,
Seite 7, Nortull, Wagenladungsklasse 8 : 334 Ör in 335 Ör,
Stockholm central, Stückgutklasse 3 : 862 Ör in 872 Ör,
Seite 10, Lund, Wagenladungsklasse 5 : 343 Ör in 347 Ör.

Altona, den 12. Juni 1922.
Eisenbahndirektion (800)
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der österreichischen Bundesbahnen usw. einerseits und Stationen der Lokalbahn der österr. Bundesbahnen Staatsgrenze bei Griesen-Reutte (Mittenwaldbahn) usw. andererseits vom 15. Mai 1922.

Druckfehlerberichtigungen und Ergänzungen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind folgende Berichtigungen und Ergänzungen durchzuführen:

Zu berichtigen ist:

Auf Seite 5 des Tarifs in „I. Allgemeine Bestimmungen" unter 2a) die Bezeichnung „A-I-G-2" auf **„A-I-f-2"**;

auf Seite 22 der Frachtsatz in Markwährung für gewöhnliches Eilgut in der Stationsverbindung Lähn-Landeck von „58.80" auf **„85.80"**;

auf Seite 44 in der Anmerkung unter „§" das Wort „Oesterreich" auf „österreichische Stationen";

auf Seite 45 bei Zement die Ge-wichtsbezeichnung in der 5. Spa[lte] „$\frac{10\ t}{Lg}$*)" auf „$\frac{Lg}{10\ t}$*)".

Nachzutragen ist:

Auf Seite 43 bei „Lindau-Reu[tin] österreichische Bundesbahnen Übergan[g]" das Zeichen „§";

auf Seite 48 in Schnittafel A [in] „$\frac{\text{Lindau-Reutin}}{\text{Lindau Stadt*)}}$" nach „Lindau-Reut[in]" und

auf Seite 49 in Schnittafel B be[im] gleichen Schnitte nach „Lindau-Reut[in]" und bei den hiefür oberhalb der Bru[ch]striche ausgewiesenen Entfernungen (s) Zeichen „*)";

am Schlusse der Seiten 48 und [49] als erste Anmerkung:

*) „Nur gültig für den Frachtgutverkehr".

Wien, am 14. Juni 1922. (8[..])
Österreichische Bundesbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge[n].

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. w[ird] der besondere Frachtzuschlag, der na[ch] dem Heft C 1 B zu erheben ist, um 50 [%] erhöht.

Die Abkürzung der Veröffentlichun[gs]frist ist durch den Herrn Reichsverke[hrs]minister genehmigt worden.

Berlin, den 25. Mai 1922. (8[..])
Der Vorstand.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft

Binnentarif für die Badischen Linien (Nr. 188a Tf[..]).

Bei direkter Gepäckabfertigung n[ach] und von Stationen anderer Eisenbahn[en] wird ab 1. Juli l. J. von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft zur [Ge]päckfracht noch ein Zuschlag von 1 [..] für jede Gepäcksendung erhoben.

Das alsbaldige Inkrafttreten gründ[et] sich auf die vorübergehende Änder[ung] des § 6 EVO. (7[..])

Darmstadt, am 13. Juni 1922.
Die Direktion.

Reichsbahn-Personen- und Gepäckta[rif] Teil II.

Am 1. Juli d. Js. erscheint der Nachtrag I. Er enthält u. a. neben den bere[its] im Verfügungswege bekanntgegeben[en] Änderungen Bestimmungen über [die] Ausgabe von Reichsbahnnetzkarten.

Erfurt, im Juni 1922. (8[..])
Eisenbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

Das mit Gültigkeit vom 1. Juni 1[922] in Kraft getretene Heft 3 zum Tar[if] enthält erhöhte Fahrpreise für [den] Verkehr mit Česká Lipa tepl. n. (Böh[m.] Leipa Teplitzerbf.), Děčín sev. n. (Tetschen Nordbf.), Dolní Einsiedel (Niedereinsiedel), Dolní Grund u. Warnsd[orf] (Niedergrund b. Warnsdorf), Grul[ich] Jiřetín (Grund-Georgenthal), Hanšb[ach] (Hainspach), Mimoň (Niemes), N[ové] Jablonné (Deutsch-Gabel), Schönf[eld] Horní Chřibská (Schönfeld-Oberkreibitz), Šenov Velký v. Čech. (Großschönau i. B.) u. Šluknov (Schluckenau).

Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-A., Strehlener Straße 1. (7[..])

Dresden, den 14. Juni 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 25. | Berlin, den 29. Juni 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Behandlung von Haftpflichtentschädigungsansprüchen.

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Hermann Mayer**, Frankfurt (Main).

o zweckmäßig es ist, Haftpflichtentschädigungen aus Anlaß v. Körperverletzungen durch Zahlung einmaliger Abfindungs-s .men zu erledigen, namentlich, wenn nervöse Erkrankungen i Frage kommen, so schwierig ist es meistens, diese Abfindung. in angemessener Höhe mit den Entschädigungsberechtigten z vereinbaren. Die Gründe dürften bekannt sein; an dieser S lle soll nur kurz darauf hingewiesen werden, daß der Verl tzte fast immer seine Beschwerden überschätzt, und daß er, n .mentlich wenn ein Unfall längere Zeit zurückliegt, nicht an H lung oder wenigstens nicht an baldige Heilung glaubt.

m diesen Schwierigkeiten zu begegnen, hat die Eisenbahnd ektion in Frankfurt (Main) eine größere Anzahl von Abf lungsbeträgen durch ärztliche Gutachterkommissionen festsetzen lassen. Sie hat mit diesem Verfahren so gute Erfolge e ielt, daß es gewiß vielen erwünscht sein dürfte, etwas N .heres darüber zu erfahren.

or allem ist es nötig, wenn ein Anspruch ganz oder teilw se anerkannt werden soll, möglichst bald mit dem V letzten in Verbindung zu treten, um in mündlicher V handlung schiedsgutachtliche Regelung mit ihm zu vereinb .en. Bei schweren Verletzungen, bei denen anzuerkennende E atzansprüche wahrscheinlich sind, ist es sogar ratsam, diese g . nicht erst abzuwarten, sondern alsbald nach dem Bekanntw den des Schadensfalles eine Verhandlung herbeizuführen. S .nelles Handeln und mündliches Verfahren können nicht d .gend genug angeraten werden.

hriftliche Vorschläge sind erfahrungsgemäß nahezu aussi .tslos. Die Betreffenden pflegen sich dann mit oft wenig erfahrenen oder interessierten Personen zu beraten, hören die widersprechendsten Ansichten und können schließlich zu keiner Entscheidung kommen. In mündlicher Verhandlung sind dagegen die mannigfachen Bedenken der Entschädigungsberechtigten leicht zu zerstreuen. Oft genügt schon der Hinweis, daß auch im gerichtlichen Verfahren letzten Endes der begutachtende Arzt den Ausschlag gibt, daß aber dessen Auswahl allein vom Gerichte getroffen wird und dann keine Partei den Arzt ihres Vertrauens zugezogen sieht, daß sich ferner ein gerichtliches Verfahren sehr in die Länge zieht und nicht nur mit großen Kosten, sondern auch mit Aufregungen aller Art verbunden ist, während anderenfalls jede Partei in der Lage ist, einen ihr geeignet erscheinenden Sachverständigen mitwirken zu lassen, daß der Obmann bei Meinungsverschiedenheiten der Parteisachverständigen vermitteln kann, und daß endlich die Angelegenheit in kürzester Frist und mit wenig Kosten endgültig geregelt wird.

Ist eine Einigung über die schiedsgutachtliche Behandlung erzielt, so empfiehlt es sich, den Verletzten nach seinen persönlichen, Einkommens- und Vermögensverhältnissen zu befragen und sich die Grundlagen für etwa weiter nötige Erhebungen zu beschaffen. Besonderen Wert lege man dabei auf die Feststellung, ob bei der Zumessung der Abfindungssumme gesetzliche Zessionare, wie Krankenkassen, Berufsgenossenschaften usw. zu berücksichtigen sind. Dann schließe man einen Vergleich etwa nach folgendem Muster:

„Zwischen dem Deutschen Reich (Reichseisenbahnfiskus), vertreten durch die Eisenbahndirektion F., und dem Kaufmann A.

in B. wird nach vorausgegangenen Vergleichsverhandlungen nachstehender Vergleich abgeschlossen.

§ 1.

Das Deutsche Reich zahlt als Entschädigung für allen Schaden, der dem A. in B. durch den ihm am 2. April 1922 auf dem Bahnhofe R. zugestoßenen Unfall entstanden ist oder noch entstehen wird, eine einmalige Abfindungssumme, deren Höhe von einer dreigliedrigen Ärztekommission nach Anhörung der Parteien im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 und für beide Vertragsteile verbindlich festgesetzt wird.

§ 2.

Der A. in B. erklärt sich durch die nach § 1 festzusetzende Abfindungssumme für vollständig abgefunden und leistet Verzicht auf alle weiteren Ansprüche an das Deutsche Reich, die aus dem vorbezeichneten Unfalle etwa hergeleitet werden könnten.

§ 3.

Zu der Ärztekommission wählt jede Partei einen ärztlichen Sachverständigen, während die gewählten Sachverständigen ihrerseits den dritten ärztlichen Sachverständigen bestimmen.

§ 4.

Die Parteien sind nicht gehalten, vor dem 15. Juni 1922 ihren Sachverständigen zu benennen. Nach fruchtlosem Ablaufe der Frist wird auf Antrag der betreibenden Partei der Sachverständige von dem Landgerichte in F. bestimmt.

§ 5.

Die Kosten der Ärztekommission trägt das Deutsche Reich. Die eigenen Kosten trägt jede Partei für sich.

§ 6.

Den zu diesem Vergleiche erforderlichen Stempel tragen die Parteien je zur Hälfte nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften."

Die nächste Sorge ist nun die Auswahl eines geeigneten Sachverständigen. Wenn kein in der Unfallbegutachtung besonders erfahrener Arzt zur Verfügung steht, kann die Wahl je nach Art der Erkrankung nur auf einen Facharzt fallen. Es ist nicht zweckmäßig, grundsätzlich einen Bahnarzt als Schiedsgutachter zu bestellen, wohl aber ist der Bahnvertrauensarzt berufen, Ratschläge bei der Auswahl des Sachverständigen zu erteilen. Ein sorgfältig ausgewählter Schiedsgutachter bürgt nicht nur unmittelbar durch sein Ansehen und seine Erfahrung, sondern auch mittelbar durch seine Mitwirkung bei der Bestimmung des dritten Sachverständigen für einen sachlichen und gerechten Schiedsspruch.

Der Verletzte wird meistens den behandelnden Arzt als Sachverständigen wählen. Obwohl nun bei diesem wegen seines besonderen Vertrauensverhältnisses zum Patienten im allgemeinen die Besorgnis der Befangenheit vorliegen mag, sind in unserem besonderen Falle keine Bedenken gegen den Hausarzt zu erheben, da die beiden anderen Sachverständigen einem zu weit gehenden Wohlwollen entgegentreten werden. Dagegen sind die Kenntnisse des Hausarztes über die Vorgänge bei und nach dem Unfalle oder der Erkrankung, sowie seine Vertrautheit mit den Verhältnissen und dem Vorleben des zu Begutachtenden von nicht zu unterschätzendem Werte.

Ob ärztliche Gutachten vor dem Schiedstermine beizuziehen sind, ist eine Zweckmäßigkeitsfrage, die von Fall zu Fall zu entscheiden ist. Handelt es sich um die Beurteilung älterer Beschwerden, so sind die Gutachten der früher behandelnden Ärzte kaum zu entbehren; kommen dagegen frische Fälle in Betracht, die in Kürze voraussichtlich erledigt werden können, so kann ein Gutachten des behandelnden Arztes namentlich dann entbehrt werden, wenn er gleichzeitig Schiedsgutachter ist. Man vermeidet dann, daß sich der Schiedsgutachter schriftlicht im voraus festlegt.

Bei einfach liegenden, leichten Fällen könnte vielleicht auch der Kostenersparnis wegen der Schiedsspruch von einem einzigen Sachverständigen gefällt werden. Der Spruch, und damit das ganze Verfahren, genießt aber ein größeres Ansehen und ist namentlich für den Verletzten überzeugender, wenn von mehereren Ärzten verkündet und dabei die Übereinst mung der Ansicht der Gutachter zum Ausdruck gebracht wi

Haben sich die Sachverständigen der Parteien über dritten Sachverständigen geeinigt, was bis jetzt immer reibun los geschehen ist, so bestimmen sie Ort und Zeit eines V handlungstermines und laden die Parteien dazu ein. Zu dies Termin hat dann die Eisenbahnverwaltung einen Vertreter entsenden, der die Verwaltung vertritt, den Inhalt etwai Aktien vorträgt und die notwendigen Ausführungen in rec licher Hinsicht macht. Sind dann beide Parteien genügend hört worden, und haben sie erklärt, nichts mehr vortragen wollen, so wird der Verletzte untersucht, dann beraten Ärzte unter sich und verkünden den Spruch.

Meistens wird ein Termin genügen, die Angelegenheit Ende zu führen.

Es liegt auf der Hand, daß nachdem vergleichsweise o auch durch gerichtliche Entscheidung über den Grund des A spruches festgelegt ist, daß und nach welchen Gesetzesbesti mungen entschädigt werden soll, die rein rechtlichen Frag gegenüber den medizinischen zurücktreten. Gleichwohl bedürf auch die Rechtsfragen einer sorgfältigen Beachtung. Es hän da manches von der Umsicht und Erfahrung des Vertreters Verwaltung ab, der sich vorher gut zu unterrichten hat.

Im allgemeinen sind die ärztlichen Sachverständigen großem Verständnis den ihnen gestellten Aufgaben entgeg getreten und haben sich auch sehr gut mit den rechtlichen stimmungen abgefunden.

Die Kosten der Ärztekommission, die, sofern nicht besond Gründe etwas anderes ratsam erscheinen lassen, von dem E schädigungspflichtigen zu übernehmen sind, schon um das standekommen eines Vergleichs zu erleichtern, sind ziemli hoch, namentlich, wenn die Ärzte nicht am Orte des Schie termines wohnen, oder wenn besonders angesehene Fachärz zur Mitwirkung berufen werden. Sie kommen aber gegenüb den vielfachen Vorteilen des schiedsgutachtlichen Verfahr nicht in Betracht. Es wäre Sparsamkeit am unrechten O wollte man seine Entschließungen durch die Kostenfrage einflußen lassen. Ebenso wäre es verkehrt, mit den Sach ständigen wegen der Vergütung Vereinbarungen zu treffen, sich Schwierigkeit und Umfang der Arbeit im voraus nicht urteilen lassen. Kleinliches Vorgehen in dieser Beziehu könnte den Ärzten, die sich bisher bereitwillig und, wie bere gesagt, mit großem Verständnis dieser verantwortungsvol Tätigkeit unterzogen haben, die Sache verleiden.

Die eigenen Kosten des Verfahrens hat jede Partei selbst tragen. Doch auch hier können Ausnahmen zugestanden w den, beispielsweise wenn der Verletzte größere Reisen z Schiedstermine machen muß, oder wenn er wirklich genöt ist, einen Rechtsanwalt zuzuziehen. Im letzteren Falle ist all dings Vorsicht am Platze, da es wiederholt vorgekommen daß Rechtsanwälte sehr hohe Entschädigungssummen beantr ten, die mit den später zugesprochenen Beträgen in keinem ri tigen Verhältnisse standen, und die dann von den gefordert hohen Beträgen ihre Gebühren berechneten. Im förmlich schiedsgerichtlichen Verfahren nach dem zehnten Buche Zivilprozeßordnung besteht ja die Möglichkeit, den Streitw von dem Schiedsrichter festsetzen zu lassen; im schiedsguta lichen Verfahren führt es aber leicht zu Weiterungen. Wer die Anwaltskosten übernommen, so empfiehlt es sich, eine stimmung in den Vergleich aufzunehmen, daß die Kosten n der zugesprochenen Entschädigung zu berechnen sind.

Zum Schlusse sei noch ein Fall beschrieben, der besser alle theoretischen Erörterungen zeigt, daß das schiedsguta liche Verfahren nicht nur dem Vorteile des Schuldners, sond in ungleich höherem Maße dem Vorteile des Verletzten die indem es die Richtigkeit des von der überwältigenden Mehrh der Ärzte vertretenen Standpunktes hinsichtlich des Heilwer der Kapitalabfindung bestätigt.

Ein am Reiseziel angekommener Beamter mußte nach Verssen seines Abteiles dicht am Zuge den Bahnsteig entlang hen. Auf diesem Wege wurde er von einer Abteiltüre an r Brust getroffen, die von einem Reisenden mit dem Fuße fgetreten worden war. Der Beamte wurde verletzt und ellte Schadensersatzansprüche, die im Rahmen des Reichsftpflichtgesetzes anerkannt werden mußten. Ein eingehendes ichärztliches Gutachten führte aus, daß es sich um einen beits früher nervös gewesenen Menschen handele, der sich ränker glaube, als er es in Wirklichkeit sei, dem man aber is seinem Verhalten keinen Vorwurf machen könne. Die Vorssage sei nicht schlecht, und bei Durchführung einer systeatischen Behandlung sei es möglich, daß der Betreffende in sehbarer Zeit wieder dienstfähig werden könne, zumal ernere Unfallsfolgen und schwerwiegende Komplikationen fehln. Sicher sei ein Erfolg allerdings nicht. Aber weder eine inatoriumsbehandlung noch die sonstigen Versuche brachten ne Besserung. Nach vierjährigem Fernbleiben vom ienste, und nachdem ein Bahnarzt die dauernde Dienstnfähigkeit des Beamten bescheinigt hatte, wollte man ihn in n Ruhestand versetzen. Er forderte aber für diesen Fall die hlung des Unterschiedes zwischen der Pension und seinem nkommen als Ersatzrente. Dies führte zu dem Gedanken, e Angelegenheit durch schiedsgutachtlichen Spruch zu erlegen. Mit dem Betreffenden wurde ein Vergleich abgeschlossen, nach eine dreigliedrige Ärztekommission darüber befinden soll, ob heute noch Unfallsfolgen beständen und bejahendenfalls, welche einmalige Abfindungssumme zur Abgeltung aller Ansprüche zu zahlen sei. Die Ärztekommission hat den Spruch gefällt, daß die Eisenbahnverwaltung gehalten sei, dem Verletzten einen Kuraufenthalt von einvierteljähriger Dauer in einer näher bezeichneten Nervenheilstätte mit Arbeitstherapie zu gewähren, und daß ihm dann noch eine Schonungszeit von längstens einem Vierteljahr zu bewilligen sei. Alle weitergehenden Ansprüche wurden abgewiesen.

Zunächst war der Beamte über diesen Ausgang der Sache sehr niedergeschlagen. Nach wenigen Tagen machte er aber den Vorschlag, daß man ihm die Kosten des Aufenthaltes in der Nervenheilstätte zu beliebiger Verwendung überlassen möchte. Diesem Antrage hat man entsprochen. Schon wenige Wochen später hat dann der Beamte nicht nur seinen Dienst wieder zu voller Zufriedenheit versehen, sondern auch eine Prüfung für eine Beförderungsstelle mit Erfolg abgelegt. Nach seinen eigenen Angaben ist er heute ein von seinen Beschwerden befreiter und zufriedener Mensch.

Welchen Ausgang hätte die Sache wohl ohne die schiedsgutachtliche Regelung genommen? Wahrscheinlich wäre es zu einem langwierigen Rechtsstreite gekommen, der mit der Verurteilung der Ersatzpflichtigen zur Zahlung einer hohen Rente geendet hätte, und der deshalb dauerndes Siechtum des unglücklichen Siegers nach sich gezogen haben würde. Also schwerste Schädigung des Schuldners wie des Gläubigers.

Vorschläge zur Verbesserung der Frachtenkontrolle.

Vom Regierungsrat **Kaiser**, Darmstadt.

Die überaus ungünstigen Finanzverhältnisse der Reichsbahn fordern u. a. auch durchgreifende Maßnahmen, damit durch htige Anwendung der Tarife und zuverlässige Frachtenrechnung Ausfälle verhütet und Frachthinterziehungen durch sche Angabe des Inhaltes oder Gewichtes der Gütersendungen itmöglichst unterbunden werden. Gerade die wiederholten, nz erheblichen Tariferhöhungen der letzten Monate verleiten ufig die Versender dazu, durch Anwendung unerlaubter Mittel o hohen Frachten herunterzudrücken. Neben der bedeutenden hädigung der Reichskasse benachteiligt ein solches Verfahren ch den Wettbewerb des reellen Verfrachters, und es kommt r geldliche Vorteil auf keinen Fall der Allgemeinheit, dem rbraucher, zugute; denn dieser Gewinn fließt lediglich dem digen Geschäftsmann als Entgelt für das von ihm zu vertende Risiko zu.

Der Umfang der auf unrichtiger Anwendung der Tarife oder scher Ausrechnung der Fracht beruhenden Fehler erhellt hl am besten aus der Tatsache, daß schon vor Kriegsausch in den großen Städten und Industriezentren private achtenreklamationsbüros entstanden sind, deren Organe die achtbriefe bei den Verkehrtreibenden abholen und nachprüfen d gegen Zusicherung eines 25—30 %igen Anteils die Erstattg der überhobenen Beträge bei der Eisenbahnverwaltung chführen. Wenn auch mit dieser Betätigung vielfach pensiorte Eisenbahnbedienstete sich einen Nebenverdienst hen, so beweisen doch das Fortbestehen und die gerade in zter Zeit zu beobachtende weitere Ausdehnung der Büros, daß s Unternehmen sich lohnt. Neuerdings sind sogar zahlreiche oßfirmen und einzelne Industriellenverbände dazu übergegangn, eigene Frachtenkontrollen einzurichten, wohl um die herlich ganz erheblichen Abgaben an die Privatunternehmungn für deren Vermittlung zu ersparen. Dieses Vorgehen weist d Eisenbahn nicht allein auf die bestehenden Mißstände und a ihren großen Umfang hin, sondern fordert gebieterisch ksame Gegenmaßregeln zur Verhütung der bedeutenden Sädigung der Reichskasse, weil die lediglich auf ihren Vort hinarbeitenden Reklamationsbüros selbstverständlich bei en Nachprüfungen nur die Fehler aufdecken, die eine Überhung von Frachtbeträgen betreffen, wohlweislich jedoch alles schweigen, was eine Nachzahlung zur Folge haben könnte. D Eisenbahnen werden also zur Erstattung ganz erheblicher räge genötigt, sie haben es aber bisher unterlassen, dafür S ge zu tragen, daß ihnen auch in gleichem Maße die aus derson Fehlerquelle zustehenden Nacherhebungen zufließen. Es barf daher einer eingehenden Untersuchung, auf welche Ursahen die Mißstände zurückzuführen sind, damit hiernach geeiete Maßnahmen getroffen werden können.

Von einer besonders nachteiligen Einwirkung sind zunächst die ungünstigen Personalverhältnisse der Güterabfertigungen, denen seit der vor zwei bis drei Jahrzehnten erfolgten Beseitigung der getrennten Laufbahn für Büro-, Bahnhofs- und Abfertigungsbeamte tüchtige Arbeitskräfte, d. h. gut vorgebildete und durch langjährige Erfahrungen geschulte Spezialisten, nach und nach entzogen worden sind und jetzt nur noch vereinzelt zur Verfügung stehen. Namentlich macht der Mangel an gewandten Tarifbeamten sich um so nachteiliger bemerkbar, als die einschneidenden Änderungen der Gütertarife und die innerhalb kurzer Fristen sich folgenden Erhöhungen der Frachtsätze ganz außergewöhnliche Anforderungen gerade an diese Beamtenklasse stellen. Die einheitliche Ausbildung der Beamten und somit die Verwendungsmöglichkeit in allen drei Dienstzweigen hat unbestritten ihre großen Vorzüge; es hätten aber bei richtiger Einschätzung der Wichtigkeit des Abfertigungs- und Kassendienstes Vorkehrungen getroffen werden müssen, um dem Abwandern der tüchtigen und leistungsfähigen Kräfte in den Büro- und Betriebsdienst, der ihnen bessere Gelegenheit zum Vorwärtskommen und Aufstieg bietet, vorzubeugen. Zur weiteren Herabminderung der Leistungsfähigkeit der Abfertigungsstellen hat die Gepflogenheit beigetragen, ihnen als vollwertige Arbeitskräfte in zu großer Anzahl solche Beamte des Betriebsdienstes (in dem inneren Abfertigungsdienst sogar nur notdürftig ausgebildete Rangiermeister, Zugführer usw.) zuzuweisen, die meistens infolge von Alterserscheinungen — unzureichendem Seh- und Hörvermögen — den Anforderungen des äußeren Dienstes nicht mehr genügen, also vielfach schon abgewirtschaftete Arbeitskräfte. Solche Bedienstete besitzen natürlich nur selten noch die geistige Regsamkeit zum Wiedereinarbeiten in den ihnen seit vielen Jahren fremd gewordenen, vielseitigen Abfertigungsdienst, oder es fehlt ihnen im Hinblick auf den geringen Rest ihrer Dienstzeit die Lust hierzu. Gegen die geschilderten Mißstände ist wiederholt von berufener Seite angekämpft worden. Es bedurfte aber erst des drohenden Zusammenbruches, um in der allgemeinen Verkennung der Wichtigkeit des Abfertigungsdienstes eine Wandlung herbeizuführen. Hoffentlich führen die aus dieser Erkenntnis gezeitigten Bestrebungen zur Hebung der Leistungsfähigkeit des bisher so stiefmütterlich behandelten Dienstzweiges u. a. dazu, daß eine so ausreichende Anzahl gehobener Stellen für ihn vorgesehen wird, daß ihm auch die tüchtigen Arbeitskräfte erhalten bleiben, indem sie hier ein ebenso günstiges Vorwärtskommen finden wie im Bürodienst, und ihnen im gleichen Maße der Aufstieg zu den höheren Stellen gesichert ist. Bis zur Auswirkung der geplanten Verbesserungen werden indessen noch Jahre vergehen; deshalb müssen für die Zwischenzeit besondere, in

einem der folgenden Abschnitte vorgeschlagene Maßnahmen getroffen werden, um wenigstens die Schäden auszumerzen, die für die Reichskasse so bedeutende finanzielle Nachteile wie die Frachtausfälle zur Folge haben.

Sodann sind die den Versand- und Empfangsstellen durch die „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften" Teil II §§ 16 und 31 und die hierzu erlassenen Sonderbestimmungen hinsichtlich der Berechnung und Nachprüfung der Frachten zugewiesenen Aufgaben den veränderten Verhältnissen gegenüber nicht mehr als ausreichend anzusehen. Die Fracht ist von einem Beamten der Versandstelle auszurechnen und die Berechnung auf der Empfangsstelle durch einen Beamten nachzuprüfen. Diese als Kontrollmaßnahme gedachte Anordnung hat aber vielfach eine gegenteilige Wirkung gezeitigt, indem sich der eine Bedienstete zu sehr auf die Zuverlässigkeit des anderen verläßt, zumal wenn besondere Eile bei Fertigstellung der zahlreichen Frachtbriefe geboten ist. Ob durch die geplanten Verbesserungen der Personalverhältnisse diese Erscheinung ganz beseitigt werden wird, muß die Erfahrung lehren. Auf jeden Fall bedarf es sorgfältiger Beobachtung, damit sonst rechtzeitig andere Vorkehrungen getroffen werden. Vor allen Dingen ist die ganze Ausführungsweise bei Berechnung und Nachprüfung der Fracht zu sehr auf der Voraussetzung aufgebaut, daß der Versender im Frachtbrief den Inhalt und das Gewicht der Sendung richtig angegeben hat. Die Versandstelle ist zwar verpflichtet, eine Nachprüfung der Übereinstimmung des Inhaltes der Sendung mit der Angabe des Frachtbriefes vorzunehmen, wenn der Verdacht einer Frachthinterziehung durch falsche Inhaltsangabe vorliegt, und der nachprüfende Beamte der Empfangsstelle hat, soweit es die Feststellung der Fracht erfordert, das Gut zu besichtigen oder besichtigen zu lassen. Diese Vorschrift ist indessen nur auf kleineren Dienststellen durchführbar. Auf größeren Bahnhöfen mit ausgedehnten Ladegleisen und abgelegenen Anschlußwerken ist eine solche Nachprüfung so zeitraubend, daß sie meistens auf besondere Ausnahmefälle beschränkt bleibt. Die vorerwähnten Vorschriften lassen aber auch dem Ermessen der Bediensteten einen zu großen Spielraum. Gerade bei Wagenladungen ist im Hinblick auf die verschiedenartigen Tarifklassen und hohen Frachtsätze unbedingt eine genaue Vorschrift geboten. Es wird vorgeschlagen, möglichst bei allen Wagenladungen mit Ausnahme der Massengüter — Kohle, Sand usw. — die Nachprüfung der richtigen und tarifmäßigen Angabe des Inhalts auf dem Frachtbriefe durch Besichtigung des Gutes vorzuschreiben. Zu diesem Zweck ist den größeren Abfertigungsstellen mit regem Wagenladungsverkehr über die nach dem Verkehrsumfang berechnete Personalbesetzung hinaus ein im Tarifwesen erfahrener und umsichtiger Beamter zuzuweisen. Dieser Vorschlag ist auf einer größeren Dienststelle, die jährlich 22 000 Wagenladungen im Versand und 35 000 im Empfang abfertigt, seit einigen Wochen praktisch erprobt worden. Hierbei sind in zahlreichen Fällen durch Besichtigen des Gutes falsche Inhaltsangaben und durch umfangreiches Überprüfen der bereits den Bestimmungen gemäß nachgeprüften Frachtberechnungen mit Hilfe einer Rechenmaschine grobe Fehler entdeckt und im Tage durchschnittlich 8000 ℳ an Fracht und Frachtzuschlägen der Reichskasse zugeführt worden. Die verhältnismäßig geringe Mehrausgabe für die Vorhaltung des besonderen Beamten lohnt sich also überreichlich, und der große Erfolg empfiehlt die allgemeine Einführung der Maßnahme. Der geldliche Vorteil der Einrichtung wird allerdings mit der Zeit abnehmen, weil die Verkehrtreibenden durch die hohen Frachtzuschläge zu mehr Sorgfalt bei Angabe des Inhaltes der Ladungen und die Beamten zu gewissenhafterem Arbeiten gezwungen werden. Sobald in dieser Hinsicht eine ausreichende Besserung eingetreten ist, soll dem Beamten nebenbei die Nachprüfung auf benachbarten Stellen mit einem Wagenladungsverkehr geringeren Umfanges sowie auf nahegelegenen Rangierbahnhöfen für die durchlaufenden Frachten zugeteilt werden. Weiterhin ist beabsichtigt, in den Versand- und Empfangsbüchern die erfolgte Überprüfung durch einen Vermerk mit roter Tinte kenntlich machen zu lassen und somit die Arbeit der Verkehrskontrolle vorzubereiten und teilweise auf die Nachprüfer mit ihren kleinen Außenbezirken zu verteilen. Ein solcher Abbau der umfangreichen Verkehrskontrollen bietet den nicht zu unterschätzenden Vorteil, daß die Nachprüfer ständig in engster Fühlung mit den Abfertigungsbeamten sich betätigen, den Ursachen der Fehler an Ort und Stelle nachgehen, unrichtige Auffassungen in der Tarifierung erläutern und klarstellen können. Hierdurch wird das Personal nach und nach durch ausgewählte Spezialisten in ausgezeichneter Weise mit dem Tarifwesen vertraut gemacht und zu sorgfältigem Arbeiten erzogen. Schon während der kurzen Erprobungszeit ist letzterer Erfolg unverkennbar zutage getreten. Die Neuerung sichert auch eine durchgreifendere Nachprüfung, denn die Verkehrskontrolle prüft nur $^1/_{12}$ bzw. nach der demnächst in Kraft tretenden Kontrollordnung $^1/_6$ des Rechnungsmaterials. Dabei ist die Kontrollstelle lediglich auf die Versandbüchereintragungen angewiesen, die häufig irreführende Angaben der Inhaltsbezei nung enthalten, weil die mit der mechanischen Arbeit des Ei tragens der Versandfrachtbriefe betrauten Bediensteten aus U kenntnis der Tarifierung unzweckmäßige Abkürzungen wähle Letzteres verursacht dann viel unnötiges Schreibwerk und e fordert zur Klärung die Einsichtnahme des Frachtbriefes. D Frachtenkontrolleur der Eisenbahndirektion ist zur schnell und durchgreifenden Beseitigung der Mißstände nicht in d Lage, weil sein Bezirk viel zu ausgedehnt ist, und ihm au die Bearbeitung der aus seiner Revisionstätigkeit sich ergebe den Anordnungen allgemeiner Art obliegt. Eine Einschränku seines Revisionsbezirkes kann daher nur erwünscht sein. D Neuerung stellt ihm dazu die Aufgabe, die Tätigkeit der Nac prüfer zu überwachen, die Verbindung zwischen ihnen herz stellen und durch periodische, gemeinsame Aussprachen d neue System auszubauen und zu fördern. Die gesamte Einric tung soll, wie eingangs erwähnt, eine zwischenzeitliche Ma nahme sein, bis die geplante Verbesserung der Personalverhä nisse der Güterabfertigung wirksam geworden ist. An Ha der bis dahin gesammelten Erfahrungen wird zu prüfen sei ob das Verfahren unbedenklich wieder aufgehoben werden kan oder in welcher Form es zweckmäßig beizubehalten sein wir

Während der Erprobung ist noch die Notwendigkeit an d Tag getreten, dem Nachprüfer zur ersprießlichen Betätigun ähnlich wie bei der Zollverwaltung, eine Unterweisung in d Warenkenntnis zu verschaffen, soweit es die Güterklassifik tion zur Unterscheidung fast gleichartiger, aber verschieden ta fierender Waren erfordert. Zur Begründung wird auf nac folgende Beispiele hingewiesen:

Kunstwolle Klasse B, Polsterwolle C, d. h. Filza schnitzel, gerissene, Polsterwerg D.

Kleie, je nach ihrem Ursprungsstoff, Schalen- und Hülse gehalt B oder D.

Gips, chemisch reiner A, natürlicher D.

Asphalt, künstlich gereinigter A, natürlicher C, kün licher D usw.

Bisher mußten in Zweifelsfällen zur Begutachtung bz Aufklärung stets Sachverständige herangezogen werden, die i dessen eine häufige Inanspruchnahme unliebsam empfinden, z mal wenn sie wissen, daß ihre Betätigung einem anderen V kehrtreibenden zum Nachteil gereicht. Deshalb muß der Nac prüfer möglichst unabhängig von der Mitwirkung Dritter g macht werden.

Was die Nachprüfung der Gewichtsangaben anlangt, so g nügt im Stückgutverkehr das allgemein übliche Verfahren, Wagenladungsverkehr ist dagegen eine schärfere Kontrolle e forderlich. Den Dienststellen ist zwar aufgegeben, Nachwiegu gen, insbesondere hochwertiger Sendungen, vorzunehmen, s weit die örtlichen Verhältnisse es irgend zulassen; die Durc führung wird aber selbst beim besten Willen durch besonde Umstände sehr beschränkt; denn es muß beim Verwiegen a den Gesamtdienst des Rangierpersonals und der Rangi maschine Rücksicht genommen, sowie eine nennenswerte V zögerung im Wagenumlauf vermieden werden.

Es könnten weitaus mehr Wagen nachgewogen werden, wei der veraltete Handbetrieb der Gleiswage durch elektrischen A trieb ersetzt und für die Lage derselben eine günstige Stel im Bahnhof gewählt würde, die ein schnelles Heranbringen d zu verwiegenden Wagen und eine flotte Durchführung d Wiegegeschäfts selbst gestattete. Letzterer Vorbedingung i vielfach nicht Rechnung getragen, wenn sich die Wage irgendeiner schwer zugänglichen Stelle des Bahnhofs befind Die höchst nachteilige Wirkung dieser Mißstände ergibt si aus folgenden, auf der Erprobungsstelle gesammelten Erfahru gen. Es sind zwei Gleiswagen vorhanden, die eine liegt einem Stumpfgleis etwa 5 bis 6 Wagenlängen vor dem Pre bock, so daß ein häufigeres Umsetzen der verwogenen Wag und dadurch ein Unterbrechen des Wiegegeschäftes bedi wird. Infolge des Handbetriebes beider Wagen müssen b jeder einzelnen Verwiegung an dem Hubwerk je 12 bzw. 35 U drehungen zum Heben und Senken der Wagenbrücke ausgefül werden. Diese Arbeit ist nicht allein zeitraubend, sondern b Wagen mit großer Last auch beschwerlich und, wie wiederh Unfälle bewiesen haben, für den Arbeiter sogar gefährlich. zwei Wiegeperioden von 1 bis 1½ Stunden werden täglich 15 bis 20 beladene und 10 bis 15 leere Wagen verwogen. Wä rend der 2½ Stunden ist außer der Lokomotive das Lokomoti Rangier- und Wiegepersonal, zusammen 8—9 Bedienstete, ledi lich mit dem Verwiegen in Anspruch genommen und den üb gen Dienstgeschäften entzogen. Die Selbstkosten für diese A beitsleistung belaufen sich täglich auf etwa 1000 ℳ oder jäl lich auf 300 000 ℳ. Welch bedeutender Betrag an laufend Ausgaben könnte nicht hier durch eine einmalige Ausgabe f den Einbau eines elektrischen Hubwerkes sowie eines Spill zum Heran- und Herabziehen der Wagen zu und von der Gle

·age erspart werden? Die Lokomotive und das Rangierperso-al könnten alsdann während der Dauer des Wiegegeschäftes u anderen Zwecken benutzt werden. Ähnlich liegen die Ver-ältnisse auf den meisten großen Bahnhöfen mit Gleiswage. ·ie unzweckmäßige Ausgestaltung der Wiegevorrichtung hat lso einmal erhöhte laufende Ausgaben und dann eine geringere Leistungsfähigkeit und somit einen gewissen Ausfall an Fracht zur Folge.

Durch die Ausführungen dürfte nachgewiesen sein, daß eine bessere und wirksamere Frachtenkontrolle mit verhältnismäßig geringen Mehrkosten durchführbar ist, und daß sie der Reichskasse ganz bedeutende Mehreinnahmen sichert.

Das Verfahren beim Nachlösen von Fahrkarten.

Vom Zugrevisor **Kließ**, Lyck.

In Nr. 3 dieser Zeitschrift hat Oberbahnhofsvorsteher Neißner as Nachlösen von Fahrkarten näher beschrieben und dabei zum usdruck gebracht, daß nach den jetzigen Bestimmungen die ahrkartennachlösungen nicht restlos erfaßt werden. Zur Be-itigung dieses Übelstandes hat er eine bessere Kontrolle — ontrollnummern auf den Nachlösezetteln und eine besondere uittung der Fahrkartenausgabe — vorgeschlagen. Auch meine enstliche Tätigkeit als Schaffner, Zugführer, Eisenbahnassi-ent, Bahnhofsverwalter und schließlich als Zugrevisor hat es ir ermöglicht, das Nachlöseverfahren von verschiedenen Seiten ı beobachten und zu verfolgen. Nachdem die Verkehrsver-iltnisse Ende Dezember 1920 sich denen vor dem Kriege ge-ihert hatten, stellte ich auf Grund der eingegangenen Nach-sezettel durch Aufzeichnungen fest, daß die Anzahl der vor-enommenen Nachlösungen auf einzelnen Strecken selbst unter erücksichtigung der Verkehrsunterschiede von der anderer recken wesentlich abwich. Nach diesen Aufzeichnungen fer-gte ich eine bildliche Darstellung an, die den Dienststellen zur ·kanntgabe an das Personal übersandt wurde. Damit war der weck zum Teil erreicht. Die Bediensteten merkten, daß eine ontrolle der Nachlösungen, wenn auch nicht vollständig, so doch ınähernd auf diese Weise ausgeführt werden kann. Die Ing-rsonale wurden von mir auf Grund der Aufzeichnungen unter-:htet und ständig auf die Notwendigkeit einer vollen Er-ssung der Nachlösungen hingewiesen.

Nachstehende Zusammenstellung ergibt die Endsummen meiner ıfzeichnungen für den mir zugewiesenen Verkehrsamts-zirk:

e Nachlösungsfälle verteilen sich auf die Ziffern im § 24 der Personenbeförderungsvorschriften wie folgt:

	Ziffer													
	1	2 u. 2a	3	4a	4b	5	6a	6b	7a	7b	7c	7d	8	
·zbr. 20	—	48	12	4	1	—	717	104	315	317	1	112	249	1880
ıi 21 .	—	122	65	6	—	—	838	186	834	436	2	182	312	2983
ıg. 21 .	1	61	37	7	3	3	673	211	651	424	—	319	287	2577
·zbr. 21	2	42	32	2	2	3	611	402	574	321	—	76	200	2257
Zus.	3	273	146	19	6	6	2839	903	2374	1498	3	689	1048	9797

Iierzu muß ich bemerken, daß im Monat Mai 1921 eine er-bliche Steigerung der Nachlösungsfälle — auf einzelnen Strecken er 250 % — eingetreten ist. Aus der Statistik des Personen-rkehrs geht ferner hervor, daß dieser im Monat Dezember 1921 egenüber dem des Monats Dezember 1920 zurückgegangen ist, ·hrend die Nachlösungen eine Steigerung von rd. 20 % auf-weisen haben, woraus gefolgert werden kann, daß bis dahin ı nicht nachzuprüfender Ausfall an Nachlösungen zu ver-chnen gewesen ist. Wenn weiter in Betracht gezogen wird, ß im Monat Dezember 1920 1880 Nachlösungsfälle den Betrag n 16 650 ℳ an Einnahme brachten, so ergibt sich, daß unter ichen Voraussetzungen bei 90 Ämtern innerhalb des früheren aatsbahnbereichs der Betrag von 11,5 Millionen Mark jährlich r Fahrkartennachlösungen erzielt worden wäre. Unter Be-ksichtigung der heutigen Fahrpreise würde hierfür die ımme von etwa 21 Millionen zu veranschlagen sein, wenn auf es Verkehrsamt nur 1000 Nachlösungsfälle entfallen und er-ırungsgemäß etwa 8—10 % der Nachlösungen gar nicht die ·hprüfende Stelle erreichen.

Nach den Bestimmungen ist bei den Ämtern nur eine stich-ise Kontrolle der Nachlösungen angeordnet. Dies erscheint ı der heutigen Zeit in Anbetracht der für die Nachlösungen er-ılten hohen Summen nicht mehr angezeigt, vielmehr müßte e Änderung der Vorschriften dahin erfolgen, daß alle Nach-ungen nachgeprüft werden. Zur restlosen Erfassung der ·chlösungen mache ich folgende Vorschläge:

1. Für den Schaffnerdienst bei Personenzügen grundsätzlich ır unbedingt geeignete und gewissenhafte Leute zu verwenden.

2. Für den Personenzugdienst als geeignet in Vorschlag ge-ıchte Schaffneranwärter müßten von einem Verkehrskontrolleur — auch bereits bei der formlosen Prüfung — geprüft werden.

3. Auf den größeren und mittleren Bahnhöfen wären besondere Beamte zu bestimmen — das wirkliche Bedürfnis müßte vom zuständigen Verkehrsamt von Fall zu Fall geprüft werden —, die die Nachlösungen unter eigener Verantwortung auszuführen hätten — auf einzelnen größeren Bahnhöfen ist dieses bereits eingeführt —. Der Aufsichtsbeamte sollte nur in Streitfällen in Anspruch genommen werden.

4. Auf den größeren und mittleren Übergangsbahnhöfen wären Vorkehrungen zur Verabfolgung von Fahrkarten innerhalb der abgesperrten Teile einzurichten, damit den Reisenden ohne Zeitverlust die Möglichkeit gegeben wird, gegen Abgabe der Anschlußkarten sich Fahrkarten für die Weiterfahrt zu lösen. Diese Ausgabestellen hätten bei Ausgabe neuzulösender Fahrkarten diese gleichzeitig zu lochen und die Anschlußkarten einzuziehen. Etwaige Nachlösungen wären von dieser Stelle ebenfalls zu erledigen.

5. Die Mindestbeträge für Nachlösekarten zu 3 und 20 ℳ müßten denen der Fahrkartenpreise stets angepaßt werden.

6. Im § 24 der Personenbeförderungsvorschriften müßte klar zum Ausdruck gebracht sein, zu welchem Zeitpunkt eine unaufgeforderte Meldung des Reisenden als nicht mehr rechtzeitig anzusehen ist, damit nicht allein das Zugpersonal und Stationspersonal, sondern auch die Ämter einheitlich verfahren können.

Nach dem Ministerialerlaß Nr. 3616 vom 21. November 1921 kann die Ausführungsbestimmung in Ziffer 8 des § 24 der Personenbeförderungsvorschriften auch auf die anderen Ziffern dieses Paragraphen angewendet werden. In diesem Erlaß wird hervorgehoben, daß sich der Reisende vor der Prüfung der Fahrkarten melden muß. Der weitaus größte Teil der Meldungen erfolgt **während der Prüfung** der Fahrkarten. Könnte die Bestimmung hier nicht dem Verhalten der Reisenden Rechnung tragen?

Jetzt können die Reisenden hinsichtlich des Begriffes, sich unaufgefordert zu melden, nicht gleichmäßig behandelt werden. Dieses hat seinen Grund darin, daß unterschieden werden muß zwischen den zur Nachlösung vorzuführenden Reisenden, die

1. Personenzüge mit Durchgangswagen auf Strecken ohne Bahnsteigsperre und solchen,
2. die Personenzüge mit Abteilwagen auf Strecken mit Bahnsteigsperre benutzt haben.

Zu 1 ist der Schaffner verpflichtet, die Fahrkartenprüfung während der Fahrt vorzunehmen. Hierbei ist dem Reisenden Gelegenheit gegeben, sich bis zur nächsten Haltestation zu melden.

Anders liegen die Verhältnisse zu 2. Der Schaffner kann während der Fahrt die Fahrkarten und Ausweise nur in einem Abteil und auf dem weitaus größten Teil der Stationen nur in einzelnen wenigen Abteilen prüfen. Hieraus ergibt sich, daß der Reisende auf diesen Strecken weite Streckenabschnitte durchfahren kann, ohne im Besitz von gültigen Fahrkarten zu sein.

7. Der jetzige § 24 der Personenbeförderungsvorschriften ist infolge der verschiedenartigsten Fälle von Nachlösungen unübersichtlich und für alle Beamte nicht leicht verständlich. Erwünscht wäre, ihm eine andere, gemeinverständliche Fassung zu geben. Der Paragraph müßte in drei Haupt- mit entsprechenden Unterabsätzen neu zusammengestellt werden, und zwar:

A. Der Reisende hat den einfachen Fahrpreis zu zahlen,

B. Der Reisende hat 1. zwei einfache Fahrkarten nachzulösen, wenn der einfache tarifmäßige Fahrpreis bis zur Nachlösestation 3 ℳ und weniger beträgt, 2. eine einfache Fahrkarte zu lösen, wenn der einfache tarifmäßige Fahrpreis bis zur Nachlösestation mehr als 3 ℳ beträgt, und außerdem den Betrag von 3 ℳ für eine Nachlösekarte zu entrichten.

C. Der Reisende hat zwei einfache Fahrkarten der benutzten Wagenklasse und Zuggattung, mindestens den Betrag von 20 ℳ, zu zahlen.

Die jetzigen Ziffern würden als Unterabsätze gesetzt werden müssen:

zu Hauptabsatz A die Ziffer 4, 7 a, 7 b, 7 c, 7 d und 8,
zu Hauptabsatz B die Ziffer 6 a und 6 b,
zu Hauptabsatz C die Ziffer 1, 2, 2 a, 3 und 5.

Hiermit hätte man eine übersichtliche, leichtverständliche Darstellung der Nachlösungsfälle geschaffen.

8. Um das Interesse beim Zugpersonal in diesem Dienstzweig zu heben, müßten Belohnungen eingeführt werden, wie dieses bereits eingeführt war, nur mit dem Unterschiede, daß die Nachweisungen auf Grund von Quittungen — s. a. neues Muster der Blauschrift des Nachlösezettels — über jede Nachlösung vom Bahnhof oder vom Zugpersonal selbst aufzustellen sind.

9. Dem Reisenden würde an Stelle der nachgelösten Fahrkarten eine Quittung — s. Muster Seite 52 in Nr. 3 dieser Zeitschrift — auszuhändigen sein, die fortlaufend numeriert sein muß. Die Unterschrift und Aushändigung der Quittung wäre Sache des Fahrkartenverkäufers. Unter der Quittungskontrollnummer hat der Fahrkartenverkäufer die Kontrollnummer des Nachlösezettels einzutragen.

10. Das jetzige Muster des Nachlösezettels ist für den Schaffner und auch für den Aufsichtsbeamten unübersichtlich und schwer verständlich. Für etwaige auf die Nachlösung bezugnehmende Vermerke müßte auf dem Nachlösezettel ein freier Raum geschaffen werden. Der Nachlösezettel wäre praktischerweise in drei Ausfertigungen im Durchschreibeverfahren herzustellen: Bleischrift, Blauschrift und Stamm.

a) Die Bleischrift hat den Zweck, die Nachlösungen auf ihre ordnungsmäßige Ausführung hin zu überwachen. Damit die Bleischrift auch tatsächlich zum Verkehrsamt gelangt, müßte für eine einwandfreie und sichere Einsendung gesorgt sein. Hierfür empfiehlt es sich, auf den Zugpersonalheimatstationen besondere verschließbare Sammelkästen aufzustellen und das Leeren und Absenden unter Einschreiben in kurzen, bestimmten Zeitabschnitten von einem hierzu besonders beauftragten Zugführer ausführen zu lassen. Ein Stationsverzeichnis unter Berücksichtigung der Verkehrsamtsbezirke würde diesen Zugführern auszuhändigen sein. Eine Einsendung der Bleischriften durch die Zugführer mittels Briefumschlags nach jeder Fahrt hat nicht voll ihren Zweck erreicht.

b) Die Blauschrift erhält in ihrem unteren Teil ein abtrennbares Quittungsmuster — s. a. lfd. Nr. 8 —. Die Fahrkartenausgabe klebt auf der Rückseite die nachgelösten Fahrkarten und Ausweise auf und trägt den Betrag für die nachgelösten Fahrkarten in die vorgenannte Quittung ein. Die Einsendung hätte in bestimmten, kurzen Zeitabschnitten unter Einschreiben zu erfolgen. Von einer monatlichen Aufbewahrung bei der Fahrkartenausgabe wäre abzuraten, weil dadurch bei Nachforschungen und bei Bearbeitung der Reklamationen der Geschäftsgang erschwert wird.

Beim Amt muß nicht nur eine stichweise, sondern eine Kontrolle aller Nachlösungen stattfinden. Sofern die Nachlösung als erledigt angesehen wird, erfolgt vom Kontrollbeamten des Amts die Abstempelung der Quittung — s. a. lfd. Nr. 8 — und deren Absendung an die Heimatstation des Zugpersonals. Das Zugpersonal würde dadurch in die Lage versetzt werden, seine Nachlösungen selbst zu kontrollieren; das bis dahin berechtigte Mißtrauen beim Zugpersonal würde beseitigt sein. Zur Ausführung der Prüfung der Nachlösungen dürften der Zugrevisor, der Güterzugrevisor und geeignete Zugführer heranzuziehen sein. Dem Zugrevisor wäre auch der Schriftverkehr über die Unregelmäßigkeiten im Nachlöseverfahren zu übertragen.

c) Der Stamm oder die dritte Ausfertigung verbleibt in den Händen des betreffenden Bediensteten. Wenn der Block aufgebraucht ist, ist er dem Bahnhofsvorsteher abzugeben. Bleischrift, Blauschrift und Stamm sind in ihrem oberen Teil gleichlautend und erhalten gleichlautende Kontrollnummern, das Quittungsmuster von der Blauschrift erhält die gleiche Kontrollnummer. Die bisherige Adresse im Nachlösezettel erübrigt sich, da das zuständige Verkehrsamt aus dem Namen der Nachlösestation ersichtlich ist.

11. Den Schaffnern bei Personenzügen müßte ein Auszug aus § 24 der P. B. V. ausgehändigt werden, damit sie die Nachlösungsfälle stets richtig behandeln können.

12. Die im § 22 der P. B. V. genannten Ausweise a und b sowie die vom Aufsichtsbeamten oder von dem besonders beauftragten Beamten — s. lfd. Nr. 3 — ausgefertigten Nachlösezett[el] müßten mit dem Bahnhofsnamenstempel versehen werden. D[ie] Ausweise a und b und die Nachlösezettel, die nicht im Gebrau[ch] sind, müßten unter Verschluß gehalten werden.

Neues Muster des Nachlösezettels.

a) Bleischrift, c) Stamm, (In Blocks zu 25 Nachlösungen.) — b) Blauschrift.

...... 10 cm ......

Nachlösung Nr. 350 / Nr. 070

am .... Zug Nr. ......

hat / haben .... Reisende ....

von ....

bis .... die

.... Klasse benutzt.

Es liegt Nachlösungsfall nach Hauptabsatz

A	**B**	**C**
— unaufgefordert gemeldet —	— unaufgefordert gemeldet —	— nicht gemeldet —

des § 24 der P. B. V. vor.

Reisende war ... im Besitze einer / von Karte ... Klasse

von ....

bis ....

Nr. ....

Zugführer oder Schaffner ....

Aufsichtsbeamter

Stationsort ....

Nichtzutreffendes ist zu durchstreichen, Zahl der Reisenden und benutzte Klasse ist in Worten anzugeben.

(14 cm)

Freier Raum für Vermerke über den Nachlösungsfall.

(4 cm)

[Blauschrift:]

Nr. ....
Nr. ....

Gleicher Wortlaut wie nebenstehend.

abtrennbar

(Stempel der Heimatstation des Schaffners.)

Nr. 3
Nr. 0

Quittung

.... M. ... P

sind für Schaffner in Anrechnung zu bringe[n]

(Tagesstempel des V. A

13. Die nachträgliche Ausfertigung der Nachlösezettel blei[bt] bestehen. Hierzu muß ich bemerken, daß es dem Aufsicht[s]beamten oft nicht möglich ist, bei Nichtübergabe eines Nachlös[e]zettels den Nachlösungsfall so zu erledigen, wie er vorgeleg[t] hat, da er infolge anderer Arbeiten abgelenkt wird und d[ie] Meldung des Schaffners vergißt. Dem könnte nunmehr a[b]geholfen werden. Dem Schaffner wird es nach meinem Dafü[r]halten ein Leichtes sein, auf der Rückseite der Fahrkarte od[er] der Ausweise a und b entsprechend dem Nachlösungsfall ein[en] Buchstaben — neuer Hauptabsatz des § 24 der P. B. V. — od[er] einen Buchstaben und eine arabische Zahl — benutzte Wage[n]klasse — zu setzen. Auf Grund des Buchstabens und der Za[hl] ist es dem Beamten möglich, eine einwandfreie Nachlösung vo[r]zunehmen.

14. Der Bahnsteigfrage — Neueinrichtung — müßte mehr A[uf]merksamkeit geschenkt werden.

Betrachtungen über die neuen Ermittlungsvorschriften.

Vom Eisenbahninspektor **Bauch**, Lauenburg (Pomm.).

Bei der Herausgabe der neuen Ermittlungsvorschriften ist man, wie ich aus früheren Vorgängen weiß, von zwei Gesichtspunkten ausgegangen. Der erste war, die neuen Ermittlungsvorschriften so kurz wie möglich zu fassen, der zweite, alle vorkommenden Fälle festzulegen, um eine Handhabe wegen Vernachlässigung des Ermittlungsdienstes zu haben. Bei g[e]nauem Studium der Ermittlungsvorschriften kann man wo[hl] sagen, daß beides nicht erreicht ist. Besonders kommt der § [.] der Ermittlungsvorschriften in Frage, der zu den augenblic[k]lichen Verhältnissen im Widerspruch steht. Ich will daher hi[er]

nige Beispiele geben, um zu zeigen, daß die Verwaltung bei renger Durchführung des jetzigen § 24 der Ermittlungsvorhriften große wirtschaftliche Nachteile hätte.

Im § 24 Ziff. 1 Abs. 1 wird auf die Anlage 1 der GBV. Heft 1 ingewiesen. Damit die Güterabfertigungen die richtigen Grenzationen ermitteln können, ist zunächst die Neubearbeitung der nlage I nach dem heutigen Stande erforderlich. Dies entpricht wohl dem dringendsten Bedürfnis sämtlicher Güterbfertigungen. Dann hätte in dem § 24 der Ermittlungsvorhriften ein ganz scharfer Unterschied bei der Behandlung der berzähligen und fehlenden Güter von und nach dem Auslande owohl bei den Grenz- als auch bei den Inlandsabfertigungen emacht werden müssen. Erforderlich ist vor allem die Bezettng der Güter mit der Übergangsstation. In welcher Weise ll nach den jetzigen Vorschriften die Inlandabfertigung bei berzähligem Gut die Grenzübergangsstationen feststellen? Bei agenladungen wird dies aus dem Leitungsweg in der Bezettng und, falls fremde Wagen verwendet sind, aus den Überngszetteln an dem Wagen ohne Schwierigkeit möglich sein. ei Stückgütern ist dies schon schwieriger und in den meisten ällen unmöglich. Hier sind zwei Fälle zu unterscheiden. Das ut wird an der Grenze in den freien Verkehr gesetzt oder nem Inlandszollamt zur Abfertigung überwiesen. Gemäß Arkel 9 des Internationalen Übereinkommens sind die Stückgüter m Absender selbst zu bezetteln. Auf dieser Bezettlung fehlt her in fast allen Ländern der Leitungsweg. Ferner steht m Versender das Recht zu, im internationalen Verkehr im rachtbrief einen besonderen Leitungsweg vorzuschreiben. ird das Gut an der Grenze in den freien Verkehr gesetzt, nn erhält es von der Grenzabfertigung keine weitere Bettlung. Wird das Gut einem Inlandszollamt zur Abfertigung erwiesen, dann sind zwei Fälle zu unterscheiden: 1. Zollbfertigungsstation und Empfangsstation sind die gleichen. ann erhält das Gut nur den grünen Beklebezettel „Zollgut“ d bei angelegtem Stückverschluß den grünen Beklebezettel ollverschluß“. 2. Zollabfertigungsstation und Empfangsation sind nicht die gleichen. Dann erhält das Gut außer dem eklebezettel zu 1 noch einen solchen gemäß Muster 8 der AV. Teil II. Nur in letzterem Falle ist es ohne weiteres öglich, die Grenzübergangsstation aus der Bezettlung des utes zu ersehen. Die polnischen Eisenbahnbehörden haben lgende Beklebezettel, die ebenfalls in grüner Farbe hergeellt sind, für Zollgüter eingeführt:

Zollgut
vom Zollamte in:
zur Zollabfertigung in:

h halte diese Beklebezettel insofern für praktisch, als Grenzd Zollabfertigungsstation für jede Inlandstation ohne jede hwierigkeit festzustellen sind. Diejenigen Güter, die jedoch der Grenze in den freien Verkehr treten, würden bei Einhrung dieser Beklebezettel auch dann noch keine Bezettlung halten. Es müßten daher, um den Ermittlungsdienst eincher und zweckmäßiger zu gestalten, für sämtliche Auslandsiter Übergangszettel eingeführt werden. Da diese Zettel volländig fertig gedruckt geliefert werden könnten, würde die klebung ohne Schwierigkeit von jedem Arbeiter ausgeführt erden können. Vor Einführung der Eisenbahnzollordnung aren derartige Beklebezettel nicht notwendig, da die Stückiter zollamtlichen Stückverschluß erhielten und aus den anlegten Zollbleien die Übergangstation in den meisten Fällen it Leichtigkeit festzustellen war. Bestimmungsgemäß hat die landsabfertigung von der Grenzstation die Ersatzfrachtbriefgaben für überzählige Güter zu fordern. Die Grenzstation, fern durchgehende Abfertigung vorhanden ist, hat keine Aufichnungen und muß daher diese Angaben von der ausländschen Versandstation fordern. Der Empfangsabfertigung muß doch die erfolgte Zollabfertigungsart mitgeteilt und Duplikate r Zollpapiere bzw. der Zollquittungen übersandt werden. rner muß die Grenzstation die entstandenen Zollabfertigungssten feststellen, die Umrechnung der Frachten mit dem angeandten Kurs usw. mitteilen. Das Muster 11 der Ermittlungsrschriften genügt hierfür nicht. Zweckmäßig müßten die satzpapiere in solchen Fällen nicht von der Empfangs-, sonrn von der Grenzstation ausgestellt werden. Der § 14 ff. 11 der Ermittlungsvorschriften müßte daher geändert oder weitert werden. Aus den hier befindlichen Vorgängen über chtgestellung von Zollgütern zur Zollabfertigung konnte man sehen, daß die Nichtgestellung in den meisten Fällen auf die sstellung von Ersatzpapieren durch die Empfangsabfertigung tstanden ist, die die Frachtbriefangaben von der ausländihen Versandabfertigung direkt forderte. Es ist eine nicht zu ugnende Tatsache, daß die Behandlung der Zollgüter den isten Bediensteten erhebliche Schwierigkeiten bereitet.

Bestimmungsgemäß sind an der Grenze Gut und Papiere von hn zu Bahn zu übergeben. Überzählig vom Ausland eingehenes Gut müßte daher von der Übernahme ausgeschlossen werden. n Ermittlungsdienst durch die Grenzabfertigung kann für diese Fälle wohl nicht in Frage kommen, da im umgekehrten Falle die ausländische Station dies auch nicht tut. Ebenso wäre zu verfahren, wenn die ganze Sendung zu einem Frachtbrief aus dem Auslande fehlt. Fehlt Gut vom Auslande nur zum Teil, so ist die Weitersendung und Zollabfertigung der eingegangenen Teilsendung in den meisten Fällen ohne Schwierigkeiten möglich. Über diese fehlenden Güter muß die Grenzstation jedoch Aufzeichnungen führen, damit die nachträglich eingehenden Fehlgüter zweckentsprechend behandelt werden können.

Nun komme ich zur Behandlung des Ermittlungsdienstes von Gütern aus Deutschland nach dem Auslande. Gemäß § 14 Ziff. 11 der Ermittlungsvorschriften darf zu überzähligen Gütern nur die Empfangsstation, also in diesem Falle die Grenzübergangsstation, den Ersatzfrachtbrief ausstellen. In Lauenburg (Pomm.) ist eine Sendung von Westfalen nach Danzig überzählig. Die Frachtbriefangaben werden von der Versandstation gefordert und, da der Ursprungsfrachtbrief auch nicht von der Empfangsstation zu erlangen ist, wird der Ersatzfrachtbrief bestimmungsgemäß ausgestellt. Mit diesem Ersatzfrachtbrief wird der Wagen zur Ausfuhr dem Zollamt angemeldet. Der Erfolg ist, daß die frühere Kontrollstelle (jetzige Zolldienststelle) den Wagen sofort sicherstellt, ihn zum nächsten Reichslager umleitet oder einem örtlichen Spediteur auf Lager gibt, sofern es sich nicht um ausfuhrfreie Waren handelt (nach meiner Schätzung noch nicht 1%). Aber auch bei ausfuhrfreien Waren würde sich die Weitersendung auf Ersatzfrachtbrief nicht ohne weiteres ermöglichen lassen, weil die statistischen Ausfuhrscheine und die Ausfuhrerklärung des Versenders fehlen. Der Grund der in den meisten Fällen erfolgenden Sicherstellung ist folgender. Der Frachtbrief wird, sofern das Gut in Deutschland vorabgefertigt ist, was erfreulicherweise jetzt mehr und mehr geschieht, gewissermaßen zum Zollpapier. Gemäß Ziff. 19 der Ausfuhrdienstanweisung, die noch durch die Verfügung im Tarif- und Verkehrsanzeiger 1922 S. 86 ergänzt ist, werden bei der Vorabfertigung der Frachtbrief und die Ausfuhrerklärung des Versenders zollamtlich bescheinigt. Diese Bescheinigung schließt in sich, daß die Ausfuhrabgabe bezahlt und die Zollabfertigung für den Ausgang erledigt ist. Erfreulicherweise gibt jetzt kein Versender (nur wenige Ausnahmen) die Ausfuhrbewilligung den Frachtbriefen bei. Der Versender vermerkt vielmehr im Frachtbrief die Nummer der erteilten Ausfuhrbewilligung und gibt an, wo diese Ausfuhrbewilligung (Ort des Zollamts) hinterlegt ist.

Diese Maßnahme der Versender hat den großen Vorteil, daß bei Verlust der Frachtpapiere sich in den meisten Fällen in verhältnismäßig kurzer Zeit die erforderlichen Ersatzpapiere beschaffen lassen. Ferner liegt den Frachtbriefen der statistische Ausfuhranmeldeschein bei, der gemäß Tarifanzeiger Seite 917/1920 ordnungsmäßig ausgefüllt und gemäß Tarifanzeiger S. 390/1921 nur von dem Versender oder einem ermächtigten Angestellten, der der Güterabfertigung namhaft gemacht werden muß, vollzogen werden darf. Gemäß Tarifanzeiger S. 675/1920 dürfen die Güterabfertigungen keine Teilpostbescheinigungen mehr ausstellen. Aus Vorstehendem ergibt sich, daß bei Verlust der Frachtpapiere Ersatzpapiere, die das Gut wieder auf den Weg bringen sollen, ganz allein durch die Versandstation und den Versender ausgefertigt werden müssen. So wird es in der Praxis wohl auch von jeder Grenzabfertigung gehandhabt werden. Der Versender stellt einen neuen Frachtbrief aus, die dazugehörige Ausfuhrerklärung, die grünen statistischen Ausfuhranmeldescheine und ferner die Papiere, die die ausländische Zollverwaltung verlangt (Ursprungszeugnisse, Fakturen usw.). Der Versender wird auch in den meisten Fällen von den zuständigen Zollämtern die Bescheinigung der Ausfuhrfähigkeit bei Vorabfertigung auf dem Frachtbrief und der Ausfuhrerklärung erhalten. Aber auch nicht immer ist dies der Fall. Das Landesfinanzamt Köln hat aus Anlaß derartiger Fälle wie folgt entschieden: „Mit Ausfuhrbewilligungen und den beim Versand von Teilmengen an ihre Stelle tretenden Teilpostbescheinigungen muß ihrem Charakter als Urkunde entsprechend naturgemäß besonders sorgfältig verfahren werden. Für eine beim Bahntransport in Verlust geratene Teilpostbescheinigung kann deshalb eine Ersatzbescheinigung von den Zollstellen nur dann ausgestellt werden, wenn die Ausfuhrbewilligung, auf der die Teilmenge erstmalig abgeschrieben worden ist, noch für eine gleich große Menge Gültigkeit hat und dieselbe Menge nochmals abgeschrieben wird. Andernfalls würde beim Wiederauffinden der verlorengegangenen Teilpostbescheinigung die Gefahr der wiederholten Benutzung bestehen. Ist die Ausfuhrbewilligung bereits erledigt, so können Ersatzbescheinigungen nicht ausgestellt werden; in solchen Fällen müßte zunächst eine neue Ausfuhrbewilligung beantragt werden.“ Die Schwierigkeiten der Grenzstellen bei den überzähligen Gütern sind so verschiedenartig, daß sich eine feste Norm für ihre Behandlung überhaupt nicht aufstellen läßt. Der Leiter der Grenzabfertigung muß daher in den meisten Fällen selbständig entscheiden und den Weg wählen, der für die Verwaltung der vorteilhafteste ist.

Ferner unterliegen die Güter aus dem besetzten westlichen Gebiet keiner Ausfuhrbeschränkung. Es sind daher für diese Güter keine Ausfuhrbewilligungen erforderlich. Der Frachtbrief, der den Versandstempel trägt, dient als Beweis für den Transport aus dem besetzten Gebiet. Auch hier kommen Ersatzpapiere für die Ausfuhr nur in Frage, wenn sie von der Versandstation ausgestellt und abgestempelt sind. Bei einer vorschriftsmäßigen Behandlung der überzähligen Güter, die in den meisten Fällen, wie zuerst angegeben, ihre Sicherstellung zur Folge hat, wird der Versender für die Kosten und den Schaden die Eisenbahn haftbar machen.

Bei fehlenden Gütern von Deutschland nach dem Auslande sind die Schwierigkeiten nicht so groß, jedoch erfordert der Ermittlungsdienst auch hier weitergehende Maßnahmen, als die Ermittlungsvorschriften sie vorschreiben. Das Gut, zu dem ein Teil fehlt, wird in den meisten Fällen weiter befördert werden können, jedoch muß bei ausfuhrverbotenen Waren auf einer Abschrift des Meldezettels vom Zollamt das Fehlen diese Güter bescheinigt werden, da sonst bei späterem Eingang d überzähligen Güter wegen der bestehenden Ausfuhrbeschrä kungen ebenfalls nicht weiter befördert werden können. Ferne macht hier der Korridorverkehr noch besondere Ausführung bestimmungen für den Ermittlungsdienst erforderlich, auf d ich hier zunächst nicht eingehen will, da er nur für einzeln Abfertigungen der Reichseisenbahn von Interesse ist. Mei Wunsch war es, durch vorstehende Ausführung auch ande Leiter von Grenzgüterabfertigungen zu veranlassen, sich üb die Handhabung des Ermittlungsdienstes zu äußern, und au vielleicht die Verwaltung zu veranlassen, dem § 24 der Ermit lungsvorschriften durch Nachtragsbestimmungen eine ande Fassung zu geben. Die Verwaltung müßte vor allem den Leite von Grenzgüterabfertigungen weitergehende Befugnisse gebe den Ermittlungsdienst von Fall zu Fall so vorzunehmen, w er für die Verwaltung am zweckmäßigsten ist.

Die Kolumbianischen Eisenbahnbauten.

Die vielen Revolutionen, die Kolumbien zu überstehen gehabt hatte, brachten es mit sich, daß man in früheren Jahren auf die Ausgestaltung der Verkehrsstraßen in der Republik wenig Zeit, Mühe oder gar Geld verwandte. Man begnügte sich mit den Wegen, die die Natur geschaffen hatte. Da es auch auf Schnelligkeit nicht ankam und der Volkscharakter zum Nichtstun stark hinneigt, so scheute man sich förmlich vor dem Bauen von Eisenbahnen, die mit einem Schlage Leben und Bewegung ins Land gebracht hätten. Die wenigen, die dafür eintraten, drangen mit ihren liberalen Anschauungen unter den streng konservativen Regierungen nicht durch, und der Maulesel und das Kanu beförderten weiter langsam, aber sicher Menschen und Waren. Erst in dem letzten Jahrzehnt, als es gelang, im Lande Ruhe und Frieden aufrecht zu erhalten, als ein liberales Regiment ans Ruder gekommen war und der englische Einfluß besonders stark sich erwies, wurde ernstlicher an den Bau von Eisenbahnen herangegangen, und es wurden zunächst Strecken, die zum Teil vor mehr als 30 Jahren begonnen waren, zu Ende geführt. In der 2660 m über dem Meeresspiegel und auf einer von Burgen rings eingeschlossenen Hochebene von 100 km Länge gelegenen Hauptstadt Bogota laufen drei Linien zusammen, die Süd-, die Nord- und die Westbahn. Von ihnen hat die nach Facataliva gehende Westbahn Anschluß an die Hochgebirgsbahn nach Girardot am Magdalenenstrom und damit an die Atlantische Küste, während die Süd- und die Nordbahn nur dem örtlichen Verkehr dienen.

Die Südbahn (Ferrocarril del Sur) verbindet Bogota mit dem Orte Sibaté auf der Hochebene und versorgt die Hauptstadt mit den auf der Sabana gewonnenen Lebensmitteln. Sie führt an dem berühmten Wasserfalle Tequendama vorüber, der bei dem Orte gleichen Namens vom Bogotaflusse gebildet wird und von allen Einheimischen und Fremden wegen seiner den Niagarafall übertreffenden Größe und Schönheit aufgesucht wird. Die Bahn hat eine Spurweite von 1 m, ist 30 km lang und Eigentum des Staates, der eine Weiterleitung derselben bisher nicht geplant hat.

Die Nordbahn (Ferrocarril del Norte) verbindet Bogota mit dem Orte Nemocon am Nordausgang der Hochebene von Bogota. Bisher ist ihre Bedeutung ebenfalls eine rein örtliche. In Zipaquira ladet sie das aus den dortigen Salinen gewonnene Salz zur Weiterbeförderung. Bei einer Länge von 62 km besitzt sie eine Spurweite von 1 m und gehört britischen Gesellschaften, welche diese Bahn nach der Stadt Tunja und dann über Chiquinquica und Bucaramanga nach dem Orte Tamalameque am Magdalenenstrom weiter projektiert haben.

Die Westbahn (Ferrocarril de la Sabana) verbindet Bogota mit Facataliva und durch die dort anschließende Girardot-Bahn mit dem Magdalenenstrome. Dem Namen nach gehört sie einer kolumbianischen Gesellschaft, tatsächlich aber dem Staat, der fast alle Aktien besitzt. Sie hat eine Länge von 40 km, eine Spurweite von 1 m und ist auch wie alle übrigen Bahnen der Republik nur eingleisig. Diese Bahn befördert sämtliche Güter, die vom Auslande nach der Hauptstadt eingeführt und von dieser nach dem Auslande ausgeführt werden. Denn auch diejenigen Waren, die von La Dorada, dem Endpunkt der Stromschiffahrt auf dem unteren Magdalenenstrom, noch immer auf Maultieren nach der Hochebene von Bogota kommen, werden in Facataliva in die Güterwagen der Sabanabahn verladen.

Die Girardotbahn (The Columbian National Railway) ist eine Hochgebirgsbahn, die sich an die Bahnlinie von Bogota nach Facataliva anschließt und nach Girardot am oberen Magdalenenstrom führt. Sie hat aber eine andere Spurweite, und zwar von 91 cm, und bedingt somit die Umladun sämtlicher Waren in Facataliva, die mit der Sabanabahn a kommen oder auf derselben weiterbefördert werden sollen. D Girardotbahn ist 132 km lang und im Besitz einer britische Gesellschaft. Sie ist die einzige Verbindung, die Bogota m der Außenwelt hat, und es werden die meisten Reisenden u Waren von und nach dem Auslande auf dieser Bahn beförder

Die Tolimabahn (Ferrocarril del Tolima). D die Girardotbahn als Hauptbestandteil für eine Eisenbahnlinie pr jektiert ist, welche die Hauptstadt Bogota mit dem pazifische Ozean verbinden soll, schließt sich bereits zu diesem Zweck in Girardot nach westlicher Richtung die Tolimabahn an, welc ebenfalls 91-cm-Spurweite besitzt und auf einer Strecke von run 40 km fertiggestellt ist. Eigentümer ist der Staat. Die Bah wird bis Cali weitergeführt und trifft dort mit der Caucabah zusammen, wodurch ein neuer Weg nach der Hauptstadt, un zwar infolge des Panamakanals nicht mehr vom Atlantische sondern vom Stillen Ozean her, dem Personen- und Güterverkeh erschlossen ist.

Die Caucabahn (Ferrocarril del Pacifico) ve bindet Buenaventura am Stillen Ozean mit Cali. Sie führt üb die West- und Zentralkordilleren: ihr Bau, der noch nicht gan beendet ist, erfordert wegen zahlreicher Tunnels und sonstige Schwierigkeiten bedeutende Aufwendungen. Auch sie hat ei Spurbreite von nur 91 cm; ihr Bau wurde von einer kolumbi nischen Gesellschaft begonnen, die aber späterhin ihre Recht an den Staat übertrug.

Die Doradabahn (The Dorada Extension Rail way). Die 111 km lange Strecke zwischen Ambalema und L Dorada wird Doradabahn genannt; ihre Weiterführung b Girardot ist im Gange. Die Bahn gehört einer britischen G sellschaft und hat ebenfalls nur eine Spurbreite von 91 cm. Bi zur Fertigstellung der Strecke Girardot—Ambalema am ober Magdalenenstrom müssen die Reisenden, welche Girardot m der Bahn erreicht haben und nach dem Atlantischen Ozea wollen, die Strecke bis Ambalema auf dem oberen Magdalene strom zurücklegen.

Die Antioquiabahn, an der vierzig Jahre lang gearbeit worden ist — von 1874 bis 1914 — gehört dem Departeme Antioquia und ist von der Zentralregierung mit Zuschüsse reich bedacht worden, um endlich eine direkte Verbindun zwischen Puerto Berrio am Magdalenenstrom mit Medellia, de Hauptstadt des Departements Antioquia, herzustellen. Die Bah ist wie alle Bahnen eingleisig und hat eine Spurweite von 91 cn An die Antioquiabahn schließt sich in Medellia, nach dem Ri Cauca zu und bisher erst zu einem kleinen Teile ausgebau die einer kolumbianischen Privatgesellschaft gehörend Amagabahn. Die Amagabahn soll ihre Fortsetzung in eine ganz Antioquia durchquerenden Bahn nach dem Golfe von Usar oder Darien (im Norden des Departements) finden. Die Unter nehmerin dieses gewaltigen Werkes ist eine Gruppe von B wohnern Medellias, die im Jahre 1913 von der Zentralregierun die Konzession dazu erhalten hat. Die Nation zahlt 10 000 Dolla für das fertiggestellte Kilometer. Diese Bahn würde, wenn si trotz der fast unüberwindlich erscheinenden Schwierigkeite in technischer Hinsicht nach einer langen Reihe von Jahre wirklich fertiggestellt werden sollte, von großer wirtschaftliche Bedeutung nicht nur für das Departement Antioquia, sonder auch für die ganze Republik Kolumbien sein. Die Amagabah hat eine Spurweite von 91 cm, und die geplante Fortsetzung sol dieselbe Spurweite haben. Übrigens hatte sich vor dem Aus bruch des Krieges auch die deutsche Gesellschaft am Golf vo Uraba mit dem kolumbianischen Unternehmen in Medellia i

erbindung gesetzt und ihrerseits einen Ausbau der Strecke on Puerto Cesar am Golf bis nach Pavarandocito geplant, bis ohin die Antioquianer von Amaga kommen sollten. Die Verirklichung schon des Projekts wurde einst bereits durch den Veltkrieg unterbrochen, weil die englischen Einflüsse in Koumbien zu stark sind.

Die Bolivarbahn (The Barranquilla Railway). om Endpunkte der Flußschiffahrt auf dem unteren Magdalenenrom, von der Stadt Barranquilla aus, führt die von einer deuthen Gesellschaft gegründete, dann von Engländern übernommene Bolivarbahn nach dem 28 km entfernten Orte Puerto olombo und damit an die im dortigen Hafen ankernden Schiffe. ie Spurweite beträgt 1,05 m.

Die Cartagenabahn verbindet Cartagena am Atlanschen Ozean mit dem Orte Calamar am Magdalenenstrom und at eine Länge von 105 km bei 91 cm Spurweite. Sie ist urprünglich von einer amerikanischen Gesellschaft erbaut, gengte aber später in den Besitz einer englischen Gesellschaft. ıre Bedeutung besteht ebenso wie die der Bolivarbahn in der erbindung der zwei wichtigeren kolumbianischen Häfen am tlantischen Ozean mit den Flußhäfen am Magdalenenstrom und amit mit dem Innern des Landes überhaupt.

Die Santa Marta-Bahn. Auch der dritte Hafen der epublik an der Atlantischen Küste, Santa Marta, besitzt eine isenbahn, die mit einer Spurweite von 91 cm ungefähr 100 km eit ins Innere führt und noch 23 km Stichbahnen ins Bananenebiet entsendet.

Die Cucutabahn. An der Grenze von Venezuela, in San osé de Cucuta, hat eine kolumbianische Gesellschaft die für en Austausch der Erzeugnisse mit dem Nachbarlande wichtige ucutabahn gebaut. Sie führt von Cucuta nördlich nach dem 5 km entfernten Orte Villamigar, von wo die Waren auf dem io Julia über Encontrados und dem Catatuumo hinunter nach aracaibo gelangen, und 26 km südlich nach dem Grenzfluß aricha, von wo der Weg nach San Antonio und San Christobal . Venezuela abzweigt. Auch diese Bahn hat eine Spurweite on 91 cm.

Derselben Gesellschaft ist eine weitere Konzession neu erteilt worden zum Bau eines Schienenstranges von Cucuta nach Tamalamaque am Magdalenenstrom. Das Departement del Norte de Santander würde damit einen eigenen Weg für seinen Handel an der Atlantischen Küste erlangen und die Ein- und Ausfuhr der Waren von dem zeitraubenden und kostspieligen Wege durch Venezuela ab und nach Kolumbien ziehen. Die Bevölkerung von Cucuta ist an einem Bau dieser Strecke außerordentlich interessiert.

Die Puerto-Milches-Bahn ist von Puerto Milches am unteren Magdalenenstrom bis nach Bucaramanga projektiert; sie ist da noch nicht fertiggestellt, sondern führt nur etwa 40 km weit. Später ist die Weiterführung über Bucaramanga nach Nemocon und der Anschluß an die Nordbahn von Bogota geplant. Dann soll die Bahn den Namen The Great Northern Central Railway of Colombia führen.

Insgesamt haben die sämtlichen in Kolumbien befindlichen Eisenbahnen eine Länge von rund 1200 km. Mit der Fertigstellung und Eröffnung des Panamakanals ist ein regerer Zug in die Eisenbahnbautätigkeit in der Republik Kolumbia gekommen. Viele geplanten Bahnbauten werden so schnell noch nicht in Angriff genommen werden, obwohl sie gewiß von großem wirtschaftlichem Wert für das Land wären und die Erschließung seiner Reichtümer gewiß fördern würden. Durch den Panamakanal sind bereits größere Geldmittel der Republik zugeflossen, während es vordem daran immer scheiterte, daß der Staat die Herstellung wichtiger Linien selbst übernehmen konnte. Es kommt hinzu, daß weder Personen- noch Güterbeförderung sich alsbald derartig als gewinnabwerfend erweisen dürften, daß daraus die Rentabilität der projektierten Bahnen, die zum Teil wegen der Geländeschwierigkeiten außerordentlich hohe Baukosten verursachen, hergeleitet werden kann. Demnach werden immerhin noch viele Jahre vergehen, ehe die in Aussicht genommenen Bahnstrecken betriebsfertig sein werden, und Kolumbien wird noch auf lange Zeiten hinaus ein Bedarfsland für Eisenbahnmaterial bleiben, da seine Industrie nicht so entwickelt ist, daß es dieses selbst erzeugen kann.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Auflösung der Eisenbahndirektion in Kattowitz und Erchtung einer Eisenbahndirektion in Oppeln.** Mit dem Überınge der Reichsbahnstrecken des von Deutschland abgetrennten eils Oberschlesiens in die polnische Verwaltung wird die eutsche Eisenbahndirektion in Kattowitz aufgelöst. Zur Veraltung der Reichsbahnstrecken in dem beim Deutschen Reiche erbliebenen Teile des oberschlesischen Abstimmungsgebiets ird zu demselben Zeitpunkt eine Eisenbahndirektion in Oppeln richtet. Ihr liegt auch die Vertretung des Deutschen Reichs Reichseisenbahnfiskus) in den Angelegenheiten ob, in denen e Vertretungsbefugnis bisher der deutschen Eisenbahndirekon in Kattowitz zustand.

Der neuen Eisenbahndirektion in Oppeln unterstehen die isenbahn-Betriebsämter Beuthen (Oberschlesien), Gleiwitz 1, leiwitz 2, Kreuzburg, Oppeln 1, Oppeln 2 und Ratibor, die isenbahn-Maschinenämter Gleiwitz, Kreuzburg und Ratibor, e Eisenbahn-Verkehrsämter Gleiwitz, Kreuzburg und Ratibor d die Eisenbahn-Werkstättenämter Gleiwitz 1, Gleiwitz 2, ppeln und Ratibor.

— **Platzkarten.** Vom 1. Juli d. Js. ab werden die Gebühren r Platzkarten wie folgt festgesetzt: 1. Kl. = 9 ℳ, 2. Kl. = ℳ, 3. Kl. = 3 ℳ.

— **Fahrpreisermäßigungen für die Ferienzeit.** Beim Reichserkehrsministerium geht täglich eine außerordentlich große ahl von Anträgen auf Gewährung von Fahrpreisermäßigungen r die bevorstehende Reisezeit ein. In welchen Fällen Fahreisermäßigungen zulässig sind, ist in den Tarifen genau festelegt. Abweichungen hiervon sind nach § 6 der Verkehrsdnung nicht gestattet. Die Dienststellen und die Eisenbahnrektionen kennen diese Vorschriften und ihre Anwendungsöglichkeit genau. Da alle beim Reichsverkehrsministerium ngehenden Anträge an die nachgeordneten Stellen zur Erlediıng abgegeben werden, entsteht durch die unmittelbare Einndung der Anträge an den Reichsverkehrsminister nur untiger Zeitverlust, der sogar, wenn sich die Entscheidung inlge der Weitergabe über die Zeit des Reiseantritts hinaus vergert, den Beteiligten Nachteile bringen kann.

— **Erhöhung der Gebühren für Privatgleisanschlüsse.** Die Erhöhung der Gütertarife bei der Reichsbahn um 25 % zum 1. Juli 1922 bringt es mit sich, daß auch der Gebührentarif für Privatgleisanschlüsse (vergl. Vereinszeitung Nr. 23 vom 15. Juni 1922 S. 449) schon vor seinem Inkrafttreten geändert werden muß. Die neuen Gebühren stellen sich wie folgt:

A. Bahnhofsanschlüsse.

Entfernung	Jährlicher Wagenverkehr 1 bis 3000 Kohle ℳ	1 bis 3000 alle übrigen Güter ℳ	3001—10 000 Kohle ℳ	3001—10 000 alle übrigen Güter ℳ	über 10 000 Kohle ℳ	über 10 000 alle übrigen Güter ℳ
	für einen beladenen Wagen					
bis 1 km einschl.	59,50	63,50	47,00	50,00	34,50	37,00
über 1 km—2 km einschl.	75,00	80,50	59,50	63,50	44,00	47,00
für jeden weiteren km mehr .	15,50	17,00	12,50	13,50	9,50	10,00

B. Anschlüsse auf freier Strecke.

Entfernung von Tarifstation bis Mitte Übergabegleise	Jährlicher Wagenverkehr 1 bis 3000 Kohle ℳ	1 bis 3000 alle übrigen Güter ℳ	3001—10 000 Kohle ℳ	3001—10 000 alle übrigen Güter ℳ	über 10 000 Kohle ℳ	über 10 000 alle übrigen Güter ℳ
	für einen beladenen Wagen					
bis 1 km einschl.	89,50	95,50	70,50	75,50	52,00	55,50
über 1 km—2 km einschl.	120,50	129,50	95,50	102,50	70,50	75,50
über 2 km—3 km einschl.	159,50	170,50	127,00	135,50	93,50	100,50
für jeden weiteren km mehr .	27,00	28,50	22,00	23,50	15,50	17,00

— **Trauerkundgebung für Dr. Rathenau.** Wegen der am Dienstag, dem 27. Juni, 12 Uhr mittags stattfindenden Trauerfeier für den ermordeten Minister Dr. Rathenau wurde zur ausdrucksvollen Bekundung der Anteilnahme der Reichsbahn Punkt 12 Uhr mittags auf 5 Minuten der gesamte Zugverkehr auf Stationen und Strecken stillgelegt. Die mit Reichsflaggen ausgestatteten Amtsgebäude flaggten am 27. Juni auf Halbmast.

— **Die Rheinlandbahnen.** Die Forderungen der Entente betreffend die Beseitigung zahlreicher Bahnbauten im Rheinland (vgl. Nr. 22, S. 439 d. Ztg.) hat dem deutschen Außenminister Dr. Rathenau zu nachstehender Erklärung in der Sitzung des Reichstages vom 21. Juni Anlaß gegeben:

„So lebhaft die deutsche Regierung jede Gelegenheit begrüßt, die Finanzen Deutschlands zu heben, so vermag sie doch die Genugtuung der Botschafterkonferenz über die hier gebotene Möglichkeit nicht zu teilen. Denn einmal übergeht die Botschafterkonferenz mit Stillschweigen, daß über den Ersparnissen, die sich aus der Einstellung der im Gange befindlichen Arbeiten ergeben, Hunderte von Millionen an Ausgaben erstehen, die für die geforderten Zerstörungsmaßnahmen völlig unproduktiv aufgewendet werden müßten, und zweitens trifft die Annahme der Note, daß es sich bei den einzustellenden Arbeiten und den zu beseitigenden Anlagen ausschließlich um militärische, für die deutsche Wirtschaft gleichgültige Einrichtungen handele, in keiner Weise zu. Die deutsche Regierung wird die vorhandenen Anlagen, soweit sie wirklich militärischer Natur sind, pflichtmäßig zerstören lassen, soweit dieses Verlangen allen ökonomischen Erwägungen zum Trotz aufrechterhalten werden sollte. Daß sie nicht daran denkt, neue Anlagen dieser Art zu schaffen oder begonnene fortzuführen, ist angesichts der deutschen Finanzlage und der ganzen politischen Situation eine einfache Selbstverständlichkeit.

Dagegen ist die deutsche Regierung weder nach dem Buchstaben noch nach dem Sinn des Versailler Vertrages verpflichtet, Einrichtungen, die für die gesunde wirtschaftliche Entwicklung des Rheinlandes zweckmäßig und notwendig sind, nur deshalb zu zerstören oder unausgeführt zu lassen, weil die Botschafterkonferenz glaubt, daß sie eine etwaige Mobilmachung erleichtern könnten. Soweit das durch die Forderungen der Botschafterkonferenz geschieht, wird die deutsche Regierung diese Forderungen mit allem Nachdruck bekämpfen; sie wird den alliierten Regierungen den Beweis liefern, daß die verlangten Maßnahmen den betroffenen Gebieten schwere wirtschaftliche Nachteile zufügen, daß sie die Entwicklung nicht nur des Verkehrs, sondern zahlreicher für Deutschland lebenswichtiger Wirtschaftszweige hindern und so die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands keineswegs erhöhen, sondern stark beeinträchtigen würden. Schon jetzt läßt sich mit Gewißheit sagen, daß die Entschließung der Botschafterkonferenz, so weit sie sich mit den Linien Mörs-Geldern, Osterath-Dernau und Ehrang-Coblenz befaßt, überwiegend von unrichtigen Voraussetzungen ausgeht. Das gleiche gilt für eine große Anzahl der übrigen Punkte der Note, was sich zum Teil vielleicht daraus erklärt, daß den Verfassern die Entwicklung, die die Wirtschaft des Rheinlandes seit Beendigung des Krieges genommen hat, noch nicht bekannt geworden ist. Die deutsche Regierung zweifelt nicht daran, daß die Aufklärungen, die sie den alliierten Regierungen in aller Offenheit und Ehrlichkeit geben wird, zu einer Aufgabe der jetzt erhobenen unberechtigten Forderungen führen werden. Die ohnehin so schwer unter dem Drucke der Besetzung leidende rheinische Bevölkerung mag gewiß sein, daß kein Mittel unversucht bleiben wird, um ihr neue grundlose Schädigungen zu ersparen. (Beifall.)“

— **Rauchverbot auf der Eisenbahn.** Die Anordnungen des Reichsverkehrsministers über das Rauchen in den Nichtraucherabteilen und in den Gängen der Züge (vgl. Nr. 13, S. 262 d. Ztg.) sind in der Öffentlichkeit von Raucherseite mehrfach als zu weitgehend bezeichnet worden. Auf eine kleine Anfrage des Reichstagsabgeordneten Dr. Hugenberg nach der Absicht des Reichsverkehrsministers hat dieser nunmehr geantwortet, daß an der strengen Überwachung des Rauchverbots festgehalten würde. Es sei nicht beabsichtigt, die aufgetretenen häufigen Ordnungswidrigkeiten wieder einreißen zu lassen.

— **Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens 1922.** Der neue Jahrgang dieses im vorigen Jahre in allen Kreisen des Wirtschaftslebens sehr gut aufgenommenen Jahrbuchs ist in seinem ersten Bande (Verkehrspraxis im Wirtschaftsleben) bereits erschienen, während der zweite Band in Kürze erscheint. Wir werden auf dieses von Geheimrat Dr. Sarter in Verbindung mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichspostministerium herausgegebene Werk demnächst ausführlicher zurückkommen.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb wickelte sich in der Woche vom 11. bis 17. Juni im Ruhrbezirk glatt ab. Leere Wagen, namentlich zur Verladung von Bren stoffen, waren in so reichlichem Maße vorhanden, daß sie zu Deckung des Bedarfs nicht sämtlich verwendet werden konnte Teilweise wurden die nicht gebrauchten Wagen den Zech über den angeforderten Bedarf zugeführt, teilweise wurden s auf den Reichsbahnstationen abgestellt. Für Kohlen, Koks u Briketts sind in der Betrichtswoche im arbeitstäglichen Durc schnitt einschließlich der nachträglich bestellten 21 955 Wag (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt word (Höchstgestellung am 16. Juni 22 502.) Im gleichen Zeitrau des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 431 Wage Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen betrugen a 17. d. M. 476 912 (561 220) t. Der Wasserstand des Rheins i anhaltend günstig, so daß es bei dem starken Güterandrang a Schleppkraft, stellenweise auch an Laderaum mangelt. Die a den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen umgeschlagene Brennstoffmengen beliefen sich auf 24 741 (30 717) t werl täglich; in den Zechenhäfen der Kanäle wurden 25 326 (25 935) umgeschlagen.

— **Eröffnung der Strecke Holzbach-Gemünden.** Am 1. Ju 1922 wird die Reststrecke Holzbach-Gemünden der no malspurigen Neubaustrecke Simmern-Gemünden mit den Bah höfen Holzbach, Tiefenbach (Hunsrück), Mengerschied und G münden (Hunsrück) für den Personen-, Gepäck- und Güte verkehr sowie für Leichen und lebende Tiere eröffnet, dageg ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausg schlossen. Alle Bahnhöfe besitzen Holzverladerampen, Bahnh Gemünden hat außerdem eine feste Rampe für Kopf- und Seite verladung.

Die nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verke renden Züge führen nur die 4. Wagenklasse. Die Fahrkart werden den auf den genannten Stationen zugehenden Reisend durch den Zugführer im Zuge verkauft, mit Ausnahme d Monats- und Arbeiterrückfahrkarten, die bei der Fahrkarte ausgabe Simmern unmittelbar oder durch Vermittlung der Bah agenten oder Zugführer zu bestellen sind.

— **Eröffnung der Strecke Allendorf-Holzhausen.** Am 1. Ju 1922 wird die normalspurige 2,85 km lange Teilstrecke Allendo (Kr. Wetzlar)-Holzhausen (Kr. Wetzlar) der Neubaustrec Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) als Nebenbahn m dem Haltepunkte Ulm (Kr. Wetzlar) und dem Bahnhof 4. Klas Holzhausen (Kr. Wetzlar) für den Personen-, Güter-, Gepäc und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung v Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Die Annahme und Au lieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Der Haltepun Ulm (Kr. Wetzlar) dient nur dem Personenverkehr. Die Zü werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen ve kehren. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eis bahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und d Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

— **Wiedereinführung fester Lieferfristen im Saargebie** Bei Kriegsbeginn wurden sämtliche Lieferfristen der Eisenbah Verkehrsordnung außer Kraft gesetzt. Diese Maßnahme, d bisher mit Rücksicht auf die ungünstigen Betriebs- und Ve kehrsverhältnisse noch aufrecht erhalten werden mußte, tri für die Saarbahnen mit dem 1. Juli 1922 außer Kraft. V diesem Zeitpunkte an gelten wieder feste Lieferfristen, u zwar im Binnenverkehr der Saarbahnen die gleichen Friste wie sie für die deutschen Bahnen am 1. Mai 1922 eingefüh wurden. Für den Wechselverkehr mit den fremden Bahn gelten mit Rücksicht auf die Beförderungsverzögerungen infol der schwierigen Zollverhältnisse folgende Zuschlagsfriste Für beschleunigtes Eilgut, für Eilgut und für lebende Tie 3 Tage, für Frachtgut 6 Tage. Mit dem weiteren Abbau dies neuen Lieferfristen soll fortgefahren werden, sobald sich d Verhältnisse weiter bessern.

— **Luxuszug London-Holland-München.** Für den englisc bayerischen Verkehr, insbesondere auch für den Besuch d Festspiele in Oberammergau, soll von Ende Juni bis Anfa September ein Luxuszug von Hoek van Holland nach Münch und zurück, zunächst einmal wöchentlich, über Rotterdam, Cr feld, Köln, Wiesbaden, Frankfurt, Heidelberg, Stuttgart, Ul gefahren werden. In Hoek van Holland wird Schiffsanschl mit Harwich und hier Bahnanschluß mit London vermittelt. D Zug wird außer einem Speisewagen und den Gepäckwagen n Salonwagen führen. Die Abfahrt von Hoek van Holland erfol Freitags, erstmals am 30. Juni, und die Rückfahrt von Münch Dienstags, zum erstenmal am 4. Juli. Im Bedarfsfalle wird ei zweite Fahrt in der Woche vorgesehen, und zwar Mittwochs v Holland nach München und Donnerstags von München na Holland. Die Luxuszüge vermitteln in beiden Richtungen i München unmittelbare Anschlüsse nach und von Rom über d Brenner.

- Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft. Die der Deut-en Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft A.-G. in Berlin gehörende km lange Schmalspurbahn Rhein-Orschweier-Ettenheim-ıster (Baden) soll teilweise (2. Hälfte) auf Normalspur um-aut werden. Ein weiterer, seit einiger Zeit stilliegender l wird wahrscheinlich abgebrochen werden. Der Abbruch der Firma Schweitzer & Oppler in Berlin übertragen worden. Geldbedarf ergibt sich für die Firma aus dem Umbau nicht, sie für die Kosten aus dem Verkauf des Altzeuges an die ruchfirma sowie aus Bauzuschüssen von Reich, Staat und neinden gedeckt ist.

- Rhein-Sieg Eisenbahn-A.-G. Die Gesellschaft, die in der ten Generalversammlung ihre frühere Bezeichnung „Bröl-er Eisenbahn-A.-G." in die obige umwandelte, schließt mit m Fehlbetrag von 564 314 (2 854 755) *M* das Geschäftsjahr 1 ab. Dieses Ergebnis ist zurückzuführen auf die Verkehrs-ier, die mit 655 722 *M* den Betriebsgewinn der Bahn in einen riebsverlust umwandelte, und von der die Privateisenbahnen Kleinbahnen noch nicht befreit sind.

Österreich.

- Eine Ansprache des Verkehrsministers. Anläßlich des Emp-ges der Departementsvorstände des Bundesministeriums für kehrswesen führte Minister Dr. Odehnal in seiner Ansprache er anderem folgendes aus:

Wie Ihnen bekannt ist, bin ich Parlamentarier und Ange-ger einer bestimmten Partei. Es wäre aber nichts ver-ter, als etwa zu meinen, daß im Verkehrsministerium nun-er eine Parteiherrschaft aufgerichtet werden sollte. Selbst Ihrem Stande hervorgegangen, habe ich zu lange als Staats-nter im Verwaltungsdienst gestanden, als daß nicht auch i wie gewiß jedem von Ihnen, die gute österreichische Be-nüberlieferung, deren hervorragendstes Merkmal die Objek-ität ist, in Fleisch und Blut übergegangen wäre.

Allerdings gilt es auch für uns, sich den geänderten Zeit-ältnissen anzupassen, und ich erachte es für notwendig, Gedanken der demokratischen Staatsform, soweit er auch dem Verwaltungsgebiet zur Auswirkung kommt, Rechnung ragen. Sind wir doch als Staats-, beziehungsweise Bundes-ite nicht mehr wie früher die Vollstrecker eines Willens, en Träger die Krone war, sondern wir müssen uns alle ichten als Vollzugsorgane des Gesamtvolkes, also in einem issen Sinne als Volksbeauftragte. Und als solche dürfen wir en verschiedenen Willensäußerungen der berufenen Volks-reter nicht von vornherein eine lästige Einmengung in die lesverwaltung erblicken, es ist vielmehr unsere Pflicht, Willensäußerungen gewissenhaft zu prüfen und, soweit im Rahmen der gesamtstaatlichen Interessen möglich ist, zu beachten. Dann können wir auch sicher sein, daß chen Volk und Volksvertretern auf der einen Seite und ntenschaft auf der andern Seite keine Kluft und kein Miß-tändnis entstehen wird, daß beide nicht wie zwei fremde per feindlich einander gegenüberstehen werden, und daß das l, das in einem geordneten Staatswesen um die beiden vor-isten Träger des Staatsgedankens sich schlingen soll, sich r enger knüpfen und festigen wird.

- Reform des Eisenbahnwesens. Der neugewählte Bundes-ister für Verkehrswesen, Dr. Odehnal, äußerte sich über Reform des Eisenbahnwesens, wie folgt:

In dem Amt, das meiner Leitung anvertraut ist, ist es die e der Tariferhöhung, die uns die größte Sorge macht. en wir doch, daß jede Tariferhöhung der Stein ist, der die ine der allgemeinen Preiserhöhungen ins Rollen bringt. es ist das harte Muß, das uns zu dieser Erhöhung zwingt. t der stetig wachsende Gebarungsausfall der Bundesbahnen zwingt uns dazu, die Not der österreichischen Privat-ahen, welche die Lasten des Betriebes einfach nicht mehr gen können, und denen der Staat die Milliarden, die sie Weiterführung ihrer Betriebe benötigen, nicht geben kann, n die Tariferhöhung als das einzige Mittel erscheinen, das traurigen finanziellen Verhältnisse der österreichischen n halbwegs mildert. Wir werden aber die geplante Tarif-ung vorsichtig durchführen, wir werden alles zu vermeiden ten, was der Entwicklung unseres Handels und unserer strie schaden könnte. Vor allem wird die Tariferhöhung iner Tarifreform verbunden sein, die alle Härten des gleich-en Tarifsystems beseitigt. Die Tarife werden stufenweise t werden; die Beförderung der Lebensmittel werden wir verteuern, weil wir uns ja nicht selbst ins Fleisch iden wollen. Gewisse Waren, die eine größere Erhöhung vertragen, werden wir bei der Tarifbemessung möglichst en. Dagegen wollen wir den Tarif für jene Gattungen Waren, die erfahrungsgemäß im Durchzugsverkehr eine spielen, auch weit über das Hundertfache erhöhen. Über das Ausmaß aller dieser Erhöhungen wird der Ministerrat das letzte Wort zu sprechen haben. Natürlich werden auch die Per-sonentarife eine Erhöhung erfahren müssen. Wir werden den neuen Tarifreformentwurf den Handels- und den Arbeiterkam-mern zur Begutachtung vorlegen; dabei wird sich die Gelegen-heit ergeben, etwaigen berechtigten Abänderungsvorschlägen Rechnung zu tragen.

Wir beschäftigen uns sehr ernst mit der Frage der Reform des Betriebes auf unseren Bundesbahnen. Ich bin in diesem Belange kein Freund des Gedankens, alle industriellen staat-lichen Betriebe und mit ihnen die Staatsbahnen einem General-kommissariat anzuvertrauen, ebensowenig kann ich mich mit dem Plane befreunden, die Staatsbahnen zu verkaufen oder zu verpachten. Die Staatsbahnen müssen auch in der Zukunft unter der Oberhoheit des Staates verbleiben, denn sie erfüllen wichtige staatliche Aufgaben. Selbstverständlich aber wird jede Reform der Staatsbahnen nur dann Erfolg haben, wenn sie auf kaufmännischen Grundlagen aufgebaut und von allem Ballast des Formalismus befreit wird. Mein Reformplan hat ein Ziel: die Vereinfachung der Geschäftsführung. Ich stelle mir das so vor, daß wir vor allem die Staatsbahndirektionen mit größeren Rechten ausstatten und sie damit in die Lage versetzen, in minder wichtigen Fällen, ohne Befragung der Zentrale, selb-ständig zu entscheiden. Auch die Geschäftsführung der Zen-trale wollen wir in der Weise umgestalten, daß wir das soge-nannte Dezernentensystem einführen, das heißt, wir werden für einzelne Angelegenheiten Dezernenten bestellen, die mit ge-wissen Vollmachten ausgestattet sind, und die in einzelnen Fällen selbständig vorgehen können. Damit ersparen wir viel Zeit, und, was mir noch viel wichtiger erscheint, wir sind in der Lage, den ganzen Apparat zu verkleinern. Weiter beab-sichtigen wir, die Kontrolle zu vereinheitlichen, womit wir nicht nur eine wesentliche Erleichterung des Geschäftsverkehrs, sondern auch eine ansehnliche Herabminderung des Personal-standes zu erzielen hoffen.

Die Durchführung dieser Reformpläne wird es uns möglich machen, den von der ganzen Öffentlichkeit mit Recht verlangten Angestelltenabbau ohne drakonische Maßnahmen vorzunehmen. Ich bin ein entschiedener Gegner des gewaltsamen Abbaues und hoffe, daß wir auch ohne Anwendung solcher Mittel zum Ziele kommen werden. Vor allem erwarte ich mir sehr viel von dem Inkrafttreten des Beamtenabbaugesetzes.

Ich möchte schließlich noch sagen, daß ich bemüht bin, die Interessen unserer einheimischen Industrie, soweit es in meiner Macht steht, zu fördern. Ich habe den Auftrag erteilt, in Zu-kunft Bestellungen für die Eisenbahnverwaltung nur an das Inland zu vergeben. So ist dieser Tage eine große Bestellung von Bekleidungssorten, die bisher aus dem Auslande bezogen wurden, inländischen Firmen aufgegeben worden.

— Ratschläge an alle Reisenden. Das Bundesministerium für Verkehr hat eine neue Form gewählt, um die Reisenden zu guten Reisesitten zu erziehen, indem es sich mahnend mit fol-genden Ratschlägen an jeden einzelnen wendet:

Lieber Reisegefährte!

Wenn Du die Bahn betrittst, denke nicht nur an Dich, sondern auch an Deine Mitreisenden und an die Gesamtheit, unseren arm gewordenen Staat. Du zählst Dich zu den Denkenden und Gebildeten; um so mehr Pflichten hast Du. Dein Tun und Lassen soll beispielgebend wirken. Was Du Dir erlaubst, werden sich andere erlauben, und so vermehrst oder verminderst Du durch Dein Beispiel die jeweilige Ordnung. Hilf uns, die Ordnung wieder aufbauen! Lies die nachstehenden Ratschläge und befolge sie!

1. Beim Betreten der Bahn lies die Aufschriften und beachte sie! Jede überflüssige Frage und Antwort vergeudet wertvolle Zeit.

2. Dränge nicht bei Kassen und Türen! Durch Drängen gefährdest Du Greise, Frauen und Kinder. Stell' Dich aber auch nicht Stunden vor Deiner Abfertigung vor Schaltern und Kartenausgabestellen an; Du bildest für andere, die früher daranzukommen haben, ein Hindernis und bereitest Abferti-gungsschwierigkeiten.

3. Befolge die Anordnungen der Türsteher und Schaffner! Sie haben strenge Vorschriften und können Dir zuliebe keine Ausnahme machen. Die strenge Bahnsteigsperre dient dazu, daß die Reisenden möglichst ungehindert den Zug erreichen.

4. Überschreite die Gleise nur an erlaubten Stellen! Viele haben Unvorsichtigkeit mit dem Leben bezahlt. Der Lokomotiv-führer muß in erster Linie auf wichtige Signale achten und könnte Dich Unvorsichtigen leicht übersehen.

5. Springe nie auf einen fahrenden Zug! Du bringst Dein Leben in Gefahr. Vor dem Einsteigen nimm den Rucksack ab, sonst kannst Du im überfüllten Wagen nicht ausweichen, und drückst eine Fensterscheibe ein, die ein Vermögen kostet.

6. Sitze nicht auf den Trittstufen der Wagen! Andere Rei-

sende wollen bei kurzem Aufenthalt rasch den Zug verlassen, steigen über Dich, können abstürzen und überfahren werden. Bedenke, daß durch solche Eigenwilligkeiten schon manches Menschenleben vernichtet wurde.

7. Verlängere nicht die Zugaufenthalte durch Trödelei, sondern nimm vor dem Abfahrzeichen Deinen Platz ein. Das Warten auf die Besucher der Bahnhofwirtschaften und auf die Bummler vor den Wagen kostet Minuten, aus denen Stunden werden, die zur Kohlenvergeudung führen.

8. Wenn Du etwas verzehrst, halte das umhüllende Papier auf dem Schoß, wickle die Abfälle — aber keine harten Gegenstände — hinein und lasse den zusammengerollten Ballen außerhalb der Bahnhöfe während der Fahrt aus dem Fenster fallen. Dort wird uns Wind und Regen die Arbeit abnehmen, die wir für das Zusammensuchen unter Bänken und in Winkeln aufwenden müssen.

9. Schone die Bänke und Überzüge und steige nicht darauf. Es müssen noch viele Ersatzstoffe verwendet werden, die wenig haltbar und schwer zu reinigen und trotzdem sehr teuer sind. Jede Rücksichtslosigkeit kostet schließlich wieder Dein Geld, daß Dir abgenommen werden muß, um den Fahrpark instand zu halten.

10. Benützest Du den Abort, so verlasse ihn so, wie Du ihn zu finden wünschest. Verschwende nicht das Wasser. Die mitgeführte Menge reicht nur für den notwendigsten Bedarf. Die Ergänzung ist mühsam, erfordert kostspielige Handarbeit und ist oft gar nicht möglich.

11. Brennt bei Nacht eine Lampe nicht, so wende Dich an den Schaffner. Unterlasse Eingriffe, sonst stiftest Du Schaden. Die Instandhaltung der Beleuchtung und die Herbeischaffung der Betriebsstoffe verursachen die größten Schwierigkeiten.

12. Rauche nur, wo es erlaubt ist. Bedenke, daß unter Deinen Mitreisenden mancher Kranke und Kriegsverletzte ist, dem der Rauch schadet und der nur des lieben Friedens willen schweigt. Befolge die Mahnungen der Schaffner, wirke auf Deine Reisegenossen, nötige nicht zu Amtshandlungen, die Schreibwerk und Verdruß zur Folge haben.

13. Spucke nicht überall herum! Was Dir ekelhaft ist, ist auch Deinen Mitreisenden ekelhaft.

14. Gib den Bediensteten keine Geschenke, um für Dich Vorteile zu erreichen; der Eisenbahner ist nicht Dein persönlicher Diener, sondern der Diener der Gesamtheit. Dieser Mißbrauch schädigt Dich schließlich selbst, denn es wird immer Reichere geben, als Du bist. Hilf, daß sich gleiches Recht für alle auch auf der Bahn durchsetze.

15. Stehe vor Erreichung Deines Fahrzieles nicht auf dem Trittbrett und springe nicht vom fahrenden Zug! Die Minute, die Du gewinnst, kannst Du sonst teuer bezahlen. Dränge nicht beim Ausgang. Wähle als Kluger eine wenig benützte Tür und mäßige Deine Schritte. Du wirst immer noch zurechtkommen.

16. Willst Du mündlich eine Beschwerde vorbringen, wäge vorher Deine Worte. Fühlst Du auch nach ruhiger Überlegung erlittenes Unrecht, so schreibe Deine Beschwerde mit Ort, Zug, Tag und Stunde auf und sende sie mit Deiner Unterschrift an die zuständige Bundesbahndirektion. Bleibst Du im Recht, so wird sie Abhilfe schaffen; schließlich steht Dir noch die Beschwerde an das Bundesministerium für Verkehrswesen offen.

Halte Dir vor Augen, daß wir noch in der Zeit mühsamen Wiederaufbaues nach schweren Kriegsfolgen leben. Habe Geduld, hilf mit, und es wird schrittweise besser werden!

— **Der Fremdenverkehr in Österreich.** In einer Pressekonferenz machte Ministerialrat Dr. Dorninger vom Bundesministerium für Verkehrswesen Mitteilungen über die Aussichten für die Entwicklung des Reise- und Fremdenverkehrs in diesem Sommer. Voraussichtlich werde der Fremdenverkehr sehr stark sein. Da die Einreisevorschriften im gesamten Bundesgebiet fallen gelassen wurden und in den Paßvorschriften mannigfache Erleichterungen eingetreten sind, die Zugfolge im Eisenbahnfahrplan verdichtet wurde, die Züge mit direkten Wagen mit Speise- und Schlafwagen ausgestattet worden sind und auch die Fahrkartenausgabe weniger Anlaß zu Klagen gibt, sind die Schwierigkeiten, die im letzten Sommer aufgetaucht waren, zum großen Teil behoben. Auch das H o t e l w e s e n hat im allgemeinen schon die Kriegsschäden überwunden. Es konnten, soweit es möglich ist, auch Neubeschaffungen und Herstellungen vorgenommen werden. Die Regierung ist bemüht, das Hotelwesen ebenfalls zu bessern.

Die Hauptanziehungskraft für den Fremdenverkehr bilden natürlich die Alpen, und es wurde dahin gewirkt, ihre Zugänglichkeit den Reisenden zu erleichtern.

Auch die Werbetätigkeit im Auslande ist wieder aufgenommen worden; allerdings sind ihr durch die großen Kosten enge Grenzen gesetzt. Unsere auswärtigen Vertretungen arbeiten mit aller Kraft für den Fremdenverkehr, und besonders unsere Gesandtschaft und unser Konsulat in London sind in dieser Beziehung mit großem Erfolg tätig.

— **Güterverkehr mit Rumänien über die Tschechoslowakei**
Polen. Die Verhandlungen, die seit längerer Zeit wegen
lassung der durchgehenden Abfertigung wenigstens einer
stimmten Anzahl von Wagenladungen im Güterverk
zwischen Österreich und Rumänien im Durchzuge durch
Tschechoslowakei und Polen mit den beteiligten Bahnver
tungen schwebten, sind in jüngster Zeit insofern mit Erfolg
endet worden, als die Absendung von täglich elf Wagenladun
von Wien Nordbahnhof als zulässig erklärt worden ist. D
gemäß werden vom 1. Juli d. J. an in Wien Nordbahnhof
dungen mit direkten internationalen Frachtbriefen über den
Lundenburg-Petrowitz-Sniatyn-Grigore Ghica-Voda (Nep
koutz) nach rumänischen Bestimmungsstationen aufgeg
werden können. Zur Beförderung sind jedoch nur Wagenla
gen zugelassen. Im Frachtbrief muß vom Absender der o
genannte Weg vorgeschrieben sein. Die Fracht- und Ne
gebühren müssen in beiden Verkehrsrichtungen bis zur polni
rumänischen Grenze frankiert werden, für die weitere Str
werden sie auf den Empfänger überwiesen. Die Belastung
Sendungen mit Nachnahme sowie die Beigabe von Begleiter
ausgenommen bei Tiersendungen und bei auf eigenen Räd
laufenden Fahrbetriebsmitteln — ist unzulässig. Nachträgl
Verfügungen des Absenders sind nur in gewissen Fällen st
haft. Die Annahme derartiger Sendungen durch Wien-N
bahnhof ist an die vorherige Bewilligung der Bundesb
direktion Wien-Nordost gebunden. Diese Maßnahme ist
forderlich, um die Einhaltung der vorgeschriebenen täglic
Wagenanzahl zu sichern. Eine Überschreitung dieser Zahl
im Hinblick auf die schwierigen Betriebsverhältnisse an
polnisch-rumänischen Grenze z. Zt. unzulässig. Bei einer Be
rung dieser Verhältnisse wird eine allfällige Steigerung
Wagenanzahl sowie die Ausdehnung des Verkehrs auch
andere österreichische Bahnhöfe angestrebt werden.

— **Österreichischer Verein für Kälteindustrie.** In der
22. April d. J. abgehaltenen ordentlichen Generalversamml
dieses Vereines erstattete der Schriftführer den Bericht
die Tätigkeit des Vereins im Jahre 1921. Darnach konnte
Verein auch im abgelaufenen Jahre mit Rücksicht auf den
ständigen Stillstand der Kälteindustrie eine bemerkensw
Tätigkeit nicht entwickeln. Er hat die alten Beziehungen
den befreundeten Kältevereinen, besonders mit dem deuts
und holländischen Kälteverein, aufrechterhalten und war a
bei der im Sommer 1921 in Hamburg abgehaltenen Tagung
deutschen Kältevereines vertreten. Mit der neu gegründ
internationalen Kälteorganisation konnten bisher Beziehu
nicht angeknüpft werden, da bei deren Gründung Österreich
ehemals feindlicher Staat nicht eingeladen wurde. Auf eine
frage des Bundesministeriums für Handel und Gewerbe, In
strie und Bauten, ob der Anschluß an diese Organisation
zweckmäßig erachtet wird, hat der Verein geantwortet, daß
solcher Anschluß zur Wiederanbahnung zwischenstaatlicher
bindungen und zur Ermöglichung von Beratungen für die Ges
gebung bezüglich der Kältetransporte und der Lebensmi
fürsorge wünschenswert erscheint, und daß die Bundesregier
für den Fall einer Einladung durch die französische Regier
sich dieser Organisation, zu der die meisten Staaten bei
ihren Beitritt angemeldet haben, anschließen und den
sprechenden Beitrag leisten solle. Die Versammlung besch
an die Ministerien für Handel, Gewerbe, Industrie und Ba
und für soziale Verwaltung Ansuchen um Bewilligung
sprechend erhöhter geldlicher Zuschüsse zu richten und fe
den Beitritt zur Association internationale du froid anzustre
falls das Handelsministerium den Beitrag für diese Vereinig
dem Verein zur Verfügung stellt.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Verwaltungsrat
Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat in der Sitzung vom 27.
1922 die von der Generaldirektion vorgelegte Rechnung für
Geschäftsjahr 1921 genehmigt. Auf Grund dieser Rechnung
gibt sich einschließlich des Gewinnvortrages aus dem Vor
von 551 123 tsch.-slow. Kronen der Saldo des Gewinn- und
lustkontos mit 8 078 048 tsch.-slow. Kronen. Die Angelege
der Einlösungsrente ist noch nicht geregelt. Auf Rechn
der Einlösungsrenten wurde der tschechoslowakischen Repu
wie im Vorjahr eine Zahlung in österreichischen Kronen
leistet. Von der österreichischen Republik erfolgte eine
zahlung in österreichischen Kronen, ebenso erfolgte eine
zahlung der polnischen Republik in polnischen Mark. Von
Reinerträgnisse der Einlösungsrente wurden 242 158 tsch.-s
Kronen in den Aktientilgungsfonds hinterlegt. Der Ver
tungsrat wird der Generalversammlung vorschlagen, die
dende entsprechend dem Rest des Reinerträgnisses der
lösungsrente mit 4 tsch.-slow. Kronen für jede ganze Akti
bemessen. Nach Abrechnung dieser Dividende sowie der
tutenmäßigen Tantieme des Verwaltungsrates verbleiben
7 597 169 tsch.-slow. Kronen zur Verfügung der General
sammlung. Zur Verteilung dieses Betrages wird der Ver

ıgsrat der Generalversammlung vorschlagen, die Vorzugs-
idende mit 80 tsch.-slow. Kronen für jede ganze Aktie fest-
tzen, ferner im Sinne des Gesetzes vom 25. Februar 1920
tschechoslowakischen Republik von dem auf den Bergbau
allenden Teilbetrag von 4 764 332 tsch.-slow. Kronen des
die Aktionäre zu verteilenden Reinertrages einen 10proz.
eil von 467 433 tsch.-slow. Kronen zugunsten der beim Berg-
Beschäftigten bereitzuhalten und den Rest von 1 159 836
.-slow. Kronen auf neue Rechnung vorzutragen. Die Ge-
tdividende für 1921 wird sohin 84 tsch.-slow. Kronen be-
en. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, von der Leistung
r Abschlagszahlung am 1. Juli 1922 auf die Dividende des
res 1922 abzusehen. Der am 1. Juli 1922 fällige Coupon
daher mit 84 tsch.-slow. Kronen für jede ganze Aktie, be-
ungsweise der am 1. Juli fällige Coupon der ganzen Genuß-
e mit 80 tsch.-slow. Kronen eingelöst werden. Die General-
sammlung wird am 28. Juni d. J. in Prag abgehalten werden.

Ungarn.

Elektrische Eisenbahn in Györ (Raab). Zwischen der
t Raab und der Pester Ungarischen Commercial-Bank sind
andlungen im Gange, um in Györ eine elektrische Straßen-
zu bauen. Die Entwürfe sind bereits ausgearbeitet und
len dem Handelsministerium unterbreitet.

Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Donau-Theißgegend.
der Donau-Theißgegend soll in nächster Zukunft ein Netz
Eisenbahnlinien ausgebaut werden, das hauptsächlich zur
rderung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse dieser frucht-
n Gegend dienen wird. Auf Grund des ausgearbeiteten
vurfes sollen folgende Eisenbahnlinien ausgebaut werden:
ed - Kelebia - Baja, Baja - Nádudvar - Kecel - Kiskörös und
dvar-Dusnok-Fajsz-Bátya-Kalocsa.

Schweres Eisenbahnunglück bei Budapest. Am 14. Juni
es Jahres ereignete sich zwischen Torbágy und Herczeghalom
der Nähe von Budapest ein schweres Eisenbahnunglück.
. Wagen des von Budapest nach Graz abgegangenen Schnell-
s entgleisten in einer scharfen Kurve infolge Schienen-
hes, wobei zwei Reisende getötet wurden und mehrere
onen schwere Verletzungen erlitten.

Entwurf einer Querbahn in der Tiefebene. In der Tief-
e Ungarns beabsichtigt die Banca Ungaro-Italiana eine
bahn zu bauen, die von der Station Szolnok ausgehend die
Besenyöszög, Kötelek, Tisza-Süly und Paly berühren soll;
erreicht sodann bei Kisköre die Hauptlinie der Mátra-Körö-
Vizinalbahn, führt dann weiter durch Tiszanána, Kömlö,
nyötelek und Dormánd bis zur Station Füzesabony. Von
nána soll eine Zweiglinie ausgehen, die bis Poroszlô,
Station der Debrecen-Füzesabonyer Vizinalbahn, reicht.
Genehmigung zum Ausbau dieser letzteren Linien erhielt
Ungarische Agrar- und Renten-Bank.

Eine Eingabe bezüglich des neuen autonomen Zolltarifs.
imer Rat Alexander v. Maxlekovits, Leiter der Un-
ch-Österreichischen Wirtschaftsorganisation, hat in einer an
Regierung gerichteten Eingabe auf die ungünstigen wirt-
tlichen Folgen hingewiesen, die bei unverändertem Inkraft-
n des Zolltarifentwurfes unbedingt entstehen würden. U. a.
auf den Umstand hingewiesen, daß Ungarn und Österreich
chaftlich auf einander angewiesen sind. Die Unterbindung
egenseitigen Handelsverkehrs würde der Lahmlegung des
ischen Wirtschaftslebens gleichbedeutend sein. Ein
chaftlich unbegründeter, übertriebener Zollschutz müßte
Handel vernichten, den inländischen Verbrauch im hohen
belasten und die industrielle Erzeugung zugrunde richten.
auf Grund eines den Wirtschaftsverhältnissen angepaßten
rifes könnten bei den wirtschaftlichen Verhandlungen mit
Nachbarstaaten Erfolge erzielt werden.

Wagenklassen für Nichtraucher. Nach einer Verordnung
Staatsbahndirektion muß in der I. Wagenklasse eine ge-
ge Abteilung für Nichtraucher selbst in dem Falle bereit-
lt werden, daß in den Zug nicht mehr als ein Wagen
Klasse eingestellt wird. In der II. Wagenklasse muß,
mehr als ein Wagen dem Zuge angeschlossen wird,
nzer Wagen II. Klasse den Nichtrauchern zur Verfügung
. Wagen III. Klasse werden für Nichtraucher nur dann
halten, wenn im Zuge mindestens drei Wagen III. Klasse
ind.

Eisenbahnbeamtenabbau. Der auf Grund des Gesetz-
rfes Nr. VI vom Jahre 1922 beschlossene Beamtenabbau
in allernächster Zeit durchgeführt werden. Es werden
hst diejenigen Beamten in den Ruhestand versetzt, deren
Dienstzeit abgelaufen ist; es folgen diejenigen, die ein ge-
wisses Alter überschritten haben, die unter Disziplinarverfahren
stehen, die als überzählig in die Gruppe B eingereiht worden
sind und schließlich diejenigen, deren Existenz gesichert ist.

— **Die Verkehrsfrage der Budapester Straßenbahnen.** Stefan
Sztrókay, stellvertretender Generaldirektor der Budapester Ver-
einigten Stadtbahnen, veröffentlichte in der Zeitschrift des
Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereins eine sehr be-
achtenswerte Abhandlung über die Verkehrsfrage der haupt-
städtischen Straßenbahnen. Dieser Abhandlung entnehmen wir
folgende Angaben:

Nach Ansicht des Verfassers ist die Hauptursache der Unzu-
länglichkeit der Budapester Straßenbahnen, daß der lockere
topographische Zusammenhang zwischen dem Kern der Haupt-
stadt und einigen Außenbezirken, sowie den umliegenden Ort-
schaften (die von den Staatsbahnen ungenügend versorgt wür-
den), zum Ausbau der trambahnartigen Vizinalbahnen geführt
habe, die vom Rande des Kernes radial ausgehen. Infolge
dieses Entwicklungsganges hat die Überlastung der Straßen-
bahnen eintreten müssen. Der Verfasser erblickt in dem Aus-
bau eines Schnellbahnnetzes das einzige Mittel zur Behebung
dieser Unzuträglichkeiten. Nach seinen Vorschlägen sollen fünf
Hauptlinien und eine Zweiglinie, die teils unterirdisch, teils ober-
irdisch verlaufen, ausgebaut werden. Der Bau könnte
in sechs Abschnitten durchgeführt werden. Auf diese Weise
wäre der Lokalverkehr in engerem Sinne und die lokale
Bedienung des Fernverkehrs der Straßenbahn zu überlassen
und die weitere Umgebung den Vizinalbahnen. Der Verfasser
macht den Vorschlag, nach Fertigstellung des Entwurfes die
administrative Begehung durchzuführen und zwar ausschließ-
lich zum Zwecke der Festlegung aller technischen Einzelheiten.
Die Ergebnisse dieses Verfahrens sollten bei Anfertigung des
Stadtregulierungsentwurfes berücksichtigt werden. Er hält den
jetzigen Zeitpunkt des Stillstandes für geeignet, um die Aus-
führung dieses einheitlichen Programms vorzubereiten.

— **Teilnahme der Ungarisch-Schweizer Handelskammer an der
Budapester Warenmustermesse.** Die Ungarische Handelskammer
für die Schweiz veranstaltet anläßlich der XIII. Budapester
Warenmustermesse für die Mitglieder dieser Handelskammer
eine Studienreise nach Budapest. Die angesehensten Schweizer
Großindustriellen werden sich der Studienreise anschließen.

— **Verkehrserleichterungen für die Budapester Mustermesse.**
Der Handelsminister hat seinerzeit der Leitung der Mustermesse
3000 Anweisungen bewilligt, die zur Fahrt zum halben Preise
berechtigen. Mit Rücksicht jedoch auf das große Interesse, das
sich im In- und Ausland für die Messe kundgibt, sah sich die
Budapester Handels- und Gewerbekammer veranlaßt, um weitere
3000 ermäßigte Fahrkarten beim Handelsminister einzukommen,
der diesem Ersuchen auch Folge geleistet hat. Die Anweisungen
werden durch die Handels- und Gewerbekammer und durch die
Vertretung der Warenmustermesse ausgestellt. Kaufleute und
Industrielle, die solche Anweisungen beanspruchen, können sich
bei ihren zuständigen Kammern melden.

Niederlande.

— **Vorläufiger Bericht der Studienkommission betr. Elektri-
sierung der holländischen Eisenbahnen.** Dem Beispiel anderer
Länder (z. B. England, Frankreich, Belgien und Italien) fol-
gend hat die holländische Regierung 1920 einer Studien-
kommission den Auftrag erteilt, sich mit der Frage der für
Holland zweckmäßigsten Stromart zum Bahnbetriebe zu be-
schäftigen und hierüber Bericht zu erstatten. Der Kommission
gehörten nach einer Mitteilung der Elektrotechnischen Zeit-
schrift (in Heft 22 d. lfd. Jahrg.) u. a. an L. M. Barnet Lyon
als Bevollmächtigter der holländischen Eisenbahnverwaltung,
J. J. W. Loenen Martinet, Chef des elektrischen Be-
triebes der holländischen Eisenbahnen, H. Doyer, Beratender
Elektroingenieur, H. J. Lessen, Professor J. van Dam
und G. J. Swaay.

Nach ausgedehnten Studienreisen durch Deutschland, Schwe-
den, England, die Schweiz und die Vereinigten Staaten hat die
Kommission einen vorläufigen Kommissionsbericht erstattet, aus
dem das Wesentliche im folgenden wiedergegeben wird:

1. Die Anwendung des Drehstroms für den Bahnbetrieb
hat Vorzüge in bergigen Ländern; sein Nachteil besteht in der
Verwicklung der Fahrleitung durch Benötigung zweier Drähte;
auch ist der Drehstrommotor weniger anpassungsfähig an den
Betrieb.

2. In Verbindung mit einer nationalen Stromversorgung bietet
die Stromversorgung der elektrischen Bahnen bei Gleichstrom-
betrieb mehr Vorteile als bei Einphasen-Wechselstrom.

3. Die Frage der Überwindung von Störungserscheinungen
an Schwachstromleitungen kann bei Einphasenstromverteilung

nicht zufriedenstellend beantwortet werden. Es kann daher nicht im voraus übersehen werden, welche Schutzmaßnahmen unter Voraussetzung geringster Kosten ausreichen werden, um einen Betrieb zu gewährleisten, der allen vernünftigen Anforderungen Rechnung trägt.

4. Die Kommission ist einstimmig der Ansicht, daß der Gleichstrommotor einfacher und zuverlässiger ist als der Einphasenmotor, besonders bei mäßigen Gleichstromspannungen. Diese Ansicht wurde bestärkt durch die Besichtigung fremder Bahnen; nicht zu leugnen ist, daß der Einphasenmotor in den letzten Jahren sehr verbessert wurde.

5. Die Kommission ist der Meinung, daß sie für die Elektrisierung der Eisenbahnen Hollands das Gleichstromsystem empfehlen muß. Die zu wählende Spannung liegt zwischen 1500 und 3000 Volt. Soweit es sich übersehen läßt, würde in Anbetracht der kurzen Entfernungen zwischen den Speisepunkten und des Gewichtes der Züge eine Betriebsspannung von 3000 Volt gegenwärtig nicht nötig sein; es wird daher vorläufig Gleichstrom von 1500 Volt, unter Verwendung oberirdischer Stromzuführung, empfohlen. Wenn es auch noch ungewiß ist, ob in Holland ein nationales Elektrizitätsversorgungssystem zustande kommen wird, ist die Kommission doch der Meinung, daß in jedem Falle die Stromerzeugung bei 50 Perioden zu erfolgen hat. Sollte die einheitliche nationale Stromversorgung nicht durchgeführt werden, so müßten die holländischen Eisenbahnen dennoch mit Gleichstrom von 1500 Volt betrieben werden. Im einzelnen werden hierzu noch folgende Begründungen angeführt:

a) Die Beeinflussung von Schwachstromleitungen ist von besonderer Wichtigkeit im Hinblick auf den für die Bahnen verfügbaren beschränkten Raum im Gelände, im Hinblick auf die große Zahl der benachbarten Schwachstromleitungen und die Schwierigkeit, ihnen in den eng bevölkerten Bezirken einen anderen Platz zuzuweisen.

b) Bei den verhältnismäßig kleinen Abständen der einzelnen Verbindungsbahnen würde dem hochgespannten Einphasenstrom ein eigentlicher Vorteil nicht zuzusprechen sein.

c) Bei diesen kurzen Abständen und der Verkehrsdichte zur Zeit der Elektrisierung würde der Unterschied in den Anlage- und Betriebskosten kein sehr großer sein.

d) Nach Ansicht der Kommission ist der Gleichstrommotor für den Bahnbetrieb besser geeignet als der Einphasenmotor.

e) Die bauliche Entwicklung von selbsttätigen Unterwerken und die Anwendung von Quecksilberdampf-Gleichrichtern bietet für das Gleichstromsystem eine größere Wahrscheinlichkeit von Verbesserungen als für das Einphasensystem.

f) Bei Anwendung des Gleichstromsystems besteht im allgemeinen eine weitgehendere Möglichkeit, einen großen Teil des erforderlichen Ausrüstungsmaterials in Holland selbst herzustellen.

Zum Vorstehenden ist auch die Abhandlung von W. B. Bearce in der „General Electric Review", Band 25, Seite 285, des Jahrgangs 1922 zu vergleichen.

Uebrige europäische Länder.

— **Tariferhöhung im S. H. S.-Königreiche.** Laut Ministerialerlaß vom 31. Mai d. J. werden alle Tarife der S. H. S.-Eisenbahnen mit 1. Juli 1922 erhöht. Im einzelnen berichtet der „Allg. Tarif-Anzeiger" darüber folgendes:

Die Personentarife sind, vom 1. Juli d. J. angefangen, auf einer Grundtaxe von 21 Para für die Person und den Kilometer in der III. Wagenklasse der Personenzüge aufgebaut. Das Verhältnis der Preise aller übrigen Wagenklassen zur III. Klase bleibt das gleiche wie bisher, ebenso wird der Schnellzugtarif nach dem alten Grundsatz in der anderthalbfachen Höhe der Personenzugpreise gebildet sein. Die Tarife der II. Klasse werden demnach das Doppelte, jene der I. Klasse das Dreifache der Beförderungspreise in der III. Klasse betragen, während die Fahrt in der IV. Personenzugklasse nur die Hälfte des Tarifs III. Klasse kosten wird. Die Fahrpreise der Schnellzugkarten und der Personenzugkarten I. und II. Klasse werden hierbei stets auf die nächsten 25 Para aufgerundet werden. Für die Fahrt im Luxuszuge ist der Schnellzugtarif I. Klasse mit einem 25prozentigen Aufschlage zu entrichten. An der kilometrischen Grundlage wird vorderhand nichts geändert. Die Tarife für Reisegepäck, Expreßgut und Hunde werden gleichfalls erhöht. In allen obengenannten Einheitstaxen ist die Frachtsteuer bereits inbegriffen.

Die Erhöhung der Gütertarife erfolgt linear um 50 %, so daß die bisherigen Frachtsätze mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. in eineinhalbfacher Höhe zu berechnen sein werden. Eine Erhöhung der Nebengebühren wird gleichfalls in Kraft gesetzt werden; für das Ausmaß derselben sollen die Selbstkosten Leistungen, für welche die Gebühren entfallen, maßgebend einzelne Nebengebühren werden von der Erhöhung gänzlich freit bleiben. Es wird besonders darauf hingewiesen, daß neue Tariferhöhung sich auf die vom 1. Januar d. J. gült Tarife der S. H. S.-Bahnen bezieht, und daß demgemäß die 1. Januar um 10 % erhöhten Tarife (10prozentige Staatsabg in 1½facher Höhe anzuwenden sein werden.

— **Die dänischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1920/21.** Betriebsjahre 1920/21 (1. April 1920 bis 31. März 1921) h die dänischen Staatsbahnen an Länge um 304,44 km zuge men dadurch, daß die neuerbauten Bahnstrecken Brande-Fu mit 37,38 und Skjern-Videbaek mit 19,9 km dem Betrieb ü geben wurden, und daß in der Nacht vom 16. auf den 17. 1920 der Betrieb auf den 247,16 km nunmehr innerhalb der nischen Grenzen liegenden südjüdländischen, bisher preußis Bahnen übernommen wurde. Das wirtschaftliche Ergebnis Betriebsjahres war sehr wenig befriedigend. Die Einnahmen trugen 183,7 Millionen Kronen, die Ausgaben 237,3 Millio Es ergab sich sonach ein Fehlbetrag von 53,6 Millionen. Vorjahr hatte einen Fehlbetrag von 25,6 Millionen erge Während im Vorjahre die Ursachen wesentlich auf Nachwir gen des Weltkrieges zurückzuführen waren, war diesmal sehr wesentlich mit dem unsicheren und regelwidrigen Zus auf dem Gebiete des Kohlenmarktes zu rechnen. Dazu daß die mit Gesetz vom 12. September 1919 gewährten L erhöhungen diesmal für das ganze Betriebsjahr wirkten, daß die Teuerungszulagen im Betriebsjahre wesentlich stie Weiterhin war der Verkehr auf den übernommenen südjüdlä schen Bahnstrecken verhältnismäßig gering. Auch waren d Strecken im großen ganzen, wie der dänische Jahresbericht in sehr schlechter Verfassung, so daß für diese Bahnen a nach überschläglicher Berechnung sich 6,5 Millionen Kr Fehlbetrag ergab.

Das Jahr 1920 stand in bezug auf den Kohlenmarkt unter allerschwierigsten und eigentümlichsten Verhältnissen. Die fuhr von Großbritannien war in den ersten 8 Monaten des triebsjahres ebenso wie im Winter 1919/20 sehr gering, und Deutschland war sie ganz eingestellt. Man mußte daher überseeischen Märkten einkaufen. Die Entscheidungen Kohleneinkauf wurden dadurch noch besonders erschwert, im dänischen Erwerbsleben im Spätjahr 1920 ein Niederg einsetzte, dem ein bedeutender Verkehrsrückgang mit da hervorgehender Einschränkung des Brennstoffverbrau folgte. Von der ganzen Jahreseinfuhr von 575 000 Tonnen ferten Großbritannien 60 000, Amerika 453 000, Südafrika 4 und China 17 000 Tonnen. Der Jahresverbrauch an au dischem Brennstoff war nur 318 000 Tonnen, so daß 32 Tonnen auf das neue Betriebsjahr übergingen. Der Eink preis schwankte stark zwischen 113 und 275 Kr. und betru Mittel des Betriebsjahres 224 Kr. für die Tonne gegen 12 im vorausgehenden Jahre. An inländischem Brennstoff Braunkohle in den Werkstätten und außerdem Torf zur B hofbeheizung und Lokomotivanfeuerung Verwendung. Die gaben für Brennstoffe für Lokomotiven, Fähren und Sc betrugen 1913/14 noch 5 575 695 Kr. gegen 59 981 122 im triebsjahr 1920/21 oder 20,8 Kr. gegen 198,5 Kr. für die brauchte Tonne Kohle.

In der Unterhaltung des rollenden Materials trat eine g Steigerung des Arbeitsumfanges ein durch die Übernahme südjütländischen Bahnen, durch die Wiedereinführung 3jäh Revisionsfristen an Stelle der in der Kriegszeit zugelass 4jährigen, durch Federverstärkungen an einem Teil der G wagen zur Erzielung größeren Tragvermögens und durch r licheren Zugang an gewissen Stoffen. Da die beschrän Werkstätteverhältnisse die Durchführung dieser Arbeiten schwerten, mußte ein Teil der Unterhaltungsarbeiten unter höhung der Kosten an die Kriegswerft und an private Fabr übertragen werden.

Am Doppelgleisoberbau auf Fünen sind versuchsweise an Stoßverbindungen Veränderungen vorgenommen worden Einlegung von Doppelschwellen und Anwendung von Wi laschen und Schwellenschrauben an Stelle der bisher gebra ten Z-Laschen und Schienennägel. Gleichzeitig sind an Stößen Hakenplatten an Stelle der üblichen Unterlagspla eingelegt worden. Im Signaldienst wurden Versuche mit wendung kleiner Akkumulatoren an Stelle von Trockenele ten gemacht, da die letzteren recht teuer wurden. Der such lieferte ein günstiges wirtschaftliches Ergebnis. Die Verhinderung unzeitiger Umstellung von zentralbedie Weichen angewendeten Fühlschienen halten sich in der U haltung als sehr kostspielig erwiesen, und sie mußten außer bei Schnee und Frost abgekuppelt werden, da sie leicht froren. Man geht daher mehr und mehr zu isolierten Schi über. Die Übernahme der südjüdländischen Bahnen hat g Kosten für Instandsetzungsarbeiten und Anpassung der Anl

...nische Verhältnisse erfordert. Bei der Höhe der Arbeits-...e und Materialpreise war dies sehr teuer. Im Betriebsjahre ...den 368 238 Stück Föhrenschwellen und 59 309 Buchen-...ellen, etwa das Doppelte des Vorjahres, getränkt. 32,88 km ...s wurden in Schotter gelegt. Da von den übernommenen ...itländischen Bahnen 237,94 km schon in Schotter lagen, so ...sich die Schotterstrecke der dänischen Bahnen sehr wesent-... (auf 665,68 km) erhöht.

... Betriebsjahre hatten die Staatsbahnen bei einem um 457 ... Wagen auf 11 269 Stück erhöhten Güterwagenbestand zeit-...e bedeutenden Wagenmangel, der im Juni und Oktober ...0 betrug, bis zum Dezember aber vollständig abflaute. ...en Aufhörens der Kohlenzufuhr von England mußte man ... 15. Mai 1920 an Zugeinschränkungen vornehmen. Die ...kgelegten Schiffskilometer sind von 871 600 im Vorjahre ... 770 000 in diesem Betriebsjahr zurückgegangen.

... 1. Juli 1920 wurden die Tarife für Güter und Tiere um ... und für Personen um $33^1/_3$ % erhöht, jedoch mit der Aus-...me, daß Abonnementskarten 3. Klasse bis zu 21 km nicht ...euert wurden. Die Erhöhung sollte in den noch ausstehen-...9 Monaten des Betriebsjahres 37½ Millionen einbringen, ...dieses Ergebnis wäre auch erreicht worden, wenn nicht zur ...it ein Niedergang im Erwerbsleben und damit auch im ...bahnverkehr eingetreten wäre. So blieben die Einnahmen ...½ Millionen hinter der Erwartung zurück.

...s festangestellte Personal der Staatsbahnen, das am Ende ...Betriebsjahres 1919/20 16 714 oder 7,67 auf den Bahn- und ...fahrtkilometer betragen hatte, erreichte am Ausgange des ...ebsjahres 19 046 Köpfe oder 7,68 auf den Kilometer. Die ... Personalzunahme ist der Übernahme der südjüdländischen ...en und der Eröffnung neuer Bahnen zuzuschreiben.

...e Fehlbeträge der dänischen Staatsbahnen in den letzten ... Betriebsjahren sind: 1 753 889, 10 296 542, 16 076 793, ...6,988 und diesmal 53 616 190 Kr.

...e Anzahl der Lokomotiven am Ende des Betriebsjahres be-... 674 (i. Vorjahr 651), die Anzahl der Zugkilometer 12 031 ...ionen (12,14), der Wagenkilometer 215 921 Millionen.

Dr. S.

— **Die schwedischen Freihäfen als Stützpunkte für den nord-...ikanischen Handel mit Nordeuropa.** Der Vizepräsident der ...ional City Bank in New York und Vorstand von deren skan-...ischer Abteilung, Schwedtman, spricht sich im Swedish-...ican Trade Journal über die große Bedeutung der schwe-...sten Freihäfen für Amerika im künftigen Handelsaustausch ...it Nordeuropa aus. Schweden hat nach seinen Ausführungen ...e interessante geographische Lage, die beim Studium der ...ussichtlichen Entwicklung des Handels in Nordeuropa von ...ßer Bedeutung ist. Wenn man diese Lage in Beziehung zu ...neuen Ostseestaaten und dem früheren russischen Reich ...tet, so erhellt, daß Schweden in der Verteilung der Güter ...iele Millionen Menschen eine Vorrangsstellung einnimmt. ...drei Freihäfen, die sich jetzt ihrer Vollendung nahen, ...en zweifellos Mittelpunkte eines bedeutenden Handels ...en, und ihr Nutzen macht sich schon jetzt bemerkbar, wie-...ol sie noch nicht in vollem Betrieb sind. Nicht mißzuver-...ende Anzeichen deuten darauf hin, daß die im Bau befind-...en Freihäfen in Malmö, Göteborg und Stockholm viel vom ...el Finnlands, Esthlands, Lettlands, Litauens und Rußlands ...ch ziehen werden. Wenn einmal das Geschäftsleben im ...chen Europa wieder aufblüht und die reichen Vorräte ...nds und der ehemaligen russischen Länder sich der Welt ...r erschließen, dann werden sich vor allem England, ...chland und Nordamerika um diese Geschäfte bewerben. ...merika muß dabei etwas suchen, was seine entfernte Lage ...r wettmacht. Ein großer Teil seiner Geschäfte wird sich ... englischer und deutscher Zwischenhände bedienen, wie ...schon früher der Fall war, es ist jedoch wahrscheinlich, ...in großer Teil der neuen Geschäfte auf dem Wege mehr ...telbarer Verbindungen zustande kommen wird. Die ...dischen Freihäfen sollen dabei Nordamerika günstige An-...ungspunkte bieten.

Dr. S.

— **Vaporsystem zur Erwärmung der Personenwagen in ...eden.** Auf den schwedischen Staatsbahnen sind in den ...ten 2 bis 3 Jahren Versuche mit dem amerikanischen Vapor-...em für Erwärmung von Eisenbahnwagen ausgeführt worden. ...s Ausführungsrecht für Schweden besitzt die Aktiengesell-...aft Gasaccumulator. Das System wurde besonders während ...strengen Kälte des vergangenen Winters unter verschiede-...limatischen Verhältnissen bis hinauf nach Riksgränsen den ...ärtesten Proben unterzogen, die sämtlich sehr befriedigend ...elen. Auch bei der ärgsten Kälte konnten Wagen — so-...ohl Abteile wie Gänge —, gut erwärmt werden. Auf Grund ... guten Versuchsergebnisse hat die Eisenbahndirektion be-...schlossen, allmählich vollständig zu dem genannten System für Erwärmung von Personenwagen überzugehen. Schon jetzt ist das System bei einigen Personenwagen zu Versuchszwecken eingebaut. Die Einrichtung in den übrigen, im täglichen Verkehr stehenden Wagen wird erfolgen, so schnell es die Zeit und die verfügbaren Mittel erlauben. Die Vorrichtungen werden bei Gasaccumulator gekauft, der Einbau erfolgt nachträglich bei den eigenen Staatsbahnwerkstätten. Die bisher gebräuchliche Art, die Wärme in langen Zügen durch Ankupplung besonderer Dampfwagen zu erhalten, wird bei dem neuen Verfahren überflüssig, da die Lokomotive sehr wohl imstande ist, den ganzen Zug zu erwärmen. Die dabei erzielte Kohlenersparnis ist bedeutend. Es wird natürlich einige Zeit dauern, bis das Vaporsystem in größerer Ausdehnung eingeführt ist. Nichts hindert indes, vaporerwärmte Wagen mit Wagen, die nach dem alten System erwärmt sind, in den gleichen Zug einzustellen, man will aber so schnell wie möglich ganze Schnell- und Personenzüge mit dem neuen System einrichten.

Die Vorteile des neuen Systems liegen vor allem in der Dampfersparnis. Es geht nicht wie bisher an Röhren und Hähnen Dampf verloren. Das Wärmesystem in den Wagen kann vollständig mittels Regulierventilen abgeschlossen werden im Gegensatz zum jetzigen System mit Hochdruckwärmeleitung, bei dem Absperrhähne nicht angewendet werden können, weil sie leicht in Unordnung geraten. Bei der letztgenannten Wärmeeinrichtung sind daher die Wärmeelemente in isolierenden Kästen mit Deckel eingeschlossen, wobei die Wärme zwar geregelt, aber nicht abgesperrt werden kann. Außerdem erfolgt die Erwärmung bei dem Vaporsystem schneller, da die Wärmekörper immer frei liegen und die Wagen schneller wärmen. Das Vaporsystem ermöglicht die Einziehung der Dampfwagen. Bei dem jetzigen System läuft das Wasser zur Hauptleitung zurück, und es muß der Dampf durch einen einzigen Hahn am Schluß des Zuges gepreßt werden. Hierdurch entsteht ein Hindernis für den Dampfdurchgang, der Druck sinkt gegen Zugsende bedeutend, und die Anzahl der von der Lokomotive aus erwärmbaren Wagen wird bedeutend eingeschränkt. Schließlich hat das neue System den Vorteil geringerer Gefahr des Einfrierens, da der Ablauf ins Freie immer offen steht und das Wasser in der Leitung ablaufen kann. Die Kosten für die Ausrüstung sämtlicher hierfür vorgesehenen Staatsbahnwagen wird auf 7,2 Millionen Kr. berechnet.

Dr. S.

— **Übergangsverkehr Lettlands.** Nach Angaben des lettischen statistischen Bureaus sind in 10 Monaten des vergangenen Jahres über die Grenzen des lettischen Gebietes im Übergangsverkehr 3 Millionen Pud Waren geführt worden, davon gingen 2 Millionen Pud nach Rußland; an zweiter Stelle steht Litauen mit 528 000 Pud, dann England mit 233 000 Pud. Deutschland kommt mit 57 365 Pud an fünfter Stelle und steht mit Esthland ungefähr auf einer Stufe. 62,8 % des ganzen Übergangs treffen auf Lebensmittel; Rohstoffe und Halbfabrikate nehmen 25 % ein. Bei Rußland insbesondere sind über ¾ Lebensmittel. Auf Manufaktur und Industriefabrikate treffen 2,5 %. An landwirtschaftlichen Maschinen sind 13 000 Pud befördert worden, an anderen Maschinen und Teilen solcher 7000 Pud, also im ganzen etwa 1 % der ganzen Einfuhr. Unter den Ausfuhrländern nimmt den ersten Platz England, den zweiten Deutschland ein, dann folgt Schweden. Die weiteren folgen in großem Abstande. Doch nimmt Amerika eine viel bevorzugtere Stellung ein, als in der amtlichen Statistik zum Vorschein kommt, da die Lebensmittel aus Nordamerika über England, Deutschland und Schweden einlaufen.

Dr. S.

— **Holz als Lokomotivbrennstoff auf den finnischen Bahnen.** Auf der finnischen Staatsbahn wird, wie die „D. Allg. Ztg.“ den Hanomag-Nachrichten entnimmt, bereits seit einigen Jahren keine Steinkohle mehr in Lokomotiven verfeuert. Sämtliche Lokomotiven sind dort für Holzfeuerung eingerichtet. Außer Holz kommt auch Torf zur Verwendung. Das Holz besteht aus Mischholz von Birken- und Nadelholz, das 50 Zentimeter lang gesägt und gehackt ist. Die Feuertüren werden, um das Eindringen von allzuviel kalter Luft in die Feuerbüchse zu verhüten, mit Druckluft geöffnet. An der Rauchkammer zwischen dem Ausströmungsmundstück und dem Schornstein werden ein oder zwei Zwischenbläser angeordnet, die gleichsam die Heizgase aus den Kesselröhren saugen. Am Schornstein ist ein Funkenfänger eingebaut. In der Praxis entsprechen 5 bis 6 Kubikmeter Holz einer Tonne Steinkohle; bei Torf sind 2,5 t einer Tonne Steinkohle gleichzusetzen.

— **Unmittelbare Verbindung Lemberg-Danzig.** Das polnische Eisenbahnministerium hat, wie das Handelsmuseum berichtet, eine direkte Güterverbindung für diese Strecke angeordnet und 40 Wagen täglich zu diesem Zwecke bestimmt. Auf diesem Wege werden von nun an Naphthaprodukte, Holz, Durchfuhrgüter nach dem Auslande und zur Übersee befördert.

— Von den polnischen Eisenbahnen. Ein Bericht des Handelssachverständigen bei der englischen Gesandtschaft in Warschau meldet, daß sich die Betriebslage der polnischen Eisenbahnen im Jahre 1921 erheblich gebessert habe; er führt dies einerseits auf die Beendigung des Krieges gegen Rußland, andererseits auf eine bessere Verwaltung zurück. Namentlich die Einstellung der Transporte für Heereszwecke habe es der Eisenbahnverwaltung ermöglicht, sich den Bedürfnissen von Handel und Gewerbe und der Förderung des Personenverkehrs mehr als vorher zu widmen. In bezug auf die Wiederherstellung der im Kriege zerstörten Bauten seien große Fortschritte gemacht worden. Die schlechten Schwellen seien in erheblichem Umfange ausgewechselt worden, und so könne denn die Zuggeschwindigkeit erhöht werden. Es fehle freilich trotz der Abgabe von Wagen aus Deutschland in Erfüllung des Vertrags von Versailles und trotz des Ankaufs von 4600 Güterwagen mit 30 t Tragfähigkeit aus Amerika, für deren Bezahlung eine lange Frist habe gewährt werden müssen, sehr an Betriebsmitteln. Von den Bestellungen, die die Regierung in Polen vergeben hat, seien noch fast keine erledigt; Lokomotiven seien überhaupt noch nicht geliefert, und vor Ende 1923 seien keine Lieferungen zu erwarten. Von den bestellten Güterwagen sei nur ein geringer Bruchteil fertiggestellt. — Die englischen Werke, die Eisenbahnbedarf liefern, überwachen die polnischen Verhältnisse mit großer Aufmerksamkeit; sie hoffen auf eine Hebung der polnischen Währung, die es ihnen ermöglichen soll, sich dort ein neues Absatzgebiet für ihre Erzeugnisse zu eröffnen. Sie fürchten dabei allerdings den Wettbewerb Deutschlands, Österreichs und der Tschechoslowakei.

— Über den Betrieb auf den amerikanischen Kriegseisenbahnen in Frankreich berichtete in der Märzsitzung der Eisenbahnabteilung des Königl. Niederl. „Instituut van Ingenieurs" der Ingenieur L. H. N. Dufour interessante Einzelheiten, von denen wir folgendes wiedergeben:

Unmittelbar nach der amerikanischen Kriegserklärung April 1917 mußten die Maßregeln ergriffen werden, um 2 Millionen Mann nach Frankreich zu befördern und für ihren Transport sowie für den Nachschub an die Front zu sorgen. Bei der Aufstellung der Pläne ging man davon aus, daß die Zahl der Soldaten nötigenfalls verdoppelt werden müßte, und daß der Krieg noch 3 Jahre dauern würde. Die Ausschiffung sollte in Brest, Nantes und Bordeaux erfolgen, bei der Beförderung durfte Paris aus betriebstechnischen Gründen nicht berührt werden, der Weg bis zur Front war bis zu 900 km lang, und er führte durch hügeliges und bergiges Gelände. Die Amerikaner legten die dafür nötigen Bahnhöfe und die erforderlichen Erweiterungsanlagen selbst an. Auch die rollenden Betriebsmittel mußten sie selbst stellen. Man rechnete mit 1700 Lokomotiven, 2500 Personen- und 20 000 Güterwagen, den Betrieb übernahm ein „Transportationscorps", das zunächst aus 20 000 Mann bestand und später auf 60 000 Mann gebracht werden sollte.

Die Amerikaner führten ihren Betrieb gänzlich unabhängig von der französischen Verwaltung. Bei ihnen liegt der gesamte Betriebs- und Verkehrsdienst in einer Hand (Operating Department). Für den gesamten Betrieb, den Zuglauf, die Zusammenstellung der Züge, die Bereitstellung der Lokomotiven und des gesamten Fahrpersonals ist der sog. „Traindispatcher" verantwortlich, und zwar ist ein solcher Beamter vorgesehen für eine Strecke von 200—400 km. Zu diesem Zwecke ist er mit den Hauptbahnhöfen, Block- und Signalstellen durch besondere Telephonleitungen verbunden. Sein „Operator" hat den Fernsprecher stets am Ohr, jede Stelle kann direkt mit ihm sprechen, er kann jeden Posten durch ein besonderes Signal anrufen. Die Posten teilen ihm in ganz kurzen Zeitabständen mit, wann die Züge fertig sind, wann sie vorbeifahren, usw. Diese Meldungen werden sofort graphisch aufgetragen, und so weiß er in jedem Augenblick, wo seine Züge sich befinden, was für Züge zu erwarten sind, usw. Er ist also in der Lage, alle Maßregeln zu treffen, die nötig sind. In Frankreich und in den meisten anderen Ländern arbeitet jeder Bahnhof gewöhnlich für sich, der Dispatcher kennt aber den gesamten Dienst, er hat die Übersicht über die ganze Betriebs- und Verkehrsanlage, die den einzelnen Bahnhöfen fehlt, und er ist somit für seine Aufgabe gut ausgerüstet.

Anfänglich liefen auf den in Gebrauch genommenen Strecken neben den amerikanischen auch französische Züge, die von dem Dispatcher unabhängig verkehrten; das führte natürlich zu Unzuträglichkeiten, und so entschloß man sich, auch den französischen Zugdienst dem amerikanischen Betriebsleiter unterzuordnen. Gleichwohl befriedigte der Verkehr keineswegs immer, was bei dem Mangel an Personal und rollendem Material, sowie bei dem mangelhaften Zustand der französischen Bahnhöfe nicht zu verwundern ist. Während des Krieges wurden auf diese Art 2 Millionen Mann und 15 Millionen Tonnen befördert.

Nach dem Kriege wurde die geschilderte amerikanische Betriebsweise auf verschiedenen Strecken in Frankreich, Belgien und England eingeführt, sie hat durchweg zu einer merklichen Herabsetzung der Betriebskosten (um etwa 20 000 Fr. für das km) — namentlich hinsichtlich des Lokomotivdienstes — geführt. Die Anlagekosten betrugen dabei etwa 3600 Fr. für das km, die Kosten für Bedienung und Unterhaltung werden auf 2500 Fr. für das km und das Jahr geschätzt. Dr. O

— Die Eisenbahnen Irlands. Die nordirische Regierung hat einen aus einem Vorsitzenden, sechs Mitgliedern und einem Schriftführer bestehenden Ausschuß eingesetzt, der sie in Eisenbahnfragen beraten soll; er soll namentlich Änderungen, soweit sie nötig sind, in der Verwaltung der Eisenbahnen in Nord-Irland vorschlagen und dabei an erster Stelle die Wirtschaftslage und die Möglichkeit, die Einnahmen zu beeinflussen, untersuchen. Ferner soll ein Zusammenschluß der Eisenbahnen und die Frage der Beschaffung der Betriebsmittel und sonstigen Ausrüstung der Eisenbahnen erörtert werden. Eine weitere Aufgabe des Ausschusses ist ein Bericht über Löhne und Gehälter und über Maßregeln zur Schlichtung von Streitigkeiten, die sich aus dem Arbeitsverhältnis ergeben. Endlich ist dem Ausschuß freigestellt, sich noch mit all den Fragen zu beschäftigen, deren Regelung nach seiner Ansicht im Interesse der Aktieninhaber, der Angestellten und der Allgemeinheit liegt.

Auch von seiten der einstweiligen Regierung von Süd-Irland werden Eisenbahnfragen durch einen Ausschuß beraten, der zurzeit in Dublin tagt. Die von ihm vernommenen Sachverständigen aus den Kreisen des Handels haben ihm ihre Klagen über zu hohe Tarife vorgetragen und sich dabei auch gegen durchgehende Tarife für den Verkehr mit England ausgesprochen. Einer von ihnen befürwortete den Zusammenschluß aller Eisenbahnen von Süd-Irland unter einem Aufsichtsrat von 20 Mitgliedern — 7 Vertretern der Aktieninhaber, 5 aus den Kreisen der Eisenbahner, 5 Vertretern des Handels und 3 Eisenbahnsachverständigen. Einer der Leiter einer irischen Eisenbahngesellschaft sprach sich gegen einen Staatsbetrieb der Eisenbahnen aus, wollte jedoch der Regierung einen maßgebenden Einfluß auf die Eisenbahnen einräumen.

— Unfälle bei den englischen Eisenbahnen. Im Jahre 1921 haben sich bei den englischen Eisenbahnen 17 Zugunfälle ereignet, bei denen eine Untersuchung durch das Verkehrsministerium vorgenommen worden ist; dazu kamen noch zwei andere Unfälle, die nicht Züge betroffen haben, aber auch Anlaß zu Untersuchungen durch das Ministerium gegeben haben; einer betraf eine Kesselexplosion, der andere ist einer Rotte Streckenunterhaltungsarbeiter zugestoßen. Im ganzen haben sich also 19 derartige Unfälle ereignet gegenüber 25 im Jahre 1920 und 30 im Jahre 1919. Auf die erste Hälfte des Jahres entfielen 7 Unfälle, die ausschließlich Personenzüge betroffen haben. Unter den Unfällen waren 14 Zugzusammenstöße und 3 Entgleisungen; Auffahren auf Prellböcke ist 1921 nicht vorgekommen. Der schwerste Unfall — mit 14 Toten — war der bei Abermule auf einer eingleisigen, mit einer Art Zugstabsicherung betriebenen Strecke. Im übrigen sind 4 Reisende tödlich verunglückt. Das Unglück bei Abermule wird auf einen Fehler im Zugstabsystem zurückgeführt; es scheint eine Verwechslung der für verschiedene Strecken bestimmten Freigabezeichen vorgekommen zu sein. In 4 anderen Fällen wurde das Überfahren von auf Halt stehenden Signalen bei klarem Wetter, in einem Fall bei unsichtigem Wetter als Ursache des Unfalls bezeichnet. Andere Unfallursachen bestanden darin, daß Fahrzeuge auf die Strecke gelangt und dort unbeachtet stehen geblieben waren, daß Fahrzeuge, die in einem Kopfgleis stehen bleiben sollten, sich in Bewegung setzten, hinter dem ausfahrenden Zug herrollten und ihn überholten, daß eine hinter einem Zug herfahrende Leerlokomotive nicht zum Stehen gebracht werden konnte, als der Zug vor ihr unerwartet hielt. Einmal war eine Zugzerreißung die Ursache des Unfalls. In einem Fall wird der Eisenbahngesellschaft, die der Unfall betroffen hat, der Vorwurf nicht erspart, daß der Zustand der Strecke der Bauart der Lokomotive und der Fahrgeschwindigkeit nicht entsprochen habe. In allen außer 2 Fällen hat das Ministerium bei seiner Untersuchung Vorschläge gemacht, wie derartige Unfälle in Zukunft vermieden werden können.

— Kraftwagen und Eisenbahn in England. Während in England jeder Unternehmer einen Kraftwagenbetrieb auf der Landstraße eröffnen kann, ist ein derartiger Betrieb den Eisenbahngesellschaften untersagt, sofern er nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der Eisenbahn steht, also im wesentlichen sich auf die Beförderung von Gütern erstreckt. Der Kraftwagenbetrieb privater Unternehmer bereitet aber den Eisenbahnen einen fühlbaren Wettbewerb, und sie sind daher bemüht, ihre Befugnisse auf dem Gebiete des Straßenverkehrs auszudehnen. Hierzu bedürfen sie der Genehmigung des Parlaments. Die Nordwestbahn und die Midlandbahn hatten den Gesetzentwurf

r die vom Verkehrsgesetz von 1921 vorgeschriebene Ver-
ımelzung ihrer Unternehmen zu einer Gruppe genehmigen
llte, dazu benutzt, um auch die Genehmigung von Überland-
ecken für den Güterverkehr zu erlangen. Das Verkehrs-
nisterium hat aber vor dem Ausschuß des Parlaments, der
sen Gesetzentwurf beriet, so lebhaften Widerspruch gegen
e den Straßenverkehr betreffenden Bestimmungen erhoben, daß
e Eisenbahngesellschaften es vorgezogen haben, ihren Ent-
urf zurückzuziehen. Die Streitfrage war dabei die Regelung
r Frachtsätze. Die Eisenbahngesellschaften wollten die Güter
f der Straße zu einem Satz befördern, der den Eisenbahn-
ıchten abzüglich der Abfertigungsgebühren entsprechen sollte.
ıdurch wäre viel Verkehr von der Eisenbahn auf die Straße
gelenkt worden, doch glaubten die Eisenbahngesellschaften
genscheinlich, diesen Verlust ertragen zu können, weil sie sich
ırch den Straßenverkehr eine neue Einnahmequelle eröffnen.
berdies gewährleistet ihnen das Verkehrsgesetz von 1921
lche Tarife, daß damit die Dividende in der Höhe des Jahres
913 erreicht wird. Da für den Straßenverkehr getrennte Rech-
ıng geführt werden sollte, hätten sie voraussichtlich unter Be-
ıfung auf den verminderten Eisenbahnverkehr eine Erhöhung der Tarife erzwingen können. Das wollte aber gerade das Verkehrsministerium verhindern. Sein Vertreter scheint dem Gesetzentwurf nicht geradezu widersprochen zu haben, seine Stellungnahme ließ aber erkennen, daß das Ministerium bei der Durchführung des Gesetzes einen den Eisenbahnen sehr unfreundlichen Standpunkt einnehmen würde, und so haben sie denn zunächst auf die Weiterverfolgung ihrer Pläne verzichtet. Damit ist die Angelegenheit aber noch nicht erledigt.

Fremde Erdteile.

— Abbau der Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen. Das Eisenbahnarbeitsamt der Vereinigten Staaten hat für den 1. Juli eine Herabsetzung der Löhne in den Werkstätten um 5 bis 9 Cents die Stunde angeordnet. Die Minderausgaben, die den Eisenbahngesellschaften infolgedessen erwachsen, werden von ihnen auf gegen 60 Millionen Dollar geschätzt. Von der Herabsetzung der Löhne werden 120 000 Mann betroffen. Sie wollen auf Veranlassung der Gewerkschaftsführer darüber abstimmen, wie sie sich gegenüber dieser Maßnahme verhalten sollen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Bahnstrecken.

Eisenbahn - Direktions - Bezirk Frankfurt
Main). Am 1. Juli 1922 werden die 0,720 km lange, regel-
purige eingleisige Verbindungsbahn zwischen Hanau Ost
Südseite) und Wolfgang (Kr. Hanau) als Haupt-
ıhn für den durchgehenden Güter- und Tierverkehr und die
ormalspurige 2,85 km lange Teilstrecke Allendorf (Kreis
etzlar)-Holzhausen (Kr. Wetzlar) der Neubau-
recke Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) als Nebenbahn
it dem Haltepunkte Ulm (Kr. Wetzlar) und dem Bahnhof
Klasse Holzhausen (Kr. Wetzlar) für den Personen-, Güter-,
epäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung
n Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. Juli
22 wird die neuerbaute, normalspurige, eingleisige Bahn-
recke von Essen-Borbeck nach Bottrop als Haupt-
hn mit dem Personenhaltepunkt Essen-Dellwig Ost (letzterer
ich an der Strecke von Essen-Borbeck nach Osterfeld Nord ge-
gen) für den Gesamtverkehr eröffnet. Der Personenhaltepunkt Essen-Dellwig Ost dient dem Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. Infolge der Eröffnung des Haltepunktes Essen-Dollwig Ost wird der Personenhaltepunkt Essen-Frintrop zum 1. Juli 1922 für den gesamten Verkehr geschlossen.

Schließung von Stationen.

Eisenbahn - Generaldirektionsbezirk Karlsruhe. Die Haltepunkte Peterskirche und Kümmelbacher Hof werden am 1. Juli 1922 aufgehoben.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Mit Wirkung vom 1. Juli 1922 erhält der an der Strecke Höchst (M) - Soden (Taunus) gelegene Bahnhof II. Klasse Soden (Taunus) die Bezeichnung „Bad Soden (Taunus)".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1922 wird die neuerbaute,
ormalspurige, eingleisige Bahnstrecke
n Essen-Borbeck nach Bottrop als
auptbahn mit dem Personenhaltepunkt
ssen-Dellwig Ost, (letzterer auch an
r Strecke von Essen-Borbeck nach
sterfeld Nord gelegen) für den Gesamt-
rkehr eröffnet. Der Personenhalte-
nkt Essen-Dellwig Ost dient dem Per-
nen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.
Die Züge werden nach den besonders
röffentlichten Fahrplänen verkehren.
Für die neue Bahnstrecke haben Gül-
keit: Die Eisenbahnbau- und Betriebs-
dnung vom 4. November 1904 und die
senbahnverkehrsordnung vom 23. De-
mber 1908.
Infolge der Eröffnung des Haltepunk-
s Essen-Dellwig Ost wird der Per-
nenhaltepunkt Essen-Frintrop zum
Juli 1922 für den gesamten Verkehr
schlossen.

Essen, den 20. Juni 1922. (823)
Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a. M.

Am 1. Juli 1922 wird die normal-
urige 2,85 km lange Teilstrecke Allen-
rf (Kr. Wetzlar) - Holzhausen (Kreis
etzlar) der Neubaustrecke Stock-
usen (Lahn) - Beilstein (Dillkreis)
s Nebenbahn mit dem Haltepunkte
m (Kr. Wetzlar) und dem Bahnhof
Klasse Holzhausen (Kr. Wetzlar) für
n Personen-, Güter-, Gepäck- und
ivattelegrammverkehr sowie für die
bfertigung von Leichen und lebenden
eren eröffnet.
Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Der Haltepunkt Ulm (Kr. Wetzlar) dient nur dem Personenverkehr.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Frankfurt a. M., den 16. Juni 1922.
Eisenbahndirektion. (842)

Am 1. Juli 1922 wird die 0,720 km lange, regelspurige eingleisige Verbindungsbahn zwischen Hanau Ost (Südseite) und Wolfgang (Kr. Hanau) als Hauptbahn für den durchgehenden Güter- und Tierverkehr eröffnet.

Die Bahn zweigt bei Block Rauschwald in km 30,45 von der Strecke Friedberg-Hanau ab und mündet bei km 25,2 der Strecke Frankfurt (Main)-Bebra in den Bahnhof Wolfgang (Kr. Hanau) ein.

An der Verbindungsbahn liegen keine Stationen. Entfernungsänderungen treten nicht ein.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. (816)

Frankfurt (Main), den 10. Juni 1922.
Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1922 erhält der an der Strecke Höchst (M.) - Soden (Taunus) gelegene Bahnhof II. Klasse Soden (Taunus) die Bezeichnung „Bad Soden (Taunus)".

Frankfurt (M.), den 20. Juni 1922.
Eisenbahndirektion (860)

Vom 1. Juli 1922 ab erhält der an der Bahnstrecke Triptis - Blankenstein gelegene Haltepunkt Liebschütz die Bezeichnung „Liebschütz (Saale)".

Erfurt, den 24. Juni 1922. (862)
Eisenbahndirektion.

3. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

Am 1. Juli 1922 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 25 v. H. erhöht.

Dresden, am 26. Juni 1922. (863)
Eisenbahn-Generaldirektion.

4. Güterverkehr.

Am 1. Juli 1922 werden die Frachtsätze unserers Binnen-Gütertarifs (Tfv.Nr.119) und die unseres Binnen-Personentarifs (Tvf. Nr. 2119) für Expreßgut in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 26. Juni 1922. (853)
Direktion
der Ruppiner Eisenbahn.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn Teil II.

Am 1. Juli d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahnen die Frachtsätze um 25 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 24. Juni 1922. (849)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft C II Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 wird in dem Ausnahmetarif 1a für Rundhölzer zu Grubenzwecken des Bergbaues unter Sammellagerstationen nachgetragen die Station Soest Thomätor.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (819)

Berlin, den 21. Juni 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Moordorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 10a für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen. (822)

Münster (Westf.), den 19. Juni 1922.
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Juli treten neue Entfernungen für den Verkehr der Station Menteroda (Thür.) mit badischen Nichtverbandsstationen in Kraft. Vom 15. Juli ab werden die Entfernungen der Station Brotterode durchweg um 9 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen. (815)

Erfurt, den 19. Juni 1922.
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweizerisch. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 18 unter Serie 1 „Schnittholz" nachgetragen. Ferner werden Ausnahmefrachtsätze für Asphalt, Zement und Kalk zur Ausfuhr und für Sulfitabfallauge eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 23. Juni 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion. (829)

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde werden vom 1. Juli 1922 ab sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Reichsverkehrsministerium genehmigt.

Neuhaldensleben, den 24. Juni 1922.
Die Direktion. (848)

Deutsch-Dänischer Verbands-Tiertarif.

Am 1. Juli tritt Nachtrag XII in Kraft. Er enthält die den deutschen Frachtsätzen vom 1. Juli 1922 entsprechenden erhöhten deutschen Schnittfrachtsätze.

Altona, den 24. Juni 1922.
Eisenbahndirektion (838)
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt mit Wirkung vom 1. Juli 1922 eine Erhöhung der Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Berlin, den 23. Juni 1922.
Die Direktion. (824)

Reichsbahn-Saarbahn Tierverkehr.

Infolge Einführung der Frankensätze für die Strecken der Saarbahnen auch im Wechselverkehr mit der deutschen Reichsbahn und anschließenden Privatbahnen mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 ist die Neuausgabe des Tiertarifs für den Reichsbahn-Saarbahn Tierverkehr zum gleichen Zeitpunkt erforderlich geworden. Er enthält in der Hauptsache die für den Tierverkehr auf den Saarbahnen gültigen besonderen Bestimmungen, sowie in einem Frachtzeiger die für die Strecken der Saarbahnen gültigen Tierfrachten in der Frankenwährung. Für die Strecken der Reichsbahnen gelten die Bestimmungen des Reichsbahn-Tiertarifs Teil II vom 1. Mai 1922 (Tfv. 1504 und 1504a).

Insbesondere wird darauf hingewiesen, daß ab 1. Juni d. J. die Tierfrachten getrennt, und zwar für die Saarbahnen in Franken, für die Reichsbahn in Mark berechnet werden. Die Bestimmungen bezüglich Berechnung und Umrechnung der Frachten des zum gleichen Zeitpunkt in Kraft tretenden Gütertarifs für den gleichen Wechselverkehr gelten in sinngemäßer Anwendung auch für den Tierverkehr.

Der Tiertarif für den Reichsbahn-Saarbahnverkehr vom 1. Mai 1922 tritt mit Wirkung vom 1. Juli außer Kraft.

Der Tarif kann Ende Juni vom Auskunftsbüro Berlin C, Bahnhof Alexanderplatz, von der Auskunftsstelle für den Güterverkehr Frankfurt (Main), Hohenzollernplatz 35, und von den Abfertigungsstellen zum aufgedruckten Preise bezogen werden. Bis dahin gibt unser Tarifbüro in Frankfurt (Main), Hohenzollernplatz 35, nähere Auskunft.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur E. V. O. und Abweichungen hiervon sind gemäß § 2 der E. V. O. und die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der E. V. O. (s. R. G. Bl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Frankfurt (Main), den 23. Juni 1922.
Eisenbahndirektion. (850)

Deutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1922 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach den auf niederländischem Gebiete belegenen Stationen der niederländischen und deutschen Eisenbahnen vom 1. November 1921 der Nachtrag 7 in Kraft. Er enthält neue erhöhte Frachtsätze für die deutschen Strecken und Änderungen des Tarifs. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. Preis des Nachtrags 2,50 *M*.

Essen, den 23. Juni 1922. (847)
Eisenbahn-Direktion

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt mit Wirkung vom 1. Juli 1922 eine Erhöhung der Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Hildesheim, den 23. Juni 1922.
Die Direktion. (826)

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Am 1. Juli 1922 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 25 v. H. erhöht. Unsere Zuschlagsfrachten werden nicht geändert.

Braunschweig, den 24. Juni 1922.
Die Direktion (843)

Württembergische Nebenbahnen.

Auf 1. Juli d. J. werden die Frachtsätze für den Güter- und Tierverkehr auf den von uns betriebenen Linien erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion.

Stuttgart, den 24. Juni 1922. (8[illegible])
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Am 1. Juli 1922 werden im Verkehr mit Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn die Frachtsätze im Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn um 25 v. H. erhöht. Feste Tarifzuschläge werden von dieser Erhöhung nicht betroffen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R. G. Bl. 1914 S. 455).

Eschershausen, den 26. Juni 1922.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion. (8)

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Güter- und Tierverkehr mit Polnisch-oberschlesien.

Mit Gültigkeit vom Tage der Änderung der Staatshoheit in dem an Polen fallenden Teile des oberschlesischen Abstimmungsgebietes werden die mit diesem Teile zurzeit bestehenden Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I und II, aufgehoben. An ihre Stelle tritt:

A. Für den Verbandsverkehr zwischen dem Eisenbahndirektionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den neugebildeten Direktionsbezirk Oppeln (= Restgebiet des bisherigen Direktionsbezirkes Kattowitz) und dem übrigen Deutschland der „Eisenbahn-Gütertarif für den Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und den Stationen des übrigen Deutschlands, enthaltend Frachtsätze für die in die Ausnahmetarife 6, 7, 8 und 9 aufgenommenen Güter sowie Entfernungszeiger".

B. Für den Verkehr an sonstigen Gütern und Tieren zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland der „Polnisch-oberschlesisch - Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarif, enthaltend die Reglementarischen und Besonderen Bestimmungen für den Güter- und Tierverkehr*) zwischen Stationen des Eisenbahnbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und Stationen der deutschen Eisenbahnen andererseits im Durchgang durch den Direktionsbezirk Oppeln."

Der genaue Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Tarife wird noch bekanntgemacht, ebenso der Preis derselben. Die Tarife werden erhältlich sein bei den Stationskassen in Oppeln und in Katowice (Kattowitz). Bestellungen nehmen die beteiligten Güterabfertigungen entgegen. Im Verkehr zwischen dem deutschbleibenden Teile Oberschlesiens und dem übrigen Deutschland bleiben die jeweiligen deutschen Tarife in Kraft.

*) Ausgenommen Kohlen, Erze, Fische und Schwefelsäure wie in dem zu C aufgeführten Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland vorgesehen, sowie ausgenommen Milch und Leichen.

München, den 26. Juni 1922. (89)
Tarifamt beim RVM., ZB.

fv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinhlen usw. gültig vom 1. Februar 1922.

Am 1. Juli 1922 tritt zum vorbezeichten Ausnahmetarif der Nachtrag 5 in aft, er enthält neue um etwa 25% erhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger und 2. Durch den Nachtrag werden iter die an Polen abgetretenen sowie im Saargebiet liegenden Stationen, weit sie dem Ausnahmetarif 6 als Kohversandstationen angehören, aus dem hlenausnahmetarif entfernt und noch inere Änderungen und Ergänzungen kanntgegeben.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ündet sich auf die vorübergehende Änrung des § 6 der EVO. (821)

Essen, den 20. Juni 1922.

Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr.

Vom 1. Juli d. J. an wird für den echselverkehr der Saarbahnen mit der ichsbahn die Saarbahnfracht in Frann berechnet. Gleichzeitig werden für sen Wechselverkehr neue Tarife ausgeben und zwar

Heft 1 enthaltend die allgemeinen und sonderen Bestimmungen und die Aushmetarife für das norddeutsche und s süddeutsche Gebiet der Reichsbahn,

Heft 2 enthaltend den Entfernungsiger für den Verkehr der Saarhnen mit dem norddeutschen Gebiet r Reichsbahn (einschl. Sachsen) sowie n Frachtsatzzeiger der Saarbahnen.

Durch die neuen Tarife werden aufhoben:

Die Entfernungen der saarpreußischen Stationen (einschl. Saargemünd) im Staats- und Privatbahn-Gütertarif (Nr. 5 des Tfv.) vom 1. Sept. 1916.

Die Entfernungen der saarpfälzischen Stationen des besonderen Tarifhefts 2 für den mitteldeutsch-südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Februar 1908 (Nr. 232 des Tfv.).

Die Entfernungen der saarpfälzischen Stationen auf Seite 4 des besonderen Tarifhefts 2 für den ostdeutsch-südwestdeutschen Güterverkehr vom 1. Februar 1922 (Nr. 230 b des Tfv.).

Die besonderen Hefte 2 und 6 des westdeutsch-südwestdeutschen Verkehrs vom 1. Februar 1908 und vom 1. März 1907 (Nr. 231 des Tfv.).

Die Entfernungen der saarpfälzischen Stationen des besonderen Heftes für den deutschen Seehafenverkehr mit Süddeutschland vom 1. August 1907 (Nr. 219 des Tfv.).

Die Entfernungen der saarpreußischen Stationen des westdeutsch-sächsischen Gütertarifs vom 1. Januar 1907 (Nr. 225 des Tfv.).

Die Entfernungen der saarpfälzischen Stationen im sächsisch-pfälzischen Gütertarif, Heft B 8 vom 1. März 1922 (Tfv. 200).

Die Zuschlagfrachten im Heft C I b für den Güterverkehr mit den Saarbahnen.

Nach der Bestimmung im Abschnitt I ter b des neuen Tarifheftes 1 hat der sender an der Stelle „zulässige oder rgeschriebene Erklärung" im Frachtiefe den Übergang einzutragen, über n das Gut befördert und die Fracht rechnet werden soll. Unterläßt er das, ist die Eisenbahn berechtigt, die förderung und Frachtberechnung über njenigen Übergang vorzunehmen, über n sich die kürzeste Gesamtentfernung gibt.

Frachterhöhungen treten ein infolge r nötig gewesenen Erstellung der Entnungszeiger in der Schnittform um bis 2 km und ferner infolge Einrechnung je einer ganzen Abfertigungsgebühr in die Frachtsatzzeiger der Saarbahnen und der Reichsbahnen (seither ist je ½ Abfertigungsgebühr eingerechnet).

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen und abweichenden Bestimmungen sind gemäß § 2 E.V.O. genehmigt.

Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der E.V.O. genehmigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt (Main), den 21. Juni 1922.

Eisenbahndirektion. (832)

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 b, 1500, 2000).

Am 1. Juli 1922 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, gültig vom 1. Februar 1922, der Nachtrag V;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gültig vom 1. Dezember 1920, der Nachtrag XI;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom 1. März 1921, der Nachtrag IX.

Die Nachträge enthalten Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs. Dabei treten Erhöhungen der Mindestfrachten, Sonderfrachtbeträge und fast sämtliche Nebengebühren um rund 25 % ein (vgl. dieserhalb unsere Bekanntmachung vom 19. Juni 1922). Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 E.V.O. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E.V.O. (s. R.G.Bl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können Ende Juni von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüro Bahnhof Alexanderplatz, käuflich bezogen werden.

Berlin, den 20. Juni 1922.

Eisenbahndirektion, (828)
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II.
Deutsch-Dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Die in den Schnittafeln A (im Tarif 574 auch Schnittafel A I) der Tarifnachträge vom 1. Februar 1922 (Tarif 574 Nachtrag II, 580 Nachtrag I) enthaltenen deutschen Schnittfrachtsätze werden vom 1. Juli an um 219 % erhöht. Die erhöhten Schnittfrachtsätze sind aus einer besonders herausgegebenen Einrechnungstafel zu entnehmen. Durch diese Einrechnungstafel wird die am 1. Juni 1922 in Kraft getretene „Einrechnungstafel zur Erhöhung der deutschen Schnittfrachtsätze vom 1. Februar 1922 um 155 %" aufgehoben.

Altona, den 24. Juni 1922.

Eisenbahndirektion (837)
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Dänischer Verbands-Kohlentarif.

Am 1. Juli 1922 tritt Nachtrag XVIII in Kraft. Er entspricht die den deutschen Frachtsätzen vom 1. Juli 1922 entsprechenden erhöhten deutschen Schnittfrachtsätze.

Altona, den 24. Juni 1922.

Eisenbahndirektion (836)
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel Tfv. 2.
Ausnahmetarif für Salze zum Düngen Tfv. 2 d.

Der Ausnahmetarif 2 für Düngemittel wird bis zum 30. April 1923 verlängert. Am 1. August 1922 werden die Ausnahmetarife 2 und 2 d zu einem gemeinsamen Ausnahmetarif vereinigt, der in das Gemeinsame Deutsche Ausnahmetarifheft C II Tfv. 200 übernommen wird.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juni 1922.

Eisenbahndirektion. (840)

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Auf 1. Juli 1922 wird die Station Palmrain in die Tarife aufgenommen mit der Beschränkung auf Sendungen nach, von und durch Elsaß-Lothringen, die in Palmrain eingehen und ohne vorherige Abfuhr vom Bahnhof und ohne Veränderung der Ladung bei Wagenladungen mit neuem Frachtbrief weiter aufgeliefert werden. Für den Ortsverkehr und für Holzsendungen nach Frankreich kommt Palmrain als Tarifstation nicht in Betracht. Näheres in unserem Tarifanzeiger. Auskunft erteilt unser Gütertarifbüro. (831)

Karlsruhe, den 21. Juni 1922.

Eisenbahn-Generaldirektion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 1. Juli 1922 werden die Tarifsätze des Güterverkehrs nach dem Vorgehen der Reichsbahn vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde um 25 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E.V.O. (R.G.Bl. 1914 S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 23. Juni 1922. (833)

Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend werden die Fracht- und Gebührensätze ab 1. Juli 1922 erhöht. Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage die unterzeichnete Direktion.

Sommerfeld, den 23. Juni 1922.

Direktion (841)
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B.

Am 1. Juli 1922 tritt eine Erhöhung der für die deutsche Strecke geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren um 25% in Kraft. In dem Verzeichnis der sperrigen Stückgüter wird in Ziffer 26 die Tarifstelle „Glühbirnen" gestrichen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (820)

Altona, den 21. Juni 1922.

Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Im Binnentarif werden mit sofortiger Wirkung die Bestimmungen in den Abschnitten III, IV, V und VII B a) durch die entsprechenden Bestimmungen des gemeinsamen Heftes für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen usw. ersetzt. Auskunft geben unsere Güterabfertigungen.

Rinteln, den 22. Juni 192.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand. (827)

Tierfrachtzeiger (Anhang zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif (Teil II). — Nr.1504a des Tarifverzeichnisses.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1922 werden die Tierfrachten entsprechend der allgemeinen Frachterhöhung erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umberechnungstafel Nr. 5 zum Tierfrachtzeiger (Nr. 1504a des Tarifverzeichnisses) durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (s. R. G. Bl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juni 1922. (855)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II.

Aus Anlaß der durch unsere Bekanntmachung vom 19. Juni 1922 angekündigten Tariferhöhung werden zum 1. Juli 1922 ausgegeben:

a) Nachtrag 9 zum Gemeinsamen Heft A für den Wechselverkehr usw. — Tfv. 200. —
b) Nachtrag 7 zum Anhang 6 des Gemeinsamen Heftes A — Tfv. 200. —
c) Eine Umrechnungstafel für die Umrechnung der im Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen, Heft C I a — Tfv. 200 — und im Nachtrag 3 zum Heft C II, Ausnahmetarife — Tfv. 200 —, beide gültig vom 1. Juni 1922. enthaltenen Frachtsätze in Markwährung. Die in beiden Tarifen enthaltenen Frachtsätze in Kronenwährung bleiben unverändert.
d) Nachträge 13 und 14 zum Heft C I b, Frachtsätze (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200. —

Die neuen Tarife können Ende dieses Monats durch die beteiligten Güterabfertigungen und das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 27. Juni 1922. (857)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft C II Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 14. Juni 1922 wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 d für Haus- und Straßenkehricht (S. 3 des Nachtrages 3) von 460 Pf. auf 380 Pf. geändert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin den 24. Juni 1922. (858)
Eisenbahndirektion.

Tarifheft C I b zu Nr. 200 des Tfv.

Am 1. Juli d. Js. werden die Überfuhrgebühren zwischen Magdeburg Elbbf. und der Ladestelle „Am Kranstrange" auf 34,5 ℳ für abgabefreie und 37,0 ℳ für abgabepflichtige Güter erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. (Reichsgesetzblatt 1914 Seite 455.)

Magdeburg, den 24. Juni 1922. (844)
Eisenbahndirektion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt mit Wirkung vom 1. Juli 1922 eine Erhöhung der Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, den 23. Juni 1922.
Die Direktion. (825)

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Wirkung vom 1. Juli 1922 tritt ein Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält neben einigen Änderungen in den einzelnen Abschnitten in der Hauptsache die am gleichen Tage eintretenden Erhöhungen der Nebengebühren und örtlichen Gebühren. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (e. R. G. Bl. 1914 S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juni 1922. (854)
Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft C II Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 wird in dem Ausnahmetarif 10 a für Torfstreu unter den Torfstreufabrik-Stationen als Versandstation nachgetragen Scharrel.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juni 1922. (818)
Eisenbahndirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Juli 1922 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914 S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 20. Juni 1922. (836)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1917.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Teilentfernungen zwischen den sämtlichen Schnittpunkten der Kilometertafel II und den nachfolgenden Stationen um je 1 km erhöht:

Benzelrath,
Köln-Braunsfeld,
Köln-Melaten (früher Köln-Ehrenfeld, Jägerstraße),
Köln-Bickendorf (früher Köln-Ehrenfeld, Nebenbahn),
Frechen,
Marsdorf-Horbell.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 E.V.O. (R.G.Bl. 1914, S. 455).

München, den 10. Juni 1922. (835)
Tarifamt b. R V M, Z B.

Ostdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Kessel (Kr. Grünberg), abgeändert in Polnisch Kessel, heißt seit 1. Juni 1922 „Altkessel".

München, 23. Juni 1922. (839)
Tarifamt beim R V M, Z B.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Fahrpreisermäßigung für Angehörige der auf dem Ostkirchhof in Ahrensfelde und dem Friedhof in Marzahn Beerdigten.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Tarifbestimmungen über vorgenannte Fahrpreisermäßigungen vom 1. Juli 1920 bzw. vom 4. November 19[illegible] (Ziffer 3) dahin ergänzt, daß die Fah[illegible] karten zum halben Preise auch von d[illegible] Fahrkartenausgabe Stralau-Rummelsbu[illegible] ausgegeben werden.

Berlin, den 20. Juni 1922.
Eisenbahndirektion. (83[illegible]

Württembergische Nebenbahnen.

Auf Montag, den 17. Juli d. J., we[illegible] den die Preise für Arbeiterwoche[illegible] karten, und auf den 1. August ds. J[illegible] die Preise für Monatskarten und Schüle[illegible] zeitkarten erhöht. Näheres bei der unte[illegible] zeichneten Direktion.

Stuttgart, im Juni 1922. (81[illegible]
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Deutsch-niederländischer Personenverkehr.

Am 1. Juli wird zum vorgenannt[illegible] Tarif der Nachtrag I herausgegebe[illegible] Nähere Auskunft erteilen die an diese[illegible] Verkehr beteiligten Dienststellen.

Köln, den 23. Juni 1922. (85[illegible]
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif de[illegible] Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. September 1922 ab wird im Ve[illegible] sand und Empfang eine Ergänzungsfrac[illegible] von 1 ℳ für jede Gepäcksendung [illegible] hoben.

Finsterwalde, den 21. Juni 1922. (84[illegible]
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenba[illegible].

6. Verdingungen.

Die Instandsetzung der Hauptglei[illegible] der Strecke Berlin-Wustermark (Dire[illegible] tionsgrenze) zwischen km 30,80 und 31[illegible] soll öffentlich vergeben werden. [illegible] Verdingungsunterlagen können hier e[illegible] gesehen werden, auch können Angebo[illegible] hefte, soweit solche vorhanden, gege[illegible] Zahlung von 12,00 ℳ in der Kanzl[illegible], Zimmer 33, hierselbst bezogen werd[illegible]. Die Beträge sind in bar zu zahlen o[illegible] portofrei einzusenden. Die Angebo[illegible] sind verschlossen mit der Aufschr[illegible] „Angebot auf Instandsetzung der Hau[illegible] gleise der Strecke Berlin-Wusterma[illegible] (Direktionsgrenze) zwischen km 30[illegible] und 31,70" versehen, bis zum 10. J[illegible] 1922, nachmittags 1 Uhr, hier ein[illegible] reichen. Die Öffnung der eingegange[illegible] Angebote findet in Gegenwart der [illegible] schienenen Bieter statt. Zuschlagsfr[illegible] vier Wochen.

Eisenbahnbetriebsamt 3. (8[illegible])
Berlin NW 40, Invalidenstraße 51.

7. Verkauf von Altmaterial.

Etwa 70 000 kg zum Einstampfen (E[illegible] kochen) bestimmte gebrauchte und [illegible] gültige Fahrkarten sollen in einem L[illegible] verkauft werden. Angebotbogen [illegible] Bedingungen können in unserm Pr[illegible] dialbüro, Fürstenstraße 1—10, eingeseh[illegible] und auch von dort gegen portofreie E[illegible] sendung von 10 ℳ in bar (nicht [illegible] Briefmarken), soweit der Vorrat reicht, bezogen werden. Die an uns einzus[illegible] denden Angebote werden am 15. J[illegible] 1922, vormittags 11 Uhr, im V[illegible] waltungsgebäude, Fürstenstraße 1—[illegible], eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zu 5 August 1922. (8[illegible])

Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 26. | Berlin, den 20. Juli 1922. | LXII. Jahrgang.

Wegen des Berliner Buchdruckerstreiks konnten die am 6. und 13. Juli fälligen Nummern der Zeitung nicht erscheinen, deshalb erhält die heutige Nummer einen erweiterten Umfang.

Inhalt:

Post und Eisenbahn.

Von Dr. **Teubner**, Berlin.

Seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts bestand in Deutschland das Postregal. Das heißt, der Betrieb der Post war der privaten Erwerbstätigkeit entzogen und allein dem Staate als Hoheitsrecht vorbehalten. Dies wirkte sich nach außen hin im wesentlichen als Postzwang aus, das ist gemeinhin der Zwang, sich bei Übermittlung von Nachrichten oder Sachen von Ort zu Ort der Post zu bedienen. Nun entstanden gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Eisenbahnen, deren Zweck und Aufgabe es ist, Personen und Güter zu befördern. Ist es da ein Wunder, daß die Post die Eisenbahn als einen Eindringling in ihre alten verbrieften Rechte ansah und dem offensichtlichen Wettbewerbsunternehmen nicht übermäßig freundlich gesinnt gegenüber stand? Und anderseits, wer will es der Eisenbahn verdenken, daß sich das neue aussichtsreiche Verkehrsmittel möglichst von den Fesseln zu befreien suchte, die ihm Gesetz und Recht auferlegten? Dieser Gegensatz liegt in der Natur der Sache und mußte ausgeglichen werden, wenn anders der Eisenbahn überhaupt Raum für Betätigung und Lebensfähigkeit gegeben werden sollte. Bei den Verhandlungen war die Post unter den damaligen Verhältnissen als Staatsbehörde gegenüber den privaten Eisenbahnunternehmungen natürlich die stärkere. Der Ausgleich und die Anpassung der beiden Verkehrsmittel aneinander erfolgte demgemäß in der Weise, daß sich die Eisenbahnunternehmungen verpflichten mußten, erhebliche Leistungen für die Post zum Teil unentgeltlich, zum Teil gegen Erstattung der Selbstkosten auszuführen. Dieser Zustand besteht noch und ist in dem letzten Eisenbahnpostgesetz aus dem Jahre 1875, als die meisten Privatbahnen verstaatlicht waren, gesetzlich niedergelegt.

Gegen diesen Zustand, wie er aus der geschichtlichen Entwicklung erwachsen ist, wird sich auch im allgemeinen nichts einwenden lassen; er ist in jüngster Zeit auch weniger bedeutungsvoll geworden, weil Post und Eisenbahn jetzt Reichsanstalten sind und beide für die Reichskasse arbeiten. Aller-

dings läßt er sich nicht ganz mit dem Grundsatz vereinigen, daß nach der Verfassung die Eisenbahn als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen verwaltet werden soll. Aber das ist eine Frage de lege ferenda, die hier nicht zu behandeln ist. Worauf es hier ankommt, ist die Tatsache, daß Post und Eisenbahn Unternehmungen des Reiches und in erster Linie dazu berufen sind, durch wirtschaftliche Betriebsführung eine gut fließende Einnahmequelle für den Unternehmer zu werden, wie es vor dem Kriege der Fall war. Hiervon sind wir allerdings zurzeit weit entfernt, beide Reichsanstalten sind notleidend und haben bislang nicht einmal ihre Ausgaben selbst auszugleichen vermocht. Und gerade aus diesem Grunde wird das Reich mit allen Mitteln versuchen müssen, seine beiden bedeutendsten Verkehrsunternehmungen wirtschaftlicher zu gestalten.

Dies geschieht einmal durch möglichste Herabdrückung der Betriebskosten und weitgehendste Ersparungen auf allen Gebieten, auf der anderen Seite durch Erhöhung der Gebühren für die von den Unternehmungen gewährten Leistungen. Es ist aber für jedes Verkehrsunternehmen eine bekannte Tatsache, daß die Tarife nicht beliebig erhöht werden können. Jede Überspannung in dieser Hinsicht wirkt verkehrshemmend, bringt Abwanderungen und vermindert die Einnahmen. Wann die Grenze erreicht ist, läßt sich bei dem dauernd sinkenden Geldstande nur schwer sagen. Notwendig ist aber unter allen Umständen, daß zum Vorteil des Reiches beide Verkehrsanstalten Hand in Hand arbeiten. Dies ist nun leider ganz und gar nicht der Fall. Die Tarifgestaltung ist derartig, daß die Post die Eisenbahn in vieler Beziehung stark unterbietet.

Einige Beispiele mögen dies erläutern:

I. in der Verkehrsbeziehung Berlin Anh. Bf.-Stuttgart Hbf.
50 kg Eilgut 682,80 ℳ, Frachtgut 341,40 ℳ.
50 kg zerteilt in Pakete zu je 5 kg 140,00 ℳ.
Unterschied: 542,80 ℳ und 201,40 ℳ.

II. in der Verkehrbeziehung Berlin H. u. L.-Cöln Hbf.
5000 kg Sammelfrachtgut (Klasse An 5) 19 772,50 ℳ.
5000 kg zerteilt in Pakete zu je 5 kg 14 000 ℳ.
Unterschied: 5772,50 ℳ.

III. in der Verkehrsbeziehung Berlin Schles. Bf.-Königsberg (Pr.).
10 000 kg Sammelfrachtgut (Klasse An 10) 37 829 ℳ.
10 000 kg zerteilt in Pakete zu je 5 kg 28 000 ℳ.
Unterschied: 9829 ℳ.

Das Verhältnis verschiebt sich noch weiter zugunsten der Post, wenn man erwägt, daß sie in einen als Postbeiwagen gestellten Eisenbahnwagen durchschnittlich 800 Pakete im Gesamtgewicht von 3000—4000 kg zu verladen pflegt. Die Post erhebt für die Beförderung dieser 800 Pakete z. B. von Berlin nach Cöln (557 km) durchschnittlich (800 . 14 ℳ) = 11 200 ℳ, während die Eilgutfracht für 3500 kg in der gleichen
Verkehrsbeziehung beträgt . . . . 39 545 ℳ.
Unterschied: 28 345 ℳ.

Der durch die Post erhobene und für sich vereinnahmte Betrag von 11 200 ℳ deckt nicht einmal die Selbstkosten der Eisenbahn. Nach meinen Berechnungen kostet der Eisenbahn das Achskilometer nach dem Stande vom Juli d. J. 13,25 ℳ. Setzt man nur 11 ℳ für das Achskilometer an, so ergibt sich für die Entfernung von 557 km bereits ein Betrag von 2 . (557 . 11) = 12 254 ℳ.

Mit anderen Worten, die Eisenbahn hat ihre Tarife um etwa das 110fache des Friedenspreises erhöht, während die Post sich für die Pakete mit einer Steigerung von rund dem 22½fachen begnügt. Man sieht, ein arges Mißverhältnis!

Nun sind allerdings die Beförderungsbedingungen bei der Post und bei der Eisenbahn verschieden, und viele Güter eignen sich nicht für die Postbeförderung. Sie sind wegen ihrer Menge (Massengüter), wegen ihrer Schwere und Unhandlichkeit oder wegen ihrer räumlichen Ausdehnung (sperrige Güter) auf die Eisenbahn angewiesen. Auch die Verpackungs- und Haftungsvorschriften der Post sind schärfer als bei der Eisenbahn und halten dadurch manche Güter von der Postbeförderung fern. Dagegen gibt es zahlreiche Güterarten, die sich ohne besondere Schwierigkeiten und ohne allzugroße Kosten in Postpakete zerlegen lassen, z. B. Textilwaren, Schuhwaren, Tabakerzeugnisse, Glühbirnen, Bücher, Bijouterien sowie die meisten Erzeugnisse der Kleinindustrie und Lebensmittelbranche.

Es ist selbstverständlich, daß der Kaufmann für die Verschickung seiner Güter den billigsten Weg wählt. Er wird daher also stets genau errechnen, ob die Aufwendungen, die er bei der Postversendung zu machen hat, nicht durch die billigeren Beförderungspreise ausgeglichen werden. Dazu kommen für ihn bei der Postbeförderung mancherlei Annehmlichkeiten, die sich für ihn und seinen Kunden in geldwerte Vorteile umsetzen. Einmal ist hier zu nennen die schnelle Beförderung der Pakete, die ausschließlich eilgutmäßig, zumeist mit Personenzügen, befördert werden. Die Pakete werden ferner frei ins Haus geliefert; der Empfänger spart also die Rollgebühren, die jetzt nicht unerheblich ins Gewicht fallen. Welche Bedeutung die Rollgebühren zurzeit haben, zeigt folgendes Beispiel: 20 kg Eilgut kosten in Berlin 12 ℳ bahnamtliche Rollgebühr von der Bahn zur Behausung, während die Post 4 Pakete zu je 5 kg von Berlin nach Köln für 54 ℳ frei ins Haus befördert. Das ist das 4½fache der Rollgebühr.

Endlich darf nicht unerwähnt bleiben, daß der Großversender bei der Post stets mit Sicherheit auf Beförderung rechnen kann, weil die Post an der Wagenknappheit nicht teilnimmt, die gerade in den letzten Jahren aus bekannten Gründen häufig vorhanden war. Sie erhält immer alle Wagen gestellt, die sie verlangt. Dazu kommt, daß die Post sogar dazu übergegangen ist, ihren Großversendern Erleichterungen in der Weise zu gewähren, daß sie ihnen die von der Eisenbahn gestellten Wagen zur eigenen Be- und Entladung an geeigneten Plätzen überweist. Wie mir glaubhaft von Verkehrstreibenden versichert wird, trägt gerade dieser Umstand in erheblichem Maße dazu bei, daß der Fabrikant bei dem bestehenden Warenhunger vielfach der Post den Vorzug gibt. So ist der Bedarf der Post an Eisenbahnwagen in Berlin auf dem Schlesischen Bahnhof gegenüber der Vorkriegszeit um fast das Doppelte gestiegen. Nach einer Mitteilung der Direktion Breslau läßt jetzt eine Leinenfirma in Schlesien wöchentlich 4 volle Wagen mit 5-kg-Paketen durch die Post abgehen, während es früher nur 1 Wagen im Wochendurchschnitt war. In Württemberg sollen namentlich die dortigen Schuhfabriken in großem Umfange ihre Fabrikate in Postsendungen als Wagenladungen selbst verladen. Genauere Feststellungen in dieser Hinsicht würden voraussichtlich überraschende Ergebnisse bringen.

Anderseits darf nicht verkannt werden, daß die schnelle Auffüllung der Läger häufig die Versendung größerer Wagen bedingt, die nur durch die Eisenbahn geleistet werden können. Auch soll bei der Post die Bruchgefahr größer als bei der Eisenbahn sein, was bei der Einladung in die Eisenbahnwagen, wo sie wegen der bei den kurzen Aufenthaltszeiten der Personenzüge auf den Stationen gebotenen Eile meist von Hand zu Hand in großen Bögen geworfen werden, kein Wunder nimmt. Aber auch diese Umstände kann der Kaufmann in seine Rechnung einbeziehen.

Tatsache ist jedenfalls, daß in einem immer steigenden Maße eine Abwanderung des Eisenbahngutes auf die Post stattfindet, und zwar eines Gutes, das seiner Natur nach der Eisenbahn gehört. Anders läßt sich kaum die starke Abnahme des Eilgutverkehrs erklären. Es liegt mir selbstverständlich fern, die Daseinsberechtigung der Post zu bestreiten oder auch nur anzuzweifeln. Die Postpaketbeförderung ist für unser Wirtschafts-

ben ebenso unentbehrlich und nötig wie die Eisenbahngüterbeförderung. Aber auch hier muß der alte preußische Grundsatz gelten: „Jedem das Seine." — Was volkswirtschaftlich richtiger mit der Eisenbahn zu befördern ist, muß der Eisenbahn verbleiben. Es geht nicht an, daß dem Reiche Millionen verloren gehen, weil es seine Geschäftsgebarung unrichtig eingestellt hat. Dieser Umstand ist für ein geordnetes Wirtschaftsleben unerträglich, um so mehr, als die Verhältnisse größtmögliche Wirtschaftlichkeit gebieterisch verlangen.

Man sollte meinen, daß die Post von sich aus den Verhältnissen Rechnung tragen und durch Anpassung ihrer Tarife dafür sorgen müßte, daß eine ungesunde Abwanderung des Eisenbahngutes zur Post nicht einträte. Nach den Erfahrungen möchte ich dies bezweifeln. Es steht dem vor allem das an sich richtige Bestreben eines jeden geschäftlichen Unternehmers entgegen, sein Unternehmen nach Möglichkeit zu vergrößern und seine Einnahmen zu erhöhen. Aber da diese Vergrößerung nur auf Kosten des Reiches erfolgen kann und tatsächlich die Einnahmen des Reiches nicht vermehrt, sondern vermindert werden, muß dieser der Reichskasse abträgliche Wettbewerb unterbunden werden. Die Eisenbahn ist vermöge ihrer Tarifhoheit in der Ausgestaltung ihrer Tarife völlig frei. Man wird daher bei den noch immer notwendigen schematischen Tariferhöhungen im Benehmen mit der Postverwaltung von Fall zu Fall den unerläßlichen Ausgleich herbeiführen müssen, was indes bei den Bedürfnissen der Post und denen der Eisenbahn vielleicht nicht immer ganz leicht sein wird. Immerhin wird durch diesen langwierigen Verhandlungsweg, bei dem auch das Eingreifen der Zentralinstanzen nicht wird entbehrt werden können, das Grundübel beseitigt werden.

Sowie die Verhältnisse nun einmal liegen, drängt sich aber noch eine andere Erwägung auf. Post und Eisenbahn bedienen sich bei der Versendung von Ort zu Ort in der Hauptsache des gleichen Beförderungsmittels, der Eisenbahnwagen. Zwischen beiden besteht die weitestgehende Interessengemeinschaft. Liegt da der Gedanke nicht nahe, diese Geschäftszweige des Reiches unter eine Verwaltung zu bringen?

Im Reichsverkehrsministerium sind jetzt die Eisenbahnen, die Wasserstraßen, soweit sie nicht den Ländern unterstehen, sowie das Luft- und Kraftfahrwesen vereinigt. Die Beförderungsmittel der beiden letztgenannten Beförderungsarten sind andere, ihr Zusammenhang mit der Eisenbahn erscheint daher in viel geringerem Maße gegeben zu sein. Man begegnet sehr oft dem Einwande, daß die Post aus dem Grunde nicht mit der Eisenbahn vereinigt werden könne, weil der Verwaltungsapparat zu umfangreich werden würde. Der Einwand ist nicht stichhaltig. Nehme man doch, wenn wirklich der Apparat zu groß wird, die wesensfremderen Geschäftszweige heraus. Man kann sogar nach meiner Überzeugung die Reparaturwerkstätten, deren Verselbständigung jetzt mit so großem Eifer betrieben wird, von der Eisenbahn loslösen, ohne unüberwindliche Schwierigkeiten herbeizuführen. Ich halte eine Abtrennung dieser Werke durch Privatisierung für möglich, vielleicht sogar für vorteilhaft, wenn durch vertragliche Regelung die notwendigen Belange der Eisenbahn sichergestellt werden. Jedenfalls haben die Post und Eisenbahn als Verkehrsunternehmungen mehr innere Berührungspunkte miteinander als Eisenbahn und Ausbesserungswerk.

Ich glaube aber auch weiter, daß sich durch eine einheitliche Verwaltung des Post- und Eisenbahnbeförderungsdienstes mancherlei Ersparnisse in sachlicher und personeller Beziehung erreichen ließen. Ich denke dabei vor allem an die kleineren Stationen und Bahnagenturen, die vielfach in der Lage sein würden, ohne Schädigung ihrer bahnamtlichen Tätigkeit den Postdienst wenigstens der inneren Dienstzweige mitauszuführen. Auch eine Personalersparnis in den Aufsichts- und Verwaltungsstellen ließe sich vielleicht erzielen, die die bittere Notwendigkeit vom Reiche dringend erheischt. Ich denke ferner an die Ersparung von Wagenraum, wenn Post- und Eisenbahngut in größerem Maße als bisher zusammen befördert werden. Dazu käme die Ersparnis aus dem Wegfall der gegenseitigen Abrechnung, die jetzt nicht geringe Arbeit, Papier und Tinte erfordert.

In gewissem Umfange hat ja bereits eine Vereinigung von Post und Eisenbahn — allerdings keine einheitliche Verwaltung in dem hier vorgeschlagenen Sinne — in Bayern und Württemberg bestanden. Man wird sich gleichwohl die dortigen Erfahrungen nutzbar machen können. Ich möchte einer Zusammenlegung des Post- und Eisenbahnbetriebes, soweit wirtschaftliche Vorteile dadurch erreichbar sind, das Wort reden.

Lehrkräfte für das Eisenbahnunterrichtswesen.

Von Regierungsbaurat **Karl Gotter** in Berlin.

Die Erfolge eines jeglichen Unterrichts hängen neben äußeren Voraussetzungen in der Hauptsache von der Person des Lehrers ab, von seinem Wissen, seinem Unterrichtsgeschick und zu einem wesentlichen Teile auch von seiner Neigung für den Beruf. Vielfach hört man die Meinung, daß diese Eigenschaften nur höchst selten in einer Person vereinigt seien, ja daß sie einem guten Lehrer sogar angeboren sein müßten. Dies ist nur bedingt richtig, da sich auch durch zielbewußte Ausbildung brauchbare Lehrkräfte heranbilden lassen. Wäre jeder Unterricht nur auf die geborenen Meister angewiesen, dann wäre es um das gesamte Bildungswesen recht schlecht bestellt. Die Zahl derjenigen Lehrer, die sich aus innerstem Drange, aus Idealismus, diesem Berufe zuwenden, ist allerdings nur gering. Der Lehrerberuf ist heute ein solcher wie jeder andere, der ebenfalls meist nur aus wirtschaftlichen Gründen gewählt wird. Bei der jetzt einsetzenden Durchführung des vorgesehenen planmäßigen Eisenbahnunterrichtswesens ist die Frage der Auswahl und Heranbildung der erforderlichen Lehrkräfte recht brennend. Es ist zunächst unter dem Gesichtspunkte zu betrachten, ob der Unterricht durch Lehrer im Haupt- oder im Nebenamte erteilt werden soll. Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage und aller sonstigen ausschlaggebenden Umstände erscheint es zunächst ausgeschlossen, daß in absehbarer Zeit der gesamte erforderliche, auf alle Zweige des Dienstes sich erstreckende und daher recht umfangreiche Unterricht mit hauptamtlichen Lehrkräften durchgeführt werden kann. Es wäre auch verfrüht, ohne vorausgegangene längere Erfahrungen ganz neue Unterrichtsgebiete durch nicht erprobte Lehrer für die Zukunft festzulegen. Für einzelne Schularten, z. B. die Eisenbahnverwaltungsschule, werden hauptamtliche Lehrer überhaupt nicht in Betracht kommen. Der Unterricht wird infolge der großen Vielseitigkeit der hier zu behandelnden Stoffgebiete stets von nebenamtlichen Lehrern erteilt werden müssen. Dies ist auch noch aus dem Grunde notwendig, weil die Lehrer beständig mit der Praxis in Fühlung bleiben müssen. Aus unterrichtlichen und aus praktischen Gründen wird daher das System der nebenamtlichen Tätigkeit für die nächste Zeit noch Anwendung finden müssen. Sein Nachteil besteht allerdings darin, daß hierbei recht zahlreiche Lehrpersonen nötig sind, daß ferner noch mit einem häufigen Wechsel und schließlich auch mit einigen nicht voll befähigten, ja vielleicht auch unfähigen Kräften gerechnet werden muß. Trotz dieser Mängel wird aber doch dieser Weg der Heranziehung von nebenamtlichen Lehrern für alle Zweige des Dienstschul- und Dienstvortragswesens beschritten werden müssen.

Bei Durchführung der drei Forderungen:

a) der sorgfältigen Auswahl,
b) einer planmäßigen Ausbildung und
c) einer entsprechenden Vergütung (Bezahlung)

wird es möglich sein, die genannten Übelstände, wenn auch nicht ganz auszuschließen, so doch auf ein erträgliches Maß zu beschränken. Nur unter diesen Bedingungen kann die Lehrerfrage mit Erfolg und damit auch zur vollen Zufriedenheit gelöst werden.

a) Auswahl.

Die Anforderungen, die wir an jeden Lehrer zu stellen haben, sind in der Hauptsache dreifacher Art:

1. Er muß neben einer guten Allgemeinbildung die Gebiete, die er lehren soll, gründlich beherrschen; er muß ferner eine umfangreiche praktische Erfahrung in seinem Beruf besitzen, um jederzeit aus dem Vollen schöpfen zu können. Ist dies schon für Lehrer an den allgemeinbildenden Schulen der Fall, so wird es zur Notwendigkeit, wenn es sich um fachliches Wissen und Lehrer für fachlichen Unterricht handelt.

2. Er muß über ein gewisses Lehrgeschick verfügen, um sein Wissen auch anderen leicht und sicher zu übermitteln. Was nützt das beste Wissen, wenn der Lehrer nicht vermag, es anderen auch klar zum Verständnis zu bringen. Das gleiche gilt von der besten pädagogischen Befähigung, wenn der Lehrer nicht über das erforderliche, auf Erfahrung beruhende Wissen verfügt; er würde in einem solchen Falle sich recht schnell ausgegeben haben.

3. Aber noch ein dritter, nicht zu unterschätzender Gesichtspunkt kommt hinzu; das ist eine gewisse Freude und Befriedigung am Unterricht. Der Lehrberuf ist kein solcher, der sich handwerksmäßig, gewissermaßen nach bestimmten Regeln, schematisch durchführen läßt. Die Schüler, die Zuhörer haben hierfür ein recht feines Empfinden, ob der Lehrer aus Überzeugung, aus Liebe zur Sache arbeitet, oder ob er nur pflichtgemäß seine ihm zugewiesene Zeit durch Anwesenheit im Unterrichtszimmer ausfüllt. Die Schüler müssen aus jeder Unterrichtsstunde das Gefühl mit nach Hause nehmen, daß ihnen der Lehrer etwas seines „eignen Ichs“ geschenkt hat, daß er aus seinem Leben, seinen reichen Erfahrungen gesprochen. Nur dadurch wird das richtige, innige Verhältnis zwischen Lehrer und Schüler hergestellt, das geistige Band fest geknüpft; er wird sie mit sich reißen und damit den Unterrichtserfolg bis zur höchsten Leistung steigern.

Wir ersehen hieraus, daß bei der Wahl der Lehrer recht hohe Anforderungen zu stellen sind und kommen nun zu der Frage: Praktiker oder Pädagoge? Umfangreiches Wissen neben reicher praktischer Erfahrung und pädagogisches Lehrgeschick sind die wichtigsten Eigenschaften, die an den Lehrer gestellt werden müssen. Sollen nun bei der Auswahl der Lehrer in erster Reihe solche berücksichtigt werden, die pädagogisches Geschick besitzen, und soll man sie dann beim Fehlen der anderen Bedingungen im praktischen Eisenbahndienst anlernen, oder soll man praktisch erfahrene Männer des Eisenbahndienstes auswählen und sie für ihren Lehrberuf nach der methodisch-pädagogischen Seite hin ausbilden? Beide Wege wären gangbar; sie sind auch bereits bei anderen gewerblichen und auch kaufmännischen Schuleinrichtungen mit Erfolg beschritten worden. Im Eisenbahnunterrichtswesen liegen aber die Verhältnisse doch anders, so daß sie nicht ohne weiteres nachgeahmt werden können. Bei näherer Prüfung der Sachlage kommt man zu der Überzeugung, daß es leichter, billiger und auch praktisch schneller durchführbar ist, wenn tüchtige Fachleute des Eisenbahndienstes pädagogisch ausgebildet werden, als umgekehrt. Die Fähigkeit zu unterrichten, also die geforderte pädagogische Begabung, ist bei den Menschen nicht ungünstiger verteilt als jede andere Begabung für irgendeinen Beruf oder eine handwerkliche Tätigkeit. Warum sollte auch die Natur hier eine Ausnahme machen? Es ist doch eine natürliche Aufgabe der Menschen, zu belehren, zu erziehen; Vater und Mutter erziehen und belehren ihre Kinder, die Geschwister sich gegenseitig. Es wird sich also bei den von uns zu treffenden Maßnahmen nur darum handeln, den zukünftigen Lehrer einzuführen in die Psyche seiner Zuhörer und Schüler, ihn mit den Gesetzen, nach denen eine geistige Arbeit, die Vermittlung von Kenntnissen, erfolgt, die Entwicklung von Begriffen vor sich geht. Alsdann ist ihnen Gelegenheit zu bieten, sich hierin ein gewisses Geschick, gewissermaßen das erforderliche handwerkliche Rüstzeug ihres Berufs anzueignen. Meister wird der Lehrer erst viel später in jahrelanger Erfahrung und steter Übung. Es besteht hierbei ferner noch die Frage, ob auch unter den Eisenbahnbeamten derartige Kräfte mit den erforderlichen Fähigkeiten in ausreichender Zahl vorhanden sein werden; dies ist zu bejahen. Der Weg aber, der bisher bei der Erteilung von Lehraufträgen beschritten wurde, indem beliebige Beamte aus irgendwelchen Gründen mit Unterricht betraut wurden, muß in Zukunft vermieden werden. Solche Lehrer werden in den meisten Fällen versagen; die Unterrichtsergebnisse werden nicht befriedigen und die aufgewendeten Mittel an Zeit und Geld vergeblich gebracht sein. Ehe man einem Lokomotivführer eine Lokomotive und damit Leben und Gesundheit zahlreicher Menschen anvertraut, bevor man einem Schlosser die auszubessernde Maschi[ne] überläßt, verlangen wir von ihnen den Nachweis, daß sie ih[rer] Aufgabe auch gewachsen sind. Sie haben sich vorher ei[ner] gründlichen Ausbildung mit nachfolgender Abschlußprüfung [zu] unterwerfen. Ist die menschliche Seele mit ihren vielseitig[en] Anlagen und Feinheiten denn weniger wertvoll als ein Kun[st]werk von Menschenhand? Bei dem gesamten Unterricht [im] Eisenbahnbildungswesen handelt es sich nicht nur um die V[er]mittlung von Kenntnissen, um die Auslegung von Bestimmunge[n], sondern um hohe erziehliche Arbeiten, die im Interesse [der] Durchführung eines geordneten und gesicherten Dienstes [zu] leisten sind. Welche Bedeutung besonders dieser Seite ei[nes] erziehlichen Unterrichts beigemessen wird, geht a[us] den Vorträgen der Referenten des Reichsverkehrsministeriu[ms] hervor, die sie bei Gelegenheit des Studienkursus der Bildung[s]dezernenten gehalten haben*). Wie ein roter Faden zog si[ch] durch alle Vorträge die Forderung, daß das gesamte Beamt[en]- und Arbeiterheer der Reichseisenbahnen für die ihnen gestellt[en] Aufgaben gut vorbereitet und planmäßig erzog[en] werden müßte. Nicht nur Wissen und der genaue Besch[eid] über die anzuwendenden Bestimmungen und Dienstvorschrift[en], über die maßgebenden Gründe und deren Zusammenhang soll [...] vermittelt werden, sondern vor allen Dingen ist der Hauptw[ert] zu legen auf eine richtige und planmäßige Erziehung zum se[lbst]ständig denkenden, gewissenhaften und pflichttreuen Beamt[en] oder Arbeiter. Hierzu gehört vornehmlich die Pflege zahlreich[er] geistiger und sittlicher Eigenschaften. Das Gefühl der Mitv[er]antwortlichkeit und das Verständnis für eine getreue Hinga[be] der gesamten Arbeitskraft, Treue und Gewissenhaftigkeit [im] Kleinen wie im Großen müssen von Anfang an in allen Stuf[en] der Ausbildung gepflegt werden. Nur dann wird das Verstän[d]nis für Wirtschaftlichkeit und damit auch ein wirtschaftlich[er] Erfolg der Eisenbahn eintreten.

Um derartig unterrichtliche und erziehliche Erfolge zu [er]zielen, bedarf es aber eines Stammes gut vorgebildeter und [für] ihren Beruf begeisterter Lehrer. Der Lehrerausbildung w[ird] also die Verwaltung zunächst ihre Fürsorge zuwenden müss[en].

b) Lehrerausbildung.

Dem verschiedenen Charakter der Ausbildungseinrichtung[en] und der von den Lehrern hierbei zu leistenden Arbeiten e[nt]sprechend wird auch die Ausbildung zugeschnitten werd[en] müssen, wobei gewisse Unterrichtsgebiete für alle ohne B[e]denken gemeinsam behandelt werden können. Aus Gründen [der] Ersparnis an Zeit und Geld wird man daher zweckmäßig [zu] unterscheiden haben zwischen Ausbildungskursen für eine Le[hr]tätigkeit im Dienstschulwesen und einer solchen [für] Dienstvorträge (Dienstunterweisung und Die[nst]besprechung). Nur dort, wo die Zahl der Teilnehmer so ger[ing] ist, daß bei getrennten Kursen eine sehr schwache Besetz[ung] eintritt, dürfte eine Vereinigung beider Gruppen vorzunehm[en] sein; wenn man es nicht vorzieht, für mehrere Direktio[ns]bezirke gemeinsam die Ausbildung in getrennten Grupp[en] durchzuführen. Im Dienstschulwesen handelt es sich neb[en] vielen, hohen erziehlichen Aufgaben in der Hauptsache um [das] Übermitteln von fachlichem Wissen, für dessen Behandlung e[ine] Methodik der einzelnen Unterrichtsgebiete notwendig ist. [Er]wähnt seien nur einige Unterrichtsgebiete aus der Werksch[ule] wie Bürgerkunde, Geschäftsaufsatz, Rechnen, Physik us[w]. Hierbei wird es sich nicht umgehen lassen, [die] Stoffgebiete selbst, wenn auch deren Kenntnis vom Lehrer v[or]ausgesetzt werden kann, im besonderen zu behandeln und [die] Wege der Darstellung nebst ihrer Begründung dem Lehrer [zu] zeigen. Derartige Unterrichtsgebiete kommen aber im Die[nst]vortragswesen nicht in Betracht. Hier handelt es sich in [der] Hauptsache nur um die Methodik einer Darbietung von [Er]fahrungen und Kenntnissen, um die Auslegung von Best[im]mungen und Dienstanweisungen, also um die Kunst eines gut[en], formvollendeten und packenden Vortrages und die Form [der] Einprägung von gewissen notwendigen Erfahrungssätzen u[sw]. Es wäre Zeitverschwendung, wenn die Lehrer, die so grundv[er]schiedene Aufgaben zu lösen haben, nicht auf dem kürzes[ten] Wege in ihre zukünftige Arbeit getrennt eingeführt würd[en], wenn auch die erziehlich-sittlichen Aufgaben in beiden Unt[er]richtsgruppen dieselben sind.

Zu prüfen ist ferner die Frage, in welcher Form die A[us]bildung der Lehrer erfolgen soll. Hier hat die Erfahr[ung] gezeigt, daß die Heranbildung zweckmäßig in der Weise du[rch]geführt wird, daß die Teilnehmer für eine bestimmte Zeit [von] ihrem eigentlichen Berufe befreit werden, um sich ganz [der] Ausbildung widmen zu können, und daß diese Kurse in [be]stimmten Zeitabschnitten durch Wiederholung aufgebaut w[er]-

*) Einer dieser Vorträge „Das Eisenbahnbetriebspersonal [u]nd seine Erziehung“ von Geheimrat Heinrich ist bereits in Nr. [.]5 Jahrgang 1921 d. Ztg. veröffentlicht worden.

n. Dieser Weg der geschlossenen Ausbildung ist einer auf
ıen längeren Zeitabschnitt verteilten Ausbildung mit wöchent-
h wenigen Vortragsstunden vorzuziehen, weil hier die Mög-
hkeiten einer Behinderung der Teilnehmer am Besuch durch
ınstliche Abhaltung, Krankheit, Familienangelegenheiten usw.,
sonst recht groß sein können, fortfallen. Der Besuch wird,
e bei allen freiwilligen Schuleinrichtungen, bei längerer Dauer
ch und nach unregelmäßig. Voraussetzung eines vollen
ıterrichtserfolges ist aber eine regelmäßige Teilnahme. Bei
ıer Zusammenlegung der gesamten Ausbildungszeit auf wenige
ıge tritt aber auch eine große Ersparnis an Zeitaufwand und
gleich an Kosten ein. Die häufige Zurücklegung weiter
ege für vielleicht nur wenige Stunden der Ausbildung er-
rdert viel Zeit, die entweder dem Dienst, der Erholung oder
r Familie entzogen wird; dies ist aber unzweckmäßig. Die
rteilung der Ausbildung auf mehrere zeitlich voneinander
trennte Abschnitte hat den Vorteil, daß nicht geeignete Per-
nen rechtzeitig ausgeschieden werden können, ohne daß für
re Ausbildung inzwischen hohe Aufwendungen gemacht wor-
n sind. Sie bietet außerdem den Teilnehmern auch die Mög-
hkeit, sich durch Selbststudium einen Teil der erforderlichen
ınntnisse anzueignen und durch nebenherlaufenden Unterricht
ichzeitig unterrichtlich-praktische Erfahrungen zu sam-
ıln.

Es könnte vielleicht der Einwand erhoben werden, daß bei
ıer Zusammenlegung der Ausbildung an jedem einzelnen Tage
e Arbeitskraft der Teilnehmer recht stark beansprucht wird,
daß dadurch eine Beeinträchtigung der Ausbildung statt-
ıdet. Hierzu ist zu bemerken, daß hier allerdings der volle
beitstag für eine geistige Tätigkeit in Anspruch genommen
erden muß. Auch die Schüler der Werkschule erhalten z. B. an
rem Schultage einen vollen 7—8 stündigen Unterricht, der aber
rch die Aufeinanderfolge verschiedener Fächer eine Abwechse-
ng erhält. Bei der Ausbildung der Lehrer empfiehlt es sich aus
aktisch-erziehlichen Gründen, denselben Weg der vollen In-
spruchnahme des Tages zu wählen. Dies wird dazu führen,
ß der Lehrer der Aufnahmefähigkeit seiner Schüler auf Grund
r Erfahrungen am eignen Geiste ein größeres Verständnis
tgegenbringen wird; er wird die Notwendigkeit eines inter-
santen und abwechselungsreichen Unterrichts besser ver-
hen lernen und auch Erfahrungen sammeln, um seinen Unter-
ht dementsprechend einzurichten. Die Ausnutzung des vollen
ıges mit 7—8 Stunden kann ohne Bedenken in der Weise er-
lgen, daß Vorträge, Übungen im Wandtafelzeichnen, in der
ıfertigung von Lehrmitteln und Modellen, Vorbereitungen für
rsuche, Besichtigungen, Aussprachen usw. miteinander ab-
chseln.

Infolge der hohen Kosten und der durch Entziehung einer
ößeren Anzahl von Beamten aus ihrer planmäßigen Arbeit
ıtretenden Störungen dürfen die Kurse nur von kurzer Dauer
n; es muß daher davon abgesehen werden, den Lehrern das
samte für ihren Unterricht erforderliche Wissen zu über-
tteln. Der Kursus soll demnach nur Anregung
ben und Wege zur selbständigen Weiter-
ldung weisen. Nur dadurch, daß sich die Lehrer ihre
ıterrichtsbefähigung in der gleichen Weise selbst erarbeiten,
e sie es von dem Wissen ihrer Schüler später verlangen, daß
selbst erproben, wie und wo man helfend eingreifen muß,
erden sie erst zu tüchtigen Lehrern werden. In einem Zeit-
um von 2—3 Jahren mit 3—4 Kursen bei gleichzeitiger Ge-
zenheit zur praktischen Unterrichtserteilung läßt sich eine
te Ausbildung der erforderlichen Lehrkräfte mit genügender
cherheit durchführen. Welche Zeitabschnitte die Ausbildung
ihren einzelnen Teilen umfassen soll, und welche Vortrags-
biete zweckmäßig zu wählen sind, soll hier nur kurz ange-
utet werden; endgültige Pläne aufzustellen, das ist Aufgabe
r zurzeit bestehenden Unterrichts- und Bildungsausschüsse
Jba I—V), die an der Frage der Lehrerausbildung in ihren
ratungen nicht werden achtlos vorübergehen können. Sie
erden sich auch mit ihr zu beschäftigen haben und sie fest-
zen müssen, sollen die von ihnen aufgestellten Unterrichts-
ele auch wirklich erreicht werden. Nur über die Wege der
ısbildung in derartigen Kursen, die ja zunächst nur als Ver-
che für die zu wählende spätere endgültige Lehrerausbildung
betrachten sind, noch einige Worte. Bei Ausbildungskursen,
e auch sonst im Unterricht, wählt man meist den Weg, den
e Entwicklung des Bildungswesens genommen hat, ausgehend
n der Theorie zur Praxis. Dieser Weg — folgend der Ge-
hichte — hat nur den Nachteil, daß er zu zeitraubend ist
d bei Erwachsenen, die mitten im Berufsleben stehen, meist
müdend wirkt. Hier empfiehlt sich vielmehr ein anderer,
rzerer, den Umständen angepaßter und direkt den Zielen zu-
ebender Weg. Männer, die im Berufe stehen, deren Handeln
d Denken praktisch eingestellt ist, streben schnell zu
iem greifbaren Ziel. Die Einführung in den Unterricht wird
so zweckmäßig gleich mit der Unterrichtspraxis beginnen. Die
geschichtliche Entwicklung des Unterrichtswesens, soweit sie hier überhaupt in Betracht kommt, die wissenschaftliche Begründung der Unterrichtsform wird zweckmäßig erst am Schlusse erfolgen. Die zum Verständnis erforderlichen wissenschaftlichen Unterlagen werden nicht gesondert in eignen Vorträgen behandelt, sondern an den betreffenden Stellen, die als Beispiele vorgesehen, eingefügt. Als Unterlage für die planmäßige Ausbildung dient zweckmäßig ein Merkblatt, das zusammenfassend alle für die Unterrichtserteilung notwendigen Anweisungen zu enthalten hat. Dasselbe ist durch Heranziehung von zahlreichen charakteristischen Beispielen der Unterrichtspraxis zu erläutern.

Die Kurse werden in der Hauptsache umfassen:

1. Sondervorträge in Verbindung mit Musterlektionen für die verschiedenen Schulformen (Werk- und Dienstanfängerschulen, Dienstvorträge als Dienstunterweisung und Dienstbesprechung), Einführung und Anleitung in die Unterrichtserteilung mit Lehrübungen und Musterbeispielen der Vorbereitung von Lektionen und Vorträgen. Besuch von Vortrags- und Unterrichtsstunden bei geschickten Lehrern in den verschiedenen Berufsgruppen und Unterrichtseinrichtungen mit anschließenden Besprechungen.
2. Anleitung und Übung in der Herstellung und Verwendung von Unterrichtshilfsmitteln und sonstigem Anschauungsmaterial unter ausgiebiger Benutzung des Verkehrs- und Baumuseums, Einführung und Besprechung der vorhandenen Fachliteratur, Unterrichtshilfsmittel, Wege zu ihrer Ausnutzung, Übungen in der Verwendung der Wandtafel.
3. Am Schluß der Kurse zusammenfassende Vorträge über ausgewählte Kapitel der Pädagogik, Psychologie, Vortrags- und Unterrichtstechnik.
4. Im Anschluß an die Ausbildung erhalten die Teilnehmer Gelegenheit zu Übungen im praktischen Unterrichte in den verschiedenen Unterrichtsformen und Lehrverfahren (Vortrag, Lehrgespräch, entwickelnder Unterricht).

Beispiel eines Ausbildungsplans für Lehrer in Dienstunterweisungen.

A. Vorträge über	1. Teil*) Einführung	2. Teil*) Abschluß
1. Vortragstechnik, Anforderungen an Vorbereitung, Stoffwahl, Gliederung, Darstellungsweise und Wirkung auf die Zuhörer, Hilfsmittel zur Unterstützung, Hygiene des Vortrags	3	2
2. Unterrichtshilfsmittel, Anforderungen, Gesichtspunkte für ihre Zubereitung, Verwendung und Beschaffung. Das Lichtbild und seine Ausnutzung . . .	2	—
3. Psyche der Hörer, Einstellung auf den Unterricht, Gesetze der Begriffsbildung, Zustandekommen von Vorstellungen .	3	1
4. Das Merkblatt, eingehende Besprechung an Hand von Beispielen	2	1
B. Mustervorträge und Vortragsübungen. Literaturangabe für die Vorbereitung, Bewertung der Literatur, Besuch von Vorträgen verschiedener Unterrichtsgruppen. Beispiele der Vorbereitung, kurze Vortragsübungen . .	6	6
C. Besichtigungen und Übungen im Verkehrs- und Baumuseum. Seine Ausnutzung für die Anschauung, Anregung zur Herstellung eigenen Anschauungsmaterials, Bildung von Arbeitsgemeinschaften für Auswertung, Herstellung und Beschaffung, getrennt nach den Berufsgruppen: 1. Betrieb, 2. Verkehr, 3. Bahnbau usw., 4. Lokomotivführer	5	4
zusammen	21	14

Wanderlehrer.

Da es häufig schwer halten wird, für die regelmäßigen Dienstvorträge, besonders auf kleineren Stationen, die geeigneten Lehrkräfte zu erhalten, es auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht empfehlenswert ist, für einen Unterricht mit nur wenigen

*) Insgesamt 5 Tage (3 + 2), zwischen beiden Kursen eine Pause von wenigstens 3—4 Monaten.

Stunden besondere Beamte auszubilden, die vielleicht schon nach kurzer Zeit ihren Unterricht wieder aufgeben, wird man zweckmäßig dazu übergehen, die besten der ausgebildeten Lehrer in ihrer sonstigen Tätigkeit wesentlich zu entlasten, vielleicht sogar vorübergehend gänzlich vom Dienst zu befreien, um sie dann als Wanderlehrer im Hauptamte zu beschäftigen. Hierbei ist großer Wert darauf zu legen, daß die Lehrer in beständiger Fühlung mit der Praxis bleiben.

In einem Erlasse des Reichsverkehrsministeriums an die Eisenbahndirektion Berlin wird empfohlen, geeignete Beamte, namentlich bautechnische, auszusuchen und sie für eine hauptamtliche Lehrtätigkeit methodisch auszubilden. Dieser in Vorschlag gebrachte Weg verdient besondere Beachtung, da er die Möglichkeit bietet, ohne jede Vermehrung des gesamten Beamtenkörpers, lediglich durch Umbildung für diesen neuen Dienstzweig, der sich jetzt herausbildet, die erforderlichen Kräfte zu beschaffen. Damit dürfte auch das Ergebnis der Dienstunterweisungen in allen Zweigen und in allen Orten nicht mehr dem Zufall überlassen, sondern von vornherein sichergestellt sein. Viel einfacher ist allerdings die Beschäftigung hauptamtlicher Lehrer in den Dienstanfängerschulen, wie es z. Zt. schon in Baden und Württemberg mit großem Erfolge geschieht.

Für die Dienstbesprechungen, die sich lediglich auf Aufklärung und Belehrung über örtliche Vorkommnisse beschränken, ist selbstverständlich nur der Dienststellenvorsteher die geeignete Kraft, da er ganz allein die am häufigsten vorkommenden Fehler, für deren Beseitigung er zu sorgen hat, kennt. Ein Zusammenarbeiten zwischen ihm und den ihm unterstellten Beamten wird damit erleichtert.

c) Vergütung.

Die dritte Voraussetzung für die Gewinnung eines tüchtigen Lehrerstammes ist eine ausreichende Besoldung. Diese Frage ist insofern schwierig, weil der bei weitem größte Teil der Lehrkräfte aus Eisenbahnbeamten bestehen wird. Die von ihnen als Unterricht zu leistenden Arbeiten werden sie während ihres Dienstes ausführen, da ja die Unterrichtserteilung durchweg eine dienstliche Notwendigkeit ist. Die Beamten stehen in fester Besoldung, für die sie ihre ganze Dienstzeit dem Staate zu widmen haben. Nebenbeschäftigungen, die aus Staatsmitteln bezahlt werden, sind nach den z. Zt. geltenden Bestimmungen für die Zukunft nicht mehr zulässig. Zu einem solchen Nebenamte rechnet dem Wortlaut des Erlasses nach auch die Unterrichtserteilung. Bei Durchführung dieser Bestimmung würde also jeder im Nebenamte durch eigene Beamte erteilte Unterricht nicht bezahlt werden dürfen. Trotzdem wird es notwendig sein, jede unterrichtliche Tätigkeit, auch eine solche während der festliegenden Dienstzeit, besonders zu vergüten. Wer selbst unterrichtet hat und die Mühe und Arbeit kennt, die ein guter Unterricht verursacht, wer da weiß, wieviel Stunden der Vorbereitung jede einzelne Unterrichtsstunde (Vortrag) erfordert, der wird auch dem Lehrer, der dieses Opfer in seiner freien Zeit und auf Kosten seiner Familie, seines eignen Lebensgenusses bringt, eine entsprechende Entschädigung zubilligen. Sie wird zwar nicht gezahlt für die im Dienst als Verlust zu buchende Zeit, für die er sein Gehalt bezieht, sondern für die von ihm im Interesse des Unterrichts geopferte freie Zeit. Bei Beamten, die eine feste Arbeitsrate zu erledigen haben, bleibt diese außerdem liegen, da sie ihm von niemandem abgenommen wird; sie werden sie demnach, wollen sie nicht im Rückstande bleiben, in besonderen Stunden über ihre planmäßige Arbeitszeit hinaus erledigen, so daß also eine Verkürzung der Gesamtdienstzeit infolge der Unterrichtserteilung eigentlich nicht eintritt.

Wir ersehen hieraus, daß eine Entschädigung des Lehrers für seinen Unterricht begründet ist und daher unter allen Umständen auch gewährt werden muß. Es besteht hierbei nur die Frage, in welcher Form dies zu geschehen hat, durch eine Geldentschädigung oder durch eine Entlastung in der Arbeit. Eine Entlastung in der sonst zu leistenden Arbeit oder in der Gewährung von einzelnen freien Stunden gibt keinen genügenden Anreiz, da der Maßstab, in welcher Höhe der Unterricht im Vergleich zu der eigentlichen sonstigen beruflichen Arbeit zu bewerten ist, nicht genau festgelegt werden kann. Wer es mit seinem Unterricht ernst meint, der wird durch ihn ganz anders geistig, körperlich und auch seelisch angespannt, als durch ruhige, gewohnte Büroarbeit. An der Gewährung von Nachlaß an Dienstzeit durch vorübergehende Befreiung wird also einem Lehrer meist wenig gelegen sein. Hinzu kommt noch der Umstand, daß viele — und nicht die schlechtesten — befürchten, durch eine derartige Diensterleichterung in ihrem dienstlichen Fortkommen Schaden zu erleiden. Solche Bedenken lassen sich bei den Einzelnen nicht immer leicht zerstreuen. Es bleibt demnach nur der Weg einer geldlichen Entschädigung als der zweckmäßigste Ausgleich übrig. In diesem Sinne spricht sich auch der Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 7. XI. 21 — I B 72312 — aus. Die hier festgelegten Sätze sind inzwischen durch den Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 25. 2. 22 — E II. 27. 242. Nr. 9473/21. II. Ang. — als überholt geändert worden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß auch nur die Zeit der Vorbereitung, also die geopferte freie Zeit, und nicht der eigentliche Unterricht vergütet werden darf. Die Entschädigung wird sich in den Grenzen des ortsüblichen Stundenhonorars für gleichartigen Unterricht bewegen müssen. Eine Gewährung in der vollen Höhe ist aber nicht gerechtfertigt, da ja auch der Lehrer, der in seiner freien Zeit Unterricht erteilt, außerdem noch freie Zeit für seine Vorbereitung aufwenden muß, deren Vergütung in dem Gesamthonorar für die Unterrichtsstunde enthalten ist. Das Stundenhonorar setzt sich also zusammen aus einer Entschädigung für die durch Unterricht aufgewendete Zeit und für solche zur Vorbereitung. Unter diesem Gesichtspunkte ist auch das Honorar für einen nebenamtlichen Unterricht während der Dienstzeit zu bemessen, wobei als Maßstab die Zahl der Unterrichtsstunden zugrunde gelegt werden kann. Unterrichtsstunden außerhalb der planmäßigen Dienstzeit werden naturgemäß mit den vollen Sätzen vergütet, wobei es jetzt schon gestattet ist, für besondere Unterrichtsgebiete, oder, wenn es sich um die Gewinnung besonders geeigneter Kräfte handelt, erhöhte Beträge zu zahlen. Die Besoldung etwaiger späterer hauptamtlicher Lehrkräfte wird besonders zu regeln sein und sich nach den Anforderungen richten, die an ihre Vor- und spätere Ausbildung gestellt werden. Inwieweit hierbei eine Anlehnung an die Besoldungsordnung der Lehrkräfte der sonstigen staatlichen Fachschulen zweckmäßig oder notwendig sein wird, würde noch zu prüfen sein. Die Einstufung hauptamtlicher Lehrkräfte in die bestehende Besoldungsordnung mit festliegenden Aufstiegmöglichkeiten wird notwendig sein, damit sich auch wirklich beste Kräfte für diesen neuen Zweig des Eisenbahndienstes bereitfinden und bei ihnen das Gefühl, daß ein Übertritt in den Unterrichtsdienst sie von einem sonst möglichen Aufstieg ausschließt, in Zukunft beseitigt wird.

Die Arbeitsfreudigkeit des Lehrers ist eine wichtige Voraussetzung für die Güte des Unterrichts; sie darf zwar nicht lediglich von der Bezahlung abhängen, sie kann aber durch eine entsprechende Vergütung erhöht werden. Es ist ungerechtfertigt, zu verlangen, daß die Lehrtätigkeit eine Ausnahme bilden soll gegenüber jeder anderen beruflichen Arbeit, die auch in Industrie und Handel durch Gewährung von Vergütungen, Prämien usw. in jeder Weise gefördert wird. Leider wird heute die geistige Arbeit, besonders solche, die sehr abhängig ist von seelischen Einflüssen, gegenüber der rein körperlichen, sehr schlecht bezahlt.

Lehrerfrage und Eisenbahnunterrichtswesen sind organisch miteinander verbunden, sie müssen also gemeinsam gelöst werden. Einen dieser Wege zu zeigen und zu begründen, war Aufgabe dieser Ausführungen.

Der Güterwagenverschluß.

Vom Oberregierungsrat **Klingenberg**, Frankfurt (Main).

Um die zahlreichen Güterberaubungen, für welche die Eisenbahnverwaltungen alljährlich viele Millionen an Entschädigungskosten zu zahlen haben, auf ein erträgliches Maß herabzumindern, sind seit einer Reihe von Jahren verschiedene Kreise bemüht, Anregungen zu geben und Vorschläge zu machen, wie der Verschluß der bedeckten Güterwagen derart verbessert werden kann, daß sofort zu sehen ist, ob er zwischenzeitlich widerrechtlich geöffnet wurde oder nicht. So anerkennenswert manche dieser Anregungen auch sein mochten, bei ihrer Erprobung haben sie leider größtenteils nicht den gehofften Erfolg gehabt, viele haben sich sogar sehr bald als vollkommen wertlos erwiesen.

Betrachtet man alle bisher gebräuchlichen und die versuchsweise eingeführten Verschlüsse, so muß man ohne weiteres dem Eisenbahnoberinspektor Holstamm-Nürnberg recht geben, wenn er in seinem Aufsatz in dieser Zeitung Nr. 51 von 1921, Seite 966, den bisherigen Verschluß als einen „symbolischen" bezeichnet, denn er ist nur ein scheinbarer, also kein wirklicher Verschluß. Leider fügt Holstamm hinzu, daß unerörtert bleiben kann, ob und wie dieser Verschluß etwa durch einen „wirkliche Sicher-

: gewährenden Verschluß“ ersetzt werden soll. Wenn aber › Besserung der bestehenden, unhaltbaren Verhältnisse einen soll, so muß ein Verschluß erstrebt werden, der nicht nur symbolisch zu bezeichnen ist. In dem Aufsatz sind zwar die ıgel erwähnt, die den bisherigen und sonst erprobten Verlüssen anhaften; dennoch erscheint es nötig, die jetzt geuchlichen Verschlüsse und ihre Mängel einer eingehenderen rachtung zu unterziehen. Der durch § 4 Absatz 6 der Güterirderungsvorschriften Heft 1 — Kundmachung 3 des Deuten Eisenbahnverkehrsverbandes — angeordnete Bleiverschluß Bindfaden besteht zwar noch hier und da, hat aber im Laufe Zeit in richtiger Erkenntnis der ihm anhaftenden Mängel undeutliches Ausprägen des Bleis — manche Änderung er-·en, so daß die genannte Vorschrift auch gerippten Stahlıt vorsieht. Aber auch diesem Verschluß haften erhebliche gel an, denn nach den Erfahrungen ist es möglich, ihn zu ien und nach Wiedereinfügen des herausgezogenen Draht-›s das Blei so fest zusammenzudrücken, daß beim fen des Verschlusses durch Ziehen dieser nicht beandet wird. Daraufhin ist auch in dem Aufsatz von Holım für den Bleiverschluß mit Draht ein Verbesserungs-ıchlag gemacht. Ein genaues Prüfen der jetzigen Verüsse ist im übrigen je nach der zur Verfügung stehenden , der zu prüfenden Anzahl sowie bei mangelhafter Beleuch-r kaum möglich und wird auch bei ungünstiger Witterung ganz unzureichend ausgeführt, wenn nicht besonders ırfe Aufsicht besteht. Aber selbst Güterabfertigungen ›n nach Beraubungen von Güterwagen bei Aufnahme des bestandes trotz ausreichender Zeit Bleie als unverletzt an-·hen, die bei genauer Besichtigung Verletzungen aufwiesen. übrigen sind selbst die Bleie mit Stahldraht oft so mangelhaft ;eprägt, daß Namen und Datum nur sehr schwer oder gar ıt zu entziffern sind, sie verfehlen also ihren Zweck. Bei aubungen werden häufig die ursprünglichen Bleie entfernt dafür Bleie angelegt, die von anderen Orten und Wagen her-·ren, oder es werden nach der Beraubung sogar neue, un-;rägte Bleie angelegt. Häufig bleiben an der nicht geöffneten e der Wagen die alten Bleiverschlüsse hängen. Viele dieser ültigen Verschlüsse werden als vollgültig anerkannt, weil Mängel dem Zugpersonal und den Zugabfertigern nicht ler auffallen. Vereinzelt sind Wagen auch mit Vorhanglössern oder mit fest eingebauten Kastenschlössern versehen. ;esehen davon, daß Diebe durch die Vorhangschlösser auf besonderen Wert des Wageninhalts aufmerksam gemacht den, so sind die schwachen Bügel der Vorhangschlösser sehr ıt entzweizuschlagen; die Kastenschlösser sind in der ›el für drei- oder vierkantige Schlüssel eingerichtet, die man 'all leicht beschaffen kann. Verschiedene Abfertigungen ·enden auch noch numerierte schmale Blechstreifen, die ·h die Plombenösen gezogen und an den Enden mit einer ge zusammengedrückt werden. Auch diese Streifen können ·ennt und nach Beraubung des Wagens mit einer Zange ler so zusammengedrückt werden, daß sie als ungeöffnet ·n. Die inzwischen außerdem eingeführten Sicherheitschlüsse aus 5 mm starkem Draht, der durch die Wagenösen gen und dann mehrfach zusammengewickelt wird, verern oder erschweren auch nur dann eine Beraubung, wenn Dieb zufällig keine Drahtschere oder Kneifzange bei sich Deshalb können alle diese Verschlüsse nur als „sym-ch“ angesehen werden, denn Drei- und Vierkantschlüssel, ıtscheren usw. hat in der Regel derjenige bei sich, der mit Absicht umgeht, Güterwagen zu berauben; er scheut nicht diesen symbolischen Verschlüssen zurück, sondern entfernt mühelos in einigen Sekunden, öffnet die Wagentür und t. Gelegenheit hierzu bietet sich ihm in den Freiladeen, in den ausgedehnten und oft abgelegenen Verschiebe-Abstellbahnhöfen, sowie auf freier Strecke. Diebe schwin-sich, wie aus gerichtlichen Verhandlungen zu entnehmen auf fahrende Züge oder bei längerem Halten derselben vor ·n Signal auf das Trittbrett des Wagens, entfernen von hier mühelos den Verschluß, öffnen die Wagentür und stehlen. e Tatsachen beweisen, daß die erwähnten Verschlüsse nur gen Wert haben, besonders die vielen Millionen Blei- und ıtverschlüsse, die allmonatlich nötig sind und nicht enorme Beschaffungskosten, sondern auch ständig erheb-Personalkosten für das Anfordern, Verteilen, Anlegen und hmen der Verschlüsse verursachen, sowie für die Beffung und Unterhaltung der nötigen Werkzeuge. Deshalb an ihre Stelle endlich ein Verschluß treten, der jedem Un-ıchtigten die Möglichkeit nimmt, in einem unbewachten ıenblick ohne weiteres den Wagen zu öffnen.

n diesem Gedanken ausgehend und, angeregt durch eine des Reichsverkehrsministers in Berlin im Haushalt-·huß des Reichstags im Februar 1921 — in der unter an-·n erwähnt wurde, daß im Jahre 1919 336,8 Mill. ℳ für ·hlene bzw. beraubte Sendungen von der Reichseisenbahn-·altung gezahlt werden mußten — hat der Inhaber der Mitteldeutschen Transportgeräte- und Hebezeugefabrik in Nied bei Höchst a. Main, Wilhelm Engel, einen Sicherheitsverschluß für bedeckte Güterwagen erfunden und verfertigt, der endlich Sicherheit gewährt, daß nicht Wagen ohne weiteres widerrechtlich geöffnet werden, und der dabei gleichzeitig eine Plombierung bietet, die deutlich lesbar ist. Dieser Sicherheitsverschluß ist unter D. R. P. E. 26 360 reichsgesetzlich geschützt und hat bei der Vorführung im Reichsverkehrsministerium in Berlin sowie bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) Anklang gefunden, sodaß letztere einer Erprobung an mehreren bedeckten Wagen zustimmte. Die mit diesem Verschluß ausgerüsteten Wagen werden im Bezirk des Eisenbahnverkehrsamts Frankfurt (Main) seit einigen Monaten zwischen verschiedenen größeren Stationen zwangsläufig im Stückgutverkehr als Orts- und Umladewagen verwendet. Der Verschluß hat sich hierbei nach dem übereinstimmenden Urteil der beteiligten Dienststellen bewährt und hinsichtlich des Wageninhalts und des Verschlusses keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben. Der Sicherheitsverschluß besteht

a) aus einem Gehäuse, das an der linken Wagenwand neben der unteren Laufschiene der Wagentür mittels Schrauben und Nieten befestigt ist,
b) aus einem Verschlußstück, das in das Gehäuse hineingesteckt wird, nachdem vorher
c) ein umklappbarer Ring in das Gehäuse eingefügt wird, der an der Wagentür befestigt ist (siehe Abbildung). Dieser

$^1/_5$ der natürlichen Größe.

a Gehäuse.
b Verschlußstück.
c Umklappbarer Ring.
e Aufgeklappter Schutzdeckel.
f Wagentür.
g Wagenwand.
h Führungsrolle der Wagentür.
i Überfallhaken.

Ring c wird durch das Verschlußstück b verdeckt und festgehalten, und damit ist der Wagen fest verschlossen, denn der Ring kann nur zurückgeklappt werden, wenn das Verschlußstück herausgezogen wird. Letzteres wird aber durch Zuhaltungen mit Federkraft im Gehäuse festgehalten, die

d) durch einen stabähnlichen Schlüssel von 20 cm Länge gelöst werden; durch Einstecken dieses Schlüssels in das Verschlußstück wird letzteres aus dem Gehäuse herausgezogen, wodurch der Ring c freigegeben wird und ein Öffnen der Wagentür möglich ist. Das Verschlußstück ist durch eine Kette am Gehäuse befestigt und durch den Deckel e gegen Witterungseinflüsse geschützt. Der Sicherheitsverschluß ist aus bestem Temperstahlguß gefertigt und wiegt 9 kg, womit sich seine besondere Haltbarkeit und Widerstandsfähigkeit gegen gewaltsame Eingriffe erklärt. Er bietet aber den geschlossenen Wagentüren auch noch sicheren Halt, denn hin und wieder springen beim Rangieren geschlossene und plombierte Türen auf, der Bleiverschluß platzt dabei ab, und dem Diebstahl ist Tür und Tor geöffnet. Öfter wird auch durch die Ladung die Wagentür aus der unteren Führungsschiene herausgedrückt, weil der Überfallhaken allein nicht genügenden Halt bietet. Somit wird der Wagentür

durch den Engelschen Verschluß und den Überfallhaken doppelter Halt geboten. An einem der ausgerüsteten Wagen fehlt zufällig ein Überfallhaken, für den der Sicherheitsverschluß vollen Ersatz bietet. Gehäuse und Ring tragen den Farbenanstrich des Wagens, fallen also nicht besonders auf. Der Schlüssel ist so beschaffen, daß ihm der Wert eines sehr kunstvoll gearbeiteten Geldschrankschlüssels beizumessen ist. Die Schlüssel sind mit eingeprägten Unterscheidungszeichen versehen, sodaß ihre Kontrolle möglich ist. In dem Verschlußstück befindet sich ein Behälter zur Aufnahme eines Plombenblättchens, das am oberen Rande und in der Mitte den Namen der Güterabfertigung trägt, die den Wagen verschließt und plombiert. Am unteren Rande ist die Reihe (Serie) und die fortlaufende Nummer aufgedruckt (siehe Abildung A).

A. Bei dem Verschließen des Wagens.

Güter-Abfertigung | Frankfurt-Hptb.

Frankfurt-Hptb.

Reihe A | 804

B. Nach dem Öffnen des Verschlusses.

Güter-Abfertigung | Frankfurt Hptb.

Reihe A | 804

Natürliche Größe.

Die Plombenblättchen werden in handlichen Blocks zu 250 Blättchen geliefert; die einzelnen Blocks tragen als Unterscheidungszeichen die Reihenangabe (Serie) A, B, C usw. Nach der Plombierung und dem Verschluß des Wagens ist die in der Mitte des Blättchens vorhandene Stationsangabe von außen deutlich sichtbar, während die am oberen und unteren Rande befindlichen Angaben durch das Verschlußstück verdeckt werden, womit das Plombenblättchen sicher unter Verschluß gesetzt ist. Beim Öffnen des Wagens mit dem Schlüssel d wird durch diesen die Stationsangabe in der Mitte des Plombenblättchens ausgestanzt (s. Abb. B).

Reihenangabe und Nummer der verwendeten Blättchen werden im Wagenkontrollbuch in Spalte „verbleit" eingetragen, so daß jederzeit festgestellt werden kann, von wem, wann und für welchen Wagen die einzelnen Plombenblättchen verwendet sind.

Reihenangabe und Nummer könnten auch noch auf dem Frachtbrief und bei Stückgutpapieren auf dem Umschlag vermerkt werden, damit auch die Empfangstelle die Möglichkeit der sofortigen Nachprüfung hat. Trifft der Wagen mit unverletzten Plombenblättchen ein, so kann bei etwaigen Beraubungen oder beim Fehlen von Gütern festgestellt werden, wo die Unregelmäßigkeit vorgekommen sein muß; mindestens läßt sich der Tatort wesentlich leichter bestimmen als bisher, es besteht also eine Einkreisungsmöglichkeit, die bisher vergeblich erstrebt wurde. Die Plombenblättchen sind leichter einzulegen, abzunehmen und aufzubewahren als die Bleiverschlüsse, die auch oft Verletzungen der Hände verursachen, ebenso wie die Drahtverschlüsse. Wenn auch die erfreuliche Tatsache besteht, daß seit einiger Zeit die Zahl der Diebstähle und Beraubungen bei den Eisenbahnverwaltungen gegen die vergangenen Jahre abgenommen hat, so sind die Schadensfälle und ihre erheblichen finanziellen Nachteile noch immer so bedeutend, namentlich infolge der erheblich gestiegenen Werte für jede Ware — eine Erscheinung, die übrigens in allen Ländern zu verzeichnen ist — daß es vom wirtschaftlichen Standpunkt aus dringend nötig ist, weitere Sicherheitsmaßnahmen als die bisherigen zu treffen.

Ständige Bewachung bestimmter Stellen und Streifwachen haben zwar zur Besserung der unhaltbaren Verhältnisse beigetragen, jedoch haben sie bei den ausgedehnten Gebieten und in Ansehung der erheblichen Personalkosten nur teilweisen Wert. Auch ist beim weiteren Sinken des Geldwerts und bei weiterer Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse wieder eine Zunahme der Beraubungsfälle zu befürchten. Daher kann hierin eine gründliche Besserung nur durch Einführung einer wirksamen Sicherheitsmaßnahme gegen Einbrüche in Güterwagen erreicht werden. Diese wird durch den Engelschen Sicherheitsverschluß nach den bisher mit ihm gemachten Erfahrungen geboten, es ist daher seine Einführung im wirtschaftlichen Interesse erstrebenswert. Die dadurch entstehenden Kosten würden sich zw los sehr bald durch eine alsdann bestimmt zu erwartende liche Verringerung der Entschädigungskosten sowie durch Fortfall der ständigen Kosten bezahlt machen, die für die erwähnten angeblichen Sicherungen (Bleie und Draht) gegeben werden. Bis zur vollständigen Durchführung un den Auslandsverkehr würde der Bleiverschluß zwar noc stehen bleiben, falls die betreffende ausländische Eisen verwaltung nicht auch zur Einführung des Engelschen Si heitsverschlusses übergehen sollte. Anderenfalls würde Verschluß auf der Grenzstation zu öffnen und der Bleivers anzulegen sein. Eine von Holstamm angeregte Verbess des jetzigen Bleiverschlusses ist daher immer noch dri erwünscht. Bis zur Grenze wäre aber für die Ladun nötige Sicherheit vorhanden, die Güter würden also u raubt der fremden Eisenbahnverwaltung übergeben w Da mit der Ausrüstung der bedeckten Wagen mit dem S heitsverschluß, dessen Anbringung technisch keine Schw keiten bietet, nur schrittweise vorgegangen werden kan würden die ersten Wagen, wie jetzt im Bezirk des Eisen verkehrsamts Frankfurt (Main), vorerst zwischen bestim Stationen zwangsläufig zu verwenden sein. An die Wage alljährlich neu beschafft werden, würde der Verschluß anzubringen sein. Die Gattungsbezeichnung der ausgerüst Wagen G würde durch ein v zu ergänzen sein, d. h. der G mit Sicherheitsverschluß versehen. Bei dem Vorhande einer größeren Anzahl ausgerüsteter Wagen würden auch den Versendern von Wagenladungen zur Verfügun stellt werden können. Viele Versender und Empfänger besonderen Wert darauf, daß die Ware vollständig i Besitz der letzteren gelangt; ihnen ist nicht damit ge von der Eisenbahnverwaltung nach zeitraubenden Erörterung für den während der Beförderung geraubten Teil der Sen den Schadensbetrag zu erhalten.

Die Versender würden daher bei der Wagenbestellung den Sicherheitsverschluß aufmerksam zu machen sein un Gestellung eines derart ausgerüsteten Wagens dafür scheinlich sehr gern einen Zuschlag zahlen, etwa bei eine förderung bis zu 300 km 30 ℳ, bis 400 km 40 ℳ usw. D Eisenbahnverwaltung würde also neben den vorerwähnten teilen auch noch eine neue Einnahmequelle geboten w Durch diesen Verschluß würde auch ein nochmaliges Ö des Wagens durch den Absender nach der Übernahme durch Ladebeamten ausgeschlossen sein, und es würde ferner der Vorteil bestehen, daß die Empfänger oder deren Leut Wagen nicht vor Einlösung des Frachtbriefs öffnen kö was häufig zu unliebsamen Weiterungen führt. Es bes also der Zwang, erst den Frachtbrief einzulösen, und gegen Vorzeigung desselben würde der Ladebeamte den schluß öffnen, nachdem er sich vorher von dem Vorhande der unverletzten Plombenblättchen überzeugt und dies sich genommen hat. Damit würde auch die bei Übergab Wagens an den Empfänger zum Teil noch gebräuchliche klebung des Wagens mit dem Zettel „Ausgeliefert" wegfl In den Ladepausen kann der Wagen ebenfalls ohne we durch Einfügen des Ringes und des Verschlußstückes in Gehäuse verschlossen werden, so daß auch in dieser Zeit stähle — über die sich die Versender und Empfänger beklagen, weil die Bewachung der Freiladegleise oft reichend ist oder fehlt — ausgeschlossen wären. Für di anspruchnahme des Ladebeamten zum nochmaligen Schl und Öffnen des Wagens, das bei der Güterkasse gegen Zah einer Gebühr beantragt werden müßte, wäre die Erhebung selben gerechtfertigt, da das zwischenzeitliche Verschließe Wagens lediglich im Interesse des Ent- oder Verladers e

Vorerst wäre die Ausrüstung der Eilgut- und Güterab gungen mit Schlüsseln und Plombenblättchen nötig. D Schlüssel mindesten den gleichen Wert haben wie die jet Bleisiegelzangen, so würden sie durch den Ladebeamten e sorgsam zu behandeln, also nach Benutzung sofort an eine stimmten Platz unter Verschluß zu halten sein. Das Verschl und Öffnen der ausgerüsteten Wagen sowie die Plombierun ansprucht kaum den vierten Teil der Zeit, die jetzt nöti das bedeutet also auch eine Ersparnis. Deshalb können bei längeren Arbeitspausen oder beim Verschieben angela Wagen diese zur Verhinderung von Diebstählen und Bera gen in der Zwischenzeit verschlossen und bei Arbeitsb wieder geöffnet werden.

Nach diesen Ausführungen können die Vorteile des E schen Sicherheitsverschlusses dahin zusammengefaßt we daß dieser nicht nur große geldliche Vort bieten, also den Betrieb der Eisenbahn w schaftlicher gestalten, sondern auch Besserung der jetzigen, zum Teil unh baren und änderungsbedürftigen Verh nisse wesentlich beitragen würde.

Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1921.

der ersten Nummer des Jahrgangs 1922 wirft die bekannte ikanische Fachzeitschrift „Railway Age“ einen weit in Einzelheiten gehenden Blick auf das Jahr 1921; er be- mit einem Klagelied, das vergangene Jahr sei das mmste seit Bestehen der Eisenbahnen gewesen; sowohl im onen- wie im Güterverkehr sei ein Rückschlag erlebt wor- wie er noch nicht vorgekommen sei. In dem am 31. Oktober nde gegangenen Jahr — für die zwei letzten Monate liegen keine endgültigen Zahlen vor — betrug die Verzinsung Anlagekapitals nur 2,75 %, und das Ergebnis der Monate ember und Dezember wird an dieser Zahl für das Kalender- kaum etwas ändern. Selbst in dem schlimmsten Jahr, das r zu verzeichnen ist, 1894, wurde eine Verzinsung mit erreicht. Die festen Ausgaben der Eisenbahngesellschaf- Zinsen u. dgl. belaufen sich auf rd. 640 Millionen Dollar; hnen schätzungsweise nur 616 Millionen Einnahmen gegen- stehen, haben manche Eisenbahnen nicht einmal ihr An- kapital verzinst, und viele haben nur mit großen Anstren- gen den Bankrott vermieden. Infolgedessen ist die Unter- ng der Eisenbahnanlagen sehr vernachlässigt und der Neu- geradezu ganz eingestellt worden. Auf einer ganzen Anzahl ken ist der Betrieb eingestellt worden.

ußerordentlich zurückhaltend sind die Eisenbahngesellschaf- infolge ihrer üblen wirtschaftlichen Lage auch in der Er- ung ihres Betriebsmittelparks gewesen. Während früher ich ungefähr 100 000 Güterwagen ausgemustert wurden, 1921 nur wenig über 20 000 neu bestellt worden. Die Zahl bestellten Personenwagen betrug sogar nur 200. Zwischen und 1917 hatten sich die Eisenbahnen schon sehr in der haffung von Lokomotiven beschränkt, aber doch immer im Jahresdurchschnitt 2400 Stück beschafft. 1921 ist diese auf 250 zurückgegangen.

as den Verkehr anbelangt, so zeigt die aufsteigende Linie amerikanischen Verkehrsstatistik seit Beginn der vom desverkehrsamt geführten Aufzeichnungen vier Einsenkun- 1894 war der Güterverkehr, gemessen an den gefahrenen nkilometern, um 14,5 % geringer als 1893; 1908 betrug Rückgang gegen das Vorjahr 7,7 %; 1910 zeigte einen en Rückschlag, und im Krieg sank der Güterverkehr zu- st 1914 um 4,3 %, sodann weiter im Jahre 1915, so daß s Jahr um 9 % gegen 1913 zurückblieb; 1919 zeigte einen betrag von fast 10 % gegen 1918. War also bis dahin % der größte Rückschritt gewesen, so hat er 1921 mit gegen das Vorjahr mehr als das Anderthalbfache der bis- en Höchstzahl betragen.

Personenverkehr waren bisher zwei Zeiträume des Rück- s zu verzeichnen: 1895 mit 14,5 % weniger als 1894 und mit 8 % weniger als 1914. Die zehn ersten Monate des s 1921 haben 19,3 % weniger bezahlte Personenkilometer weisen als die entsprechende Zeit des Vorjahrs. Hier ist Rückgang also sowohl verglichen mit dem Vorjahr als mit den früheren Rückschlägen nicht ganz so groß wie den Gütern. Die Abnahme im Güterverkehr ist bis zum diejenige im Personenverkehr bis zum August gewachsen, hat eine Aufwärtsbewegung eingesetzt, wobei aber die lnen Zahlen immer noch hinter denen des Vorjahrs zurück- ben sind; nur der Bruchteil, den dieses Zurückbleiben achte, ist geringer geworden. Infolgedessen hofft man in weiteres Steigen der Verkehrsleistungen und sieht der unft mit etwas größerer Zuversicht entgegen, als wenn die lußzahlen des Jahres 1921 allein zu würdigen wären.

Grund dieses Verkehrsrückgangs liegt zweifellos in der ten Wirtschaftslage, zum Teil aber auch in der Erhöhung rachtsätze und Fahrpreise, die mit einem Abbau der Ver- preise der meisten Dinge zusammenfielen. Der Einfluß Tariferhöhungen war sicher im Personenverkehr größer n Güterverkehr, da Güter vorwiegend zu Geschäftszwecken ndt werden, während unter den Reisenden auch diejenigen Rolle spielen, die die Eisenbahn zum Vergnügen benutzen. s Vergnügen versagen sich aber viele bei hohen Preisen, nd der Handel mit den Gütern auch die erhöhten Fracht- n einbringen muß.

s wird nun die Zukunft bringen? Das ist freilich sehr ier, und der Vergleich mit den früheren Verkehrsabnahmen var reizvoll, läßt aber auch keinen sicheren Schluß dar- u, wie diesmal die Entwicklung weitergehen wird. In früheren Fällen ist auf den Rückschlag ein schneller Auf- gefolgt. Man kann entsprechend den früheren Vorgängen ten, daß 1922 zwar bessere Betriebsergebnisse als 1921 en wird, daß aber die Zahlen von 1920 noch nicht wieder t werden. Da aber der Rückschlag nicht nur im Eisen- erkehr, sondern im ganzen Wirtschaftsleben 1921 weit r war als bei den früheren rückläufigen Zeiten, so kann nicht wissen, wie dieses Mal der Aufstieg vor sich gehen wird; insbesondere kann man nicht sagen, wann die frühere Verkehrshöhe wieder erreicht werden wird.

Immerhin sind die Aussichten für die Zukunft nicht ganz ungünstig. Eine gewisse Aufwärtsbewegung hat, wie schon gesagt, bereits Ende 1921 eingesetzt. Zur Besserung der Einnahmen hat auch der Abbau der Löhne beigetragen, den das Eisenbahnarbeitsamt genehmigt hat. Während im Januar und Februar kein Überschuß erzielt wurde, ist er im weiteren Verlauf des Jahres bis zum Oktober, wo der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben 108 500 000 Dollar betrug, bis auf 5,4 % gestiegen und hat im Dezember immer noch 3,5 % betragen. Gegen Ende des Jahres hatte nämlich der Güterverkehr stark abgenommen, aber im allgemeinen zeigten die Betriebskosten die Neigung zu fallen. Die Betriebszahl hatte z. B. im Februar — anscheinend ohne Verzinsung des Anlagekapitals gerechnet — 95 % betragen, war aber im Oktober auf 74 % gesunken. Neben dem schon erwähnten Abbau der Löhne hatten hierzu Änderungen der Arbeitsbedingungen, die für den Arbeitgeber günstig sind, und eine Abnahme des Preises für Brennstoffe sowie für Bau- und Betriebsstoffe ihr Teil beigetragen.

Infolgedessen sind die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zunächst mit einer Verringerung der Betriebskosten in das Jahr 1922 eingetreten. Sie hoffen, daß diese Abwärtsbewegung anhalten, daß namentlich der Abbau der Löhne weitergehen wird. Auch erwarten sie eine Erholung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse und damit eine Befruchtung des Verkehrs, die sie allerdings auch notwendig brauchen. Hierauf haben leider die Verwaltungen der Eisenbahnen keinen Einfluß. War das Jahr 1921 ein Kampfjahr für die Eisenbahnen, so werden sie auch im Jahre 1922 einen Kampf um ihr Dasein führen müssen. Er wird sich namentlich auf eine Herabsetzung der Betriebskosten, und unter diesen besonders auf die Löhne und die Ausgaben für die Beschaffung der Kohle, zu erstrecken haben.

Die amerikanischen Eisenbahnen klagen sehr über die Beeinflussung der öffentlichen Meinung zu ihren Ungunsten; sie ging im wesentlichen von den Gewerkschaften aus, die dadurch den Boden für eine Verstaatlichung oder Sozialisierung der Eisenbahnen vorbereiten wollten. Die unfreundliche Haltung der Allgemeinheit gegenüber den Eisenbahnen wurde durch die Erhöhung der Tarife noch gefördert. Dagegen hatten die Eisenbahngesellschaften im Jahre 1921 anzukämpfen, und diese Bemühungen werden sie auch 1922 noch fortzusetzen haben. Die Forderung, die Frachtsätze und Fahrpreise zu ermäßigen, wird sicher auch in Zukunft erhoben werden; die Eisenbahngesellschaften können sie nur mit dem Antrag erwidern, die Löhne abzubauen, und hieraus werden sich voraussichtlich Schwierigkeiten ergeben. Ob die Eisenbahngesellschaften aus all diesen Kämpfen als Sieger hervorgehen werden, kann zweifelhaft sein. Wenn sie aber die Schwierigkeiten überwunden haben, die ihnen in der letzten Zeit entstanden sind, so kann die Erwartung ausgesprochen werden, daß ihnen dies auch in Zukunft gelingen wird.

Das Jahr 1922 wird, so schließt Railway Age seinen Ausblick über die Zukunft, einen Kampf um die Zukunft der Eisenbahnen in dem Sinn bringen, ob das Privateigentum und der Privatbetrieb beibehalten werden sollen oder ob an seine Stelle Staatseigentum und Staatsbetrieb treten sollen. Die Eisenbahngesellschaften müssen daher mit allen Kräften bemüht sein, den Betrieb ihrer Unternehmungen so leistungsfähig und wirtschaftlich wie möglich zu gestalten, um zu beweisen, daß die Eisenbahnen im Privatbesitz erfolgreich betrieben werden können, und so den jetzigen Zustand zu einem dauernden zu machen. Sie werden also die eine Hand am Pflug, die andere an der Waffe haben müssen. Das Jahr 1922 kann auf diese Art eins der bemerkenswertesten in der Geschichte des Eisenbahnwesens der Vereinigten Staaten werden.

Die vorstehenden Darlegungen lehnen sich im wesentlichen an die einleitenden, von der Schriftleitung bearbeiteten Aufsätze des ersten Hefts vom Jahrgang 1922 des Railway Age an; auf sie folgt eine Anzahl Aeußerungen leitender Fachleute des amerikanischen Eisenbahnwesens und eine Gruppe von Aufsätzen, die Sondergebiete behandeln. Auch die Ansichten der Schriftleitung stehen natürlich stark unter dem Einfluß der Eisenbahngesellschaften, sind also nicht ganz ohne parteiische Färbung. Es mag den amerikanischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1921 schlecht gegangen sein, und sie mögen harte Kämpfe zu bestehen gehabt haben, um den Anforderungen des Verkehrs einerseits, den Ansprüchen ihrer Arbeiter andererseits und den Forderungen ihrer Aktieninhaber und sonstigen Gläubiger entsprechen zu können. Sie müssen aber natürlich ihre Lage möglichst schwarz schildern, um die öffentliche Meinung und das Bundesverkehrsamt für sich zu gewinnen und so die Möglichkeit einer Besserung ihrer Lage zu schaffen.

Das Verkehrsgesetz sichert ihnen eine Verzinsung ihres Anlagekapitals mit 6% zu. Diese kann nur durch eine Verminderung der Ausgaben oder eine Erhöhung der Einnahmen, besser noch durch beide Maßnahmen zugleich, erreicht werden. Zu beiden bedürfen sie behördlicher Genehmigung. Die Tarife können nicht ohne Zustimmung des Bundesverkehrsamts erhöht werden, und bei der Herabsetzung der Ausgaben kommt an erster Stelle ein Abbau der Löhne in Frage, zu dem die Ge nehmigung des Eisenbahn-Arbeitsamts erforderlich ist. D Klagen über ihre schwierige Lage wollen die Eisenbahngesell schaften die Entscheidungen beider Behörden zu ihren Gun beeinflussen. Davon, ob ihnen dies und wieweit es ihnen ge lingen wird, wird sehr wesentlich die zukünftige Entwick des amerikanischen Verkehrswesens abhängen. Wernekl

---

Wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe*).

Der Wiederaufbau unseres hart geprüften und sorgenbeschwerten Vaterlandes hat in erster Linie die Beseitigung der Kohlennot zur Voraussetzung; erst wenn uns dies gelungen, kommen wir möglicherweise wieder zu einigermaßen erträglichen Daseinsbedingungen. Durch die uns von der Entente mit unerhörter Härte aufgezwungenen Machtsprüche und ganz besonders durch das ebenso ungerechte wie unglückselige Genfer Diktat über Oberschlesien werden die Schwierigkeiten bei Lösung der Kohlenfrage und aller damit zusammenhängenden Probleme schier ins Maßlose gesteigert. Das erste Gebot für die Gegenwart und auch für ferne Zukunft wird für Deutschland nun erst recht heißen müssen: Wirtschaftlichste Verwertung aller Brennstoffe. Die Wege hierfür weist uns das vorliegende ausgezeichnete Buch eines der hervorragendsten Fachmänner, dessen erste, inzwischen völlig er griffene Auflage bereits Ende 1915 inmitten der Tragödie Weltbrandes erschien, zu einem Zeitpunkt, in dem die schaftliche Abschnürung Deutschlands durch den Feind wirksam zu werden begann. Um den in der Zwischenzeit dem Gebiete der Brennstoffwirtschaft stattgefundenen gr Umwälzungen Rechnung zu tragen, um alle brauchbaren schläge einander gegenüberzustellen und abzuwägen, wa nötig, das Buch vor Erscheinen der zweiten Auflage von G auf neu aufzubauen.

Die Kohlenfrage aufwerfen, heißt den schwersten P unseres großen Verlustkontos, heißt den Lebensnerv der E bahnen berühren. Aus dieser Erkenntnis muß der in Buche behandelte Stoff das Interesse auch des Eisenbahn-F mannes aufs lebhafteste erwecken.

Das zu einem stattlichen Bande angewachsene Werk w sieben Hauptabschnitte auf.

Im ersten Hauptabschnitte bespricht der Verfasser festen, flüssigen und gasförmigen Brennstoffe; auch stell Vergleiche an, wie sich die verschiedenen Brennstoffe in il Wirkungsgrade zueinander verhalten. Die untenstehende bildung entstammt dem reichen Bilderschatz des Buches. I

*) Kritische Betrachtungen zur Durchführung sparsamer Wärmewirtschaft von Dipl.-Ing. G. de Grahl, Baurat, Berlin-Schöneberg. Zweite, den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßte und daher vollständig neu bearbeitete Auflage. Mit 224 Abbildungen im Text und 16 Tafeln. 1921. Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin. Preis geheftet 110 ℳ, gebunden 120 ℳ.

Verkokung der Steinkohle mit Gewinnung der Nebenerzeugnisse.

ersichtlichster Weise sind hier die Verkokung der Stein-
hle, die Gewinnung der Nebenerzeugnisse und deren Ver-
endungsgebiete veranschaulicht. Mit einfachsten Mitteln ist
er zum Ausdruck gebracht, welche unschätzbaren Werte die
ohlenvorkommen, insbesondere für ein Industrie treibendes
nd in sich schließen, und wie hart uns der Genfer Schieds-
ruch treffen muß, nach dem dem Deutschen Reiche weitere
waltige Kohlenfelder entrissen werden.

Der zweite Hauptabschnitt macht den Leser mit den Um-
andlungs- und Veredelungsverfahren der Brennstoffe vertraut
d behandelt die damit zusammenhängenden vielumstrittenen
agen. Nach Erwähnung der ältesten und einfachsten Ver-
elungsform, der Aufbereitung der Brennstoffe, ist näher ein-
gangen auf ihre Trocknung, Entwässerung, Formgebung und
rikettierung. Dem folgen ausführliche Darlegungen über die
ch außerordentlich entwicklungsfähige Schwelerei, über Koke-
i und Gasanstaltsbetrieb, Vergasung, Extraktion und Ver-
issigung der Kohle und über die Wirtschaftlichkeit der Ge-
nnung von Nebenerzeugnissen. Die beiden letztgenannten
eredelungs- und Umwandlungsverfahren kommen zur Ge-
nnung flüssiger Brennstoffe aus festen in Anwendung. Das
er die Bauarten der Gaserzeuger und die Gewinnung der
ebenerzeugnisse bei der Herstellung von Gasen Aufgeführte
tspricht durchaus dem neuesten Stande der Technik. Recht
achtenswert ist des Verfassers Stellungnahme in der für
eutschland so außerordentlich wichtigen Stickstofffrage und
r Frage der „Verbrennung oder Vergasung". Die Ursache der
rschlechterung unserer Ernteerträge ist nach Ansicht des
rfassers lediglich auf die mangelhafte Düngung des Landes
rückzuführen; unsere Stickstoffwerke seien jedoch nunmehr
der Lage, die von der Landwirtschaft geforderten Mengen
ickstofferzeugnisse zu liefern.

Während der dritte Abschnitt auf die Verbrennung der
ennstoffe und die Ermittelung des Restgliedes in der Wärme-
anz eingeht, sind im vierten die Feuerungseinrichtungen
handelt. Bei der Beschreibung der Feuerungen für feste
ennstoffe sind insbesondere auch solche für minderwertige
ennstoffe: Holzabfälle, Bagasse (aus Abfällen des Zucker-
ors bestehend), Schilfpflanzen, Lohe, Torf, Förderbraunkohle,
hlamm- und Staubkohlen, Lokomotivlösche, Kokslösche, Koks-
che und Müll berücksichtigt. Die Darlegungen über die Feue-
ngen für flüssige und gasförmige Brennstoffe und ihre An-
ndungsgebiete mußten, dem Fortschritte der Technik folgend,
itausholend ergänzt werden. Eine besondere Art der Gas-
uerung ist die flammenlose Oberflächenverbrennung, wie sie
i Schnabel-Bone-Kessel zur Verwendung gelangt; auch hier-
er ist das Nötige in Wort und Bild mitgeteilt.

Den fünften Abschnitt darf man als Hauptabschnitt des
erkes bezeichnen. Hier wird ohne Voreingenommenheit in
chlichster Weise eine Kritik der Feuerungstechnik gegeben.
r Dampfkesselbetrieb gelangt an erster Stelle zur Be-
echung, in der auch auf die hohe Wirtschaftlichkeit des
nstlichen Zuges hingewiesen ist. Der Verfasser steht auf
n durchaus richtigen Standpunkt, daß in den Feuerstätten
Zuganlage eines der wichtigsten Glieder ist, ähnlich dem
istungsregeler der Kraftmaschine, denn sie beeinflußt die
rtschaftlichkeit der Anlagen im höchsten Maße. Neu hinzu-
ügt sind die Ausführungen über Fundamentschäden, Ver-
gerung der Widerstände in Dampfleitungen, über den
ermokompressor und dessen Nebenbuhler, die Wärmepumpe
uto-Vapor), über Kraftmaschine und Wärmespeicher, Ab-
mpfspeicher für Kraftmaschinen. Es folgen beherzigenswerte
nke für den Kohleneinkauf und für die Betriebsüberwachung.
Abhandlungen über Raumheizung und Warmwasser-
eitung sind, mit Rücksicht auf die gegenwärtig schwierige
ge der Zentralheizung, durch den erfolgreichen Wettbewerb
Ofenheizung (Grude-, elektrische Heizung), erweitert
rden.

Der „Städtewirtschaft" ist der sechste Abschnitt ge-
met. Bei näherem Eingehen auf die Abwärmeverwertung*)
es nahe, auch über die Bewährung von Fernheizwerken zu
ichten. Die Gaswirtschaft ist zurzeit ein Sorgenkind der
dtverwaltungen und der Einzelverbraucher. Es ist berichtet
r die Herstellungskosten des Leuchtgases, über das Ver-
nis der Zusatzbelastung zur Vollbelastung der Gaswerke,
welche Gewinne und Verluste aus dem Betriebe zu er-
ten sind. Bei dieser Gelegenheit ist zu erwähnen, daß der
fasser auf Grund eingehender Beschäftigung mit den zur
prechung stehenden Fragen zur Schlichtung von Streitsachen
neue Kohlenklausel aufgestellt hat, die den tatsächlichen
hältnissen in zutreffender Weise Rechnung tragen und so-
wohl dem Erzeuger als auch dem Verbraucher Vorteile ver-
bürgen soll. Auch die Frage der Ferngasversorgung ist ge-
streift; bemerkenswert ist, daß fünf Gemeinden in der Nähe
von Heidelberg, die bereits an elektrische Ueberlandkraftwerke
angeschlossen waren, der billigeren Beleuchtung und des Koch-
gasbezuges wegen trotzdem Gasversorgung verlangten, ein
Zeichen dafür, welchen Anklang die Fernversorgung bei den
Landgemeinden findet.

Aus vorstehendem ist bereits klar zu erkennen, daß der Ver-
fasser in des Wortes wahrster Bedeutung recht brennende
Fragen behandelt. Das gleiche gilt vom Schlußabschnitt, der
von der Energiewirtschaft handelt. Zu den unwirtschaftlich
arbeitenden Betrieben rechnet der Verfasser u. a. die Eisen-
bahn-Betriebswerkstätten mit ihren kleinen Gas-
und Elektrizitätswerken. Er erinnert daran, daß kleine Ma-
schinen- und Kesseleinheiten, die vor einer langen Reihe von
Jahren angeschafft waren, nach Vergrößerung des Betriebes
nicht mehr ausreichen und zunächst stark angestrengt werden
müssen. Wenn auch hier und da auf Veranlassung der Re-
gierung Verbesserungen vorgenommen werden konnten, sei es
durch Verwendung von Abfallkohle unter dem Kessel, Ver-
gasung von Lokomotivlösche zur Gewinnung von Sauggas für
Gasmotoren, so führten diese Bestrebungen gegenüber der zu
berücksichtigenden gesamten Brennstoffwirtschaft in Hunderten
von Einzelwerkstätten kleineren und größeren Umfanges doch zu
keinem zufriedenstellenden Ergebnis, weil erstens für plan-
mäßige Durchführung neuer Verfahren wohl meist der Platz
fehlte und zweitens alle mehr oder weniger Kohle verbrauchen-
den Betriebe nur Behelfsbetriebe zur Aufrechterhaltung des
schweren Fahrdienstes bildeten. Was von den Eisenbahn-
betrieben gilt, bezieht de Grahl auch auf alle anderen staat-
lichen Anlagen, die lediglich zu dem Zwecke angelegt werden
mußten, um die staatlichen Betriebe von Streikbewegungen un-
abhängig zu machen. So erhielt unter gewissen Umständen jedes
Gericht, jedes Gefängnis, jede Universitätsklinik ihren eigenen
Licht- und Kraftbetrieb sowie eigene Heizanlagen, die wegen
des geringen Ausnutzungsfaktors in der heutigen Zeit freilich
nicht wirtschaftlich arbeiten können. Der Verfasser hat in
einem Falle den Vorschlag gemacht, staatliche Dieselmotor-
anlagen durch Abgabe von Licht an einen Häuserblock besser
auszunutzen; aber — so drängt es sich dem Verfasser auf —
der Staat eignet sich nicht zum Unternehmer, außerdem muß
ein solcher Vorschlag viele Instanzen, wie in dem erwähnten
Falle das Justizministerium, den Oberstaatsanwalt, das Eisen-
bahnministerium (Bauabteilung) usw. durchlaufen, so daß er
meistens auf diesem Wege verloren geht. Anderseits sind Ge-
setze oder Bestimmungen für die Ausbreitung der Energie hin-
derlich; man darf nicht ohne weiteres ein Kabel über die
Straße führen, sondern muß sich eines Tunnels oder Rohres
bedienen, ebenso wie Fernleitungen über den Häusern den Vor-
schriften der Feuerwehr genügen müssen. Den schier endlosen
Instanzenweg bezeichnet der Verfasser als gerade das, was uns
von Bayern unterscheidet, das mit seinen sozialen Vorschlägen
viel weiter kommt. In solchen Verhältnissen liegt es begründet,
daß vor mehreren Jahren die vom Verfasser zur Einschränkung
des Brennstoffverbrauchs vorgeschlagene Sozialisierung der
Energiewirtschaft aneinandergrenzender oder benachbarter
Staatsanstalten scheiterte. Während an einer staatlichen Stelle
viel Energie übrig war, brannte man in einem benachbarten Ge-
fängnis Petroleumlampen usw.

Der Verfasser gibt Fingerzeige zur Durchführung sozialer
Maßnahmen bei der Energiewirtschaft im Großen, bei der Aus-
nutzung der Wasser- und Windkraft, der Aufspeicherung von
Überschußenergie; er weist auf die Verwendungsmöglichkeiten
elektrischer Energie für Heiz- und Kochzwecke hin. Auf die
Elektrisierung der Staatsbahnen ist nur in großen Zügen ein-
gegangen. Daß durch die Einführung des elektrischen Be-
triebes auf Vollbahnen unter Umständen große Ersparnisse
erzielt werden können, ist ernstlich wohl kaum bezweifelt
worden, zumal, wenn der Betriebsstrom in Wasserkraftwerken
erzeugt wird; im übrigen können bestehende Kraftwerke bei
Belieferung elektrischer Vollbahnen besser ausgenutzt werden.
Als weitere Vorteile des elektrischen Bahnbetriebes sind auf-
geführt: Fortfall der Beförderung der Brennstoffe und ihrer
Rückstände; Erzielung eines besseren technischen Wirkungs-
grades gegenüber den Dampflokomotiven; ständige Fahrbereit-
schaft der elektrischen Lokomotive gegenüber den bei den
Dampflokomotiven dazu erforderlichen Behelfsarbeiten. Die
preußischen Staatsbahnen weisen einen Kohlenetat von 12 Mil-
lionen Tonnen im Jahre auf; die Kohlenmenge muß den ein-
zelnen Stationen zugeführt werden. Dazu sind 1000 Wagen von
15 t Ladegewicht erforderlich, die nicht allein dem Staate Geld
kosten, sondern dauernd die Gleise belasten. Dazu kommt, daß
unsere Lokomotiven nur für gute Kohlen gebaut sind, bei
minderwertigem Brennstoff dagegen keinen Dampf machen,
sondern auf der Strecke liegen bleiben und den Betrieb dick-

*) Vgl. auch den Vortrag des Verfassers in der Deutschen
Maschinentechnischen Gesellschaft am 20. September 1921; ver-
öffentlicht in „Glasers Annalen", Band 89, Heft 6.

flüssig gestalten. Der aschenreiche und schlackende Brennstoff ruft mittelbar Siederohrrinnen und Stehbolzenlecken in der Feuerkiste hervor. Das führt zu häufigeren Reparaturen und Lokomotivmangel. Die Kohle muß abgeladen, gestapelt und in die Tender geschafft werden. Zum Anheizen der Lokomotiven, zum Reinigen der Siederohre, Feuerkisten, Aschkasten und Rauchkammern, zum Abschlacken, zum Auf- und Abladen der Rückstände sind Arbeitskräfte erforderlich, die den Staatssäckel belasten und zweckmäßiger für die Erzeugung der Energie, für Streckenaufsicht und andere nützlichere Arbeiten verwendet werden könnten. Zum Aufstellen der mit Schlacken, Lösche und Asche zu beladenden Wagen ist ein besonderes Gleis, für die Stapelung der Kohlen ein bestimmter Flächenraum — hierfür allein rund 1 Million qm bei 2,5 m Stapelhöhe — erforderlich. Nach früheren Mitteilungen des Verfassers, gelegentlich eines Vortrages, dürften für diese Arbeiten, dem gegenwärtigen Geldstande entsprechend, 748 Millionen ℳ im Jahre verausgabt werden. Die Kohle ist hier mit 180 ℳ/t (Mai 1920) eingesetzt, der Lohnsatz entsprechend dieser Zeit angenommen. Demgegenüber befindet sich die elektrische Lokomotive, was nicht hoch genug einzuschätzen ist, jederzeit in Fahrbereitschaft; sie ist unabhängig von allen störenden E flüssen schlechten Brennstoffes und wird in hygienischer l ziehung allen anderen Forderungen gerecht.

Der Verfasser stellt in dem vorliegenden umfassenden We den reichen Schatz seiner Erfahrungen zur Verfügung, um Allgemeinheit aufs beste zu nützen; er läßt es sich angeleg sein, die mit dem Thema im engsten Zusammenhange stehen wirtschaftlichen Verhältnisse der neuesten Zeit kritisch zu leuchten und auf die Gesundung unseres Volks- und Wi schaftslebens hinzuarbeiten. Auf die Beschaffung zuverlässig statistischen Materials und reichlichen Quellennachweises besondere Sorgfalt verwendet. Das angehängte alphabeti geordnete Sachverzeichnis und das Namenverzeichnis biet willkommene Hilfen beim Nachschlagen. Das vorstehend großen Zügen umrissene Bild des Werkes möge sich der Le aus dessen Inhalt ergänzen. Auch äußerlich bietet sich das Bu in tadelloser Ausstattung dar. Nach der Fülle des Geboten und in Anbetracht der Aufmachung ist der Preis des Buch nicht zu hoch. Dem aus der Not unserer Zeit geborenen Bu ist im Interesse unserer Wirtschaft weiteste Verbreitung wünschen. W. M

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erhöhung der Personentarife.** Während der Eisenbahnpersonenverkehr im Jahre 1918 noch etwa ein Drittel der Gesamteinnahme der Eisenbahnen brachte, zwei Drittel also im Güterverkehr aufkamen, ist der Anteil der Einnahmen aus dem Personenverkehr an der Gesamteinnahme heute auf etwa ein Achtel der Gesamteinnahme zurückgegangen. Dies bedeutet, daß ein beträchtlicher Teil der durch die Bedienung des Personenverkehrs verursachten Kosten vom Güterverkehr getragen werden muß, daß also die breite Masse der Verbraucher belastet wird, um die Fahrpreise niedrig zu halten, die nur einem beschränkten Teile der Bevölkerung zugute kommen. Mit Rücksicht auf die fortschreitende Steigerung der persönlichen und sächlichen Ausgaben und das ständige Sinken des Geldwertes hält der Reichsverkehrsminister es nicht mehr für vertretbar, die Personentarife, die seit der Festsetzung am 1. Februar 1922 eine Erhöhung nicht mehr erfahren haben, weiter unverändert beizubehalten. Es ist deshalb eine Erhöhung der gegenwärtig geltenden Fahrpreise um etwa 50 % in Aussicht genommen, die zum 1. Oktober d. J. wirksam werden soll. Gegenüber den bedeutenden Lohn- und Materialpreissteigerungen auf allen Gebieten ist die Mehreinnahme der Reichsbahn, die auf 6 Milliarden veranschlagt wird, nicht hoch. Die Erhöhung soll nicht mehr durch prozentuale Zuschläge auf die jetzigen Fahrpreise, sondern im Wege organischer Durchbildung der Tarife unter Zugrundelegung neuer Einheitssätze erfolgen. Das Spannungsverhältnis zwischen den Fahrpreisen der einzelnen Wagenklassen, das im allgemeinen dem der Vorkriegszeit entspricht und, ausgehend von dem Fahrpreise der vierten Klasse, 1—1⅓—2⅓—4½ beträgt, bleibt zunächst unverändert. Die neuen Einheitssätze für das Kilometer werden betragen:

in der 4. Klasse . . . . 45 Pfennig,
„ „ 3. „ . . . . 67,5 „
„ „ 2. „ . . . . 112,5 „
„ „ 1. „ . . . . 202,5 „

Die Schnellzugzuschläge werden betragen:

für die Zone I (1— 75 km) in der 3. Kl. 15 ℳ, in der 1. u. 2. Kl. 30 ℳ
„ „ „ II (76—150 km) „ „ 3. Kl. 30 ℳ, „ „ 1. u. 2 Kl. 60 ℳ
„ „ „ III (über 150 km) „ „ 3. Kl. 45 ℳ, „ „ 1. u 2. Kl. 90 ℳ.

Auch auf die Zeitkarten aller Art erstreckt sich die Erhöhung der Fahrpreise von 50 %. Um jedoch den Berufs- und Siedlungsverkehr zu schonen, soll der sogenannte Notstandstarif, demzufolge die Monatskarten schon jetzt zu nur 16 Einzelfahrten, die Wochenkarten zu 4 Einzelfahrten berechnet werden, noch dahin ausgebaut werden, daß vom 1. Oktober ab der Berechnung nur 14 bzw. 3½ Fahrten zugrunde gelegt werden.

Als Einheitssatz für den Militärpersonenverkehr ist, entsprechend der Erhöhung der Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs, in der 3. Wagenklasse auf das 20 fache des Friedenspreises, der Betrag von 20 ₰ für das Kilometer in Aussicht genommen.

Die jetzigen Preise für Bettkarten und Platzanweisungen bleiben mit Rücksicht auf die erst vor kurzem vorgenommene Erhöhung zunächst bestehen.

Der Preis der Hundefahrkarten beträgt künftig d Hälfte des Fahrpreises 3. Klasse, eine Bahnsteigkarte wi 1,50 ℳ kosten.

Auch der Gepäcktarif muß aus denselben Gründen w der Personentarif zum 1. Oktober 1922 erhöht werden, und zw ist ein Frachtsatz von 10 ₰ für 10 kg und 1 km in A sicht genommen. Die Mindestfracht für Gepäck wird von 5 a 10 ℳ heraufgesetzt.

Wenn auch diese Tariferhöhung weite Kreise des reisend Publikums schmerzlich trifft, so ist sie jedoch durch die fo schreitende Teuerung und Geldentwertung unvermeidlich worden. Soziale Gesichtspunkte sind soweit wie möglich l rücksichtigt, so daß besondere Härten vermieden sein dürft

— **Vermehrte Zuständigkeit der Eisenbahndirektionen.** D Reichsverkehrsminister hat alle Eisenbahndirektionen ermä tigt, auf Grund des § 80 (8) der EVO. etwa notwendige K zungen der Entladefristen und der lagerzinsfreien Zeit sow Erhöhungen des Lagergeldes, des Wagenstandgeldes und d Gebühr für die Abbestellung von Wagen für bestimm Stationen oder Gebiete selbständig anzuordnen.

— **Eisenbahnunglück auf der Ringbahn in Berlin.** Wegen d Demonstrationen anläßlich der Beisetzung des ermordet Reichsministers Dr. Rathenau am 27. Juni d. J. schloß d Mehrzahl der Berliner Betriebe einheitlich um 12 Uhr mitta Zur gleichen Zeit stellten auch die Straßenbahnen und d Hoch- und Untergrundbahn den Betrieb ein, so daß der g samte Verkehr allein von der Stadt- und Ringbahn zu b wältigen war. Der Andrang war infolgedessen überall se stark, und die Züge waren sämtlich überfüllt. Auch die Tri bretter vieler Züge waren trotz der Bemühungen der Eise bahnbeamten, sie frei zu halten, mit Reisenden voll beset Auf dem Bahnhof Schönhauser Allee war ein starker Andra zu dem um 1.08 Uhr in Richtung Gesundbrunnen abfahrend Zuge. Der Stationsbeamte veranlaßte die auf den Trittbrette stehenden Reisenden abzusteigen; eine große Zahl von ihn sprang aber, als der Zug sich in Bewegung setzte, wieder a wie das vielfach geschieht. Bei der Begegnung mit einem a deren Zuge zwischen den Bahnhöfen Schönhauser Allee u Gesundbrunnen wurde eine große Anzahl Personen von d Trittbrettern abgestreift. Nach den bisherigen Meldungen si 40 Personen getötet und 37 verletzt worden. Die Ursache d Unfalls ist noch nicht geklärt. Nach Angaben einiger Leicl verletzter soll der Unfall durch ein Lattenbündel verursac sein, das ein Reisender auf dem von Gesundbrunnen komme den Zuge mit sich führte, nach Angabe anderer Verletzter d durch, daß ein auf dem Trittbrett stehender Reisender, offe bar aus Angst, von dem entgegenkommenden Zuge abgestrei zu werden, eine Tür aufriß, dadurch das Herausfallen v Reisenden und im weiteren eine allgemeine Verwirrung un den auf den Trittbrettern stehenden Fahrgästen verursach Reste des Lattenbündels wurden auf der Unfallstelle gefunde Festgestellt ist, daß die Türen beider Züge bei der Abfahrt v Schönhauser Allee und Gesundbrunnen geschlossen ware Feuerwehr und Samariter waren sogleich zur Stelle, so daß allerkürzester Zeit die Toten und Verletzten geborgen ware — Die Eisenbahndirektion lehnt jede Haftung ab, da eigen Verschulden der Verunglückten vorliegt.

Die Eisenbahndirektion Berlin erläßt anläßlich dieses U glücks folgende Warnung:

„Die Eisenbahnverwaltung hat angesichts der überaus groß

efahren für die Reisenden gegen die Unsitte des Mitfahrens ıßerhalb der Abteile durch wiederholte Bekanntgabe, durch ›sondere Überwachungsabteilungen und empfindliche bahnılizeiliche Strafen dauernd angekämpft. Auch das Bahnsteigersonal läßt es an Ermahnungen nicht fehlen, stößt aber häufig cht nur auf kein Verständnis für seine auf den Schutz der eisenden gerichteten Bemühungen, sondern muß sich hierfür ıch noch Grobheiten gefallen lassen. Alle unsere Bemühungen nd vergeblich, wenn die Reisenden nicht Selbstzucht üben ıd die gefahrvolle Außenfahrt von selbst unterlassen. Mit roßen Gefahren für die Reisenden ist auch das Drängen auf n Bahnsteigen bei der Einfahrt von Zügen verbunden.

Unter Hinweis auf die schweren Opfer, die die geschilderten nsitten auf dem Nordring gefordert haben, richten wir des- ılb an die Reisenden nochmals die dringende Mahnung, das efahrvolle Mitfahren außerhalb der Abteile und das Drängen ıf den Bahnsteigen bei der Einfahrt der Züge zu unterlassen. ei der dichten Zugfolge bedarf es nur einer kurzen Warteeit, um ungefährdet mitzukommen. Sollte unserer Mahnung er Erfolg versagt bleiben, bliebe uns künftig zu unserem Beıuern nichts anderes übrig, als im Falle des Nichtverkehrens er anderen Berliner Verkehrsmittel auch den Stadt- und Ringıhnbetrieb einzustellen. Wir weisen bei diese Gelegenheit rneut auch auf die großen Gefahren hin, die mit dem vorzeitigen Öffnen der Wagentüren für die auf den Bahnsteigen ehenden Reisenden verbunden sind, und ersuchen, auch dies ı unterlassen."

— **Zuständigkeit bei Reklamationen aus dem Personen- und üterverkehr.** In der Oeffentlichkeit ist immer wieder der 'unsch nach Hebung der Zuständigkeit der Reichsbahn-Pronzial- und Lokalbehörden erhoben worden. Dementsprechend at der Reichsverkehrsminister bestimmt, daß die ehemals reußischen Eisenbahndirektionen über Beschwerden in Entshädigungs- und Erstattungssachen aus dem Personen-, Gepäck-, üter-, Tier- und Leichenverkehr einschließlich der Angelegeneiten des Wagenstandgeldes und der Abbestellgebühr selbst ndgültig zu entscheiden haben. Durch organisatorische inrichtungen ist sichergestellt, daß die bei den Eisenbahnirektionen etwa zum zweitenmal angebrachten Beschwerden rneut und zwar durch einen anderen Dezernenten einehend sachlich geprüft werden. Beschwerden, die beim Ministerium eingehen, werden den Direktionen zur Erledigung abetreten. Die Eisenbahndirektionen werden natürlich sachlich nrichtige Entscheidungen ändern, damit den Verkehrtreibenden ein Anlaß zu Beschwerden über die Neuregelung geboten wird.

Die Regelung schließt im übrigen ein Eingreifen des Reichserkehrsministers nicht aus, wenn dies zur Herbeiführung der inheitlichkeit nötig ist, oder wenn säumige Behandlung orliegt.

— **Die Einnahmen der Reichsbahn im April und Mai** (in illionen Mark):

	Personen- und Gepäckverkehr	Güterverkehr	Sonstige Einnahmen	Zusammen
ai 1921 . . .	468	1 322	51	1 841
ai 1922 . . .	1 227	9 413	344	10 984
	+ 759	+ 8 091	+ 293	+ 9 143
	+ 162,2 %	+ 612,0 %	+ 574,5 %	+ 496,6 %
pril/ai (einschl.) 1921.	839	2 741	94	3 674
pril/ai (einschl.) 1922.	2 438	17 124	499	20 061
	+ 1 599	+ 14 383	+ 405	+ 16 387
	+ 190,6 %	+ 524,7 %	+ 430,8 %	+ 446,0 %

— **Wagengestellung.** Schon wiederholt ist aus Kreisen, denen ffenbar jede nähere Kenntnis des Eisenbahnwesens mangelt, ie Behauptung aufgestellt worden, daß die Eisenbahnverwalıng vor Tariferhöhungen Wagen absichtlich nicht stelle, um ir die auf diese Weise zurückbleibenden Güter kurze Zeit päter die höheren Frachten zu erhalten. Diese Behauptung uß die Eisenbahnverwaltung entschieden zurückweisen. Wenn ie Anforderungen an Güterwagen gegen Ende der den letzten ariferhöhungen voraufgegangenen Monate nicht voll haben beiedigt werden können, so ist dies darauf zurückzuführen, daß ei Bekanntwerden der Tariferhöhungen der Wagenbedarf erıeblich stieg, weil sich jedermann bemühte, seine Güter noch or Inkrafttreten der höheren Frachten auf den Weg zu bringen. adurch traten Schwierigkeiten in der rechtzeitigen Zuführung der Wagen ein, so daß es nicht immer möglich war, den Wagenbedarf sofort in vollem Umfange zu decken. Schon aus der Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen, die gegenüber der Gestellungsleistung von arbeitstäglich etwa 100 000 offenen Kohlenwagen und etwa 60 000 Wagen anderer Gattungen nur verhältnismäßig gering war, geht hervor, daß eine absichtliche Zurückhaltung nicht vorliegt. Auch vor der diesmaligen Tariferhöhung wird es der Reichsbahn bestimmt gelingen, den erhöhten Bedarf an Wagen voll zu decken, wenn es auch bei der gewaltigen Anforderung unausbleiblich ist, daß vereinzelt Wagen nicht rechtzeitig gestellt werden.

— **Landeseisenbahnrat.** Sonnabend, den 22. Juli d. J., vormittags 11 Uhr, findet im großen Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofs in Berlin die erste Sitzung des Landeseisenbahnrats Berlin statt.

Der Landeseisenbahnrat Magdeburg hält seine erste Sitzung am 28. Juli, vormittags 11 Uhr, im großen Börsensaale der Handelskammer ab.

Der Landeseisenbahnrat Hannover tagt am 21. Juli d. J., vormittags 12½ Uhr, im Landtagssaale des Ständehauses.

— **Hilfe für die deutsche Presse.** Der Reichsverkehrsminister hat den Ausnahmetarif 10 b für Zeitungsdruckpapier nunmehr auch auf Stückgutsendungen ausgedehnt und die Beschränkung, daß der Ausnahmetarif nur gewährt wird, wenn die Sendungen unmittelbar an Zeitungs- oder Zeitschriften-Druckereien gerichtet sind, fallen gelassen. Die Änderungen des Tarifs treten mit dem Tage der Bekanntmachung, die demnächst erfolgen wird, in Kraft.

— **Die Rheinlandbahnen.** Der Gesamtvorstand des Verbandes Rheinischer Industrieller in Köln hat sich in seiner letzten Sitzung eingehend mit der Verkehrslage im besetzten Gebiet beschäftigt. Er hat dabei seine Stellungnahme zu dem Bahnbau-Verbot des Botschafterrats in folgender Entschließung festgelegt: „Die Verkehrslage im rheinischen Gebiet ist im Laufe der letzten Jahre immer schwieriger geworden. Unausgesetzte Sperren und Verkehrsstockungen lasten lähmend auf dem ganzen rheinischen Wirtschaftsleben. Mehr als irgendein anderer Teil Deutschlands leiden die Rheinlande unter den völlig ungenügenden Verkehrsverhältnissen. Mit allem Nachdruck haben daher seit Jahren die Interessenvertretungen von Industrie und Handel einen Ausbau des Bahnnetzes gefordert, namentlich auch im Hinblick auf die starke Belastung der beiden Rheinufer-Linien und die Notwendigkeit einer weiteren Erschließung des linksrheinischen Braun- und Steinkohlengebietes. Wenn eine Verkümmerung des rheinischen Wirtschaftslebens vermieden werden soll, müssen diese dringlichen Forderungen der rheinischen Industrie erfüllt werden.

Im Interesse der rheinischen Wirtschaft erhebt daher der Verband Rheinischer Industrieller entschieden Einspruch dagegen, daß nach dem Willen des Botschafterrats wichtige Bahnlinien nicht gebaut und andere zerstört werden sollen, wodurch die weitere Entwicklung des rheinischen Verkehrs- und Wirtschaftslebens unterbunden würde. Zu den ungeheuren wirtschaftlichen Schäden, die die Durchführung des Verlangens des Botschafterrats mit sich bringen müßte, würden zudem gewaltige, durchaus unproduktive finanzielle Lasten für das Reich treten, die sich auch im Hinblick auf die von allen Seiten geforderte sparsame Haushaltsführung nicht rechtfertigen lassen. Der Verband richtet daher an die Reichsregierung das dringende Ersuchen, mit ihrer ganzen Kraft auf eine Zurücknahme der gestellten Forderungen hinzuwirken."

— **Der neue Luxuszug London-München** über Hoek van Holland, Köln, Frankfurt, Stuttgart (vergl. Nr. 25 S. 495 d. Ztg.) hat am 30. Juni seine erste Fahrt gemacht. An ihr beteiligten sich deutsche und englische Vertreter der Verwaltungen und der Fachpresse. Die Fahrt durch die schönsten Gaue Deutschlands am rechten Rheinufer, an der Bergstraße entlang nach Heidelberg, über Stuttgart und Ulm war durch gutes Wetter begünstigt und bot große landschaftliche Genüsse. Die Durchführung des Zuges vollzog sich in glattester Weise, obwohl er selbst große und betrieblich schwierige Bahnhöfe ohne Aufenthalt durchfährt.

Der Zug besteht aus drei Salonwagen, einem Speisewagen und zwei Packwagen. Die Salonwagen enthalten je sieben Abteile, insgesamt 14 Plätze. Ihre Ausstattung ist vornehm und von vorzüglichem Geschmack; allgemein herrschte die Ansicht, daß es die schönsten Wagen sind, die bisher in Europa dem öffentlichen Verkehr übergeben worden sind. Für die Bequemlichkeit der Reisenden ist durch alle möglichen Einrichtungen im Innern des Wagens (Gas- und elektrische Beleuchtung, Wascheinrichtung, Ankleidespiegel, Kleiderschrank, Schreibgelegenheit, Toilette neben jedem Abteil) gesorgt. Die Wagen fahren außerordentlich leicht und ruhig, auch durch Weichen und Kurven.

Die Mitropa hat dafür gesorgt, daß im Speisewagen auserlesene Speisen und Getränke vorgehalten werden, die auch dem verwöhntesten Geschmack des internationalen Reisepublikums genügen dürften. Die Preise sind so gestellt, daß die in erster Linie in Frage kommenden valutastarken Reisenden sie als mäßig empfinden werden.

Der neue Luxuszug ist die schnellste aller Verbindungen London-München und bringt die Reisenden eine Stunde früher zum Ziele als der Orientexpreß über Paris, dessen Benutzung übrigens um mehrere Tausend Mark teurer ist. Deshalb ist anzunehmen und zu hoffen, daß bei weiterem Bekanntwerden der neue Zug stark in Anspruch genommen und zur Belebung des internationalen Verkehrs nach und durch Deutschland beitragen wird. -r.

— Verkehrslage bei der Reichsbahn im Juni 1922. Der Personenverkehr hat sich mit der zunehmenden Ausreise in die Erholungsgebiete weiterhin gesteigert. Besonders die Pfingstzeit brachte sehr starken Andrang, so daß mehr als 1000 Züge über die fahrplanmäßigen hinaus eingelegt werden mußten.

Auch der Güterverkehr hat sich — obwohl der Juni sonst ein verkehrsschwacher Monat zu sein pflegt — auf ansehnlicher Höhe gehalten. Die neue Erhöhung der Gütertarife um 25 % zum 1. Juli machte sich in den Wagenanforderungen dieses Mal nicht sehr bemerkbar. Die Dienstkohlenbestände sind noch immer knapp, da die Anlieferungen aus deutschen Revieren infolge der Zwangslieferungen an die Entente unzureichend bleiben. Die Anfuhr der vom Ausland gekauften Dienstkohlen hat begonnen. Die Betriebslage war im allgemeinen günstig, ausgenommen in Oberschlesien. Die Ende Mai dort ausgebrochenen Unruhen wirkten Anfang Juni äußerst ungünstig auf den Zugverkehr ein. Mit der Übergabe der an Polen fallenden Eisenbahnlinien am 18. Juni und der Errichtung der neuen Zollgrenze geriet die Abwicklung des Güterverkehrs noch mehr in Unordnung, weil auf polnischer Seite der Betrieb nicht sofort ordnungsmäßig durchgeführt werden konnte. Täglich mußte eine Anzahl Güterzüge ausfallen. Der Frachtenzulauf aus polnisch Oberschlesien ließ stark nach. Andererseits nahmen die polnischen Bahnen die deutscherseits angebrachten Frachten nur ungenügend ab. Am 24. Juni wurde der Betrieb auf den Eisenbahnen Österreichs wegen Lohnforderungen des Personals völlig eingestellt. Die Annahme von Frachten in Deutschland für Österreich über die Grenzstationen Lindau, Mittenwald, Kufstein, Salzburg, Simbach, Passau mußte deshalb gesperrt werden. Sie konnte nach Beendigung des Streiks am 27. Juni wieder zugelassen werden.

Auch der Verkehr nach Holland über Neuschanz wurde am 15. Juni auf längere Zeit unterbrochen, weil die Eisenbahnbrücke über die Ems bei Weener durch einen Seeleichter stark beschädigt wurde. Sonstige einschneidende Verkehrssperren brauchten nicht verhängt zu werden. In den deutschen Seehäfen ist die Einfuhr englischer Kohle sehr lebhaft. Der Umschlag auf die Eisenbahn geht glatt von statten. Die Binnenwasserstraßen sind — bis auf die zeitweise wasserarme Oder — leistungsfähig.

Der Bedarf an gedeckten Wagen schwankte zwischen 41 000 und 50 000 täglich, und ist somit um rund 4000 höher als im Juni vorigen Jahres. Wesentliche Ausfälle kamen nicht vor. Der Kartoffel-, Getreide- und Mehlversand war, wie alljährlich kurz vor der neuen Ernte, ziemlich schwach und beanspruchte nur 1700 bis 2300 Wagen täglich. Die Verfrachtung künstlicher Düngemittel ist recht lebhaft geblieben mit täglich 2500 bis 3000 Wagen. Im Juni vorigen Jahres wurden täglich nur 1000 Wagen verlangt. Das diesjährige Mehr entfällt zunächst auf Kali, alsdann auf Stickstoffdünger. Die Preisnachlässe des Kalisyndikats und die Frachtermäßigung der Eisenbahnverwaltung für den Kalibezug in verkehrsschwacher Zeit wirken also recht erfreulich.

Der Bedarf an offenen Wagen hielt sich ungefähr auf der Höhe des Vormonats, ist indes ganz erheblich stärker als im gleichen Monat des Vorjahres (jetzt täglich 90 000 bis 100 000 gegenüber 65 000 bis 77 000). Ausfälle entstanden nur in den ersten Tagen des Juni unter der Nachwirkung der plötzlich zur Tariferhöhung hochgeschnellten Anforderungen. Im Ruhrgebiet sind die Wagenbestellungen für Brennstoffe entsprechend der sinkenden Kohlenförderung zurückgegangen. Die verlangten Wagen wurden restlos überwiesen. An den meisten Tagen wurden nur 21 000 bis 22 000 Wagen beladen (gegen 23 000 bis 24 000 im April d. J.). Auch die Umschlagsmengen in den Duisburger Häfen sanken beträchtlich; sie überschritten nur an wenigen Tagen 29 000 t. Die Abfuhr der Kohlenhalden hat weitere Fortschritte gemacht. In Oberschlesien traten in der ersten Monatshälfte infolge der politischen Unruhen erhebliche Wagenausfälle für Brennstoffe ein. Nur an zwei Tagen wurden mehr als 8000 Wagen hierfür gestellt. Der Wagenbedarf für Brennstoffe in dem Deutschland nach der Abtrennung der an Polen fallenden Gebiete verbliebenen Landesteil beträgt etwa 2200 Wagen täglich. Auch hier waren nach der Abtrennung infolge der schwierigen Betriebsverhältnisse Ausfälle unvermeidlich. In Koselhafen wurden trotz des Niedrigwassers der Oder noch täglich Kohlen — wenn auch zuletzt nur rund 1000 t — umgeschlagen. Die Wagengestellung in den mitteldeutschen und sächsischen Braun- und Steinkohlengebieten war gut. Wenn nicht politische Unruhen infolge der Ermordung des Ministers Rathenau eintreten, sind die Aussichten für die Verkehrsabwicklung im Juli günstig.

— Die Verkehrslage im Ruhrgebiet. Die Lage im Eisenbahnbetrieb des Ruhrgebiets war auch in der Woche vom 18. bis 24. Juni gut. Leere Wagen, namentlich für Brennstoffe, waren reichlich über Bedarf vorhanden. Für Kohlen, Koks und Briketts sind in der genannten Woche einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 22 160 Wagen angefordert und auch gestellt worden.

Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 478 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf den Zechen haben in der Berichtswoche um etwa 70 000 t abgenommen.

Der Frachtandrang im Schiffahrtsverkehr hielt bei den günstigen Wasserstandsverhältnissen des Rheins weiter an.

Der Eisenbahnbetrieb wickelte sich auch in der Woche vom 25. Juni bis 1. Juli 1922 im Ruhrgebiet glatt ab. Wagen, namentlich für Brennstoffe, waren in sehr reichlichem Maße vorhanden. Demgegenüber waren die Wagenanforderungen gering, namentlich am 27. und 28. Juni — wohl als Folge der innerpolitischen Kundgebungen — und am 29. Juni wegen des Festtages Peter und Paul.

Für Kohlen, Koks und Briketts sind in der Berichtswoche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 18 082 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt worden. (Höchstgestellung am 26. Juni 22 733.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 18 206 Wagen.

Auch in der Woche vom 2.—8. Juli war die Lage des Eisenbahnbetriebs im Ruhrgebiet gut. Für Kohlen, Koks und Briketts sind im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich gestellten Wagen 19 680 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und gestellt worden (Höchstgestellung am 3. Juli 20 700). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 538 Wagen. Die Brennstofflagerbestände nahmen weiterhin um 70 000 t ab. Der Wasserstand des Rheins ist in der Berichtswoche zum ersten Male seit längerer Zeit unter drei Meter (Cauber Pegel) gesunken, ist aber immer noch als günstig zu bezeichnen. Da die Kohlenförderung in den letzten Tagen sehr zurückgegangen ist, ist der Versand zu den Häfen und überhaupt der Transport auf dem Rhein nicht mehr so umfangreich wie in der Vorwoche, infolgedessen ist Kahnraum und auch Schleppkraft wieder hinreichend vorhanden. An den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen wurden 22 436 t (21 756 t), in den Zechenhäfen der Kanäle 20 456 t (19 953 t) werktäglich umgeschlagen.

— Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege. Einem Antrage der Zentralkommission des Preußischen Landesvereins vom Roten Kreuz stattgebend, hat der Reichsverkehrsminister Anweisung gegeben, daß die jetzigen Tarifbestimmungen über Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege auf das Pflegepersonal der Sanitätskolonnen und Pflegerschaften vom Roten Kreuz insoweit angewandt werden, als dieses die Krankenpflege im Hauptberuf ausübt. Außerdem ist die Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege und der Magdalenenstifte sowie für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen auf die 4. Wagenklasse ausgedehnt worden. Mit Rücksicht auf die beginnende Reisezeit hat der Reichsverkehrsminister bestimmt, daß die Ausdehnung der Fahrpreisermäßigung schon mit Wirkung vom 15. Juli 1922 ab auf die Reichsbahn in Kraft tritt.

— Bahnhofsumbauten in Groß-Berlin. Die Bauarbeiten an dem neuen, nach der Nordseite gelegenen Bahnsteig des Bahnhofs Friedrichstraße sind nunmehr soweit fortgeschritten, daß auch mit der Aufstellung der Bahnsteigbauten, einer Wartehalle, einem Stationsdienstraum usw. begonnen werden konnte. Gleichzeitig sind auch die Gerüste für die neuen Richtungsweiser aufgestellt worden, die den Reisenden das Ziel des nächsten Zuges anzeigen sollen. Ebenso ist an der Herstellung der Schalterräume für den Stadtbahnverkehr gearbeitet worden, für die die Maurerarbeiten nahezu vollendet sind. Für die Lösung der Fahrkarten werden zunächst vier Schalterhallen in Betrieb genommen, von denen zwei an der Friedrichstraße (auf jeder Straßenseite eine) liegen; die dritte wird in der Bahnhofsmitte und die vierte am Reichstagsufer direkt an den zum Bahnsteige führenden Aufgängen liegen. Die Inbetriebnahme des Bahnsteigs ist zum Oktober in Aussicht genommen.

ie Eisenbahnanlagen im Osten Berlins, die Stadtbahn-
'e Warschauer Straße und Stralau-Rummels-
g werden zurzeit einem umfangreichen Umbau unterzogen,
den Verkehr, vor allen Dingen das Umsteigen und den
rgang von der Stadt- auf die Ringbahn und umgekehrt, er-
tern soll. Schon vor einiger Zeit wurde auf dem Bahnhof
lau-Rummelsburg eine elektrische Anlage zur Anzeige von
en in Betrieb genommen, die den Reisenden den Übergang
ichtern sollte. Jetzt werden auf dem Ringbahnsteig die
penanlagen verbreitert.

Der Betrieb der Berliner Nordsüdbahn. Der zur Vor-
itung des Betriebsvertrags der Nordsüdbahn eingesetzte
tverordnetenausschuß stimmte am 12. Juni dem Vertrage
chen der Nordsüdbahn-Aktiengesellschaft und der Hochbahn
Nach diesem stellt die Hochbahn für den Betrieb der Nord-
bahn für die vorläufige Vertragsdauer von 12 Jahren 12
wagenzüge der Hochbahnform und vier Dreiwagenzüge
Nordsüdbahnform zur Verfügung und verpflichtet sich
er, auf Verlangen der Nordsüdbahngesellschaft für die Ver-
erung der Bahn nach Neukölln neue Wagen der Nordsüd-
form bis zum Betrage von 60 Millionen zu beschaffen und
uhalten. Die Übergabe und Fertigstellung der Nordsüdbahn
um 1. Januar 1923 von der Nordsüdbahngesellschaft in Aus-
genommen. Erfolgt sie später, so wird die Nordsüdbahn-
llschaft der Hochbahn den neuen Termin bis 1. Oktober
angeben. Die Hochbahn führt den Betrieb mit ihrem Per-
l. Gegenüber dem ersten Vertragsentwurf sind vor allem
Bestimmungen über das Entgelt der Hochbahn wesentlich
dert und vereinfacht worden. Danach erhält die Hochbahn
des Bruttoüberschusses, so daß die Hochbahn selbst an
lichst niedrigen Unkosten interessiert ist. Die Feststellung
Fahrpreise behält sich die Nordsüdbahn vor; die Ausgabe
Zeitkarten und von Rückfahrkarten bedarf besonderer Ver-
arung. Das Tarif- und Fahrkartensystem und die Fahr-
e für den Übergangsverkehr mit der Hochbahn werden im
erseitigen Benehmen festgelegt. So lange jedoch der Brutto-
schuß unter 25 % der gesamten Einnahmen bleibt, wird
Nordsüdbahngesellschaft einer Erhöhung der Fahrpreise
t widersprechen, es sei denn, daß durch die Reinüberschüsse
insung und Tilgung des Bahnkapitals voll gedeckt sind.
Betriebsvertrag wurde zunächst bis zum 31. Dezember 1934
schlossen.

den letzten Wochen sind die Bauarbeiten an der Nord-
ahn wesentlich schneller vorwärtsgekommen als ursprüng-
angenommen wurde, so daß auf der Nordhälfte der Bahn
its mit dem Innenausbau der Bahnhöfe begonnen werden
nte. Stellenweise ist bereits mit dem Verlegen der Gleise
nnen worden. Infolge der schwierigen Lage ist am Bahn-
Wedding von der Schaffung eines Überganges zwischen
Nordring und der Nordsüdbahn abgesehen worden, dagegen
m Bahnhof Friedrichstraße ein Übergang von der
tbahn auf die Untergrundbahn bereits im Bau. Eine Treppe
t durch zwei Sperren vom Untergrundbahnsteig der Nord-
ahn in den ersten Stadtbahnbogen östlich der Friedrich-
e, woselbst sich auch der Aufgang zum Stadt- und Vorort-
steig befindet. An den beiden Kreuzungspunkten mit der
Hochbahn, dem Untergrundbahnhof Friedrich-
aße und dem vorläufigen Endpunkte der Nordsüdbahn
lesches Tor, wird je ein sperreloser Übergang ge-
ffen. Wenn keine unvorhergesehenen Verzögerungen ein-
n, kann die Aufnahme eines Probebetriebes im November
die Aufnahme des Verkehrs im Anfang 1923 erfolgen.

Die 10 000. Hanomag-Lokomotive. Am 15. Juli hat die
noversche Maschinenbau A.-G., vormals Georg Egestorff in
nover-Linden ihre hier abgebildete zehntausendste Loko-
ve herausgegeben, die den Bulgarischen Staatseisenbahnen
efert wird (vgl. auch Jahrg. 1921, Nr. 35, S. 660 d. Ztg.).

gesehen von der im Jahre 1913 erstmalig für die Bulga-
en Staatsbahnen gebauten 1 E-Lokomotiven, welche mit
hitzer ausgerüstet wurden, lieferte die Hanomag sämtliche
übrigen Lokomotiven verschiedener Bauarten stets als Naßloko-
motiven, und zwar meistens in Verbundanordnung. Eine Ursache
der Bevorzugung der Naßdampf-Verbund-Lokomotive gegenüber
der sonst immermehr zur Geltung kommenden Heißdampf-Loko-
motive ist in der Einfacheit ihrer Bauart zu suchen.

Die Hanomag-Lokomotive mit der Fabrik-Nr. 10 000 ist nach
den Bedingungen der Bulgarischen Staatsbahnen von der
Hanomag entworfen und gebaut. Sie dient dem Hilfsnachschub
und zur Beförderung 300 t schwerer Züge auf Strecken von
28 ‰ Steigung und einer Länge bis 10 km mit einem kleinsten
Krümmungshalbmesser von 220 m bei einer Geschwindigkeit
von 15—20 km. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 45 km.
Ausgerüstet ist die Lokomotive mit: Knorr-Luftdruckbremse
und Zusatzbremse, Handhebelbremse, Geschwindigkeitsmesser
von Haushälter, Dampfheizung, Schmierpumpe Bauart Fried-
mann, Luftdrucksandstreuer, Druckausgleich und Luftsauge-
ventil von Knorr.

Der Kessel mit gewölbtem, unmittelbar an den Langkessel
anschließenden Stehkesseldeckel besitzt kupferne Feuerbüchse
und Stehbolzen, 326 eiserne Heizrohre mit Kupferstützen an den
hinteren Enden und 6 Ankerrohre.

Die Hauptabmessungen des Kessels sind die folgenden:

Kesseldurchmesser	1716 mm
Rostlänge	2625 mm
Rostbreite	1750 mm
Heizrohrlänge	4875 mm
Rauchkammerlänge	1800 mm

Das Maß von Schienenoberkante bis zur Kesselmitte beträgt
3000 mm.

Mit dem Vorderteil ist der Kessel auf den kastenförmig ausge-
bildeten Rauchkammerträger festgeschraubt, während das hin-
tere Ende mit 4 Ansätzen des Bodenringes auf Gleitplatten so
gelagert ist, daß eine Bewegung nur in seiner Längsrichtung
erfolgen kann. Die Gleitplatten selbst sind auf Rahmenstreben
unter der vorderen und hinteren Stehkesselrück- und Vorder-
wand angebracht. Ausgerüstet ist der Kessel mit 2 Dampfstrahl-
pumpen Bauart Friedmann, Hochhubsicherheitsventilen, Ventil-
regler Schmidt & Wagner und Kipprost. Der geräumige Aschen-
kasten besitzt Bodenschieber, damit die Entleerung auf solchen
Haltestellen, welche keine Aschengruben besitzen, von außen
durch Kurbel- und Zahnstangenantrieb vorgenommen werden
kann.

Der Rahmen ist ein Blechrahmen und als solcher seiner
großen Länge entsprechend durch kräftige Querbleche gut ver-
steift. Der vordere Rahmenteil etwa von der Zylinderverstre-
bung bis zum vorderen Feuerkastenträger ist als Wasserbehälter
ausgebildet. Die Puffer sind für eine Druckkraft von 12 t, die
Zughaken für eine Zugkraft von 40 t bemessen. Unter Berück-
sichtigung der zu durchfahrenden Gleiskrümmungen von 120 m
Halbmesser erhielten die Zughaken reichlichen Seitenausschlag.
Sie wurden deshalb mit drehbaren Federwiderlagern versehen,
deren senkrechte Drehzapfen im Rahmen nahe der hintersten
und vordersten Achse gelagert wurden, um die durch seitlichen
Zug auf den Rahmen einwirkende Kraft möglichst gering zu
halten. Sämtliche Tragfedern sind unterhalb der Achslager-
kasten aufgehängt, die drei vorderen und drei hinteren Trag-
federn jeder Seite sind durch Ausgleichhebel miteinander ver-
bunden.

Die erste und sechste Achse erhielt 28 mm, die dritte Achse
15 mm Seitenspiel in ihren Achslagern, ihre Kuppelzapfen sind
entsprechend verlängert. Der Treibradsatz erhielt keine Spur-
kränze. Um bei der getroffenen Anordnung, bei welcher die
vierte Achse als Treibachse ausgebildet wurde, übermäßig lange
und schwere Treibstangen zu vermeiden, wurden für die Kolben-
stangen besondere Führungen notwendig, welche an Streben zwi-
schen Leitbahnen und Zylindern befestigt wurden.

Die Zylinder besitzen Kolbenschieber von 350 mm Durch-
messer. Der Schieber des Niederdruckzylinders hat doppelte
Ein- und Ausströmung. Die Heusinger-Steuerung wird mittels
Handrad und Schraubenspindel verlegt. Sie gestattet, dem
Niederdruckzylinder größere Füllung als dem Hochdruckzylinder
zu geben. Dies wird dadurch erreicht, daß der Aufwerfhebel
der Niederdrucksteuerung und somit die Steinauslage in der
zugehörigen Schwinge größer gehalten ist, als derjenige der
Hochdrucksteuerung. Die Anfahrvorrichtung ist nach Bauart
„Gölsdorf“ ausgebildet.

Die Luftdruckbremse besitzt zwei Bremszylinder von 355 mm
Durchmesser, deren Kolben auf ein Ausgleichgestänge wirken.
Sämtliche Räder werden gebremst.

Zur Unterbringung des für eine Tenderlokomotive bedeuten-
den Wasservorrats von 12 cbm war außer dem Wasserkasten
zwischen dem Rahmen die Anbringung seitlicher Kästen erfor-
derlich, welche auf Konsolen neben dem mittleren Wasser-
kasten ihren Platz erhalten haben. Der Kohlenvorrat ist hinten
in einem Kasten untergebracht, der zwischen den beiden hinte-
ren Drehfenstern des Führerhauses nach oben verlängert wurde.

Das Führerhaus ist sehr geräumig. Es besitzt außer den üblichen Drehfenstern und Lüftungsklappen seitliche Schiebefenster, vermittels welcher die Einsteigöffnung völlig abgeschlossen werden und beim Durchfahren von Tunnels das Personal gegen die Rauchgase geschützt werden kann.

— **Präsident Möller.** Der zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Königsberg ernannte Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Geheimer Regierungsrat Möller, ist als Sohn des Pfarrers M. in Niebudszen (Kreis Gumbinnen) am 20. März 1875 geboren; er besuchte das Gymnasium in Gumbinnen bis zur Reifeprüfung, studierte dann in Königsberg, München und Berlin Rechtslehre, Volkswirtschaft und Finanzwirtschaft. Seine Ausbildung als Gerichtsreferendar genoß M. in Ostpreußen und war nach bestandenem zweitem Staatsexamen ein Jahr lang bei der Staatsanwaltschaft in Allenstein und Bartenstein tätig. Am 1. April 1903 trat er zur preußischen Staatseisenbahnverwaltung über und arbeitete in Breslau, Bromberg und Cassel in fast allen Zweigen der Verwaltung, in den letzten Jahren hauptsächlich in Verkehrs- und Tarifangelegenheiten. Bei Kriegsausbruch wurde er zum Feldeisenbahndienst einberufen, führte ein Jahr lang eine Eisenbahnbetriebskompagnie und war dann bis zum Jahre 1917 als Abteilungschef bei der Militäreisenbahndirektion in Kowno und Wilna und der Militärgeneraldirektion der Eisenbahnen in Warschau tätig. Im Januar 1917 trat er auf Anfordern des preußischen Eisenbahnministers in den Zivildienst zurück und übernahm die Leitung der Verkehrsabteilung bei der neueingerichteten Generalbetriebsleitung West in Essen. Hier führte er die Organisation des Massengüterverkehrs im Gebiet westlich der Elbe, insbesondere als Leiter des Kohlentransportausschusses die Regelung der gesamten Kohlenabfuhr der westlichen Erzeugungsgebiete, durch. Im Herbst 1918 wurde er in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten einberufen und nach Übergang der Staatsbahnen auf das Reich in das Reichsverkehrsministerium übernommen. Hier bearbeitete er die allgemeinen Finanz- und Wirtschaftsangelegenheiten und wirkte beim Abschluß des Staatsvertrags über den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich mit. Es ist der Verfasser des vielumstrittenen Referentenentwurfs zu einem Reichsbahnfinanzgesetz, das unter Aufrechterhaltung des unmittelbaren Reichsbetriebes eine Loslösung der Reichsbahnverwaltung aus dem übrigen Haushalt des Reiches und eine freiere, den privatwirtschaftlichen Grundsätzen mehr angepaßte Wirtschaftsführung der Reichsbahn herbeiführen soll.

— **Max Reichart †.** Am 25. Juni ist der Geheime Oberregierungsrat Max Ferdinand Reichart im 61. Lebensjahre in Berlin gestorben R. ist am 12. Mai 1862 in Lauchstädt geboren. Das Gymnasium besuchte er in Halle (Saale); in Halle und Berlin studierte er Rechts- und Staatswissenschaften. Die große Staatsprüfung bestand er am 20. 3. 1889 mit dem Prädikat „gut“ und trat nach kurzer Beschäftigung beim Amtsgericht Wittenberg am 15. 7. 1889 zur preußischen Staatseisenbahnverwaltung über. Am 2. 9. 1890 wurde er zum Regierungsassessor ernannt und kurz darauf dem Betriebsamt Wanne-Bremen in Münster (Westf.) und am 19. 1. 1892 dem Betriebsamt in Berlin (Direktionsbezirk Altona) überwiesen. Nachdem Reichart vom 1. 1. 1893 bis 30. 9. 1895 Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gewesen war, wurde er Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin und verwaltete dort — mit einer kurzen Unterbrechung im Jahre 1898, wo er einen erkrankten Referenten im Ministerium vertrat — das Streckendezernat für Stadt- und Ringbahn, bis er am 1. 1. 1905 als Hilfsreferent in die Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten einberufen wurde. Zum Vortragenden Rat und Geheimen Regierungsrat wurde er am 26. 3. 1906, zum Geheimen Oberregierungsrat am 23. 2. 1911 ernannt. Als im Ministerium eine besondere Abteilung für Kleinbahn-, Privatbahn- und Enteignungsangelegenheiten eingerichtet wurde, wurde R. mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Dirigenten betraut. In dieser Stellung ist er bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand (1. 7. 1921), zu dem er wegen eines schweren Augenleidens gezwungen wurde, geblieben.

Mit dem Verstorbenen ist einer der besten Köpfe und der tüchtigsten Fachleute unseres Eisenbahnwesens aus dem Leben geschieden, ein Mann, von dem seine Altersgenossen überzeugt waren, daß er sich für die schwierigsten leitenden Posten geeignet haben würde. Die ihm von der Natur verliehenen hervorragenden Gaben hat er durch eisernen Fleiß ausgenutzt und sich auf allen Gebieten Kenntnisse von solcher Tiefe und Gründlichkeit erworben, wie man sie selten in einer Person vereinigt findet. Wer bei der Bearbeitung einer schwierigen Sache nicht aus und ein wußte und den oft betretenen Weg zu R. ging, um seinen Rat zu erbitten, hat selten vergeblich bei ihm angeklopft. Seine früheren Untergebenen und Mitarbeiter gedenken noch mit bewundernder Hochachtung dieses Vorgesetzten, der immer den springenden Punkt aller Fragen schnell erkannte und seine Entscheidung mit überlegener Sicherheit traf. In den gemeinsam Sitzungen der Eisenbahndirektion Berlin und des Ministeriu der öffentlichen Arbeiten spielte Reichart kraft der Schä seines Verstandes und seiner Logik eine hervorragende Ro auch in Fragen, die seiner persönlichen Bearbeitung nicht un lagen. Sein Vortrag war überaus klar und eindrucksv Reicharts ureigenstes Gebiet war das des Eisenbahnverwaltur rechts. Gerade in den Jahren des Ausbaues der Berliner Ba höfe lagen der überaus schwierige Grunderwerb und die Gru stücksverwaltung in seinen Händen. Daß die Eisenbahndirekt Berlin für diese Aufgaben zwei Männer wie Suadicani u Reichart, deren Zusammenwirken mustergültig war, gehabt h war als großes Glück anzusehen. Kein Wunder, daß Reich bei der E.D. Berlin außergewöhnliche Spezialkenntnisse Groß-Berliner Verkehrswesen erworben hatte, die ihm bei sein späteren Tätigkeit im Ministerium der öffentlichen Arbeiten gute gekommen sind. Hier übte R. einen Einfluß aus, der üb seine Abteilung weit hinausging, eine Folge nicht bloß sein großen Kenntnisse und Erfahrungen auf allen Gebieten, sond vor allem des großen persönlichen Vertrauens, das er bei al Beamten des Hauses genoß. Namentlich die jüngeren administrativen, aber auch die mittleren Beamten sahen in Reich einen Vertrauensmann, an den sie sich in schwierigen Lag dienstlicher und persönlicher Art wandten, und bei dem immer Rat und Hilfe fanden. Trotz seines manchmal etw sarkastischen Wesens hatte man bald seine große, schlich Herzensgüte erkannt.

Als Reichart durch sein Augenleiden gezwungen wurde, den Ruhestand zu treten, haben seine zahlreichen Freunde u Verehrer ihn mit Bedauern scheiden sehen. Besonders trau war aber der Gedanke, daß diesem Mann, dem die geisti Arbeit ein Lebensbedürfnis war, das Lesen immer schwe wurde, und daß er deshalb das, was ihm das Leben wertv machte, in steigendem Maße missen mußte. So schmerzlich so früher Tod für seine Freunde gewesen ist, so kann man es d andererseits vielleicht als ein Glück ansehen, daß er ein ne weiteres Fortschreiten seines Leidens nicht mehr erlebt h. Dem Wunsche des Verstorbenen gemäß ist seine Leiche engsten Kreise den Flammen übergeben worden. Um so grö ist der Kreis derjenigen, die ihn betrauern und ihm ein da bares und ehrendes Andenken bewahren werden. v. R.

— **Geheimer Rat v. Balz †.** Geheimer Rat Friedrich v. Ba 15 Jahre lang, von 1893 bis 1908, Präsident der Generaldirekti der württembergischen Staatseisenbahnen, ist am 10. Juli Stuttgart im Alter von 74 Jahren gestorben. Der „Schwäbisc Merkur“ widmet ihm folgenden Nachruf:

Geboren am 28. März 1848 in Kleingartach, OA. Brackenhe — seine Heimatgemeide hat ihn im Herbst 1912 zum Ehre bürger ernannt — wurde Balz nach seinen juristischen Studi in Tübingen und Heidelberg bei den Amtsgerichten Nürting und Laupheim, von 1873 ab als Ortsrichter in Stuttgart v wendet. Am 20. Februar 1879 trat er dann als Kollegialhil arbeiter bei der Eisenbahndirektion ein. Rasch machte er hi seinen Weg. Er wurde 1881 ins Ministerium berufen, wo als Finanzrat und von 1886 ab als Ministerialrat tätig war. Na dem Rücktritt Hofackers wurde er am 19. September 1890 unt Beförderung zum Direktor zum Vorstand der Betriebsabteilu der Generaldirektion ernannt. Nachdem er sodann 1891 Stelle des zum Staatsrat beförderten Direktors Dr. v. Scha mit Wahrnehmung der Funktion des Präsidenten der Genera direktion betraut worden war, wurde er im Februar 1893 Pr sident der Generaldirektion. Im Sommer 1899 wurde er zu Staatsrat und außerord. Mitglied des Geheimen Rats, sowie i Nebenamt zum Unterstaatssekretär ernannt; im Frühjahr 19 folgte die Ernennung zum Geheimen Rat. Im Januar 1908 tr er aus Gesundheitsrücksichten in den Ruhestand.

Weitblick und schöpferische Initiative waren ihm in hohe Maße eigen. Dazu besaß er eine Arbeitskraft, die nie versagt und eine unbegrenzte Freude an der Arbeit. In der württe bergischen Verkehrsgeschichte der zwei Jahrzehnte sein Haupttätigkeit ist kaum etwas Belangreiches verzeichnet, d nicht mit seinem Namen in enger Beziehung stände. Eng ve knüpft ist sein Name besonders auch mit allen Bestrebungen f eine Einheit im deutschen Verkehrswesen. Die Hemmunge unter denen das württembergische Eisenbahnwesen zu leide hatte, empfand er stets auf das bitterste. So war er immer da auf bedacht, Württemberg aus der Isolierung, zu der es dur seine natürliche Lage verurteilt zu sein schien, herauszuführe und den folgenschweren Fehler, den frühere Zeiten durch di Ablehnung des Reichseisenbahngedankens gemacht haben, dur eine anderweitige Annäherung der deutschen Eisenbahnverwa tungen wieder gut zu machen. Es war ihm die größte En täuschung seines Lebens, daß in den Zeiten seiner Wirksamke der Fortschritt, den er für die gesamte Volkswirtschaft unsere Landes wie des Reiches für notwendig hielt, zwar angebahn aber noch in keiner Weise zur Vollendung gebracht werde konnte.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahndirektionspräsident chumacher, bisher in Kattowitz, ist in gleicher Eigenhaft zur Eisenbahndirektion nach Münster versetzt worden.

Der Oberregierungsbaurat Julius Dorpmüller, bisher in ssen, ist zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Oppeln rnannt.

Versetzt sind: die Oberregierungsräte Paetsch, isher in Breslau, als Abteilungsdirektor (auftrw.) zur Eisenahndirektion nach Halle (Saale), Stieger, bisher in Wiesaden, zur Eisenbahndirektion nach Mainz, der Geheime Oberaurat Hummel, bisher in Darmstadt, als Abteilungsdirektor auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Mainz, die Obergierungsbauräte Albert Wagner, bisher in Frankfurt Main), als Abteilungsdirektor (auftrw.) zur Eisenbahndirektion ach Hannover, Metzger, bisher in Magdeburg, zur Eisenahndirektion nach Frankfurt (Main), Ernst Gustav Friedich, bisher in Zwickau, nach Chemnitz als Vorstand der Betiebsdirektion daselbst, Prater, bisher in Leipzig, nach wickau, als Vorstand der Betriebsdirektion daselbst, Heim, isher in Chemnitz, nach Dresden als Vorstand der Betriebsirektion Dresden-Neustadt, Dr.-Ing. Skutsch, bisher in ssen, nach Berlin als Leiter der psychotechnischen Versuchstelle bei der Eisenbahndirektion Berlin, die Regierungsbauräte iebetrau, bisher in Münster (Westf.), als Mitglied der isenbahndirektion nach Hannover, Hammann, bisher in reslau, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cassel, chürhoff, bisher in Saalfeld (Saale), als Vorstand des isenbahnbetriebsamts nach Fulda, Verlohr, bisher in Fulda, ls Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Coburg, Geitter, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand des Eisenbahnetriebsamts 1 nach Aschersleben, Endres, bisher in Minden Westf.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt Main), Ehlers, bisher in Dortmund, als Mitglied der Eisenahndirektion nach Magdeburg, Brückmann, bisher in Vesel, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Trier, Parow, isher in Breslau, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion ach Magdeburg, Buddenberg, bisher in Dortmund, als itglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Münster Westf.), Pückel, bisher in Mainz, als Mitglied (auftrw.) er Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Täniges, bisher in ilsit, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Errt, Ruckes, bisher in Magdeburg, als Mitglied (auftrw.) r Eisenbahndirektion nach Oppeln, Markert, bisher in oburg, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Saalfeld Saale), Georg Röhmer, bisher in Liegnitz, als Vorstand s Eisenbahnbetriebsamts 1 nach Breslau, Blunck, bisher Altona, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 1 nach ünster (Westf.), Deiß, bisher in Elberfeld, als Vorstand des isenbahnbetriebsamts nach Minden (Westf.), Semmler, sher in Rheda, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 nach ortmund, Kloninger, bisher in Trier, als Vorstand des isenbahnbetriebsamts 3 nach Dortmund, Menge, bisher in hwartau, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Ülzen, eimann, bisher in Erfurt, als Vorstand des Eisenbahntriebsamts 1 nach Magdeburg, Kalweit, bisher in Bremen, s Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Wesel, Curtius, sher in Königsberg (Pr.), als Vorstand des Eisenbahnbetriebsnts 2 nach Tilsit, Mangold, bisher in Mainz, zur Generaltriebsleitung Süd nach Würzburg, Otto Stäbler, bisher in blingen, zur Eisenbahndirektion nach Cassel, Emil Beck, sher in Schorndorf, zur Eisenbahndirektion nach Breslau, ermann Lang, bisher in Ludwigsburg, zur Eisenbahndirekon nach Trier, Max Müller, bisher in Ulm, zur Eisenbahnrektion nach Münster i. Westf., Erwin Stärk, bisher in hr. zur Eisenbahndirektion nach Münster i. Westf., Karl übner, bisher in Hall, zum Eisenbahnbetriebsamt nach amburg, Ernst Renz, bisher in Knittlingen, zur Eisenbahnuabteilung nach Weißenfels, Otto Löble, bisher in Stuttrt, zum Eisenbahnbetriebsamt 1 nach Bremen, Robert Wager, bisher in Heilbronn, zum Eisenbahnbetriebsamt 1 nach egnitz, Hauenschild, bisher in Karlsruhe, zur Eisenhndirektion nach Hannover, Stähler, bisher in Dortmund, s Vorstand des Eisenbahnmaschinenamts nach Siegen, Adolf dler, bisher in Beuthen (Oberschles.), als Vorstand des senbahnmaschinenamts nach Ratibor, die Regierungsräte . jur. Calmberg, bisher in Mainz, als Mitglied der senbahndirektion nach Frankfurt (Main), Dr. jur. Reinhold errmann, bisher in Erfurt, als Mitglied der Eisenbahnektion nach Cassel, Rothert, bisher in Beuthen (Oberlesien), als Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts nach Görz, Buhtz, bisher in Wiesbaden, als Vorstand des Eisenhnverkehrsamts nach Frankfurt (Main), Löffler, bisher i Breslau, als Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts 4 nach rlin, Bornheimer, bisher in Berlin, als Vorstand des enbahnverkehrsamts nach Wiesbaden, Dr. jur. Koppen, her in Gera (Reuß), als Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts nach Cassel, der Eisenbahnamtmann Heepe, bisher in Trier, zur Eisenbahndirektion nach Cassel.

Der Regierungsbaurat Pösentrup in Münster (Westf.) ist der Eisenbahndirektion daselbst als Mitglied überwiesen.

Der Abteilungsdirektor Dr. jur. Scheringer bei der Eisenbahndirektion in Halle (Saale), die Oberregierungsbauräte, Geheimen Bauräte Kobé bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld, Burgund bei der Eisenbahndirektion in Breslau, Fritzsche, Vorstand der Betriebsdirektion in Dresden-Neustadt, der Eisenbahnamtmann Oberländer in Chemnitz sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt.

Gestorben sind: der Oberregierungsbaurat Perkuhn bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz und der Regierungsbaurat Hans Schulz, Vorstand der Eisenbahnbauabteilung in Frankfurt (Oder).

Österreich.

— **Verwaltungsreform.** Hierüber äußerte sich der Bundesminister für Finanzen in der Sitzung des Nationalrates am 21. Juni gelegentlich der Vorlage des Finanzplanes, wie folgt:

Zunächst wird der seit langem schon vorbereitete Ämter- und Arbeitsabbau nunmehr in die Tat umgesetzt werden. Nicht notwendige Arbeiten werden einzustellen sein, überflüssige Angelegenheiten abgebaut werden, wie überhaupt alle Ministerien von jenen Arbeiten befreit werden müssen, die nicht zur wirklichen Oberleitung der Verwaltung gehören. Die Zuständigkeiten der Unterbehörden wird man daher stark zu erweitern haben, um den Gang der Verwaltung zu beschleunigen. Die Regierung hat eine Reform der Budgetverwaltungstechnik in der Richtung beschlossen, daß die Budgetdepartements des Finanzministeriums mit den Budgetdepartements der anderen Ministerien vereinigt werden und diese Budgetdepartements organisatorisch im Verbande des Finanzministeriums bleiben. Auf diese Weise kann an Ort und Stelle nicht nur formell die denkbar einfachste und rascheste Geschäftsbehandlung erzielt, sondern auch sachlich ein entsprechender Einfluß der Finanzverwaltung auf die wirtschaftliche Gebarung der Verwaltung überhaupt gesichert werden. Bei den Bundesbahnen wird die Zusammenlegung von Eisenbahndirektionen notwendig sein, von denen manche, wie zum Beispiel die Direktion Wien Nordost, im Hinblick auf die heutigen Grenzen unseres Staates keine Berechtigung mehr besitzen. Bei Durchführung dieser Maßnahmen im Eisenbahnministerium kann allein eine Ersparnis von sieben bis acht Milliarden jährlich erzielt werden.

Der Ämter- und Arbeitsabbau, die kraftvoll einzusetzende Verwaltungsreform überhaupt, werden die Möglichkeit geben, endlich einen tatkräftigen Personalabbau durchzusetzen. Es sei mir gestattet, an dieser Stelle ein paar Worte über die Stellung der Regierung zur Beamtenfrage zu sagen. Vor allem sei nachdrücklichst betont, daß die Regierung durchdrungen ist von den Gefühlen der größten Sympathie und des Wohlwollens für die Beamten und Angestellten des Bundes, die unter den schwierigsten Verhältnissen Beweise von Opferwilligkeit und Arbeitsfreudigkeit gegeben haben. Was wir aber verlangen müssen, ist das restlose Aufgehen in den Dienst der Allgemeinheit, ist die Anspannung aller Kräfte zum Wohle der Allgemeinheit, ist die Mithilfe an dem Wiederaufbau unseres Staatswesens, mit dem die Beamtenschaft unlösbar in ihrem Geschicke vereint ist. Es ist zweifellos richtig, daß hierfür die Beamtenschaft die erforderlichen Mittel zur Führung eines, wenn auch bescheidenen, so doch ausreichenden Lebens verlangen kann, daß sie insbesondere fordern darf, daß die Regierung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirkt, daß der oft ganz ungerechtfertigte Preisaufbau der unentbehrlichen Artikel rücksichtslos bekämpft wird, und daß bei einem Fallen der ausländischen Geldmittel und einem Steigen unserer Krone auch die Preise unverzüglich ihre Herabsetzung finden. Ich kann hier namens der Regierung die nachdrückliche Erklärung abgeben, daß wir fest entschlossen sind, ebenso wie auf dem Gebiete der Gesundung unserer Finanzen auch auf diesem Gebiete mit aller gebotenen Tatkraft vorzugehen. Eine Voraussetzung für den Personalabbau wird die eheste Verabschiedung des Abbaugesetzes sein, um die ich hiermit bitte. Allerdings wird der im Unterausschuß durchberatene Gesetzentwurf noch Änderungen und Ergänzungen bedürfen, insbesondere in der Richtung, daß auch der Regierung die Möglichkeit geboten ist, jene Beamten, die sie wegen ihrer Qualität oder aus anderen Gründen nicht weiter benötigt, zu pensionieren, zu quieszieren oder abzufertigen, wobei ich gerne bereit wäre, stets im vollen Einvernehmen mit den Personalvertretungen vorzugehen und in einzelnen Fällen die Anrechnung einer längeren Dienstzeit für die Pensionsbemessung zuzugestehen. Auf diese Weise kann und muß es gelingen, mindestens zehn bis fünfzehn Prozent der gegenwärtigen Angestellten abzubauen, wodurch Ersparnisse in Per-

sonalausgaben allein von mindestens dreißig Milliarden Kronen erzielt werden. Wenn auch diese Ersparnisse infolge der durch die Abfertigungen sich ergebenden Ausgaben nicht voll und ganz sofort in Erscheinung treten, so wird wenigstens der Grund zu der im nächsten Verwaltungsjahre einsetzenden ganz gewaltigen Ersparung gelegt werden.

Abgesehen von dem bisher ausgeführten Ämter-, Arbeits- und Personalabbau, werden auch alle sachlichen Ausgaben tatkräftig auf jenes Maß eingeschränkt werden müssen, welches zur Fortführung der Verwaltung in bescheidenstem Umfange unerläßlich ist.

Ich denke an die Abstoßung der Bundesbahnwerkstätten, soweit ihre Beibehaltung nicht im wirtschaftlichen Interesse des Staates gelegen ist. Notwendig wird es auch sein, daß das heutige Fahrbegünstigungswesen, das in letzter Zeit eine ganz ungerechtfertigte Ausdehnung angenommen hat, abgebaut wird. Unsere Fahrbegünstigungen gehen weit über das in den Nachbarstaaten übliche Ausmaß, sowohl was den Kreis der begünstigten Personen, als auch die Art der Begünstigung selbst betrifft, hinaus. Hier wird also gründlicher Wandel geschaffen werden müssen. Auch die Personaltarife, welche in der letzten Zeit der Erhöhung der Personentarife leider nicht gefolgt sind, werden auf jenes Ausmaß zu erhöhen sein, welches zur Deckung der Regie unbedingt notwendig ist. Durch den gedachten Abbau der Fahrbegünstigungen wird ein fühlbarer Teil der Einnahmeausfälle, welche ich gering mit vier Milliarden Kronen veranschlagen darf, künftig vermieden werden.

Ich bin mir dessen voll bewußt, daß alle von mir angeführten Sparmaßnahmen, wie ich bereits früher erwähnt habe, nur im vollen Einvernehmen mit den weitesten Kreisen der Bevölkerung durchgeführt werden können, und daß ich insbesondere auf das Verständnis jener Kreise rechnen muß, welche durch die Ersparungen unmittelbar oder mittelbar berührt werden. Um nun das Interesse der Beamten und Angestellten des Bundes zu wecken, habe ich die Absicht, sogenannte Ersparungsgemeinschaften ins Leben zu rufen, welche, räumlich aufgebaut, an dem Ergebnis der Ersparungen persönlich beteiligt werden sollen, und zwar in dem Sinne, daß bei einem Anhalten der von der Regierung verfügten Ersparungsmaßnahmen durch mindestens zwei Jahre alle im Zeitpunkte des Einsetzens der Ersparungsmaßnahmen in dem betreffenden Amte oder Betriebe beschäftigten Personen durch Einhändigung von Staatsschuldverschreibungen einen Teil der Ersparungen als persönlichen Gewinn erhalten. Weiter wird die Regierung eine Persönlichkeit von erprobter Tatkraft als außerordentlichen Bundeskommissär mit der Aufgabe betrauen, die von der Regierung geplanten Maßnahmen im Einvernehmen mit den Ressortchefs und der Ersparungskomission längstens innerhalb von drei Monaten durchzuführen.

Unser Staatshaushalt zerfällt in zwei große Gruppen: Hoheitsverwaltung und Betriebe. Die Hoheitsverwaltung ist jenes Gebiet, welches der Staat unbedingt als das ihm ausschließlich zukommende Geschäft zu besorgen hat. Für diesen Teil des Haushalts müssen die Staatsbürger aufkommen. Was aber die Betriebe betrifft, so stehe ich auf dem Standpunkte, daß sich diese selbst erhalten müßten, das heißt, daß die Einnahmen aus den Tarifen zumindest die Betriebskosten decken müßten. Hierbei bin ich mir vollauf bewußt, daß in den heutigen, so überaus schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen die restlose Durchsetzung dieses Grundsatzes bei jenen Betrieben, welche nicht allein Erwerbsbetriebe sind, sondern dem öffentlichen Interesse zu dienen haben, eine empfindliche Schädigung der Volkswirtschaft bedeuten würde. Ich bekenne mich also als ein Gegner der einfachen gleichmäßigen Erhöhung der Tarife bei unseren Verkehrsunternehmungen. Immerhin werden wir aber doch dafür Sorge tragen müssen, daß der Gebarungsausfall dieser Betriebe durch einschneidende Ersparungsmaßnahmen und durch Tariferhöhungen auf ein für die Allgemeinheit erträgliches Maß herabgesetzt werde. Das absolute Niederhalten der Eisenbahntarife nützt der Bevölkerung übrigens auch gar nichts. Denn der dadurch bedingte Betriebsabgang muß vom Staate mit Hilfe der Notenpresse zugeschossen werden, führt zu einer weiteren Entwertung der Krone und damit zu einer Steigerung aller Warenpreise. Gerade die Beförderung auf den Bahnen unter den Selbstkosten führt also zu einer Verteuerung der Lebensnotwendigkeiten und trifft daher auch jene Bevölkerungskreise, die von der Eisenbahneinrichtung wenig oder gar keinen Gebrauch machen. Sie kommt also wie jede Neuvermehrung des Notenumlaufes einer schärfsten, dabei aber auch unsozialen Massenbesteuerung gleich.

— Maßnahmen gegen unbefugten Fahrkartenwiederverkauf. Da sich bereits zu Beginn der diesjährigen Reisezeit die Klagen über das Treiben von sog. „Fahrkartenagioteuren“ mehrten, hat das Kriegswucheramt der Polizeidirektion die in Betracht kommenden Bahnhöfe und die sonstigen Fahrkartenausgabestelle durch besonders unterwiesene Erhebungsbeamte besetzt, welc die sich dort meldenden Personen unter ständiger Beobachtu zu halten haben. Personen, die offenbar den Ankauf u Wiederverkauf der Karten gewerbsmäßig betreiben, werden de Kriegswucheramt überwiesen und wegen Preistreiberei m einer Bedarfsleistung der Staatsanwaltschaft angezeigt, od unter Umständen dem Gericht eingeliefert werden. Bereits i den ersten Stunden der amtlichen Überwachung wurde festg stellt, daß ganze Familien vom Fahrkartenwiederverkauf lebe zahlreiche Personen wurden dem Kriegswucheramt überwiese

— Streik der Verkehrsbediensteten Österreichs. Am 24. Ju 1922, 6 Uhr abends, traten die im sozialdemokratischen Lag stehenden Verkehrsbediensteten des Bundes in den Streik. D Streik hat folgende Vorgeschichte: Die Bundesangestellte haben vom Oktober 1921 angefangen zu ihren laufenden geset lichen Bezügen, deren Grundlagen seit April 1921 im wesen lichen unverändert blieben, Zuschußzahlungen (sogenann Mehrzahlungen) erhalten. Das Ausmaß dieser Mehrzahlung wurde allmonatlich im Verhandlungswege mit Berücksichtigun der auf Grund eines Index ermittelten Preissteigerungen d wichtigsten Lebensmittel und Bedarfsgegenstände festgestell Im Monat Mai 1922 hatten die Gesamtbezüge, also die geset lichen Bezüge einschließlich der Mehrzahlungen das 15,2fac der gesetzlichen Bezüge erreicht. Die Indexermittelung f Juni hatte eine Steigerung um 71% gegenüber dem Vormon ergeben, was eine Erhöhung der Gesamtbezüge auf das 26fac der gesetzlichen Bezüge bedeutet hätte.

Die neu ins Amt getretene Bundesregierung, die es als ih erste und wichtigste Aufgabe betrachtete, das Gleichgewicht i Staatshaushalte herzustellen, und die, um dieses Ziel zu e reichen, einen Finanzplan ausgearbeitet hatte, der der gesamt Bevölkerung schwere Lasten aufbürdete, hat an die Bunde beamten den Appell gerichtet, auch ihrerseits zu einer Vermi derung der Staatsausgaben beizutragen und für diesmal auf d volle Auswirkung der Indexsteigerung zu verzichten. Dem A rufe der Regierung folgend erklärten die nichtsozialdemokra schen Angestellten-Organisationen, in der Mehrzahlung f Juni auf 3 gesetzliche Bezüge verzichten zu wollen; die Bunde angestellten sozialdemokratischer Parteizugehörigkeit, der Mitglieder zum überwiegenden Teile den Bundesverkehrsb trieben angehören, schränkten unter der Voraussetzung, da auch die anderen Organisationen zustimmten, ihren Verzicht a den Betrag von 2 Monatsbezügen ein und verlangten die Au zahlung von insgesamt 24 gesetzlichen Bezügen.

Die Bundesregierung setzte zunächst die Junigesamtausza lung mit 21 Monatsbezügen fest und erklärte, eine Erhöhung s lange nicht zulassen zu können, wie nicht feststehe, wie d Finanzplan von den politischen Parteien aufgenommen werd Als sie einer günstigen Aufnahme des Finanzplanes im Nationa rate sicher war, erhöhte sie das Ausmaß der Junigesamtbezü um eine weitere Mehrzahlung von 2 Monatsbezügen und nah überdies eine zeitgemäße Ausgestaltung der Teuerungsbeiträ für die verheirateten Bediensteten und die Bediensteten m Kindern vor. Obwohl nun durch das letztere Zugeständnis d Regierung das gesamte Diensteinkommen eines verheiratete Bediensteten im Juni sich ohnehin auf das von den sozialist schen Bediensteten geforderte Ausmaß erhöhte und nur bei de ledigen Bediensteten unwesentlich unter der Forderung blie bestanden die sozialistischen Bediensteten dennoch auf der res losen Erfüllung ihrer Forderung und beschlossen, da die Bu desregierung auf ihrer ablehnenden Haltung weiter beharrt die Arbeit niederzulegen.

Dem Streikaufrufe der streikenden Bundesverkehrsbedienst ten schlossen sich die der gleichen Parteirichtung angehörend Bediensteten der österreichischen Privatbahnen an. Desgleich ruhte der Dienstbetrieb im Bereiche der Postverwaltung und d staatlichen Fernsprechwesens, während der Telegraphendien wenn auch nicht lückenlos, aufrecht erhalten werden konnt Der Ausstand erstreckte sich auf das ganze Bundesgebiet. Di der deutschen Verkehrsgewerkschaft und den christlich-sozial Organisationen angehörenden Verkehrsbediensteten haben v Anfang an die Teilnahme an dem Ausstand abgelehnt und sin auf ihren Posten geblieben. Der innere Dienst in den Dire tionen hat keine Unterbrechung erfahren. Während der Strei dauer wurden vereinzelte Personenzüge und Züge zur Leben mittelbeförderung in Verkehr gesetzt. Die Verwaltungen d Nachbarstaaten mußten während der Streikdauer um Einstellun des Verkehrs nach Oesterreich ersucht werden.

Die Bundesregierung, die bei Durchführung des Finanzplan vor schwierige Aufgaben gestellt ist und sie nur dann bewä tigen kann, wenn sie keinem unberechtigten Zwange weich mußte sich auch in diesem Falle volle Entschließungsfreihe wahren. Sie beharrte auf dem Standpunkte, mit den Streikend

ılerlei Verhandlungen zu pflegen, solange der Dienst nicht ler aufgenommen wird. Angesichts dieser Sachlage faßten Vertrauensmänner der streikenden Verkehrsbediensteten in r am 26. Juni, abends, abgehaltenen Versammlung mit über- igender Stimmenmehrheit den Beschluß, den Streik abzu- hen. Der volle Betrieb setzte in den Morgenstunden des Juni wieder ein.

m die fortwährenden Verhandlungen ausschalten zu können, mit der Angestelltenschaft wegen der Bezugsauszahlungen er geführt werden mußten, brachte die Bundesregierung Beendigung des Ausstandes eine die Art der Bezugsaus- ung an die Bundesangestellten und die Ausgestaltung der ilienbeiträge einheitlich regelnde Vorlage im Nationalrat in der auch — entsprechend der bisherigen tatsächlichen ng — die jeweilige Anpassung des Ausmaßes der Monats- ge an die Indexziffer gesetzlich festgelegt wurde. Die Re- ung beabsichtigt, gegen Bedienstete, die sich während des standes einer böswilligen Beschädigung von Betriebseinrich- en oder sonstiger strafgesetzlich verpönter Handlungen ldig gemacht haben, strafgerichtlich einzuschreiten.

Krankenversicherung bei den österreichischen Bundes- ıen. Für die zahnärztliche Behandlung der Mitglieder und ruchsberechtigten Angehörigen der Krankenkasse der öster- ischen Bundesbahnverwaltung wurde im Wege der Wirt- ftlichen Organisation der Ärzte Wiens eine Reihe von ıärzten als Vertragszahnärzte bestellt, die nunmehr von den Vien und in solchen Orten Niederösterreichs wohnenden ıkenkassenmitgliedern (Angehörigen), in denen kein Zahn- ansässig ist, auf Rechnung der Kasse in Anspruch ge- men werden können.

Aufhebung der Annahmesperre für Sendungen aus Öster- ı nach Deutschland (vgl. Nr. 24 d. Ztg.). Die mit 14. Juni verfügte Einstellung des Güterverkehrs aus Österreich Deutschland wurde nach Beseitigung der in österreichisch- rischen Grenzbahnhöfen bestandenen Güterstauungen mit ksamkeit vom 21. Juni 1922 wieder aufgehoben.

Annahmesperre für Frachtgutwagenladungen nach Süd- ien. Wegen der infolge von Verkehrsschwierigkeiten ein- tenen Güterstauungen auf den südslawischen Anschluß- en mußte die Annahmesperre für Frachtgutwagenladungen Rosenbach-Aßling nach Südslawien und darüber hinaus auf weiteres verfügt werden. Sendungen von lebendem und leichtverderblichen Gegenständen werden jedoch zur rderung zugelassen; desgleichen werden auch bereits nde Sendungen weiterbefördert. Das Bundesministerium Verkehrswesen hat zur Erteilung von Beförderungsbewilli- en für besonders dringliche Sendungen die Bundesbahn- tion Villach ermächtigt.

Die neuen Bundesbahntarife. In einer Pressekonferenz im ehrsministerium machte gestern Ministerialrat Dr. Rauscher nde Mitteilungen:

 gegenwärtig in Geltung stehenden Tarife der öster- ischen Bundesbahnen für den Personen- und Güterverkehr n durch die seit ihrer Einführung wiederholt vorgenomme- linearen Erhöhungen ihren ursprünglichen volkswirtschaft- n Wert wesentlich eingebüßt, da infolge der auf alle Ent- ungen prozentual gleichen Erhöhung der Fahrpreise und htsätze auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Reisenden auf die Tragfähigkeit und Absatzmöglichkeit der einzel- Güter nicht gebührend Rücksicht genommen werden konnte. diesem Grunde ist in der Öffentlichkeit wiederholt der sch nach einer grundlegenden Änderung der Bundesbahn- laut geworden.

 diesem Verlangen zu entsprechen, wurden bereits im t Januar d. J. die Vorarbeiten für die Herausgabe neuer, volkswirtschaftlichen Interessen tunlichst entsprechender esbahntarife begonnen. Damals war die finanzielle Lage sterreich eine solche, daß man hoffen konnte, durch die erhöhung vom 1. Februar 1922 den Abgang der öster- ischen Bundesbahnen zu beseitigen und zufolge der wieder- n Zusagen einer Kreditgewährung von Seite des Auslandes des gegen Ende des Monats Januar zu verzeichnenden ns der Tschechenkrone ein Wiederanwachsen des Abganges rhindern. Leider hat sich diese Annahme nicht erfüllt. Wert der Tschechenkrone, die wegen unseres Kohlen- zes aus der Tschechoslowakei bei den Ausgaben der öster- ischen Bundesbahnen eine hervorragende Rolle spielt, ist dieser Zeit wesentlich gestiegen, auch die sonstigen Be- ausgaben und die Personalkosten sind in der Zwischen- bedeutend angewachsen. Die Bundesbahnverwaltung steht ufolge vor der Tatsache, daß die Gesamtausgaben der reichischen Bundesbahnen auf über 325 Milliarden Kronen vachsen sind, denen Einnahmen aus dem Personen- und verkehr von nur 121 Milliarden Kronen und sonstige Ein- nahmen von 3 Milliarden Kronen gegenüberstehen. Der wirt- schaftliche Verlust aus dem Bundesbahnbetriebe stellte sich daher Mitte Juni auf über 201 Milliarden Kronen. Seit dieser Zeit dürfte noch ein weiteres Anwachsen des Betriebsabganges zu verzeichnen sein.

Die Hereinbringung des gesamten Abganges im gegenwärtigen Zeitpunkte würde nach Ansicht der Bundesbahnverwaltung eine allzu große Belastung der Volkswirtschaft bedeuten und dürfte überdies auch nicht unbedingt erforderlich sein, da ein Teil des Abganges durch Verminderung der Ausgaben seine Deckung finden soll. Die bevorstehenden Tariferhöhungen wurden unter besonderer Berücksichtigung der Belastungsfähigkeit der Entfernungen und Güterarten sowie der finanziellen Leistungsfähigkeit der Reisenden in die Tarife eingearbeitet, wobei nach Tunlichkeit die von den einzelnen Interessentenvertretungen mitgeteilten Anregungen verwertet sind und überhaupt danach getrachtet wurde, durch Umgestaltung der gegenwärtigen Tarifgrundlagen den Bedürfnissen der einheimischen Volkswirtschaft im Rahmen der finanziellen Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Im einzelnen sind folgende Tarifmaßnahmen auf den österreichischen Bundesbahnen in Aussicht genommen:

1. Im Personenverkehr sollen die Fahrpreise auf Entfernungen bis 60 Kilometer um 120 bis 130 %, im Fernverkehr dagegen nur um rund 100 % erhöht werden. Gleichzeitig soll an Stelle des gegenwärtig in Geltung stehenden Verhältnisses der Fahrpreise der einzelnen Wagenklassen zueinander (3. : 2. : 1. Klasse wie 1 : 2 : 6) das frühere Klassenverhältnis 1 : 2 : 4 wieder hergestellt werden. Diese Maßnahme erscheint erforderlich, weil das gegenwärtige große Spannungsverhältnis zwischen den Fahrpreisen für die 1. und 2. Wagenklasse eine wesentliche Abwanderung der Fahrgäste von der 1. in die niedrigeren Wagenklassen und infolgedessen anstatt der von der Verteuerung der 1. Wagenklasse erhofften Mehreinnahmen erhebliche Gebührenausfälle zur Folge gehabt hat. Infolge dieser Abwanderung sah sich die Bundeseisenbahnverwaltung sogar gezwungen, bei einzelnen Schnellzügen regelmäßige Verstärkungswagen zur Unterbringung der Reisenden 2. Klasse zu führen. Auch hinsichtlich der Besetzung der zum weitaus überwiegenden Teile von Ausländern benutzten Schlafwagen waren die ungünstigen Folgen des überspannten Klassenverhältnisses festzustellen. Während die Schlafwagen, die seit dem Kriege bis in die allerletzte Zeit nur Plätze 1. Klasse führten, noch im Vorjahre zumeist voll besetzt waren, wurden die Schlafwagen im laufenden Jahre so ungünstig ausgenutzt, daß sich die Bundesbahnen zur Wiedereinführung der 2. Wagenklasse in den Schlafwagen entschließen mußten. Durch die Wiederherstellung des früheren Verhältnisses der Fahrpreise der einzelnen Wagenklassen zueinander werden wir uns wieder dem Zustande nähern, der in dieser Hinsicht bei den Bahnen anderer Staaten besteht. So verhalten sich beispielsweise die Fahrpreise für die einzelnen Wagenklassen auf den deutschen, ungarischen, südslawischen, italienischen und polnischen Eisenbahnen ungefähr wie 1 : 2 : 3, auf den schweizerischen, französischen und belgischen Eisenbahnen annähernd 1 : 1½ : 2½ und auf den tschechoslowakischen Bahnen wie 1 : 2 : 4.

Um die eintretenden Tariferhöhungen im Personenverkehre den erwerbenden Kreisen weniger fühlbar zu machen, werden auf Namen lautende Kilometerhefte eingeführt werden, die gegenüber den gewöhnlichen Fahrpreisen für Einzelfahrten nicht unbedeutende Nachlässe gewähren werden. Der Preis eines Kilometerheftes für 2000 Kilometer wird sich auf 30 000 Kronen und der des 4000 Kilometerheftes auf 54 000 Kronen für die 3. Klasse des Personenzuges stellen. Die Kilometerhefte werden für alle Wagenklassen und Zuggattungen aufgelegt werden.

Die Beförderungspreise für Reisegepäck werden durchgehend um 100 % erhöht.

2. Im Güterverkehr ist die Einführung eines auf neuen Grundlagen aufgebauten Tarifs geplant, der im wesentlichen derart erstellt ist, daß die für den Inlandsverkehr in Frage kommenden Entfernungen tunlichst geschont werden. Überdies ist ein Nahtarif geschaffen worden, der im allgemeinen bis 20 Kilometer Ermäßigungen gegenüber dem Normaltarif aufweist. Die durchschnittliche Erhöhung der Frachtsätze beträgt 60 bis 100 %; lediglich die Frachtsätze für Kohle, Koks und Brennholz, die anläßlich der bisher vorgenommenen Erhöhungsmaßnahmen eine den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr entsprechende Schonung erfahren hatten, werden diesmal in einem etwas stärkeren Maße der Erzielung von Mehreinnahmen dienstbar gemacht werden. Hierfür war auch die Erwägung bestimmend, daß die Preise für diese Güter im Verhältnisse zur Fracht außerordentlich gestiegen sind. Ein Vergleich zwischen den Preisen und der Frachtbelastung für Kohle im Jahre 1914 und im Juni 1922 ergibt, daß auf eine Verfrachtungsentfernung von 100 km die Kohlenfracht vor dem Kriege rund 31 % des Kohlenpreises betrug, gegenwärtig aber nur 4 % des Waren-

preises ausmacht. Zur Herbeiführung des vor dem Kriege bestandenen Verhältnisses zwischen Preis und Fracht wäre daher eigentlich eine etwa 700 %-Hinaufsetzung der Kohlenfracht erforderlich. Demgegenüber sollen die Frachtsätze für Steinkohle lediglich um rund 200 % erhöht werden, wobei für die inländische Kohlenförderung überdies durch die Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für Lignitkohle besonders Vorsorge getroffen werden soll. Durch diese letztere Maßnahme dürfte dem Wunsche der einheimischen Kohleninteressenten nach Differenzierung der Tarife für Steinkohle und minderwertige Braunkohle entsprochen werden.

Für die wichtigsten und wohlfeilsten Lebensmittel werden auch im neuen Gütertarife der österreichischen Bundesbahnen Frachtermäßigungen vorgesehen sein. Die Tarife der die Wiener Bahnhöfe verbindenden Linien werden unter Berücksichtigung der Tragfähigkeit der einzelnen Güterklassen im allgemeinen in demselben Ausmaße wie die Tarife für die Hauptbahnlinien erhöht werden.

Eine für die Frachtgeber wesentliche Erleichterung wird der neue Tarif in der Richtung bringen, daß künftig zur Erzielung der in der Güterklassifikation angeführten Sätze lediglich die Bezeichnung des Gutes im Frachtbriefe mit der in der Güterklassifikation gewählten Hauptbenennung und Anführung der Postnummer genügen wird.

Die in der angedeuteten Richtung neu erstellten Tarife der österreichischen Bundesbahnen werden sich unter der vom volkswirtschaftlichen Standpunkte allerdings anfechtbaren Umrechnung der ausländischen Tarife auf die österreichische Währung im Personenverkehr im allgemeinen auf der Höhe der ungarischen Tarife bewegen, dagegen sich etwas niedriger als die deutschen Tarife und wesentlich niedriger als die Tarife der Tschechoslowakei, Italiens, Südslawiens und der Schweiz stellen. Im Güterverkehr werden die neuen Frachtsätze teurer als die der ungarischen und südslawischen, jedoch billiger als die der tschechoslowakischen, deutschen, italienischen und schweizerischen Gütertarife sein.

Die Grundlagen für die neuen Bundesbahntarife wurden den Kammern für Handel, Gewerbe und Industrie sowie den Kammern für Arbeiter und Angestellte zur gutachtlichen Äußerung übermittelt. Überdies wurden auch andere Interessentenvertretungen mit den neuen Tarifentwürfen befaßt. Zur Einführung der neuen Tarife ist überdies noch die Zustimmung des Hauptausschusses des Nationalrates erforderlich. Mit Rücksicht hierauf wird die Tariferhöhung ungeachtet der dringenden finanziellen Notwendigkeit erst im Monat August in Wirksamkeit treten können. Vorläufig ist als Zeitpunkt für die Einführung des neuen Gütertarifs der 1. August in Aussicht genommen. Der neue Personentarif soll erst am 15. August in Kraft treten.

— Das neue Donaustatut. Zu dem Übereinkommen, betr. das endgültige Donaustatut, nahm der Bundesverkehrsminister, Dr. Odehnal, im Nationalrate mit nachstehenden Ausführungen Stellung: Die Friedensverträge haben die Grundlinien des neuen Donaurechtes festgelegt. Sie bilden die Grundlage, auf welcher die am 1. August 1920 in Paris zusammengetretene Konferenz jener Staaten, welche die alliierten und assoziierten Mächte mit der Ausarbeitung des neuen Donaustatuts betraut haben, an die Aufgabe der Neuregelung des internationalen Donaurechtes herangetreten sind. Den ehemaligen Zentralmächten ist durch die Friedensverträge eine lediglich passive Mitwirkung an der Neuregelung des Donaurechtes zugewiesen worden: sie sollten berechtigt sein, an den Arbeiten der Konferenz teilzunehmen, ohne an der Schlußfassung derselben mitwirken zu dürfen. Die Zentralstaaten selbst sind durch die Friedensverträge verpflichtet worden, das neue Donaustatut anzuerkennen und für sich als rechtsverbindlich zu erachten. Das neue Statut, welches dem hohen Hause hier vorliegt, ist ein Kompromiß zwischen weit auseinandergehenden wirtschaftlichen Anschauungen. Das neue Statut hat die bestehenden Gegensätze zwischen Freihandelslehre und Schutzzollsystem auszugleichen und zu versöhnen gesucht; als Ergebnis völlig entgegengesetzter wirtschaftlicher Bestrebungen ist es den Forderungen der Verkehrsfreiheit nur in unzureichendem Maße gerecht geworden.

In administrativer Richtung wurde die internationale Donau durch die Friedensverträge einer Zweiteilung unterworfen; die für die Seeschiffahrt zugängliche Flußstrecke unterhalb von Braila verbleibt in der Verwaltung der intereuropäischen Donaukommission, deren Sitz in Galatz belassen wurde. Die Zusammensetzung dieser Kommission hat allerdings eine grundlegende Änderung erfahren. Die Friedensverträge haben die Mitgliedschaft in dieser Kommission auf die maritimen Großstaaten England, Frankreich und Italien und auf den Territorialstaat der Mündungsstrecke Rumänien beschränkt. Die Pariser Statutenkonferenz fand sich nicht veranlaßt, den Bestrebungen Deutschlands, Österreichs und Ungarns, Sitz und Stimme in dieser Kommission zu erhalten, Rechnung zu trag Auch mehrere Kompromißlösungen, die eine Alternativvert- tung der Donauuferstaaten in dieser Kommission anstrebten, sd von der Konferenz verworfen worden. Die im Statut vor- sehene Möglichkeit einer Ergänzung dieser Kommission duh weitere Mitglieder hat eine Fassung gefunden, die Österrch die Hoffnung verschließt, jemals wieder an den Arbeiten dier Körperschaft teilnehmen zu können.

Für die Flußstrecke oberhalb von Braila bis Ulm haben Friedensverträge die Einrichtung einer neuen Flußkommiss vorgesehen. Es ist dies die internationale Donaukommissi in der alle Uferstaaten und außerdem die in der europäiscl Donaukommission vertretenen Nichtuferstaaten Sitz u Stimme haben. Die Befugnisse und die Aufgaben dieser Kc- mission sind wesentlich von jenen der europäischen Don- kommission unterschieden. Während diese ausgesprochene V- waltungsbefugnisse besitzt, ist die internationale Donauko- mission auf Aufsichts- und Kontrollrechte beschränkt. Ein B- mandat zugunsten dritter Staaten, wie es im Zuge der V- handlungen in Erwägung stand, ist hauptsächlich dank den I- mühungen der österreichischen Delegation, endgültig abgelelt worden. Auch die Ausführung der besonders für Österreich sc wichtigen wasserwirtschaftlichen Anlagen hat in dem Stat eine Regelung gefunden, die den Bedürfnissen unserer Voll- wirtschaft in zureichendem Maße Rechnung trägt. Die int- nationale Donaukommission ist nur dann berechtigt, geg solche Projekte Einspruch zu erheben, wenn sie die Schiffb- keit des Stromes zu benachteiligen geeignet sind.

In der Frage der Schiffahrtsabgaben waren die I- mühungen der österreichischen Delegation nicht von dem - sehnten Erfolge begleitet. Der von Österreich, Ungarn und c Tschechoslowakei vertretene und von England und Belgi nachdrücklichst unterstützte Standpunkt, daß der Grundsatz c Schiffahrtsabgabenfreiheit der internationalen Donau aufrec- zuerhalten sei, konnte angesichts der gegnerischen, durchas abgabenfreundlichen Bestrebungen anderer Staaten nicht zu Durchbruch gelangen. Das neue Statut hat vielmehr für V- besserungsarbeiten die Zulässigkeit von Schiffahrtsabgab grundsätzlich anerkannt, wogegen es die Tragung der laufend Unterhaltungskosten den Uferstaaten zu eigenen Lasten a- erlegt hat. Aber selbst der letztere Grundsatz konnte nic restlos und gleichmäßig durchgeführt werden. Die Konfere sah sich, um das Zustandekommen des Statuts zu sichern, einem Kompromiß genötigt, das die Aufteilung der Erhaltun- kosten auf die interessierten Uferstaaten zuläßt, sofern e Staat nachzuweisen vermag, daß er für die Erhaltung c Schiffahrtsrinne Aufwendungen gemacht hat, die jene Beträ beträchtlich übersteigen, die er im Interesse seiner eigenen V- kehrsbedürfnisse aufzuwenden genötigt gewesen wäre.

Mit einer gewissen Wehmut und mit einer offenbaren E- täuschung muß uns Österreicher, die wir als Pioniere auf d Donau tätig waren und diesen Strom dem Weltverkehr e- schlossen haben, die Regelung berühren, die die Frage d engeren Cabotage, das ist der Personen- und Güterbeförderu zwischen Uferplätzen eines und desselben Uferstaates, im Stat gefunden hat. Die Konferenz ist auf Drängen Südslawiens u Rumäniens dahin gelangt, das Recht zur Ausübung der enger Cabotage zu einem Reservatrecht der Uferstaaten zu erklär Sie ist hiermit weit über die Bestimmungen der Friedensve träge hinausgegangen, die den ehemaligen Zentralstaaten ledi lich einen zeitlich beschränkten Verzicht auf die Ausübung d Cabotage innerhalb der Grenzen der alliierten und assoziiert Donauuferstaaten (Tschechoslowakei, Südslawien und Rum nien) auferlegt haben. Das neue Statut hat diesen zeitlich b- schränkten Eingriff in den Grundsatz der Schiffahrtsfreiheit einem dauernden und allgemeinen gestaltet. Es hat sich dan mit dem leitenden Grundsatze der Friedensverträge, aber au mit jener Regelung in Widerspruch gesetzt, welche die Barcelona beschlossene Convention générale in dieser Fra getroffen hat. Unsere Delegation sah sich genötigt, gegen die Beschränkung der Österreich im Friedensvertrage zugebilligt Rechte einen formellen Vorbehalt einzubringen und sich die A- fechtung dieser Bestimmung vor dem Völkerbunde zu wahre Sie hat sich zu diesem Schritte erst entschlossen, als alle Ve suche, die Frage der Cabotage im Wege eines Kompromiss das wenigstens die wichtigsten Interessen der österreichisch Schiffahrt unangetastet gelassen hätte, zu regeln, erfolglos g blieben sind. Sie konnte ihren Vorbehalt auf die Bestimmung der Friedensverträge, der Convention générale und des Paris Friedensvertrages von 1856 stützen. Sie glaubte, in dieser f uns hochbedeutsamen Frage die wirtschaftlichen Interess Österreichs nicht preisgeben zu dürfen, ohne uns die Möglic keit zu wahren, eine Überprüfung der Zulässigkeit der ang fochtenen Bestimmung vor dem Forum des Völkerbundes ve sucht zu haben.

Hinsichtlich der inneren Organisation der inte nationalen Donaukommission ist den von den Uferstaaten vo

enen, ziemlich gleichartigen Anschauungen in weitgehendem
le Rechnung getragen worden. In einer Frage, in der die
nsche der Uferstaaten wesentlich auseinandergingen, ist es
bedauerlicherweise nicht gelungen, die Konferenz zu be-
gen, einen von Österreich gehegten Wunsch zu erfüllen. Ich
ne die Frage des Sitzes der internationalen Donaukommis-
. Die österreichische Delegation hat sich auftragsgemäß
allem Nachdruck dafür eingesetzt, daß diese Körperschaft
n Sitz in Wien aufschlage, die sachlichen Erwägungen, die
die Wahl Wiens geltend gemacht wurden, vermochten aber
t durchzudringen.
ie Hoffnungen, die von freiheitlicher Seite auf das neue
austatut gesetzt worden sind, haben sich nur zum geringsten
l erfüllt. Das neue Statut ist mehrfach hinter jene liberalen
fassungen zurückgewichen, mit welchen die Wiener Kon-
Akte die Freiheit der internationalen Ströme als einen
ndbestandteil des europäischen Völkerrechts erklärt hatten.
möchte indessen die gegenwärtige Vorlage, die in einer
ie von Einzelbestimmungen immerhin wertvolle Bürg-
ften für die Freiheit des Verkehrs verbrieft hat, und die be-
n ist, einen neuen Abschnitt in der Donauschiffahrt einzu-
n, nicht verabschiedet sehen, ohne der Hoffnung Ausdruck
geben, daß die internationale Donaukommission, in der alle
rstaaten der Donau vertreten sind, die ihr zugedachte dank-
Aufgabe, ausgleichend zu wirken und Gegensätze zu mil-
, in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit der Donau-
ffahrt mit Erfolg zu lösen bestrebt sein, und daß es ihrer
igkeit gelingen wird, dem Geiste der Freiheit des Verkehrs
der Donau zum Durchbruch zu verhelfen. Die Macht der
tschaftlichen Verhältnisse, die Not, die die schweren Kriegs-
e heraufbeschworen haben, die schweren wirtschaftlichen
kungen, in denen sich ganz Mitteleuropa unter der Wirkung
geltenden Friedensverträge windet, scheinen mir eine Macht
sein, die vielleicht langsam und schrittweise, aber doch sicher
drängen wird, die Schranken niederzureißen, die dem
tschaftlichen Zusammenschluß der Völker und ihrem Kultur-
schritt entgegenstehen.

Ungarn.

— **Ministerwechsel im Handelsministerium.** An Stelle des
ückgetretenen Handelsministers Ludwig v. Hegyeshalmy
de Ludwig Valkó zum Handelsminister berufen. Der
e Handelsminister begann als Bankbeamter seine Laufbahn
hatte sich in dieser Eigenschaft als einer der tüchtigsten
mten bewährt. Während der Amtstätigkeit des Finanz-
isters Johann Teleszky wurde er als Ministerialrat ins
anzministerium berufen, wo er mit der Leitung der Kredit-
ilung betraut wurde. Später wurde er zum Staatssekretär-
llvertreter ernannt, und als solcher leitete er mit seinen ge-
enen Fachkenntnissen in Vertretung Ungarns die finanziellen
handlungen in Paris und London. Eine ganze Reihe ver-
rspolitischer Handels- und Gewerbefragen harren des in
er Manneskraft stehenden neuen Handelsministers.

— **Eröffnung der Budapester Warenmustermesse.** Die XIII.
apester Warenmustermesse wurde am 16. Juni in An-
enheit der Vertreter der politischen, Handels- und Industrie-
se in der großen Industriehalle im Stadtwäldchen feierlich
ffnet. Unter den Anwesenden befanden sich der englische,
französische, der italienische, der tschecho-slowakische, der
ische, der deutsche, der bulgarische und der holländische
andte, der türkische und der schweizerische Generalkonsul,
große Gruppe der Schweizer Kaufleute und Industriellen,
Präsident der Kolozsvárer und der Wiener ungarischen
delskammer. Im Namen des Handelsministers begrüßte
atssekretär Baron Dr. Friedrich Wimmersperg den
chsverweser Nikolaus v. Horthy. In seiner Begrüßungs-
e verwies der Staatssekretär Wimmersperg auf die Entwick-
g der ungarischen Industrie und des ungarischen Handels,
trotz erheblicher Hindernisse nunmehr im Rahmen einer
renmustermesse den Beweis ihrer Lebensfähigkeit lieferten.
Aufwand der seit Monaten andauernden, gewissenhaften,
rmüdlichen Tätigkeit ist es der Handels- und Gewerbekammer
ungen, die Organisierung dieser Warenmustermesse durch-
ühren.
er Reichsverweser erwiderte hierauf, daß die Waren-
termesse einen erneuten Beweis ungarischer Schaffensfähig-
liefere und dem Ausland Gelegenheit zu der Erkenntnis
en werde, daß es zum wirtschaftlichen Wiederaufbau Europas
der ungarischen Fähigkeiten und des ungarischen Fleißes
irfe. Hierauf erklärte der Reichsverweser die XIII. Buda-
er Warenmustermesse für eröffnet und übergab sie ihrer Be-
mmung. Unter den zahlreichen Waren und Maschinen erregten
echtes Aufsehen die von der Budapester Filiale der welt-
ihmten Stuttgarter „Boschwerke" ausgestellten neuesten Er-
gnisse. Eine besondere Sehenswürdigkeit der Ausstellung
bildet die in Betrieb stehende Kraftwagenanlage, die Zünder-
apparate und Zentralschmierapparate.

— **Ungarischer Außenhandelsverband.** Dieser Verband hielt
unter dem Vorsitze des Geheimen Rates Baron Josef
Szterényi seine Hauptversammlung ab. Dieser wies in
seiner Eröffnungsrede vor allem auf die handelsfeindlichen Strö-
mungen der letzten drei Jahre, die sich insbesondere gegen den
Außenhandel richteten, hin. Diesem Umstande ist auch die
Gründung dieses Verbandes zu verdanken, und es unterliegt
keinem Zweifel, daß sich die Lage bisher leider nicht wesent-
lich verbessert hat. Redner wies auf den Mißerfolg der im Vor-
jahre durchgeführten Finanzpolitik hin, die Handel und Ge-
werbe, besonders aber unseren Außenhandel an den Rand des
wirtschaftlichen Zusammenbruchs gebracht hat. Die geld-
verbessernde Finanzpolitik erwies sich als nur vorübergehend;
beständig blieb jedoch die Wirtschaftskrise. Bloß die hohe
Intelligenz und die außergewöhnliche Fähigkeit unserer Kauf-
leute waren imstande, den Mangel einer zielbewußten wirt-
schaftlichen Politik wettzumachen.
Verbandssekretär Dr. Artur Székely sprach sodann über
die Genueser Konferenz. Zum Schlusse berichtete der Vor-
sitzende über seine in Berlin, Hamburg, Frankfurt und München
gemachten Erfahrungen.

— **Wirtschaftsverhandlungen zwischen den Budapester und Prager Handelskammern.** Die Budapester Handels- und Ge-
werbekammer hat mit der Prager Handelskammer Fühlung ge-
nommen. Zweck der Besprechungen ist, daß die Budapester und
Prager Kammern für die in den nächsten Wochen endgültig zu
regelnden wichtigsten Wirtschaftsangelegenheiten einen einheit-
lichen Standpunkt vertreten sollen. Darüber ist zwischen den
Abordnungen beider Handelskammern eine Vereinbarung zu-
stande gekommen.

— **Einschränkung des Zugverkehrs zwischen Budapest und Agram.** Nach einer Mitteilung der Staatsbahndirektion hat die
Zagreber Direktion der südslawischen Staatsbahnen in Gyé-
kényes die Anschlußzüge für die von Budapest abgehenden und
in Budapest eintreffenden Personenzüge wegen Verkehrs-
schwierigkeiten bis auf weiteres eingestellt.

— **Übereinkommen über Fahrbegünstigungen.** Die ungarischen
Verkehrsunternehmungen verhandeln zurzeit in Budapest unter
Vorsitz der Abordnung der ungarischen Staatsbahnen über die
Umgestaltung der Fahrbegünstigungen der Verkehrsangestellten.
Die Verhandlungen sind noch im Gange.

Uebrige europäische Länder.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die Regierung hat der Na-
tionalversammlung einen Gesetzentwurf über den Ankauf der
Aussig-Teplitzer Eisenbahn durch die Regierung vorgelegt, der
bestimmt, daß diese ermächtigt wird, mit Wirksamkeit vom
1. Januar 1923 auf Grund der Konzessionsurkunde und der sie
ergänzenden Vereinbarungen die genannte Eisenbahngesellschaft
anzukaufen oder durch freie Vereinbarung mit der Gesellschaft,
allenfalls mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1922, den Betrieb zu
übernehmen. Die Staatsverwaltung hat das Recht, auf den all-
fälligen, noch nicht festgesetzten Kaufpreis angemessene Vor-
schüsse auszuzahlen. Der Staat übernimmt die Prioritätsanleihen
der Gesellschaft. Die staatliche Verwaltung hat das Recht, am
Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes einen eigenen Kom-
missar zu bestimmen, der darüber wachen wird, daß der Ver-
mögensstand des Unternehmens von diesem Augenblick ab nicht
zuungunsten des Staates verändert wird. Für jede Veräußerung
oder Belastung des unbeweglichen Besitzes ist die Zustimmung
dieses Kommissars erforderlich. Die Staatsverwaltung kann die
Auszahlung des Kaufpreises von der Bedingung abhängig
machen, daß die Gesellschaft der tschecho-slowakischen Staats-
verwaltung alle Belegschriften und Hilfsmittel, die sich auf die
Verwaltung und den Betrieb des Eisenbahnunternehmens be-
ziehen, ausfolgt. Der Antrag wurde im Verkehrsausschusse
gegen die Stimmen der deutschen Abgeordneten angenommen.
Der Regierungsantrag wird noch dem Finanzausschuß und dem
Verfassungsausschuß zur Stellungnahme vorgelegt werden.

Am 22. Juni fand in Teplitz die Generalversammlung der
Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft statt. Der Vorsitzende
teilte mit, daß weder der Verwaltungsrat noch die Direktion
von der Einbringung eines Gesetzentwurfes über die Verstaat-
lichung des Gesellschaftsunternehmens in Kenntnis gesetzt
worden seien. Durch diese Maßnahme seien der Verwaltungs-
rat und die Direktion teilweise überrascht worden und dies um
so mehr, als während der bezüglich einer allfälligen Prioritäten-
konversion mit der Regierung gepflogenen Verhandlungen nicht
die geringste Andeutung über eine Verstaatlichung gefallen sei.

Der Verwaltungsrat wurde ermächtigt, im eigenen Wirkungskreise die geplante Umwandlung der Markprioritäten in tschechoslowakische Kronen vorzunehmen oder, falls dies mit Rücksicht auf die eingeleitete Verstaatlichungsaktion nicht möglich sei, von der Durchführung dieser Prioritätenkonversion abzusehen.

— **Statistik der Bahnen in Schweden für das Jahr 1920.** Ende 1920 hatten die schwedischen Bahnen 15 160 km Gesamtlänge, wovon 5507 km oder 36 % dem Staate und 9653 km oder 64 % Privatgesellschaften gehörten. Von den letzteren haben 6081 km oder 63 % Regelspur, 526 km oder 5,5 % 1,067 m Spur, 2724 km oder 28,2 % 0,891 m Spur, während sich der Rest auf 1,093, 0,802 und 0,6 m Spur verteilt. Auf 100 Quadratkilometer in Schweden treffen 3,45 km und auf 10 000 Einwohner 25,68 km Bahn. Mit letzterer Zahl steht Schweden an der Spitze aller europäischen Länder. Ende 1920 waren 363 km Doppelspur vorhanden, von denen 333 km auf Staatsbahnen treffen.

Seit 1914 sind die schwedischen Bahnen in zwei Klassen eingeteilt, in solche allgemeinen und in solche örtlichen Interesses. Zu ersteren gehören alle Staatsbahnen und von den Privatbahnen 9362 km, zu den letzteren 291 km Privatbahnen.

Die schwedischen Bahnen allgemeinen Interesses hatten 2209 Dampflokomotiven, 26 elektrische Lokomotiven, 63 Triebwagen, 4225 Personen- und Postwagen und 58 740 Güterwagen. Die Baukosten der schwedischen Bahnen erreichten Ende 1920 1511 Millionen Kronen oder ungefähr 101 700 Kr. auf den Kilometer. Auf die Staatsbahnen treffen hiervon 851 Millionen Kr. oder 154 600 Kr. auf das Kilometer, auf die Privatgesellschaften 660 Millionen Kronen oder 70 500 Kr. auf das Kilometer. Die Privatgesellschaften wurden vom Staate mit etwas über 90 Millionen Kronen zu im allgemeinen 4,5 % unterstützt, wovon Ende 1920 noch etwas über 68 Millionen ausstanden. Die Zahl der Zugkilometer erreichte 54 Millionen, die der Wagenachskilometer 1666 Millionen. Im Mittel trafen auf den Zug 30,9 Achsen. An Brennstoffen wurden 590 964 t ausländische und 80 953 t schwedische Kohle, 15 563 Kohlenbriketts, 3367 t Koks, 106 229 t Torf und 1 362 643 cbm Brennholz verbraucht. Die Tonne Kohle kostete im Jahresmittel 166,57 Kr.

Die Betriebseinnahmen betrugen im ganzen 616,9 Millionen Kronen, wovon 343,2 Millionen auf die Staatsbahnen und 211,3 bzw. 62,4 Millionen auf die Privatbahnen trafen. 29,4 % ergaben sich aus Personen- und Postverkehr, 68,7 % aus Güterverkehr, der Rest aus sonstigem. Die Betriebsausgaben betrugen 530,6 Millionen Kronen, wovon 295,7 auf die Staatsbahnen und 179,5 bzw. 55,4 Millionen Kronen auf Privatbahnen treffen. Die Ausgaben betrugen 86 % der Einnahmen, für die Staatsbahnen 86,2 und für die Privatbahnen 84,9 bzw. 88,9 %. Es ergibt sich folgende Zusammenstellung:

	Einnahmen		Ausgaben		Reinertrag	
	1920	1919	1920	1919	1920	1919
	Millionen Kronen					
Staatsbahnen .	343 897	298 093	314 623	307 376	+ 29 273	— 9 283
Privatbahnen Regelspur .	213 512	188 993	191 613	166 156	+ 21 899	+ 22 838
Privatbahnen Schmalspur .	63 139	59 453	58 816	54 891	+ 4 324	+ 4 561
zusammen	620 548	546 539	565 052	528 423	+ 55 496	+ 18 116

Das schwedische Eisenbahnpersonal war 62 157 Mann stark, davon waren 37 330 fest angestellt, 9367 Aushilfen, 3296 im Taglohn angestellt, 6929 Werkstätten- und 5235 Bahnunterhaltungsarbeiter. Die Gesamtpersonalkosten betrugen über 296 Millionen Kronen.

Ende 1920 waren 1708 km Bahnen im Bau, 141 km Staatsbahnen genehmigt und die Konzession für 1053 km Privatbahnen erteilt.

Dr. S.

— **Vorschlag der Einführung gleitender Gütertarife in Schweden.** In der schwedischen Teknisk Tidskrift macht M. Månsson einen Vorschlag, die Gütertarife gleitend einzurichten. Die Eisenbahnen sind, wie die Statistik zeigt, ein sehr empfindliches K o n j u n k t u r b a r o m e t e r, sie können aber auch als K o n j u n k t u r r e g u l a t o r dienen. Die Statistik weist nach, daß die mittlere Transportlänge für die verschiedenen Bedarfsartikel sich mit der Konjunktur ändert derart, daß mit steigender Lebhaftigkeit im Erwerbsleben die Transportlänge für die betreffenden Erzeugnisse wächst. In Zeiten mit Geldüberfluß und steigenden Preisen sind die Waren schwerer zu beschaffen. Die Geschäftsleute haben weniger Wahl in den Kaufplätzen, und die durchschnittliche Transportlänge wächst daher. Es tritt dies noch mehr hervor, wenn die Warenknappheit so groß wird, daß tatsächlich Spekulation eintritt. Der Zwischenhandel wirft da außergewöhnlichen Verdienst ab, und man zahlt gern die Fracht für weitere Bahnfahrt, wenn man nur Ware bekommt. Solche Geschäfte kräftiger zu besteuern den rechtmäßigen Handel normaler Zeiten, ist nur recht billig. Man sollte also an Stelle fester Tarife gleitende stellen mit Abgaben, die in einem gewissen Verhältnis anstei je nach dem die mittlere Transportlänge für das betreffende wächst. Man würde also der Fracht einen festen, etwa jetzigen Grundsätzen berechneten Betrag zugrunde legen einen Zuschlag in Prozenten des vorigen, je nach der Heb der Transportlänge über die normale, machen. Dieser Proz satz könnte z. B. für einen Vierteljahreszeitraum auf Grund mittleren Transportlänge der Vormonate festgesetzt wer gegebenenfalls auch für einen kürzeren oder längeren Zeitra je nach Konjunkturlage. Man brauchte dabei nicht unnötig v Tarifklassen zu bilden, so daß der Tarif nicht verwicke würde als der jetzige. Man könnte den Einwand machen, eine derartig gleitende Stufenleiter dem Geschäftsmann, dann bei seinen Angeboten nicht mehr mit festen Frachtsät rechnen könne, Ungelegenheiten verursachen würde. An seits kann aber auch eine Tarifänderung nicht vorausge werden.

Das angegebene Tarifsystem hätte augenscheinliche Vort Die erhöhten Bahnkosten würden von dem Verkehr getra werden, der am leistungsfähigsten ist, und der mit Recht krä besteuert werden kann. Die ungesunden Zwischenhand geschäfte der Hochkonjunktur würden selbsttätig gebremst, das bei schlechter Konjunktur gedrückte Geschäftsleben du billigere Frachtsätze angeregt werden. Die Verkehrsar würde gleichmäßigere Verteilung erfahren, und der Einfluß gesunder Geschäftserscheinungen auf das Erwerbsleben wü gemildert. Dabei würde die Wirtschaftlichkeit der Bahn weitere Sicht eingestellt werden, und es könnte die Wirtsch lichkeit des Betriebsergebnisses besser überblickt werden so mehr, als einer der größten Posten der Betriebskosten, Personalentlohnungen, in Schweden jetzt schon auf einer artigen Grundlage beruhen.

Dr. S

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** monatlichen B e t r i e b s e r g e b n i s s e der S. B. B., die Mai einschließlich bekanntgegeben sind, zeigen eine langs Besserung. Während die beiden erten Monate des Jahres erheblichen Betriebsverlusten (5,8 und 3,8 Mill. Frs.) schlossen, sind seit März steigende Überschüsse (1,9; 1 2,8 Mill.) erzielt worden. Im ganzen haben für die er 5 Monate des Jahres die Einnahmen die Ausgaben nicht gede (— 2,88 Mill), während im Vorjahr ein Überschuß vorhan war (+ 1 Mill.). Bemerkenswert ist, daß die Betriebsa g a b e n im Jahre 1922 überall hinter denen des Vorjahres rückgeblieben sind und nur die geringen E i n n a h m e n dem ungünstigen Ergebnis schuld sind. Man kann dar schließen, daß die tatkräftigen Bemühungen der Verwaltu Ersparnisse zu erzielen, von Erfolg begleitet waren, und es wesentlich darauf ankommen wird, ob sich die Hoffnung eine Belebung des Reiseverkehrs im Sommer erfüllen wi Bekanntlich haben die S. B. B. zahlreiche Tarifermäßigun eintreten lassen, die hauptsächlich auf eine Erleichterung Sonntags- und Gesellschaftsreisen zielen. Die Reisen der heimischen Bevölkerung spielen jetzt eine weit größere R als früher, wo der gewaltige Fremdenstrom noch nicht du Valutaschwierigkeiten eingedämmt war. — Die finanziellen gebnisse der P r i v a t b a h n e n sind immer noch recht un friedigend. Zahlreiche „Sanierungsaktionen" sind noch Gange. Trotz der finanzielen Schwierigkeiten wird die Dur führung des großzügigen E l e k t r i s i e r u n g s p r o g r a m der S. B. B. energisch weiter gefördert. Am 28. Mai ist elektrische Vollbetrieb auf der Strecke Arth-Goldau-Luz aufgenommen worden. Die Gotthardlinie wird nunmehr ihrer ganzen Länge von Luzern bis Chiasso (225 km) elektri betrieben. Die Eröffnung erfolgte rund 9 Jahre nach Beg der ersten Elektrisierungsarbeiten und ziemlich genau 40 Ja nach der Eröffnung des durchgehenden Betriebs auf die schönsten Alpenbahn (1. Juni 1882). Die ganze Schweiz v fügt nun über rund 750 km elektrisch betriebene Vollbahn Dazu kommen noch rund 900 km elektrische Schmalspurbahn und 500 km elektrische Straßen- und Drahtseilbahnen. V diesem elektrischen Netz besitzt der Kanton Graubünden et ein Drittel. Die größten bündnerischen Bahnen sind Rhätische Bahn, deren Elektrisierung kürzlich vollendet wu (227 km), und die Berninabahn (61 km), die von vornhere für Gleichstrom von 750 Volt eingerichtet wurde. Im Kant Bern sind 260 km elektrisch betriebene Vollbahnen vorhande in erster Linie die Lötschbergbahn mit 103 km.

Die neue sogenannte „II. Elektrifikationsanleihe" der S. B zum Ausgabekurse von 98 % und mit Verzinsung von 4½ deren Betrag auf 200 Millionen Franken begrenzt worden und zur Konsolidierung der Ausgaben für die Fortsetzung Elektrisierungsprogramm dienen soll, ist sofort stark übe zeichnet worden.

Vor kurzem ist die im Bau begriffene Bahn ins Centovalli rch eine Abordnung von Journalisten besichtigt worden. Das bt uns Anlaß, an diese neue Alpenbahn zu erinnern, die eine rtschaftliche Zukunft zu haben verspricht. Sie wird die rzeste Verbindung der Simplon- und der Gotthardbahn herellen und Locarno mit Domodossola verbinden. Das lerische, stark von Tälern durchfurchte Gelände (Cento valli hundert Täler) machte eine Anzahl von schwierigen Kunstuten notwendig, deren Ausführung der schweizerischen Ingeeurkunst große Ehre macht. Die Bahn wird eine Länge von km haben, von denen 20 auf schweizerischem und 33 auf itanischem Boden liegen. Sie soll mit Gleichstrom von 1200 Volt trieben werden. Sechs Lokomotiven von je 460 PS sind bei rown, Boveri & Co. in Auftrag gegeben worden. Auf der hweizerischen Strecke sind die Arbeiten so weit gefördert, ß die Bahn schon mit Materialzügen befahren wird und die sten für die elektrische Starkstromleitung aufgestellt werden. e Betriebseröffnung der ganzen Linie ist etwa für Ostern 1923 Aussicht genommen. Der Betrieb soll gemeinsam mit der aggiatalbahn und der Locarneser Straßenbahn mit Sitz in Lorno geführt werden. An der Finanzierung ist schweizerisches, lienisches und französisches Kapital beteiligt. —

Mit dem Bau neuer Bahnen wird im übrigen in der hweiz mit größter Zurückhaltung vorgegangen. Der im hre 1915 durch Bundesgesetz beschlossene Bau der aargauischrcherischen Surbtalbahn mußte u. a. weiter zurückstellt werden.

Anfang Juni sind im Engadin zwei neue Postautonien eröffnet worden, die für den internationalen Verkehr n Bedeutung sind. Die eine führt von St. Moritz über aloja nach Castasegna, an der italienischen Grenze, cht weit von der nördlichen Endstation Chiavenna der östlichen Ufer des Comersees entlang führenden italienischen senbahn. Besonders bemerkenswert ist die Fahrt von Maloja Bergell, die in 12 scharfen Straßenkehren eine 357 m hohe, ile Absturzwand hinunterfährt und von den 6 m langen, ferdigen Wagen spielend ausgeführt wird. Zwischen Chianna und St. Moritz ist ein Höhenunterschied von 1485 m zu erwinden. — Eine weitere Autolinie führt vom Engadin nach rol. Sie beginnt in Schuls-Tarasp und geht über Tiroler Grenze hinaus bis Pfunds, wo die Tiroler Autobil-Betriebs-A.-G. den Anschluß nach Landeck an die Arlgbahn betreibt. Es ist dies eine zukunftsreiche Verbindung ischen den beiden großen Fremdengebieten Engadin und Tirol. der Spielzeit von Oberammergau hat sie eine besondere Beitung dadurch erhalten, daß von Landeck aus für die Spielze eine Autoverbindung über den Fernpaß nach Garmischrtenkirchen und Oberammergau eingerichtet ist. t diesen beiden neuen Linien ist das Netz der Postautokurse Graubünden auf 286 km gewachsen. Es ist um 9 km länger das gesamte Netz der Rhätischen Bahn.

— **Die italienischen Eisenbahnen.** Der „Deutsche Wirtschaftsnst" bringt in Nr. 25 vom 22. Juni eine Abhandlung über die ge der italienischen Eisenbahnen. Wenn ihr Inhalt auch seren Lesern aus verstreuten Mitteilungen bekannt ist, so ben wir doch aus der zusammenhängenden Darstellung des eutschen Wirtschaftsdienstes" die nachstehenden Angaben eder:

Italien besitzt ein Eisenbahnnetz von etwas mehr als 20 000 km sschließlich der Bahnen in den durch den Krieg erworbenen bieten). Davon entfallen 80 % auf die staatlichen Linien, hrend 4000 km von privaten Gesellschaften betrieben werden. s in den Eisenbahnen angelegte Kapital stellt etwa 7 Milliar- Lire dar. Die wichtigsten Privatlinien sind die Veneta einem Anlagekapital von 24 Mill. Lire und einer Schienenge von 772 km und ferner die Mailänder Nordbahn, in welcher Mill. Lire investiert sind, und die eine Schienenlänge von km hat. Von den oben erwähnten 20 000 km sind 17 677 rmalspur.

Von den staatlichen Linien ist die wichtigste die Südbahn, 1862 mit einem Kapital von 100 Mill. Lire erbaut wurde. Gesellschaft betrieb zunächst nur in Süditalien Bahnen, nnte jedoch 1885 ihr Netz auf alle Linien zwischen den enninen und dem Mittelmeer aus. 1905 wurde die Gesellschaft der Regierung übernommen und begann mit dem Bau von nien in Basilicata und Calabrien. Dem Staat gehören auch sizilianischen Bahnen, die 1885 mit einem Kapital von Mill. Lire gegründet wurden. Ein weiteres großes Eisenbahntem besitzt die Mittelmeerbahngesellschaft, die mit einem pital von 180 Mill. im Jahre 1885 gegründet wurde. Im re 1905 ist das Netz an den Staat übergegangen. Seitdem ist allem der Bahnbau in Basilicata und Calabrien gefördert rden.

Die schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegszt haben den Verkehr wesentlich vermindert, und trotz der rken Erhöhung der Tarife haben die Einnahmen nicht mit den Ausgaben Schritt gehalten. Die Hauptursache der starken Vermehrung der Ausgaben bildet das teure Brennmaterial. Die Einnahmen der Eisenbahnen betrugen 1913/14 615 Mill. Lire gegen Ausgaben in Höhe von 587 Mill.; 1919/20 betrugen die Einnahmen 1996 Mill., die Ausgaben 2856 Mill. 1920/21 beliefen sich die Einnahmen auf 3252 Mill., die Ausgaben auf 4297 Mill.

Nach den neuesten Berichten weist die Betriebsrechnung der italienischen Staatsbahnen für das Betriebsjahr 1921/22 ein Defizit von rund 1 Milliarde Lire auf.

Während des Krieges ist wenig neues rollendes Material hinzugekommen. Nach dem Waffenstillstand trat jedoch eine Vermehrung durch das Material der Eisenbahnen auf früher österreichischem Gebiete ein, ferner kaufte der Staat die sardinischen Eisenbahnen an. Eine wesentliche Vermehrung des rollenden Materials gegenüber 1914 trat jedoch nur bei den Güterwagen ein, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht:

	Bestand am 30. 6. 1914	Bestand am 30. 6. 1919	Bestand am 30. 6. 1921
Dampflokomotiven	5 163	5 288	6 281
Elektrische Lokomotiven . .	152	251	290
Personenwagen	10 078	9 951	11 008
Güterwagen	103 072	112 025	158 221

Der größere Teil des rollenden Materials ist in mangelhafter Verfassung. Im Rechnungsjahr 1920/21 befanden sich 17 % der Lokomotiven und Güterwagen in den Reparaturwerkstätten, gegen 10 % in der Vorkriegszeit. Die Unterhaltungskosten der Staatsbahnen werden auf 320 Mill. Lire jährlich veranschlagt; diese Summe wird aber 1921/22 infolge schlechter Beschaffenheit des Materials überschritten werden.

Auf Grund der Ausgaben 1920/21 werden die Personalausgaben für das laufende Jahr auf 1846 Mill. Lire veranschlagt. Am 30. 6. 1914 beschäftigten die Staatsbahnen 155 000 Personen, am 30. 6. 1918 hatte sich die Zahl auf 158 000 erhöht, während am 30. 6. 1921 236 000 Personen beschäftigt wurden. In der Hauptsache ist dies auf den achtstündigen Arbeitstag zurückzuführen. So stieg die Zahl der Zugführer von 22 276 auf 31 362, während die Zahl der gefahrenen Züge tatsächlich abnahm.

Die italienischen Bahnen befördern jährlich 100 Mill. Reisende und 50 Mill. t Fracht.

Der Mangel an Kohle hat dem Bestreben nach Elektrisierung der Staatsbahnen einen starken Anstoß gegeben. Etwa 400 km sind bereits elektrisiert, während Pläne für die Elektrisierung von weiteren 6000 km in Ausführung begriffen sind. Zunächst wird das ganze Eisenbahnnetz in Piemont und Ligurien elektrisiert. Ferner die Linien Genua-Pisa-Spezzia-Livorno, Florenz-Bologna und Faenza-Bologna, im Süden die Linie Benevento-Foggia und endlich die Strecke Rom-Neapel. Der zweite Teil des Elektrisierungsprogramms umfaßt die Linie Bologna-Verona-Brenner, ferner Mailand-Voghera, Voghera-Piacenza, Mailand-Chiasso, Mailand-Bologna und andere Linien Mittelitaliens. Die elektrischen Wasserkraftwerke werden teils durch Aktiengesellschaften, teils durch die Verwaltung der Staatseisenbahnen errichtet; die elektrische Zentrale von Bardonecchia ist fast fertiggestellt. Die Bergbassins auf der Hochebene von Sila in Calabrien werden die Betriebskraft für die südlichen Bahnen liefern. Der Strom wird durch Seekabel u. a. auch bis nach Sizilien geleitet.

— **Der Güterverkehr in den französischen Häfen.** Der gesamte Güterumschlag in den französischen Seehäfen belief sich in den vier ersten Monaten dieses Jahres auf 11 642 800 t, wovon 9 451 000 t auf die Einfuhr und 2 191 800 t auf die Ausfuhr entfallen. Auffallend ist dabei die überwiegende Einfuhr, die etwa vier Mal größer ist als die Ausfuhr. Das kommt zum Teil daher, daß die französische Küste ungefähr gleich groß ist wie die Landesgrenze im Binnenland, und daß etwa zwei Drittel der Einfuhr über die Seehäfen ins Land gelangen, während anderseits die Ausfuhr im gleichen Verhältnis über die Landesgrenze aus dem Lande geht. Dann aber ist das Mißverhältnis auch auf die große Menge Kohlen zurückzuführen, die in der erwähnten Zeit über die Seehäfen ins Land kamen. So sind z. B. in Rouen im Monat April auf eine Gesamteinfuhr von 560 000 t nicht weniger als 402 000 t Kohlen entfallen; in Caen entfielen bei einer Gesamteinfuhr von 82 400 t sogar 77 900 t auf Kohlen, in St. Nazaire auf eine solche von 74 200 t an Kohlen 63 300 t; in Nantes kamen 77 300 t Kohlen an bei einer Gesamteinfuhr von 135 000 t und in Marseille 112 200 t Kohlen auf eine solche von 360 500 t.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Spanien.** Am Morgen des 10. Juli stieß bei Parades, in der Nähe von Valencia, ein Schnellzug mit einem Postzug zusammen. Die Zahl der Opfer beträgt 30 Tote und 50 Schwerverwundete. Die Opfer sind zum großen Teil Leute, die sich in die Sommerfrische begeben woll-

ten. Unter den Toten befindet sich der Appellationsgerichtspräsident von Ovieto, Senator Lema, und der Abgeordnete Barrer. Die Lokomotivheizer der beiden Züge sind tot.

— **Zusammenschluß der englischen Eisenbahngewerkschaften.** Über die Vereinigung der drei Eisenbahngewerkschaften in England, derjenigen der Lokomotivführer und Heizer, der Vereinigung der Bureauarbeiter und des Landesverbands der Eisenbahnarbeiter, mit den Verkehrsarbeitern zu einer großen Einheit (s. Nr. 17 S. 343 dsr. Ztg.) ist bei der Jahresversammlung der Lokomotivführer und Heizer, die im Mai abgehalten worden ist, mit dem Ergebnis beraten worden, daß der Verschmelzung mit den anderen Gewerkschaften mit großer Mehrheit zugestimmt worden ist. Bei der Jahresversammlung der Bureaubeamten ist der Zusammenschluß ebenfalls erörtert worden; das Ergebnis war jedoch, daß man die Zeit zu einem festen Zusammenschluß der Eisenbahngewerkschaften untereinander noch nicht für gekommen erachtete, dagegen ein enges Hand-in-Hand-Arbeiten für geboten hielt; die Frage der Verschmelzung mit dem Transportarbeiterverband wurde zurückgestellt und soll zunächst von den Orts- und sonstigen Gruppen besprochen werden. Der Landesverband der Eisenbahnarbeiter hält seine Jahresversammlung erst im Juli ab und kann erst dann zu der Frage der Verschmelzung Stellung nehmen.

— **Betriebsräte für die Eisenbahnen in England.** Es ist auffallend, wie ähnlich gewisse Entwicklungen der Nachkriegszeit auf beiden Seiten der Kriegführenden verlaufen. Hierzu gehören auch die Arbeiter- und Beamtenräte bei den Eisenbahnen, die jetzt auch in England ins Leben treten. Das neue Eisenbahngesetz vom August 1921 schreibt dort die Schaffung von „Eisenbahnräten" vor, die ganz ähnliche Ziele verfolgen sollen, wie bei uns: Die Pflege guten Einvernehmens zwischen Bahngesellschaft und Angestelltenschaft zur Verhütung oder Beseitigung von Mißverständnissen und sonstigen Schwierigkeiten und zur Förderung eines Gemeinsamkeitssinnes und einer Zusammenarbeit aller Teile, auf denen das Gedeihen des ganzen Unternehmens beruht, mit dem alle in gleicher Weise verknüpft sind.

Die erste Bahngesellschaft, die solche „Eisenbahnräte" schafft, ist die London- und Nordwestbahn. Vor kurzem hat sie ihren Plan hierüber veröffentlicht. Dieser zeigt in den Hauptpunkten kurz folgendes:

1. Örtliche Ausschüsse.

An jeder Dienststelle, die mehr als 75 Angestellte ein und derselben Art hat, ist für jede dieser Gruppen ein örtlicher Ausschuß aus höchstens vier gewählten Vertretern der Gruppenangehörigen und höchstens vier Vertretern der Gesellschaft zu bilden. Auf Dienststellen mit weniger als 75 Angestellten in einer Abteilung oder ein und derselben Art sind Vertreter zu stellen, mit denen Fragen örtlicher Bedeutung im Rahmen des allgemeinen Planes über die „Eisenbahnräte" verhandelt werden können. Die Ziele dieser örtlichen Ausschüsse sind: 1. ein brauchbares Mittel der Verständigung zwischen den Angestellten und den leitenden Vertretern der Verwaltung zu werden; 2. den Angestellten ein weitergehendes Verständnis zu vermitteln über die Zusammenhänge ihrer eigenen Arbeit mit dem großen Ganzen. Zu den zu behandelnden Einzelfragen gehören: Vorschläge über Arbeitszeit, Pausen usw.; Wohlfahrtseinrichtungen; Urlaub; Vorschläge über Verbesserungen aller Art in Arbeit und Betrieb; Sicherstellung einer zuverlässigen Güterbehandlung gegen Schäden und Ersatzansprüche.

Die Entschlüsse dieser örtlichen Ausschüsse dürfen sich naturgemäß nicht in Widerspruch setzen mit den Entscheidungen übergeordneter Stellen oder der staatlichen Verkehrsbehörden. Jede Partei stellt aus ihrer Mitte (je vier Vertreter) einen Geschäftsführer. Die Vertreter der Angestellten müssen tatsächlich im Dienst sein und führen ihre Geschäfte auf ein Jahr. Wahl- und stimmberechtigt sind nur mindestens Achtzehnjährige, die über ein Jahr im Dienste der Bahn stehen. Sitzungen finden nach Bedarf statt.

Der Antrag irgendeines Angestellten muß zunächst auf dem bisher üblichen Wege an die Gesellschaft unmittelbar gerichtet werden, die möglichst innerhalb sieben Tagen eine Antwort erteilt. Fällt sie nicht befriedigend aus, so darf sich der Antragsteller erst hierauf an den örtlichen Ausschuß wenden.

Die Vertreter der Bahngesellschaft für diese örtlichen Ausschüsse werden nach bestimmten Richtlinien ausgewählt, bei denen im allgemeinen möglichst hohe Beamte bevorzugt sind.

2. Abteilungs-Eisenbahnräte.

Die Höchstzahl dieser beratenden Ausschüsse ist für jede Eisenbahn auf fünf beschränkt. Die Mitgliederzahl beträgt je zwölf seitens der Angestellten und der Verwaltung. Zu ihren Aufgaben gehören: Fragen über Gehälter, Löhne, Dienstzeit, Dienstbedingungen, soweit sie nicht behördlicher Regelung unterliegen; Vorschläge über Ausführung des gesamten Betriebes und verwandter Dinge; andere Fragen, die beide Seiten gleicherweise berühren, z. B. Hebung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, Wohlfahrtseinrichtungen, allgemeine Richtlinien für Beschaffungen, Ergänzungen und Erweiterungen und Sicherstellung des Besitzes; Gegenstände, die von einer höheren Instanz zur Bearbeitung zugewiesen werden.

Auch diese Abteilungsräte sollen sich nicht in Gegensatz stellen zu den Beschlüssen übergeordneter Stellen, besonders staatlicher Behörden.

Zu jeder Abteilung gehören bestimmte Gruppen von Angestellten, die im Verhältnis ihrer Kopfzahl Vertreter entsenden. Bei der London- und Nordwestbahn sind die fünf Gruppen folgendermaßen abgegrenzt: Abt. 1: Rottenarbeiter, Signalwärter usw. Abt. 2: Güterboden- und Bahnhofsarbeiter, Rollkutscher. Abt. 3: Stellereipersonal, Schaffner, Bahnwärter, Gepäckarbeiter, Wagenprüfer usw.; Abt. 4: Lokomotivführer, Heizer, Putzer usw.; Abt. 5: höheres Personal. Jede Abteilung wählt zwölf Vertreter. Die Verwaltung wird durch je zwölf höhere Beamte vertreten. Sitzungen werden nach Bedarf abgehalten.

3. Haupt-Eisenbahnrat.

Für den Gesamtbereich jeder Bahngesellschaft wird noch ein Gesamt- oder Haupt-Eisenbahnrat gebildet, der ganz entsprechende Aufgaben hat wie die beiden anderen und in Tätigkeit tritt bei Fragen, die die Angestellten mehrerer Abteilungsräte betreffen, oder die von einem dieser an ihn zur Behandlung weitergegeben worden sind. Er besteht aus je zehn Mitgliedern beider Parteien. Er tagt nach Bedarf, soll aber jährlich mindestens zweimal zusammentreten. Im übrigen gelten alle übrigen Bestimmungen sinngemäß auch hier.

Die Vereinbarungen über „Eisenbahnräte", die zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Arbeiterverbänden getroffen worden sind, enthalten noch einige Bestimmungen für die Fälle, daß sich beide Parteien nicht einigen können, und setzen auch eine letzte Schlichtungsinstanz fest.

(Nach Modern Transport v. 22. 4. 22.) Gl.

Fremde Erdteile.

— **Stillgelegte Eisenbahnen in Amerika.** In den Vereinigten Staaten ist im Jahre 1921 auf Eisenbahnen von zusammen etwa 2600 km Länge der Betrieb eingestellt worden, während nur etwa 1100 km neue Gleise gebaut worden sind. Die Gesamtlänge der amerikanischen Eisenbahnen hat also im Jahre 1921 abgenommen, während vor dem Kriege jedes Jahr einen sehr erheblichen Zuwachs brachte. Der Grund für die Einstellung des Betriebes ist das Überwiegen der Ausgaben über die Einnahmen infolge der Teuerung, der die Eisenbahntarife dort wie anderwärts nicht gefolgt sind. Als Hauptposten, die die erhöhten Ausgaben verursacht haben, werden die Löhne und die örtlichen Steuern und Abgaben bezeichnet. Auffallend ist, daß unter den stillgelegten Eisenbahnen auch eine solche ist, deren Netz 560 km lang ist. Daß eine kleine Stichbahn den Verkehr einstellen kann, ist verständlich, daß aber eine Gegend ein Eisenbahnnetz von solcher Länge entbehren kann, kann man sich kaum vorstellen. Bei einigen der Eisenbahnen, auf denen der Betrieb ruht, erwartet man, daß sie ihn bei einer Besserung der Wirtschaftslage wieder aufnehmen werden; andere, bei denen diese Hoffnung nicht am Platze ist, sind abgebrochen oder auf Abbruch verkauft worden, wodurch nicht nur das Anlagekapital gerettet, sondern sogar ein Gewinn erzielt worden ist.

— **Amerikanische Telegraphenleitungen im Sturm.** Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften halten es trotz des rauhen, stürmischen Klimas, das in Amerika an vielen Stellen herrscht, nicht für wirtschaftlich richtig, ihre Telegraphenleitungen und -gestänge so auszubilden, daß sie z. B. einer Belastung eines Drahtes mit 4,5 kg/m durch Eis gewachsen sind. Einzelne Gesellschaften haben ihre Leitungen aber doch so standhaft gebaut, daß bisher auch beim schwersten Schneesturm die Telegraphenverbindung noch nicht ganz unterbrochen worden ist. Diese Gesellschaften stellen ihre Gestänge in etwa 30 m Abstand, während bei anderen, die in dieser Beziehung weniger vorsorglich sind, ein Abstand von 39 m für ausreichend gilt. Jedes sechste Gestänge wird seitlich versteift, und in 800 m Entfernung werden Abspanngestänge eingebaut. Bei einer Eisenbahngesellschaft, bei der auf 300 km Leitungslänge bei einem schweren Schneesturm kein einziger Leitungsschaden vorkam, führt dies darauf zurück, daß sie nicht nur den engen Mastabstand gewählt hat, sondern die Leitung auch in geringen Abständen seitlich kräftig absteift. Bei einer anderen Eisenbahn, die anscheinend ihre Leitungen nicht so sorgfältig baut, gingen in derselben Gegend auf einer 305 km langen Leitung 370 Maste zu Bruch. Bei Drahtbrüchen wurde beobachtet, daß Eisendraht in der Nähe der Aufhängepunkte, Kupferdraht dagegen zwischen ihnen bricht.

— **Bahnbau in Peru.** Nach Verhandlungen, die 18 Monate gedauert haben, ist in Peru die Genehmigung zum Bau von

l. 4000 km neuen Eisenbahnen erteilt worden. Der Unternehnung, die die Bahnen ausführen wird, sind Landflächen im usmaß von über 10 000 000 ha mit dem Recht, Erze und Erdöl arauf zu gewinnen, überwiesen worden.

Bücherschau.

Städtebau. Von O. Blum, G. Schimpff und W. Schmidt. andbibliothek für Bauingenieure. Herausgegeben von V. Otzen. II. Teil: Eisenbahnwesen. 1. Band. Mit 482 Abildungen. Verlag Julius Springer. Berlin 1921.

In dem Dritteljahrhundert, das seit Erscheinen des aufrüttelnen und grundlegenden Buches von Camillo Sitte „Der Städteau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" verflossen ist, ntstand eine Sonderliteratur des Städtebaus, die bald gewaltig nwuchs und auch alle Teilprobleme in den Kreis der Beachtungen zog. Ist doch der Städtebau die Vereinigung aller echnischen und bildenden Künste zu einem großen, geschlosseen Ganzen.

Unter den Teilprobleme behandelnden Werken nimmt das orliegende Buch eine besondere Stelle ein. Die Eingliederung es Bandes „Städtebau" in den zweiten Teil der von Otzen herusgegebenen Handbibliothek: „Eisenbahnwesen" läßt erkennen, aß es sich hier um die Stellungnahme von Verkehrstechnikern andelt. Das gesteigerte Verkehrswesen und die neue Verkehrsechnik haben mehr und mehr Einfluß auf die Gestaltung der tädte gewonnen. Die große Bedeutung dieser Fragen für den tädtebau veranlaßte schon Cornelius Gurlitt, in seinem 1920 rschienenen „Handbuch des Städtebaus" mehr als ein Viertel eines Werkes diesem Thema zu widmen, obgleich er, um im ahmen der Gesamtanlage seines Buches zu bleiben, auf Einelheiten nur soweit unbedingt nötig eingehen konnte.

Ähnlich allgemein gehalten ist der erste Teil des vorliegenden andes, der aus der Feder Blums stammt. Dagegen gibt chimpff im zweiten Teil eine bis ins Kleinste durchgearbeitete arstellung seines Themas: „Die städtischen Verkehrsmittel". er letzte Teil „Abriß des Straßenbaus" von Dr.-Ing. Schmidtettin bietet eine gute Zusammenstellung des Stoffes, der Abhnitte über Straßenreinigung und Müllbeseitigung angegliedert nd.

Blum, der in seiner Abhandlung das Ergebnis einer langhrigen städtebaulichen Betätigung gibt, geht nach einem gechichtlichen Überblick über die Entstehung der Städte auf die roßstadtfrage, die Nachteile der Großstädte und ihr Wohnungsend ein und zeigt als vornehmste Aufgabe des Städtebaues die efreiung der städtischen Bevölkerung aus diesem Elend. Wir beiten in erster Linie für ‚arme Leute', für vielfach Verändnislose, manchmal auch Undankbare, und da wir mit einer nsumme von Leistungen, die frühere Jahrhunderte nicht haben ewirken können, heute im Rückstand sind, da wir so sehr viel achholen, so sehr viel Verpaßtes wiedergutmachen müssen, müssen wir uns nur zu oft mit dem Bescheidensten beügen. Wir sind nicht reich genug, um das verwirklichen zu önnen, was wir als wünschenswert oder als notwendig ernnt haben."

Eine kurze Erörterung, wie die wichtigsten Glieder der Stadt nzuordnen sind, gibt die Grundlagen zur allgemeinen Lösung er Aufgabe, für eine Stadt einen Bebauungsplan aufzustellen. ier gibt der Verkehrstechniker in seinen Ausführungen über raßen und Plätze so manche wichtige Anregung. Beachtensert sind Blums Äußerungen über die fast stets zu breit anelegten Verkehrsstraßen. „Es ist Pflicht des Verkehrstechkers, sich stets die Frage vorzulegen, nicht: wie breit muß e Straße sein, sondern: wie schmal kann sie sein?" — nd weiter: Bei der Erörterung der Plätze sind die schönheitchen Momente stark zu betonen, „hauptsächlich deswegen, weil den Jahrzehnten des Verfalls der Städtebaukunst gerade uf dem Gebiet der Platzanlagen sehr viel gegen die Schönheit esündigt worden ist, und zwar zu einem erheblichen Teil desegen, weil die Forderungen des Verkehrs falsch befriedigt und or allem erheblich überschätzt worden sind." „Auch bezeichnet an unter Umständen einen Platz als Verkehrsplatz, der überupt kein ‚Platz', sondern eine Straßenvermittlung ist, wie B. der Potsdamer Platz in Berlin. Tatsächlich bedarf der erkehr überhaupt nur an ganz wenigen Stellen eines Platzes. er Platz — also der Raum, die Fläche, die Ruhe — widerricht sogar dem Verkehr, denn der Verkehr ist Bewegung, nd die Bewegung erfordert Linien, Bahnen, Richtungen."

Besonders wichtig sind Blums Ausführungen über die Zummenhänge zwischen Stadt und Eisenbahn. Was er über den influß der Eisenbahnanlagen in bautechnischer Hinsicht auf en Stadtplan sagt, ist in dieser prägnanten Form noch nicht ebracht worden. Hierbei werden die besonderen Verhältnisse es Personen- und des Güterverkehrs gebührend berücksichgt. Die eigenartigen Anforderungen an den Bahnhofsplatz s dem Vermittler zwischen Eisenbahnanlage und Stadt kommen klar zum Ausdruck und werden an Hand eines Beispiels besonders eingehend erörtert.

In den weiteren Abschnitten nimmt Blum Stellung zu den Fragen: Frei- und Grünflächen, Wohnungen und Gewerbeviertel. Der Frage: Einfamilienhaus oder Mietkaserne, als der umstrittensten, wird ein besonderes Kapitel gewidmet. Blum ist zwar Anhänger des Einfamilienwohnhauses, ist sich aber bewußt, daß die allgemeine Einführung als wirtschaftlich undurchführbar zunächst ein frommer Wunsch bleiben wird.

Wenn auch, der Aufgabe entsprechend, in Blums Arbeit verkehrstechnische Fragen stets im Vordergrund stehen, so geht er doch in all seinen Ausführungen an den künstlerischen Forderungen nicht vorbei. Er richtet an den Bauingenieur „das Mahnwort, daß er allein nicht imstande ist, die schwierigen städtebaulichen Fragen zu meistern, sondern daß er sich — abgesehen von Einzelfragen — mit den anderen Berufen zu gemeinsamer, sich gegenseitig ergänzender Arbeit verbinden muß". „Der Bauingenieur muß es verstehen, auch bei Ingenieurarbeiten den Architekten mitarbeiten zu lassen, und er muß unter Umständen seine ingenieurtechnisch richtigen Gedanken einem höheren Gesichtspunkt unterordnen können."

Den zweiten, an Umfang stärksten Teil des Buches nimmt Schimpffs Arbeit über „die städtischen Verkehrsmittel" ein. Da er selbst das Erscheinen seines Werkes nicht mehr hat erleben können, ist die von ihm fast fertiggestellte Handschrift vom Regierungsbaumeister Munke durchgesehen und ergänzt worden. Durch viele Abbildungen erläutert wird hier der gesamte Stoff klar gegliedert dargeboten. Die inneren Zusammenhänge des Stadtverkehrs und seiner Wege werden deutlich: Stadt- und Vorortbahnen, Straßenbahnen und Omnibusse werden eingehend hinsichtlich Linienführung, Bahnhofsanlagen, Betriebsstätten und Betriebsmittel dargestellt und kritisch gewürdigt. Auch der Wasserverkehr wird kurz in den Bereich der Betrachtungen gezogen.

Ein Kapitel über Verkehrspolitik rundet die Ausführungen Schimpffs zu einem wertvollen Vermächtnis ab, das hoffentlich nicht unbenutzt liegen bleibt. Br.

Leitfaden der Eisenbahnhochbauten. Von Max Friedrich Lutze. 2. durchgesehene und erweiterte Auflage. Mit 158 Abbildungen. Verlag von H. A. Ludwig Degener. Leipzig 1920.

Im Rahmen der Degenerschen Leitfäden für Baugewerkschulen will das vorliegende Büchlein in gedrängtem Auszug das bringen, was bei der Entwurfsbearbeitung von Eisenbahnhochbauten zu beachten ist. Der Verfasser beschränkt sich unter Berücksichtigung aller wichtigen Bestimmungen darauf, nur kleine Bauten zu besprechen, und ordnet seinen Stoff überaus klar und übersichtlich. Trotz einzelner Ausstellungen (z. B. ist bei dem dargestellten Entwurf für ein Stellwerksgebäude der böse Fehler gemacht worden, die Fenster mit zu vielen Sprossen zu versehen und das Losholz ausgerechnet in Augenhöhe anzuordnen) wird gern anerkannt, daß die beigefügten Entwürfe im allgemeinen konstruktiv gut durchgearbeitet sind und sich in formaler Beziehung von Geschmacklosigkeiten fernhalten. Das Heft kann als brauchbares Hilfsmittel für Baugewerk- und Hochschüler — auch für mittlere Beamte, die sich auf eine Prüfung vorbereiten — bezeichnet werden. Br.

— **Brücken in Eisenbeton.** Ein Leitfaden für Schule und Praxis von C. Kersten. Teil II: Bogenbrücken. 228 Seiten, mit 521 Textabbildungen. 4. neubearbeitete Auflage. Berlin 1922. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 99 ℳ, geb. 120 ℳ.

Das Werk von Kersten erfreut sich sowohl als Leitfaden für die Schule wie auch als Handbuch für den Praktiker großer Beliebtheit. Sein Wert liegt vornehmlich in seiner Eigenheit als Sammelwerk guter Ausführungsbeispiele aller Art begründet. Der vorliegende Band über Bogenbrücken gliedert sich in zwei Teile, die Ausführung und die Berechnung der Bogenbrücken. Im ersten Teil werden zunächst ganz allgemein die Konstruktion und Formgebung der Bögen, Widerlager, Pfeiler, Geländer usw. nach praktischen und schönheitlichen Gesichtspunkten behandelt. Daran anschließend werden an Hand zahlreicher gut ausgewählter Beispiele die verschiedenen Ausführungsarten und Bauweisen der Bogenbrücken vorgeführt und die Vorzüge und Nachteile der einzelnen Konstruktionen eingehend besprochen. Den Schluß des ersten Teils bildet ein Abschnitt über Lehrgerüste und Bauausführung. Auf reichlichen Literaturnachweis ist überall besonderer Wert gelegt.

Im zweiten Teil werden kurz die gebräuchlichsten Rechnungsmethoden besprochen und einzelne Beispiele dazu gegeben; im übrigen aber wird auf die geeigneten Handbücher der Statik verwiesen sowie auf den in Vorbereitung befindlichen letzten Teil des obigen Werkes: „Brücken in Eisenbeton, Teil III, Rechnungsbeispiele."

Das Werk von Kersten kann den Studierenden und Bauingenieuren bestens empfohlen werden. A. Mecklenbeck.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Am 1. Juli 1922 sind in Betrieb genommen und den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden:

die 2,85 km lange Teilstrecke Allendorf (Kr. Wetzlar)-Holzhausen (Kr. Wetzlar) der Neubaustrecke Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis) (Eisenbahndirektion Frankfurt a. M.);

die 9,3 km lange Teilstrecke Holzbach-Gemünden (Hunsrück) der Nebeneisenbahn Simmern-Gemünden (Hunsrück) (Eisenbahndirektion Trier);

die 5,97 km lange vollspurige, eingleisige Verbindungsbahn von Essen-Borbeck nach Bottrop (Eisenbahndirektion Essen).

Die 0,720 km lange eingleisige Verbindungsbahn zwischen Hanau Ost (Südseite) und Wolfgang (Kr. Hanau) zwischen den Hauptstrecken Friedberg-Hanau und Hanau-Bebra ist am 1. Juli d. Js. in Betrieb genommen und den Vereinsbahnstrecken der E. D. Frankfurt (Main) zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Osten. Vom 1. August 1922 ab gilt die in km 92,1 der Strecke Guben-Landesgrenze gelegene Verkehrsanlage Neudorf b. Bomst als öffentliche Ladestelle für Wagenladungen. Die Annahme und Ausgabe der Frachtbriefe erfolgt in Bomst.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt zwischen Neudorf b. Bomst und Bomst 6 km. Mit dem Tage der Eröffnung wird die Ladestelle Neudorf b. Bomst in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Vom 1. Juli 1922 ab erhält der an der Bahnstrecke Triptis-Blankenstein gelegene Haltepunkt Liebschütz die Bezeichnung „Liebschütz (Saale)“.

Österreichische Bundesbahnen.

Die Bezeichnung der im Burgenlande gelegenen Haltestelle „Gois“ wird mit sofortiger Wirksamkeit auf „Jois“ abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 47 vom 24. Juni 1922 an sämtliche Vereinsmitglieder, betreffend den Antrag des Preisausschusses auf Änderung des Übereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen (abgesandt am 29. Juni d. Js.);

Nr. III 81 vom 28. Juni 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Steiermärkischen Landesbahnen auf Anschluß an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gemäß § 6 der Satzungen (abgesandt am 1. Juli dieses Jahres);

Nr. III 141 vom 30. Juni 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend bahneigene Kesselwagen der österreichischen Bundesbahnen (abgesandt am 3. Juli d. Js.).

Nr. I 52 vom 3. Juli 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend Antrag der Eisenbahn-Generaldirektion Karlsruhe auf Überprüfung des § 2 und Ergänzung des § 13 der Anlage II zum V W Ü (abgesandt am 7. Juli d. Js.).

Nr. IV 197 vom 10. Juli 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die tschechoslowakischen Staatsbahnen, betreffend die Abrechnung in der Frankenwährung (abgesandt am 11. Juli dieses Jahres).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

In der Nacht vom 23. zum 24. Juni d. Js. verschied in Kattowitz plötzlich und unerwartet

Herr Oberregierungsbaurat **Hermann Perkuhn.**

Seit dem Jahre 1895 im Dienste der Eisenbahnverwaltung in den Bezirken der Eisenbahndirektionen Danzig, Köln und Frankfurt a/M. wirkte er seit dem 1. April 1911 als bautechnisches Mitglied bei der Eisenbahndirektion Kattowitz. Seinem Wunsche entsprechend war seine Versetzung zur Eisenbahndirektion Köln nach Abwickelung der Geschäfte in Kattowitz bereits vorgesehen.

Wir verlieren in ihm einen verdienstvollen Beamten und pflichttreuen Mitarbeiter. Seine vornehme Gesinnung und aufrechte Persönlichkeit haben ihm überall Wertschätzung eingetragen.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten. (905)

Der Präsident,
die Mitglieder, Hilfsarbeiter und Amtsvorstände
der Eisenbahndirektion Oppeln.

Regierungsbaurat **Karl Dietz**

ist am 30. Juni d. Js. an einem Herzleiden in Bad Kissingen, wohin er auf ärztliches Anraten zur Kur gegangen war, plötzlich verstorben. Seit 1894 im Staatseisenbahndienst, gehörte er dem Eisenbahn-Zentralamte seit dessen Begründung im Jahre 1907 an und hat sich hauptsächlich um die Entwicklung des Eisenbahnoberbaues verdient gemacht. Wir haben den Verstorbenen als guten und zuverlässigen Menschen und Kollegen gekannt und seine stille aber sorgsame Mitarbeit hoch geschätzt. Seine vorzüglichen Charaktereigenschaften sichern ihm ein ehrendes Andenken bei uns allen.

Berlin, 4. Juli 1922. (906)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahn-Zentralamtes.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1922 wird die Reststrecke Holzbach-Gemünden der normalspurigen Neubaustrecke Simmern-Gemünden mit den Bahnhöfen Holzbach, Tiefenbach (Hunsrück), Mengerschied und Gemünden (Hunsrück) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für Leichen und lebende Tiere eröffnet, dagegen ist die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen. Alle Bahnhöfe besitzen Holzverladerampen, Bahnhof Gemünden hat außerdem eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung.

Die nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehrenden Züge führen nur die 4. Wagenklasse. Die Fahrkarten werden den auf den genannten Stationen zugehenden Reisenden durch den Zugführer im Zuge verkauft, mit Ausnahme der Monats- und Arbeiterrückfahrkarten, die bei der Fahrkartenausgabe Simmern unmittelbar oder durch Vermittlung der Bahnagenten oder Zugführer zu bestellen sind.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Trier, den 19. Juni 1922.
Eisenbahndirektion. (871)

3. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 17. Juli 1922 wird der an den Bahnhof Sande angeschlossene Werftbahnhof Wilhelmshaven wieder in Betrieb genommen und als Tarifstation unter der Bezeichnung „Wilhelmshaven Industriehafen“ in alle Gütertarife einbezogen, in welchen für Wilhelmshaven und Sande Sätze vorgesehen sind. Dienstbeschränkung: St, W A. Der Frachtberechnung werden die für Sande bestehenden Entfernungen und Frachtsätze zugrunde gelegt. Neben der sich hiernach ergebenden Fracht werden für die Beförderung auf der Hafenbahn eisenbahnseitig besondere, von der Hafenbahnverwaltung bekanntgegebene Gebühren erhoben.

Mit dem gleichen Tage wird Wilhelmshaven Fischereihafen mit den in den Tarifen angegebenen Entfernungen und Frachtsätzen aufgehoben. Sendungen, die bislang durch Wilhelmshaven Fischereihafen abgefertigt wurden, behandelt vom genannten Tage an Wilhelmshaven Industriehafen.

Oldenburg, den 3. Juli 1922. (914)
Eisenbahndirektion.

Am 10. Juni d. Js. verschied in Wölfelsgrund, wo er sich zur Kur aufhielt,

Herr Regierungsbaurat **Jakob Harr.**

Der Verstorbene hat 31 Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung estanden. Seit dem 1. Juli 1911 hat er der Eisenbahndirektion Kattowitz als litglied angehört.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, fleißigen itarbeiter. Seine persönliche Liebenswürdigkeit und die Lauterkeit seines harakters sichern ihm unsere dauernde Wertschätzung.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Präsident, (904)
die Mitglieder, Hilfsarbeiter und Amtsvorstände
der Eisenbahndirektion Oppeln.

4. Gebühren.

itscher Eisenbahn-Personen- und epäcktarif Teil I (Tfv. 2000.)

Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden elegrammgebühren wie folgt erhöht:
in der Ausführungsbestimmung 1 (2) u § 14 EVO. von 5,00 ℳ auf 7,50 ℳ,
in der Ausführungsbestimmung 1 (4) nd 2 zu § 15 EVO. von 10 ℳ auf 5 ℳ,
in der Ausführungsbestimmung 3 (8) u § 15 EVO. von 15 ℳ auf 22,50 ℳ.
se Änderungen der Ausführungsbeungen sind gemäß § 2 EVO. geigt, ebenso das unverzügliche Intreten der Maßnahme gemäß der ergehenden Änderung des § 6 dieser ung (s. RGBl. 1914 S. 455).
lin, den 30. Juni 1922. (892)
Eisenbahndirektion,
s geschäftsführende Verwaltung.

itscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Gültigkeit vom 1. Juli 1922 wird Telegrammgebühr in der Ausfühbestimmung IV zu § 49 EVO. so-Abschnitt VIa des Nebengebühren- von 5 ℳ auf 7,50 ℳ erhöht. Die ung der Ausführungsbestimmung ist ß § 2 EVO. genehmigt, ebenso das zügliche Inkrafttreten der Maße gemäß der vorübergehenden Ändedes § 6 dieser Ordnung (s. RGBl. S. 455).
lin, den 30. Juni 1922. (893)
Eisenbahndirektion,
s geschäftsführende Verwaltung.

ischer Lloyd Schiffahrts-Aktienschaft. Gütertarife. Änderung von Ein- und Ausladegebühren.

Gültigkeit vom 21. Juli 1922 bis eiteres werden mit Rücksicht auf öhe der in Betracht kommenden kosten für die gesellschaftlicher-vorgenommene Ein- bzw. Ausladung ütern an den nachstehend genannchiffsstationen — neben den sonstiebühren — für das der Frachtnung zugrunde zu legende Gewicht tehende Manipulationsgebühren für g erhoben:

Linz	ö. K.	75
Wien	ö. K.	100
Bratislava u. Komarno	c. K.	64
bulgarischen Schiffsstationen	Stotinki	400

ensburg, den 15. Juli 1922. (947)

öhung der Umschlaggebühren von h Hafen und Pöpelwitz Umschlag.

n 20. Juli 1922 ab werden die Gen für den Umschlag um 30—40 %. olle 10 Pf. für die Tonne nach oben undet, erhöht. Die verkürzte Verlichungsfrist ist auf Grund der vorhenden Änderungen des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagsstellen Auskunft.

Breslau, im Juli 1922. (946)
Eisenbahndirektion.

5. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 des VWÜ wird mitgeteilt, daß infolge des Generalstreiks auf den österreichischen Eisenbahnen der Gesamtverkehr, also auch auf unseren Linien Salzburg-Parsch-Hangender Stein-Reichsgrenze und Salzburg-Lamprechtshausen, vom 24. Juni 1922, 6 Uhr abends, bis am 27. Juni, 2 Uhr früh, eingestellt gewesen ist.

Salzburg, den 27. Juni 1922. (895)
Betriebsdirektion der Salzburger Eisenbahn und Tramway-Gesellschaft.

6. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden die Anstoßfrachten für die bremischen Hafenbahnhöfe (Tarifheft CIb, Nr. 200 des Tarifverzeichnisses) auf folgende Sätze erhöht:
Eil- und Frachtstückgut 780 Pf. für 100 kg,
Wagenladungen (allgemein 260 Pf. für 100 kg,
Wagenladungen (Kohlen) 240 Pf. für 100 kg.

Hannover, den 28. Juni 1922.
Eisenbahndirektion. (872)

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr wie bei den Reichsbahnen um 25 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Frankfurt a. M. den 26. Juni 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft. (876)
Die Direktion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Palmrain in das Tarifheft 1 aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).

Breslau, den 11. Juli 1922. (943)
Eisenbahndirektion.

Ab 1. Juli 1922 erhöhen sich die Tarifsätze im Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr um 25 v. H.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Tegernsee, 29. Juni 1922. (887)
Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II. Heft C II Ausnahmetarife.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Wehrbleck als Versandstation und Osnabrück Gbf. als Kanalumschlagstelle in den Ausnahmetarif 10a für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Münster (Westf.), den 13. Juli 1922.
Eisenbahndirektion. (949)

Mit Gültigkeit vom 17. Juli 1922 wird die Station Wilhelmshaven Industriehafen in den Tarif aufgenommen. Gleichzeitig ist die Hafenstation Wilhelmshaven Fischereihafen wieder zu streichen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 16. Juli 1922. (950)
Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1922 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Gera-Reuß, den 26. Juni 1922.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn A.-G.
Die Direktion. (873)

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf 1. Juli 1922 werden für Eilgut und beschleunigtes Eilgut von Nagold nach Kehl und Kehl Grenze über Pforzheim gültige Entfernungen (173 u. 174 km) eingeführt.

Karlsruhe, den 29. Juni 1922. (881)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gütertarif Beringen Bad Bf. usw.-Schweiz.

Auf 15. Juli d. J. werden Schnittfrachtsätze für Brennholz für den Verkehr zwischen Buchs (St. Gallen), St. Margrethen-Thayngen eingeführt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 6. Juli 1922. (920)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Böhringen-Rickelshausen und Palmrain in das Tarifheft 1 einbezogen. Näheres in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers.

Frankfurt (M.), 27. Juni 1922. (913)
Eisenbahndirektion.

Heft CIb des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II.
(Zuschlags- u. Anschlußfrachten usw.)

Mit Gültigkeit vom 20. August 1922 werden die auf Seite 31 des Tarifheftes, auf Seite 4 des Nachtrags 3 und auf Seite 2 des Nachtrags 12 unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht und zwar:
für die Güter der Gruppe 1 (Steingruß usw.) von 35 auf 65 ₰,
für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren) von 160 auf 290 ₰,
für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 130 auf 235 ₰.

Die Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914 S. 459).

Erfurt, den 16. Juli 1922.
Eisenbahndirektion. (951)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Tarifheft 1.

Der Tarifpunkt Weil-Leopoldshöhe Grenze hat die Bezeichnung „Palmrain Grenze“ erhalten.

Breslau, den 14. Juli 1922.
Eisenbahndirektion. (952)

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft C II Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 26. Juni 1922 wird der Ausnahmetarif 10 b für Zeitungsdruckpapier auch auf Stückgutsendungen ausgedehnt und die Beschränkung, daß der Ausnahmetarif nur gewährt wird, wenn die Sendungen unmittelbar an Zeitungs- oder Zeitschriftendruckereien gerichtet sind, beseitigt. Er erscheint in neuer Fassung in dem nächsten Tarifanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Juni 1922. (899)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch. (Nr. 2 a des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden im Verkehr mit den Saarbahnen Frachtsätze in Frankenwährung eingeführt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (RGBl. 1914, Seite 454). Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juni 1922 (896)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Salze zum Düngen Tfv. 2 d.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 treten dem Ausnahmetarif für Salze zum Düngen noch einige deutsche Privatbahnen bei. Näheres ist aus der nächsten Nummer des Tarifanzeigers zu ersehen.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Juni 1922.
Eisenbahndirektion. (877)

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 wird die an der Strecke Guben-Landesgrenze (Bentschen) gelegene Ladestelle Neudorf b/Bomst mit Entfernungen in den oben genannten Verkehr aufgenommen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Juli 1922. (919)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 scheidet die Station Neuschanz aus dem oben genannten Verkehr aus und geht in den deutsch-niederländischen Verbandgütertarif als niederländische Verbandsstation über.

An ihre Stelle tritt der neue deutsche Grenzpunkt Weener-Grenze mit den bisherigen Entfernungen für Neuschanz.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Juli 1922. (940)
Eisenbahndirektion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. Juli 1922 werden die Güter-, Tier- und Expreßguttarife, wie bei der Reichsbahn, um 25 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 1914 S. 455) genehmigt.

Dahme (Mark), den 27. Juni 1922.
Die Direktion. (866)

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden Tarifheft 9 B.

Am 1. Juli 1922 wird die für den beschränkten Güterverkehr eröffnete Station Palmrain in das Tarifheft 9 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 27. Juni 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion (867)
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 20. Juli 1922 wird die Station Schleswig Friedrichsberg in den Tarif aufgenommen. Ferner werden vom 1. August 1922 an die Tarifentfernungen für Bremen-Neustadt Gbf. ermäßigt. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger für das preußisch-hessische usw. Netz und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 11. Juli 1922. (937)
Eisenbahn-Generaldirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbandsgütertarif.

1. Infolge Überganges eines Teiles der oberschlesischen Eisenbahnen in polnische Verwaltung sind mit Wirkung vom 19. Juni 1922 an die Stationen Bismarckhütte, Kattowitz, Königshütte, Laurahütte, Morgenroth und Rybnik aus dem Tarifverbande ausgeschieden.

2. Vom 1. August 1922 an werden die Stationen Brake (Old), Bremen-Neustadt Gbf., Delmenhorst, Oldenburg (Old), Weener und Weener-Grenze in der Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 14. Juli 1922. (941)
Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 werden die Stationen Mehlbergen und Wietzen (Kreis Nienburg, Weser) in den Tarif einbezogen. Mit sofortiger Gültigkeit treten verschiedene sonstige Änderungen ein.

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Frankfurt (Main), den 11. Juli 1922.
Eisenbahndirektion. (937)

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den Deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten- und Gebührensätze von etwa 25 % ein.

Für die Frachtberechnung gelten:

a) für Güter der ordentlichen Tarifklassen: der Frachtsatzzeiger Heft C 1a zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses),

b) für Brennstoffe (Briketts, Kohlen usw.): der Frachtsatzzeiger 1 im Ausnahmetarif 6 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses).

Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben.

Köln, den 27. Juni 1922.
Die Direktion. (870)

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden vom 1. Juli 1922 ab die z. Zt. geltenden Frachtsätze um 25 v. H. erhöht.

Finsterwalde, den 30. Juni 1922.
Die Direktion (898)
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Für den Güterverkehr mit Gee[illegible]münde, Fähre über Blexen — Ta[illegible]verzeichnis Nr. 312 — treten am 1. [illegible] 1922 neue, erhöhte Tarifsätze in K[illegible]ft. Näheres ist auf den Stationen zu [illegible]fahren.

Oldenburg, den 24. Juni 1922.
Eisenbahndirektion. ([illegible])

Binnen- und direkter Güter-, Tier- [illegible] Expreßgutverkehr der Halberstadt-B[illegible]kenburger Eisenbahn.

Vom 1. Juli 1922 ab tritt die gle[illegible] Tariferhöhung ein wie bei der Rei[illegible]bahn.

Blankenburg (Harz), den 26. Juni 1[illegible]2.
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahn. ([illegible])

Ausnahmetarif

für die regelmäßige Beförderung [illegible] Milch zwischen den Stationen der El[illegible]horn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn [illegible] verschiedenen Stationen der Eisenba[illegible]direktion Altona, der Altona-Kal[illegible]kirchen-Neumünster und Lübeck-Büche[illegible] Eisenbahn.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag [illegible] Kraft. Durch diesen Nachtrag wer[illegible] die im Abschnitt IV des Nachtrag[illegible] enthaltenen Stationsfrachtsätze um [illegible] v. H. erhöht. Die verkürzte Veröff[illegible]lichungsfrist ist auf Grund der vorü[illegible]gehenden Änderung des § 6 der Ei[illegible]bahn-Verkehrs-Ordnung genehmigt.

Elmshorn, den 29. Juni 1922. (9[illegible])
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenb[illegible],
namens der beteiligten Verwaltunge[illegible]

Oberschlesische Schmalspurbahnen

Als Tag des Übergangs des an Po[illegible] abzutretenden Teils der oberschlesisc[illegible] Schmalspurbahn in die polnische Lan[illegible]hoheit ist, wie wir mit Bezug auf die [illegible]kanntmachung vom 5. Juni d. J. (Nr. [illegible] S. 468 d. Ztg.) bekanntgeben, [illegible] 15. Juni d. J. anzusehen.

Oppeln, den 8. Juli 1922. ([illegible])
Namens der beteiligten Verwaltung[illegible]
Eisenbahndirektion Oppeln.
(Schmalspurbahn.)

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverke[illegible]

Mit sofortiger Gültigkeit ist zu [illegible]gänzen:

Seite 6 Brynnek	Op.	
Anstoßpunkt 10	. . .	2[illegible]
Anstoßpunkt 11	. . .	3[illegible]
Seite 7 Cziasnau	Op.	
Anstoßpunkt 10	. . .	2[illegible]
Anstoßpunkt 11	. . .	2[illegible]

Geleitet wird Brynnek (Kontr. [illegible] Breslau) wie Zawadzki (III f) und Cz[illegible]nau (Kontr. Bez. Breslau) wie Schi[illegible]kau (III g).

Auf Seite 8 ist bei Gleiwitz Vs[illegible]f. das §-Zeichen und die bezügliche F[illegible]note zu streichen.

München, 10. Juli 1922. (9[illegible])
Tarifamt beim RVM, ZB.

Am 1. Juli 1922 tritt der Nachtra[illegible] zum Gütertarif für den Binnenverk[illegible] der Saarbahnen in Kraft, der außer [illegible]stigen Änderungen und Ergänzungen [illegible]fernungen bis zu den saarländisch-[illegible]schen Grenzpunkten sowie die neuen A[illegible]nahmetarife 2 e und 5 s für Baustoffe [illegible] 6 b für Kohlen und Koks zur Ausf[illegible] enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von [illegible] Franken von der Drucksachenverwalt[illegible] der Eisenbahndirektion des Saargebie[illegible] käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlan[illegible] das Tarifbüro der genannten Direkt[illegible].

Saarbrücken, den 28. Juni 1922. (8[illegible])
Eisenbahndirektion des Saargebiete[illegible]

snahmetarif für Salze zum Düngen Tfv. 2 d.

it Gültigkeit vom 10. Juli treten dem nahmetarif für Salze zum Düngen die -Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn und Kreis Altenaer Schmalspur Eisenhen bei.

uskunft geben die beteiligten Güter- rtigungen sowie das Auskunftsbüro, Bahnhof Alexanderplatz.

rlin, den 5. Juli 1922. (915)
Eisenbahndirektion.

stdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

ie anläßlich der endgültigen Übergabe r Anzahl oberschlesischer Stationen Polen herausgegebenen Tarife und stbehelfe werden nunmehr den Staen zugegangen sein.

Verkehr der deutsch gebliebenen ionen von und nach Bayern (rrh.) rt sich nichts. Es gilt also hiefür Ostdeutsch-Bayerische Gütertarif unndert weiter.

e an Polen abgetretenen Stationen im VAE 1922/41 mit „Pol" bezeich- Diese sowie folgende ebendort mit (Grenzstationen) bezeichneten polhen Stationen Chorzow, Lublinitz, zenroth, Pawonkau, Summin und fgangweiche sind in den deutschen fen zu streichen.

ir die auf den Seiten 8, 9 und 11 des nbahn-Gütertarifs für den Verbandsehr zwischen dem polnischen Dir.- Kattowitz durch den Dir.-Bez. Op- und dem übrigen Deutschland unter ltungsbereich" Ziffer 1 und 2 b (Glei-) genannten niederschlesischen und schoberschlesischen Stationen gilt im kehr mit den rechtsrheinischen rischen Stationen nicht der A. T. 6 es Polnischoberschlesisch-Deutschen fs, sondern ausschließlich der rein sche A. T. 6 (Tfv. 1101), im übrigen der Ostdeutsch-Bayerische Gütertarif.

ie neuen Tarife, und zwar

der Eisenbahn-Gütertarif für den andsverkehr zwischen den Stationen Dir.-Bez. Kattowitz durch den Dir.- Oppeln und den Stationen des übri- Deutschlands, enthaltend Frachtsätze die in die Ausnahmetarife 6, 7, 8 und fgenommenen Güter (Verbandstarif)

der Polnischoberschlesisch-Deutsche nbahn-Güter- und Tiertarif n nur für den Verkehr mit den wirk- polnisch gewordenen oberschlesin Stationen.

raussichtlich am 1. August 1922 wird Nachtrag zum Ostdeutsch-Bayerischen rtarif ausgegeben werden, der dem nderten Tarifzustand Rechnung trägt außerdem einige dadurch bedingte ernungserhöhungen bringt.

inchen, 8. Juli 1922. (924)
Tarifamt beim RVM, ZB.

stdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr d Reichsbahn-Saarbahnenverkehr.

t Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden Stationen Gemünden (Hunsrück), gerschied und Tiefenbach (Hunsrück) ie westdeutsch-südwestdeutschen Tafte 1—3 einbezogen; ferner werden Wirkung vom 1. August 1922 an die ernungen der Stationen Bönningstedt, lstedt Ost, Elsensee, Hasloh, Quick- und Schnelsen in den Tarifheften obenbezeichneten Verkehrs durchweg 1 km erhöht. Die abgekürzte Ver- tlichungsfrist ist auf Grund der bergehenden Änderung des § 6 der nbahnverkehrsordnung (s. RGBl. , S. 455) genehmigt.

ankfurt (Main), 29. Juni 1922.
Eisenbahndirektion. (916)

Deutsche Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 wird infolge Erhöhung der Frachten im Güter- und Tierverkehr um rund 25 v. H. der Nachtrag VIII zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien des sächsischen Netzes, Teil II, Heft 2 ausgegeben. Über gleichzeitig eintretende Erhöhungen der Expreßgutsätze, der tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge, der Nebengebühren und örtlichen Gebühren im Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 1, im Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien und im Tarif für die schmalspurige Linie Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal ist alles Nähere aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Frachtsätze und Mindestfrachten usw. in Kronenwährung bleiben von der Erhöhung unberührt. Die Einführung der Tariferhöhungen mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Der Tarifnachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neust. bezogen werden.

Dresden, am 29. Juni 1922. (891)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Juli 1922 tritt der Nachtrag XI in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5 c. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der EVO.

Dresden, am 29. Juni 1922. (890)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Mitteldeutsch-südwestd. Gütertarif.

Am 16. Juli werden die badischen Stationen Heddesheim (Baden) Nb, Leutershausen (Baden), Mannheim-Neckarstadt Nb, Neckarhausen Nb, Wallstadt (Baden) und Palmrain in den ordentlichen Tarif aufgenommen, letztere nur für den Übergangsverkehr. Mit Wirkung vom 1. Juli werden die im Saargebiet liegenden pfälzischen Stationen im Tarifheft 2 gestrichen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 3. Juli 1922. (910)
Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit Geltung vom 1. August 1922 werden die Frachtsätze für den außeritalienischen Durchlauf um 500 % erhöht.

Frankfurt (Main), den 3. Juli 1922.
Eisenbahndirektion. (917)

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Gütertarif für die Oberschlesischen Schmalspurbahnen vom 1. April 1920 der Nachtrag XI in Kraft, der eine Erhöhung der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs enthält.

Über die Höhe der Frachsätze gibt bis zum Erscheinen des Nachtrags im Druck das Verkehrsbüro der Eisenbahn-Direktion in Oppeln Auskunft.

Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Gleiwitz (Schmalspurbahn) sowie bei dem Verkehrsamt in Tarnowitz zu haben.

Die Einführung des Nachtrags mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörde.

Oppeln, den 28. Juni 1920. (889)
Eisenbahn-Direktion (Schmalspurbahn), namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden die Stationen Degmarn OR, Zu 42, Gochsen OR, Zu 42, Kochendorf Nord OR, Zu 42, Kochersteinsfeld OR, Zu 42, Kochertürn OK, Zu 42, Möglingen (Kocher) OR, Zu 42, Ödheim OR, Zu 42, Ohrnberg OK, Zu 42 der Württ. Eisenbahn-Gesellschaft und die badische Station Palmrain „Bes" in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif-Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 28. Juni 1922. (888)
Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Vom 15. Juli 1922 ab werden die Entfernungen der Station Brotterode durchweg um 9 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 28. Juni 1922. (880)
Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1922 werden sämtliche Frachtsätze um 25 v. H. erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf Grund der mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 ausgegebenen Umrechnungstafel zu ermitteln.

Unverändert bleiben die Zustreifgebühren bei Ludwigsmühle (Seite 6), bei Weißenstadt Ladestelle (Seite 6), die Gebühren und Zuschläge bei Eichstätt (Seite 3), bei Lehesten (Seite 5), bei den Stationen Altenhammer usw. (Nachtrag I Seite 1), bei den Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München (Nachtrag I Seite 5/6 bzw. VAE. 1922/101 und 1922/482 Absatz III) und der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee.

In den * Anmerkungen auf Seite 5 und 6 des Nachtrags I ist die Umladegebühr für Lang- und Stammholz usw. von 50 Pf. auf 1 ℳ für je 100 kg (steuerfrei) abzuändern.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.

München, 27. Juni 1922. (980)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A und B des Tarifes und des Nachtrags III vom 10. März 1922 sowie die in den sonstigen Ausschreiben enthaltenen deutschen und deutsch-saarländischen Schnittsätze um 560 v. H. erhöht.

Die Bekanntmachung vom 27. Mai 1922 $\frac{143}{T\ 53/1}$, wonach die Frachtsätze der Schnitte I um 425 v. H. zu erhöhen waren, tritt mit dem 1. August 1922 außer Kraft.

München, 3. Juli 1922. (911)
Tarifamt beim RVM, ZB.

(Tfv. 216) Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Februar 1917.

Am 1. August 1922 wird der Tarif voraussichtlich neu ausgegeben; er wird für verschiedene Stationsverbindungen kleine Entfernungserhöhungen bringen. Auskunft hierüber erteilt das Tarifamt b. RVM, ZB in München.

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, Seite 455).

München, den 26. Juni 1922 (912)
Tarifamt b. RVM, ZB.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1922 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau-Reutin und Lindau Stadt a[ufge]hoben und durch folgende ersetzt:

Kilometer	Konstanz nach oder von	Frachtsätze in Pf für 100 kg (oder in ℳ für 10 t): Stückgut – Allgemeine Eilgutklasse Ie	Stückgut – Allgemeine Stückgutklasse I	Stückgut – Ermäßigte Stückgutklasse II	Wagenladungen – Klassen An 5	An 10	A	Bn 5	Bn 10	B	Cn 5	Cn 10	C	Dn 5	Dn 10	D	E	Ausnahmetarife für – Wegebaustoffe 5	Steingrus 5c	Kartoffel 10	Brennstoffe – Tarifklassen Dn 5	Dn 10	D	E	
105	Lindau-Reutin F Bes	—	8160	7080	5680	5330	4980	5040	4630	4210	4500	4050	3640	3760	3380	2800	2080	1310	1090	2300	3930	3290	2610	1950	9[illegible]
104	Lindau Stadt E Bes	14820	8160	—	5680	5330	4980	5040	4630	4210	4500	4050	3640	3760	3380	2780	2080	—	—	—	—	—	—	—	—

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.
München, den 29. Juni 1922. (9[illegible])
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 werden für Ortssendungen zwischen Bremen Hbf., Bremen Inlandshafen und Bremen Neustadt Gbf. folgende Gebühren eingeführt:

a) bei Weiterbeförderung für den Wagen . . . . 120 ℳ
b) ohne Weiterbeförderung für den Wagen . . . . . . 300 ℳ

Demzufolge wird die Station Bremen Hbf. auf Seite 79 des Tarifs unter II (Anstoßfrachten) gestrichen, so daß die Anstoßfrachten nur noch für Bremen Inlandshafen gelten. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Juli 1922. (907)
Eisenbahndirektion.

Tfv. 206 c Güterverkehr Saarbahnen-Süddeutschland, Heft 3 vom 1. Juli 1922.

Ab 1. Juli 1922 wird neben dem bereits angekündigten Heft 1 für den Güterverkehr Reichsbahn-Saarbahn und Heft 2 Norddeutschland-Saarbahn ein Heft 3 für den Güterverkehr zwischen dem süddeutschen Gebiet (Bayern, Württemberg, Baden, Pfalz) der deutschen Reichsbahn und der Saarbahn eingeführt.

Bezüglich der Frachtberechnung und der Bestimmungen des Tarifheftes 1 wird auf die bereits erschienene Bekanntmachung Bezug genommen. Das Tarifheft 2 enthält den Entfernungszeiger sowie den Frachtsatzzeiger für die Saarbahnen in der Frankenwährung.

Außer den bereits bekanntgegebenen Tarifteilen werden hierdurch noch außer Kraft gesetzt:

Die Entfernungen der Saarbahnstationen mit dem bayerischen (rechtsrh.) Netz des Rheinisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. Februar 1917 (Tfv. 216).

München, den 22. Juni 1922. (921)
Tarifamt b. RVM, ZB.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgut-Verkehr gemäß dem Vorgehen der Reichsbahnen um 25 % erhöht.

Liegnitz, den 28. Juni 1922. (883)
Die Direktion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch.
(Nr. 2a des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 tritt der Nachtrag V zum Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch in Kraft, durch den die am gleichen Tage eintretende allgemeine Tariferhöhung um 25 v. H. durchgeführt wird.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Juni 1922. (908)
Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung wird die Nebenbahn Nienburg (Weser)-Sulingen (Han.) mit den Stationen Mehlbergen und Wietzen (Kreis Nienburg, Weser) dem Verkehr übergeben.

Hierdurch treten für die auch an dieser Strecke gelegenen und bereits früher eröffneten Stationen Harbergen-Staffhorst, Mellinghausen und Siedenburg Entfernungsänderungen ein.

Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Juli 1922. (918)
Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I a.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1922 tritt ein neuer Frachtsatzzeiger in Kraft, durch den der Frachtsatzzeiger vom 1. Juni 1922 aufgehoben wird. Die Frachtsätze des neuen Frachtsatzzeigers sind durch Erhöhung der vom 1. Juni 1922 ab gültigen Frachtsätze entsprechend den Sätzen der Umrechnungstafel vom 1. Juli 1922 ermittelt. Eine Änderung der seit dem 1. Juli 1922 geltenden Frachtsätze tritt somit nicht ein.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Juli 1922. (934)
Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die regelmäßi[ge] Beförderung von Milch.
(Nr. 2a des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 t[ritt] ein neuer Ausnahmetarif für die re[gel]mäßige Beförderung von Milch in K[raft], durch den der gleichnamige Ausnah[me]tarif vom 1. Februar 1922 nebst N[ach]trägen I bis V aufgehoben wird. Fra[cht]erhöhungen treten durch die Neuausg[abe] nicht ein. Dagegen sind im Verkehr m[it den] Saarbahnen Frachtsätze in Frankenw[äh]rung eingeführt. Ferner wird durch [den] neuen Milchausnahmetarif ein dreiteil[ige]s Versandscheinmuster eingeführt, da[s] in allen Teilen vom Absender auszuferti[gen] ist. Nähere Auskunft geben die betei[lig]ten Güterabfertigungen sowie das [Aus]kunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderpl[at]z.

Berlin, den 6. Juli 1922. (9[illegible])
Eisenbahndirektion.

Deutsches Gemeinsames Ausnahmeta[rif]heft C II Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1922 t[ritt] der Nachtrag 4 in Kraft. Durch [den]selben werden die neuen erhöhten Fra[cht]sätze eingeführt, die Umrechnungst[afel] ist daher für dieses Heft von die[sem] Tage ab nicht mehr anzuwenden. Au[ßer]dem werden aus den Ausnahmetarifen 1a, 2a und 7a, soweit darin aufgeführt, [die] Stationen der Eisenbahndirektion [des] Saargebiets sowie die in polnischen [Be]sitz übergegangenen Stationen Obersc[hle]siens gestrichen.

Der Ausnahmetarif 10 b für Zeitu[ngs]druckpapier ist auf eine größere An[zahl] von Privatbahnen ausgedehnt worde[n].

Abzüge sind von den Güterabferti[gun]gen sowie vom Auskunftsbüro, h[ier], Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Auskunft geben auch die beteilig[te]n Güterabfertigungen sowie das Auskun[fts]büro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Juli 1922. (9[illegible])
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkeh[r].

Im Verkehr von und nach Polen k[om]men für die im Tarif mit „Landesgren[ze"] bezeichneten Tarifpunkte (z. B. Bo[...] Landesgrenze) und die Entfernungen [...] Schneidemühl Zollbahnhof z. Z. nicht [...] Anwendung.

München, 8. Juli 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB. (9[illegible])

Güter- und Tierverkehr in und mit Polnischoberschlesien.

Anschließend an die Bekanntmachung E.-D. Kattowitz (künftig Oppeln), gleich namens der beteiligten Verwalgen vom 30. 5. 1922 — 8 V 19/2943/22. Die Änderung der Staatshoheit in dem Polen fallenden Teile des Oberlesischen Abstimmungsgebietes hat 15. Juni 1922 stattgefunden.

Die Preise betragen — für 1 Stück —
für den „Oberschlesischen Wechselverkehr" = 49 ℳ deutsche Reichswährung,
für den „Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland" = 37 ℳ deutsche Reichswährung,
für den „Polnischoberschlesisch-Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif" = 32 ℳ deutsche Reichswährung.

Oppeln, den 27. Juni 1922.
Eisenbahndirektion (865)
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

**Oberschlesischer Wechselverkehr.
Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
Polnischoberschlesisch - Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif.**

Die durch Bekanntmachung der E. D. rlin vom 19. 6. 1922 — 8 V 2/844/22 (vgl. Gemeinsamen Tarif- und Verrsanzeiger Nr. 56 vom 26. Juni 1922 Nr. 990 Seite 305) eingeführte Tariföhung von rund 25 % im Deutschen enbahn-Güter- und Tiertarife, Teile und II gilt vom gleichen Zeitpunkte auch im Rahmen der obengenannten ife.

Der Ausnahmetarif 9 wird in den er A und B genannten Tarifen mit ortiger Gültigkeit dahin abgeändert, Frachtberechnung nicht zu den Sätder Tarifklasse D, sondern zu denen regelrechten Tarifklasse B bzw. der enklassen Bn 10 und Bn 5 stattzulen hat. Die Anwendung der Tarifsse D ist somit auch im Reklamaswege ausgeschlossen.

n dem unter A genannten Oberesischen Wechseltarife werden die 11 und 16 Abs. 3 mit sofortiger Gül:eit ohne Ersatz aufgehoben.

n dem unter B genannten Verbandsfe werden die §§ 7 und 13 mit soforr Gültigkeit ohne Ersatz aufgehoben.

uf Seite 9 des Oberschlesischen hseltarifs ist bei „Gleiwitzer Steinlengrube" die Bezeichnung der nverwaltung von „Kt" auf „Op" abndern.

ppeln, den 27. Juni 1922. (864)
Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

---

iddeutsch-österreichischer Verkehr.

arif für die Beförderung von Gütern schen Stationen der österreichischen desbahnen usw. einerseits und Staen der Lokalbahn der österreichischen desbahnen Staatsgrenze bei Griesentte (Mittenwaldbahn) usw. anderseits 15. Mai 1922.

rhöhung der Teilfrachtsätze in Markrung und Druckfehlerberichtigung.

Iit Gültigkeit vom 17. Juli 1922 bis Widerruf, bzw. bis zur Durchführung Tarifwege, längstens bis Ende Jänner werden die Teilfrachtsätze in Mark hgehends um sechzig vom Hunt statt wie bisher um 25 vom Hundert erhöht. Bei Ermittlung der hienach sich ergebenden Teilfrachtsätze werden die im Endergebnisse entfallenden Bruchteile auf ganze Pfennige aufgerundet."

Ferner ist auf Seite 46 des Tarifs im Kopfe, fünfte Spalte von oben, das Wort „Tarifsätze" auf „Teilfrachtsätze" abzuändern.

Wien, am 30. Juni 1922.
T. A. B. Zl. 4328/4. 1922. (903)
Österreichische Bundesbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

**Kundmachung.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.**

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung von Verhältniszahlen.

Mit Gültigkeit vom 21. Juli 1922 bis auf weiteres wird in der Kundmachung (220) in der Zeitung des Vereins d. Eisenbahnverwaltungen Nr. 7 vom 23. Februar 1922 im Punkt II die Verhältniszahl
zur Umrechnung auf öst. Heller von 400 auf **500**,
„ „ „ čsl. Heller f. Frachtgut von 5 auf **4**,
„ „ „ Stotinki von 15 auf **13**
abgeändert.

Im übrigen bleiben die Bestimmungen der erwähnten Kundmachung bis auf weiteres unverändert aufrecht. (945)
Wien, am 14. Juli 1922. Z. 66838/Ia.

**Kundmachung.
Erste Donau - Dampfschiffahrts-Gesellschaft.**

Gütertarife. Änderung von Ein- und Ausladegebühren.

Mit Gültigkeit vom 21. Juli 1922 bis auf weiteres werden mit Rücksicht auf die Höhe der in Betracht kommenden Eigenkosten für die gesellschaftlicherseits vorgenommene Ein- bzw. Ausladung von Gütern an den nachstehend genannten Schiffsstationen — neben den sonstigen Gebühren — für das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht nachstehende Manipulationsgebühren für 100 kg erhoben:

		für Eilgüter	f. Frachtgüter
in Linz	ö. K.	150	75
in Wien	ö. K.	200	100
in Bratislava und Komarno	č. H.	128	64
in bulgarischen Schiffsstationen	Stotinki	—	400

Im Expreßgutverkehr zwischen Stationen der Strecke Wien-Beograd gelangen diese Manipulationsgebühren nicht zur Berechnung. (944)
Wien, am 14. Juli 1922. Nr. 66838/Ia.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn um 25 % erhöht.

Neustadt, den 28. Juni 1922.
Der Vorstand. (886)

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. die Frachtsätze im Expreß-Güter- und Tierverkehr weiter um 25 v. H. erhöht.

Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Stralsund, den 28. Juni 1922.
Der Vorstand. (884)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Ab 1. Juli 1922 werden für die Befahrung unserer Donauländebahn in Deggendorf an Stelle der im Abschnitt F, Ziffer XXIII, festgesetzten Gleisgebühren neben den jeweils bahnseits zur Einholung kommenden Rangiergebühren folgende Gleisgebühren erhoben:
für Sendungen unter 5000 kg,
für 100 kg . . . . . . ℳ 1,50;
mindest für die Sendung . ℳ 10,00;
für Sendungen von 5000 kg und mehr,
für 100 kg . . . . ℳ 1,00.

München im Juni 1922.
Z. 31306/T/20. (901)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Gütertarif, Teil II, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit Geltung vom 21. Juli 1922 bis auf weiteres wird in der Bekanntmachung Nr. 250 in der Vereinszeitung Nr. 7 vom 23. Februar 1922 die Verhältniszahl zur Umrechnung in
österreichische Heller auf 500.
tschechoslowakische Heller auf 4 und Stotinken auf 13
abgeändert. (932)
München, im Juli 1922. Z. 30539/T/21.

Cechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II Änderungen des Abschnittes IV. D.

Mit Gültigkeit vom 21. Juli 1922 bis auf weiteres werden im Punkt 1 (Vorbemerkungen) des vorgenannten Tarifabschnittes folgende Änderungen durchgeführt:

Ziffer (2). Die Verhältniszahl zur Umrechnung auf cechoslovakische Heller ist für Frachtgut auf 4, die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Stotinki auf 13 abzuändern.

Zu Ziffer (3) ist unter d (Ladekosten) am Schlusse zuzusetzen:

„Die an einzelnen Stationen für die Ein- oder Ausladung im Hinblick auf die Selbstkosten zur Berechnung gelangenden „Manipulationsgebühren" sind aus den jeweiligen Verlautbarungen der Schiffahrtsverwaltungen zu ersehen."

Erste D. D. S. G. namens der beteiligten Verwaltungen." (923)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

An Stelle der im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer XXIII, Punkt 1—b, für Wien Kaiserplatz und Wien Zwischenbrücken festgesetzten Gleisgebühren kommen ab 1. August 1922 die folgenden zur Erhebung:

a) für Sendungen unter 5000 Kilogramm, für 100 kg . 15 Kronen, mindest für die Sendung 150 Kronen, höchstens für die Sendung 375 Kronen;
b) für Sendungen von 5000 kg und mehr, für 100 kg . 10 Kronen, höchstens für eine Sendung 700 Kronen.

München, im Juli 1922.
Z. 36355/T/21. (925)

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 werden sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgut-Verkehr gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahn um 25 % erhöht.

Butzbach, den 28. Juni 1922.
Der Vorstand. (885)

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.
Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. die Frachtsätze im Expreß-Güter- und Tierverkehr weiter um 25 v. H. erhöht.
Die Verkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.
Grimmen, den 28. Juni 1922.
Die Direktion. (882)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Mit Gültigkeit vom 21. Juli 1922 bis auf weiteres wird betreffend
den allgemeinen Güterverkehr
den Getreideverkehr
den Holzverkehr
in der Kundmachung (219) der Z. d. D. E. V. Nr. 7 vom 23. Februar 1922 im Punkt II die Verhältniszahl
zur Umrechnung auf österr. Heller von 400 auf 500
zur Umrechnung auf csl. Heller von 5 auf 4
zur Umrechnung auf Stotinki von 15 auf 13
abgeändert.
Im übrigen bleiben die Bestimmungen der erwähnten Kundmachung bis auf weiteres unverändert aufrecht.
Regensburg, den 12. Juli 1922. (931)

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.
Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab werden, wie bei der Reichsbahn, die Beförderungspreise und Gebühren im Güter- und Tierverkehr um 25 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen.
Mannheim-Waldhof, den 26. Juni 1922.
Bahngesellschaft Waldhof. (875)

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Tfv. 2195 Binnen-Personentarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.
Zwischen den Stationen Bodenwerder-Kemnade einerseits und Hehlen, Eschershausen, Hajen und Bodenwerder-Linse andererseits, sowie zwischen Eschershausen und Hehlen werden mit Wirkung vom 20. Juli d. J. Sammelkarten zu 6 einfachen Fahrten in der 3. Klasse verausgabt. Der Fahrpreis für die Sammelkarten beträgt das Vierfache des einfachen Fahrpreises der 3. Klasse. Die Karte kann gleichzeitig für mehrere Fahrgäste benutzt werden.
Eschershausen, den 10. Juli 1922.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.
Die Direktion. (930)

Am 1. Juli d. J. wird auf unseren Strecken die 4. Wagenklasse eingeführt. Aus diesem Grunde wird der Binnen-Personentarif vom 1. April 1918 mit den Nachträgen 1—6 aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt, der zum Preise von 60 ℳ von uns bezogen werden kann.
Neustrelitz, den 28. Juni 1922.
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm Eisenbahngesellschaft. (874)

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.
Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1922 ab die Expreßgutfrachten um 25 v. H. erhöht.
Finsterwalde, den 30. Juni 1922.
Die Direktion (897)
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.
Mit Geltung vom 1. August d. J. werden auf der Kleinbahn Eltville-Schlangenbad die Fahrpreise erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung der Kleinbahn.
Hannover, den 11. Juli 1922. (936)
Eisenbahndirektion.

Württ. Nebenbahnen.
Das Reichsverkehrsministerium hat die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist für Erhöhung der Fahrpreise für die Monatskarten, Schülerkarten und Arbeiterwochenkarten genehmigt. Die erhöhten Preise treten deshalb bereits am 1. Juli d. J. in Kraft. Unsere Bekanntmachung, wonach die erhöhten Preise erst am 17. Juli bzw. 1. August d. J. in Kraft treten sollten, wird außer Kraft gesetzt.
Stuttgart, im Juni 1922.
Direktion (878)
der Württ. Nebenbahnen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.
Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde erscheint zum 1. August 1922 der Nachtrag IV zum Personen- und Gepäcktarif, Teil II, welcher die an diesem Tage in Kraft tretenden Preiserhöhungen enthält.
Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11.
Köln, den 15. Juli 1922. (948)
Die Direktion.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 15. Juli d. J. eine Erhöhung der Fahrpreise ein.
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. (922)
Die Direktion.

8. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung des Eisenwerkes für die Trägerdecken im Empfangsgebäude des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Umfang des Objektes ungefähr 100 t Eisen. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus. Das Angebotheft kann zum Preise von 7,20 ℳ gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 25. Juli 1922, mittags 12 Uhr, in der Bauabteilung statt, wohin die Angebote versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden sind. Zuschlagsfrist bis zum 15. August 1922.
Eisenbahn-Bauabteilung 2 (927)
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 12.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von zwei eingleisigen, eisernen Überbauten für die Chausseeunterführung in km 12,3 + 29 (Los 1) und von zwei eingleisigen Überbauten der Straßenunterführung in km 15,4 + 45 (Los 2) der Strecke Tegel-Hennigsdorf (zweigleisiger Ausbau und Hochlegung) sollen öffentlich verdungen werden.
Angebote sind bis Mittwoch, den 26. Juli 1922, nachmittags 1 Uhr, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung und Aufstellung von je 2 eingleisigen, eisernen Überbauten der Bauwerke in km 12,3 + 29 und km 15,4 + 45 der Strecke Tegel-Hennigsdorf“** versehen, an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 258, einzureichen.
Die Angebote werden um 2 Uhr nachmittags im Dienstgebäude der Eisenbahndirektion Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 105, Zimmer Nr. 21, geöffnet.
Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, bei uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 258, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 6 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.
Zeichnungen und Bedingungen liegen im technischen Büro, Königgrätzer Str. Nr. 105, Zimmer Nr. 24, zur Einsichtnahme aus.
Zuschlagsfrist 12. August 1922.
Berlin, im Juni 1922. (8[illegible])
Eisenbahndirektion Berlin.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Widerlager für die Straßenunterführung in km 15,4 + 45 der Strecke Tegel-Hennigsdorf (zweigleisiger Ausbau und Hochlegung) sollen öffentlich verdungen werden.
Angebote sind bis Montag, den 7. August 1922, nachmittags 2 Uhr, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift versehen: **„Angebot auf Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Widerlager für die Straßenunterführung in km 15,4 + 45 der Strecke Tegel-Hennigsdorf“** an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einreichen.
Die Angebote werden am 7. August 1922 um 3 Uhr nachmittags im Dienstgebäude der Eisenbahndirektion Berlin SW 11, Königgrätzer Str. 105, Zimmer [illegible] geöffnet werden.
Angebotshefte sind, soweit Vorrat vorhanden ist, bei uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 258, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 13,20 ℳ in bar — nicht in Briefmarken — zu beziehen.
Zeichnungen und Bedingungen liegen im Technischen Büro, Königgrätzer Straße 105, Zimmer 24, zur Einsichtnahme aus.
Zuschlagsfrist 1. September 1922.
Berlin, im Juli 1922. (9[illegible])
Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Grundwasserdichtung 3200 qm und Lieferung der erforderlichen Baustoffe für die Unterkellerung des alten Teiles des Empfangsgebäudes des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen liegen im Geschäftszimmer der Bauabteilung zur Einsichtnahme aus und können dort, soweit der Vorrat reicht, zum Preise von 6 ℳ für das Angebotheft gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote findet am 4. August 1922, mittags 12 Uhr, in der Bauabteilung statt. Die Angebote sind dort pünktlich abzugeben oder versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden.
Zuschlagsfrist bis zum 15. August 19[illegible]
Eisenbahnbauabteilung 2 Berlin,
Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 27. Berlin, den 27. Juli 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Warum müssen Zugverspätungen vermieden werden?

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. **R. Feindler**, Elberfeld.

it dem Ausgange des Krieges bemüht sich die Eisenbahnaltung fortgesetzt, die in ihrem Haushalte durch die gege Steigerung der sachlichen Ausgaben entstehenden Fehlge durch Sparsamkeit zu mindern und das gesamte Bespersonal in erhöhtem Maße zu wirtschaftlichem Arbeiten rziehen. Neben ständigen Ermahnungen zur Sparsamkeit, lies auch auf den Vorderseiten der Amtsblätter geschieht, e vor einiger Zeit den Bediensteten durch Aushänge in rn vor Augen geführt, in welcher Weise die Betriebsaus- durch den bei außerplanmäßigem Halten und Wiederann der Züge entstehenden unnützen Betriebsstoffverbrauch rößert werden. Aufgabe der Verwaltung, insbesondere des eingerichteten Unterrichts- und Bildungswesens, wird es die Erziehung des Personals zu wirtschaftlichem Arbeiten r fortzusetzen, die begonnene Belehrung geschickt auszu- und durch Vielseitigkeit und öfteren Wechsel der Aus- die Aufmerksamkeit des Personals zu gewinnen. Ein tgegenstand der Belehrung wird sein, das Personal ständig zu unterweisen, daß nur pünktlicher Betrieb, wie er genaue Einhaltung des Fahrplans möglich ist, höchste ung bringt, und daß unpünktliches Verkehren der Züge Zugverspätungen die Betriebsausgaben der Verwaltung in n Maße vergrößern.

Zgverspätungen werden nicht nur durch außenstehende Ersse, wie Verkehrsandrang, Lokomotivschäden, Unfälle und rungseinflüsse hervorgerufen. Die Prüfung der Fahrte zeigt, daß oft innere Ursachen Zugverspätungen ver-en, die ihren Grund in mangelhafter Abfertigung der Züge haben, so durch nicht rechtzeitige Freigabe der Ein- und Ausfahrten, durch unpünktliches Bereitstellen der Lokomotiven und Wagenzüge, durch Signalstörungen infolge mangelhafter Unterhaltung usw., Ereignisse, die sich bei richtiger Aufmerksamkeit vermeiden lassen. Die betrieblichen Auswirkungen solcher Störungen treten sofort zutage. Die entstehenden Zugverspätungen machen den Verkehr in großem Umfange unpünktlich, den Fahrplan wirkungslos und verursachen, da der Lauf der Züge zueinander nicht mehr geregelt ist, gegenseitige Fahrtausschlüsse der Züge in schienengleichen Gleiskreuzungen, Verzögerungen in der Zugfolge und Warten der Züge aufeinander vor den Bahnhöfen und Kreuzungen. Auf Kreuzungs-, Trennungs-, Anschluß- und Überholungsbahnhöfen übertragen sich die hervorgerufenen Zugverspätungen wellenartig auf die wartenden Anschlußzüge und bewirken eine nicht bloß örtliche, sondern sich auch auf Fernstrecken übertragende Abweichung von dem Fahrplane, von der Fahrordnung usw. Die hierbei gebotene Eile begünstigt das Zustandekommen von Versehen und Irrtümern, die Betriebssicherheit wird gefährdet. Zugverspätungen bilden die Quelle für den größten Teil der fehlerhaften Handlungen und Unfälle.

Über die wirtschaftlichen Folgen der Zugverspätungen hingegen macht sich das Personal meistens keine rechte Vorstellung. Im nachstehenden wird daher eine Aufstellung entwickelt von der Größe der Ausgaben, die durch Zugverspätungen hervorgerufen werden. Hieraus wird eine bildliche Darstellung geschaffen, an Hand deren eine Belehrung des Personals möglich ist.

In einem leistungsfähigen Betriebe können Verspätungen nicht bestehen bleiben, da sie sich auf die Zugfolge übertragen. Das Bestreben muß daher stets sein, eine aufkommende Verspätung nach Möglichkeit baldigst zu beseitigen, um ihre wellenartige Fortpflanzung auf andere Züge zu verhindern. Zunächst wird versucht, die Verspätung auf den folgenden Bahnhöfen durch Aufenthaltskürzung auszugleichen. Dies wird jedoch meistens nicht möglich sein, da die Aufenthalte der ...hnell-, Eil-, Personen- und Ferngüterzüge für den Übergang von Reisenden, Gepäck und Post, für Lokomotiv- und Personalwechsel, für Übergabe und Übernahme der Züge gänzlich ausgenutzt werden. Gleiches gilt auch für die Nahgüterzüge, die auf den Unterwegsbahnhöfen umfangreiche Rangiergeschäfte vorzunehmen haben und außerdem an die Betriebspausen zwischen dem Personenzugverkehr gebunden sind. Auch bei den Güterzügen wird das Bestreben sein, fahrplanmäßig auf den Rangierbahnhöfen einzutreffen, weil für die angebrachten, in andere Züge übergehenden Wagen bestimmte Zeiten und Rangierpausen vorgesehen sind, und weil bei Versäumnis dieser der Wagenübergang und Wagenumlauf gehindert und unwirtschaftlicher wird. Für die Personale entstehen Überstunden. Im Interesse unserer Industrie und Landwirtschaft muß größte Sorgfalt auch auf pünktliche Beförderung der Güter gelegt werden. Es ergibt sich daher die Notwendigkeit, die entstandenen Verspätungen durch schnelleres Fahren auf der Strecke bis zum nächsten Anschlußbahnhof auszugleichen, wenn vermieden werden soll, daß infolge der gegenseitigen Abhängigkeit der Züge auch andere Züge verspätet werden und die erste Verspätung wellenartig fortgepflanzt wird. Das an und für sich erstrebenswerte Einholen der Verspätung erfordert aber das Befahren der Strecke mit höherer Geschwindigkeit als der fahrplanmäßigen, und dies wiederum eine Mehrarbeitsleistung der Lokomotive, die einen größeren Verbrauch von Betriebsstoffen zur Folge hat. In der bildlichen Darstellung ist versucht worden, ein übersichtliches Bild über die Größe des bei der Einholung von Zugverspätungen entstehenden Brennstoffmehrverbrauchs zu geben. Die wechselnden Streckenverhältnisse, Steigungen und Krümmungen, lassen sich natürlich bei solch allgemeiner Übersicht nicht berücksichtigen. Der Übersicht ist daher die Zugförderung auf wagerechter Bahn zugrunde gelegt. Der unter dieser Voraussetzung angegebene Brennstoffmehrverbrauch stellt somit ein Mindestmaß der bei dem Einfahren von Zugverspätungen entstehenden Ausgaben dar. Das Anwachsen der Geschwindigkeiten beim Einfahren der Verspätungen ist in der Darstellung von der Grundgeschwindigkeit bis auf die Höchstgeschwindigkeit von v = 100 km/Stde. bei Schnellzügen und von 45 km/Stde. bei Güterzügen zugelassen. Die verschiedenen Arbeitsleistungen, die die Zuglokomotive beim Einfahren von Verspätungen mehr zu leisten hat, lassen sich wie folgt feststellen:

I. Die Strecke muß mit erhöhter Geschwindigkeit befahren werden. Der zur Einholung der Verspätung geeignete Streckenabschnitt ergibt sich meist nach der Lage der Anschlußbahnhöfe, auf denen wieder planmäßiges Eintreffen erwünscht ist. Dieser ist für die bildliche Darstellung je zu 20, 40, 60, 80 km angenommen. Die Größe des Brennstoffmehrverbrauchs für diese Arbeitsmehrleistung ist in der bildlichen Darstellung für Verspätungen von 1 bis 18 Minuten angegeben und wird für die verschiedenen Zuggattungen (Sz, Pz, Gz) durch die Linien I, (I Sz, I Pz, I Gz) bezeichnet. Die zusätzlichen Bezeichnungen der Linien mit a, b, c geben die Entfernung (20, 40, 60, 80 km) an, auf der das Einfahren der Verspätung erfolgt.

II. Nach jedem planmäßigen oder außerplanmäßigen Halten des Zuges auf dem zur Einholung der Verspätung in Frage kommenden Streckenabschnitt (also auf allen zum Halten des Zuges bezeichneten Unterwegsbahnhöfen) muß die Lokomotive mit erhöhter Kesselzugkraft statt auf die fahrplanmäßige Geschwindigkeit auf die höhere anfahren und sich auf diese beschleunigen. Den Brennstoffmehrverbrauch für diese Arbeitsmehrleistung geben die Linien II der bildlichen Übersicht an.

III. Außerplanmäßiges Halten des Zuges vor den Signal[en] vor schienengleichen Kreuzungen, infolge Verspätung usw., [er]fordert Wiederanfahren aus der Ruhelage auf die erhöhte G[e]schwindigkeit. Für diese unwirtschaftlichen und groß[en] Arbeitsleistungen geben die Linien III den Brennstoffmehrv[er]brauch an.

IV. Während die Verspätung entsteht, also während des H[al]tens vor den Signalen, während des Wartens vor einer schiene[n]gleichen Gleiskreuzung usw., stehen die Lokomotiven oh[ne] Leistung unter Dampf. Den hierfür unnütz aufgewendet[en] Brennstoffmehrverbrauch geben die Linien IV in der bildlich[en] Darstellung an.

Brennstoff-Mehrverbrau[ch] in Kg beim Einholen von Z[ug]verspätungen.

Um ein allgemeines Bild über den Brennstoffmehrverbrau[ch] beim Einholen von Zugverspätungen zu geben, mußten für d[ie] verschiedenen Zuggattungen und Zuggewichte Mittelwerte z[u]grunde gelegt werden. Es wurden angenommen:

Für Schnellzüge:

Lok. S^6 mit Tender, 40 Achsen, zusammen 530 t Gewicht,

für Personenzüge:

Lok. P^8 mit Tender, 52 Achsen, zusammen 542 t Gewicht,

für Güterzüge:

Lok. G^{10} mit Tender, 80 Achsen, zusammen 1049 t Gewic[ht].

Für die Berechnung der Arbeitsleistungen wurde die be[im] Fahren, Anfahren und Bremsen von der Lokomotive zu leisten[de] mechanische Mehrarbeit festgestellt. Der Brennstoffmehrve[r]brauch ergibt sich alsdann aus den Erfahrungswerten, daß m

g verbrannter Kohle, gegenüber 3 190 000 mkg theoretischer eit, je nach Lokomotivart, im Eisenbahnbetriebe nur 130 000 210 000 mkg mechanische Arbeit geleistet werden, wenn die omotiven im Beharrungszustande bei wirtschaftlicher Be- ung mit günstigster Geschwindigkeit arbeiten. (Vgl. auch d. Ver. d. Eisenb.-Verwalt., Jahrg. 1918, S. 10 und 85 ff., er: Die Einwirkung der Zugaufenthalte und Geschwindig- seinschränkungen auf den Kohlenverbrauch der Lokomo- n.)

s bedeuten:

m/Sek., V km/Std., die fahrplanmäßige Geschwindigkeit des Zuges auf freier Strecke,

m/Sek., V_1 km/Std., die erhöhte Fahrgeschwindigkeit des Zuges auf freier Strecke,

V_a, die Geschwindigkeit beim Anfahren,

9,8 m/Sek.², die Erdbeschleunigung,

nd r_w in kg/t, die Laufwiderstände der Lokomotiven und Wagen,

$r_{w,1}$, die Laufwiderstände der Lokomotiven und Wagen für die Geschwindigkeiten v_1 und V_1,

$r_{w,a}$, die Laufwiderstände beim Anfahren für v_a und V_a,

n Tonnen, das Lokomotivgewicht,

in Tonnen, das Wagengewicht,

Tonnen, das Gesamtgewicht des Zuges,

Meter, die Länge des Weges,

Meter, die Länge des Anfahrweges,

mkg, die durch die Lokomotive für 1 kg verbrannter Kohle verfügbar gemachte mechanische Arbeit (180 000 bis 210 000 mkg),

(1,0 bis 0,7), die Verschlechterung des Wirkungsgrades für die Ausnutzung der Kohle beim Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit,

(1,0 bis 0,55), desgl. beim Anfahren (abgekühlte Zylinder, schlechtere Verbrennung, ungenügende Überhitzung usw.).

ie Widerstände für Lokomotiven und Wagen werden ge- nt nach den Borriesschen Formeln:

$$= \left(3,8 + 0,9\, v \frac{v + 30}{1000}\right) \text{ kg/t, für Lokomotiv- und Tendergewicht,}$$

$$= \left(1,6 + 0,3\, v \frac{v + 50}{1000}\right) \text{ kg/t, für Wagengewicht}$$

chnet.

er Brennstoffmehrverbrauch M bei den einzelnen eitsvorgängen ist alsdann:

I. Beim Befahren der Strecke mit höherer Geschwindigkeit der fahrplanmäßigen:

$$= \left[(G_l\, r_{l,1} + G_w\, r_{w,1}) \frac{1}{d_1\, B} - (G_l\, r_l + G_w\, r_w) \frac{1}{B}\right] \text{ in kg,} \quad \text{(Gl. 1}$$

II. Beim Beschleunigen von der fahrplanmäßigen Ge- windigkeit auf die erhöhte Fahrgeschwindigkeit:

$$= \frac{1000}{2\,g} (G_l + G_w) \frac{v_1^2 - v^2}{3,6^2} \frac{1,08}{d_a\, B} \text{ in kg,} \quad \ldots\ldots\ldots\ldots \text{(Gl. 2}$$

III. Beim Anfahren nach einem außerplanmäßigen Halt die erhöhte Fahrgeschwindigkeit, gegenüber der sonstigen ehinderten Durchfahrt:

$$= \frac{1000}{2\,g} (G_l + G_w) \frac{v_1^2}{3,6^2} \frac{1,08}{d_a\, B} - l_a \left[\frac{(G_l\, r_{l,a} + G_w\, r_{w,a})}{d_a\, B} - \frac{(G_l\, r_l + G_w\, r_w)}{B}\right] \text{ in kg} \quad \text{(Gl. 3}$$

IV. Beim Warten unter Feuer beträgt der Brennstoffver- uch (vgl. Röll, Encyklop. d. Eisenbahnwesens, 3. Bd., 2. Auf-, S. 75) für das Quadratmeter Rostfläche der Lokomotiven: g Std. oder $^1/_3$ kg/Min. Mithin für die Lokomotiven:

$$\left.\begin{array}{l} S^6 \text{ mit } 2{,}29 \text{ qm Rostfläche} = 0{,}763 \text{ kg/Min,} \\ P^8 \;\text{„}\; 2{,}62 \;\text{„}\;\;\text{„}\; = 0{,}873 \;\text{„} \\ G^{10} \;\text{„}\; 2{,}62 \;\text{„}\;\;\text{„}\; = 0{,}873 \;\text{„} \end{array}\right\} \ldots \text{(Gl. 4}$$

ch diesen Gleichungen wurde der Brennstoffmehrverbrauch Verspätungen der Züge von 1 bis 20 Minuten berechnet und die verschiedenen Mehrverbrauchslinien I bis IV über den auf einer Horizontalachse eines Koordinatensystems aufgetragenen Verspätungen gezeichnet. Mit dem Zirkel läßt sich aus der bildlichen Darstellung der Brennstoffmehrverbrauch in Kilogramm für die zugehörige Verspätung unmittelbar abgreifen unter fortlaufender Aneinandersetzung der Einzelwerte. Der zugehörige Mehrverbrauch an Wasser ergibt sich bei 7facher Verdampfungsziffer zu 7 cbm Wasser auf 1 t mehrverbrauchte Kohle. Neben diesen feststellbaren Mehrkosten entstehen noch Kosten für die größere Abnutzung der Lokomotiven beim Fahren mit höherer Geschwindigkeit, für erhöhten Schmierölverbrauch, und Kosten für eine Vermehrung der Bremsbesetzung bei schnellerer Beförderung der Güterzüge.

Bei den Preisen ist nicht allein der Tonnenpreis des Brennstoffs zu rechnen, sondern es sind auch die Kosten für Beförderung der Kohle zur Verwendungsstelle, für Ausladen, Aufspeichern, Aufladen, für Entschlacken und Abbeförderung der Rückstände hinzuzufügen. Für die derzeitigen Verhältnisse ist ein Preis von 350 ℳ/Tonne Kohle und von 3,0 ℳ/cbm Wasser anzunehmen. Die Benutzung der Brennstoffmehrverbrauchslinien wird dann in folgender Weise erfolgen können:

Beispiel 1.

Ein Schnellzug kommt wegen nicht rechtzeitiger Freigabe der Einfahrt vor dem Bahnhof zum Halten. Er erleidet eine Verspätung von 6 Minuten, die er auf der Strecke von 60 km bis zum nächsten Anschlußbahnhof, auf der er planmäßig nicht anhält, einzuholen versucht, da auf diesem Anschlußzüge ohne große Übergangszeiten warten. Der Brennstoffmehrverbrauch beträgt für die einzelnen Arbeitsmehrleistungen der Lokomotive:

a) zu IV, für 6 Minuten Warten unter Feuer . . 6 kg Kohle
b) zu III, für das außerplanmäßige Wiederanfahren (Linie IIIa, Sz) . . . . 210 „ „
c) zu I, für die dann erfolgende Verspätungseinholung (Verbrauchslinie Ia, Sz) . . . . . 580 „ „

Mehrverbrauch: 0,796 t Kohle = 796 kg Kohle
und 0,796 . 7 = 5,6 cbm Wasser.

Der Gesamtschaden beträgt:
0,8 . 350 ℳ und 5,6 . 3 ℳ, zusammen rund 300 ℳ.

Beispiel 2.

Ein Personenzug kommt durch den infolge Unaufmerksamkeit des Fahrdienstleiters verspäteten Schnellzug vor einer Kreuzung in Schienenhöhe 8 Minuten zum Halten. Er kann auf den folgenden 10 Unterwegsbahnhöfen seine Verspätung nicht durch Aufenthaltskürzung einholen und wird sie daher bis zum Eintreffen auf dem nächsten, etwa 60 km entfernten Anschlußbahnhof einfahren. Der Brennstoffmehrverbrauch der Lokomotive beträgt alsdann:

a) zu IV, für 8 Minuten Warten unter Feuer . 10 kg Kohle
b) zu III, für Wiederanfahren nach dem außerplanmäßigen Halten vor der Kreuzung (Linie IIIb, Pz) . . . . 120 „ „
c) zu I, für das Einfahren der Verspätung durch Fahren mit der höheren Geschwindigkeit (Linie Ib, Pz) . . . . 390 „ „
d) zu II, für das zehnmalige Anfahren auf diese höhere Geschwindigkeit statt auf die fahrplanmäßige, nach jedem Aufenthalt (Linie IIb, Pz), 10mal 28 kg . . . . 280 „ „

Mehrverbrauch 0,8 t Kohle = 800 kg Kohle
und 0,8 . 7 = 5,6 cbm Wasser.

Der Gesamtschaden beträgt:
0,8 . 350 ℳ und 5,6 . 3 ℳ, zusammen rund 300 ℳ.

Falls durch eine Verspätung weitere in der Zugfolge der gleichen Strecke oder auf Nachbarstrecken entstehen, sind deren Wirkungen in gleicher Weise zu berechnen und zuzuzählen.

Die zum mindesten bei unpünktlichem Verkehr der Schnell-, Personen- und Güterzüge entstehenden Kosten lassen sich in dieser Weise annähernd angeben.

Durch die zeichnerische Darstellung ist ein übersichtliches Bild über den bedeutenden Betriebsstoffverbrauch gegeben, der durch Zugverspätungen bei deren Einfahren entsteht. Das mit der Abfertigung der Züge betraute Betriebspersonal macht sich über diese Summen, die alljährlich als Verlust zu buchen sind, keine rechten Vorstellungen. Rechnet man, daß in jedem der 33 Direktionsbezirke der Reichsbahnen nur täglich 1 Zug nach Art der Beispiele verspätet wird und seine Verspätung einholen kann, so stellt dies eine jährliche Ausgabe von etwa 3,6 Millionen *M* dar, die als Verlust zu betrachten sind. Von der Bekanntgabe dieser Mehrverbrauchslinien an das gesamte Betriebspersonal beim Unterricht müßte man unbedingt einen Anreiz erwarten zur pünktlichen Abfertigung der Züge in höherem Maße allseitig beizutragen und die Geschäfte des Fahr- und Zugdienstes hinsichtlich Pünktlichkeit mit größtem Eifer und Pflichtgefühl wahrzunehmen. Beim Unterricht muß das Personal ständig in praktischen Beispielen unterwiesen werden, wie durch emsige Überwachung des Zugverkehrs und frühzeitige Einziehung von Erkundigungen über den Lauf der Züge, den zu erwartenden Andrang im Verkehr von Reisenden, Gepäck und Post, und vorherige Anordnung umsichtiger Maßnahmen zur schnellen Abfertigung verspäteter Züge beigetragen werden kann.

Die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministers für endgültige Planfeststellung und seine Stellung nach dem Reichsbahnfinanzgesetzentwurf.

Der Meinungsaustausch in Heft 1 dieser Zeitung über die wichtige Frage der Planfeststellung und der dafür zu berufenden Instanz ist gewiß von vielen Seiten mit Interesse gelesen worden. Sachlich ist zweifellos der Forderung von Prof. Dr. Ing. Blum nach einer durchaus unparteiischen obersten Instanz für die Planfeststellung zuzustimmen. Hatte die Zuständigkeit des früheren preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bei dessen gleichzeitiger Eigenschaft als Leiter der preußischen Staatsbahnen schon Anlaß zu Bedenken gegeben, weil eine Ablehnung von Einsprüchen die Empfindung parteiischer Beurteilung bei den Interessenten auch dann weckte, wenn die Ablehnung sachlich begründet war, so sollte man bei der Neuordnung der Reichsbahn eine solche Vereinigung von Zuständigkeiten um so mehr vermeiden, wenn nach dem Vorschlag des Reichsbahnfinanzgesetzentwurfes der Reichsverkehrsminister wirklich in aller Form Vorstand des Reichsbahnunternehmens als eines selbständigen wirtschaftlichen Unternehmens werden sollte, so daß die Öffentlichkeit von ihm die ganz besondere Vertretung der Reichsbahninteressen erwartet.

Dieser Vorschlag hat ja nicht ungeteilte Zustimmung gefunden. Mit Recht wird darauf hingewiesen — so u. a. von Exz. Kirchhoff in Heft 5 und 7 der Verkehrstechnik —, daß die für das Reichsbahnunternehmen erforderliche stetige fachmännische Leitung unter den politischen Einflüssen und Wechselfällen leiden müsse, denen der Minister ausgesetzt ist. Aber noch ein anderes: Die gleichzeitige Vorstandschaft im Reichsbahnunternehmen verträgt sich recht wenig mit den sonstigen Aufgaben und Zuständigkeiten des Reichsverkehrsministers auf dem Gebiete der allgemeinen Verkehrspolitik, des Wasserstraßenverkehrs, des Kraftfahrwesens, der Konzessionierung bzw. Ablehnung von nicht reichseigenen Bahnbetrieben und ihrer Beaufsichtigung. Nur wenn der Minister wirklich als oberste Spitze über den Interessen der verschiedenen Parteien steht und stehen bleibt, wird die Regierung für seine Entscheidungen das Ansehen einer vollkommen unparteiischen Instanz in Anspruch nehmen können, das zur Ausübung der dem Minister anvertrauten Reichshoheitsrechte unbedingt erforderlich ist.

Der gute Wille zu unparteiischer Beurteilung soll deswegen dem Reichsverkehrsministerium durchaus nicht abgesprochen werden. Aber es ist doch nur natürlich, daß die Öffentlichkeit auf seiten des Reichsverkehrsministers eine gewisse Voreingenommenheit vermutet, und das würde besonders auch für seine Planfeststellungsentscheidungen gelten. Und selbst als „Eisenbahner“ kann man es gar nicht einmal im Interesse der Reichsbahnverwaltung wünschen, daß ihrem Oberhaupt die oberste Instanz für die Planfeststellung zugesprochen wird. Denn sie würde dann, um ja recht unparteiisch zu erscheinen, u. U. veranlaßt werden, andere Interessen womöglich über Gebühr zu ihren eigenen Lasten zu berücksichtigen und trotzdem keinen Dank davon haben, weil doch auf der anderen Seite die Empfindung parteiischer Entscheidung mehr oder minder verbleiben wird. Sachlich ist es darum richtiger, wenn die Reichsbahnverwaltung unbekümmert um ein sonst etwa erwachsendes Odium wegen parteiischer Behandlung die ihr obliegenden Interessen — natürlich im möglichsten Einvernehmen mit den anderen Parteien — nach ihrem besten Gewissen verfolgt, die Entscheidung von Streitfragen aber einer anderen Stelle etwa nach der von Blum vorgeschlagenen Ordnung überläßt.

Was die juristische Seite der Sache betrifft, so sollte deshalb die Frage nicht so gestellt werden: „Läßt sich aus der Reichsverfassung und dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatsbahnen der Länder auf das Reich die Zuweisung der Planfeststellungsbefugnis an den Reichsverkehrsminister rechtlich begründen?“, sondern man sollte umgekehrt fragen: „Wird diese Ordnung durch die vorgenannten Gesetze bedingt, oder ist auch ohne Änderung derselben noch eine andere Ordnung möglich?“ Und da darf ich, wenn auch als Nichtjurist, doch meiner Ansicht dahin Ausdruck geben, daß die Verfassung und der Staatsvertrag nicht zwingend sind für den von Exz. Fritsch gezogenen Schluß.

Wie von Prof. Blum bereits näher ausgeführt, erforderte nach der früheren Ordnung in Preußen die Planfeststellung, soweit noch andere Belange als die der Eisenbahnverwaltung berührt wurden, auch die Mitwirkung der Landespolizei. Die Entscheidung traf allerdings der Minister der öffentlichen Arbeiten. Es wäre wohl auch die Ordnung denkbar gewesen, daß bei der Entscheidung noch ein anderes Mitglied der Staatsregierung unter Ausübung der Landespolizei mitwirkte. Wenn die letztere zugleich dem Minister der öffentlichen Arbeiten anvertraut war, so war diese Ordnung geschichtlich erklärlich und begründet durch die frühere neutrale Stellung des Arbeitsministers vor Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen. Heute sind nun die zur Planfeststellung erforderlichen Aufgaben getrennt worden. Die Landespolizei ist bei den Ländern verblieben; mit Recht, denn kein Land kann sich die Wahrnehmung der besonders berührten örtlichen Interessen nehmen lassen. Somit können aber die eisenbahnbehördlichen Befugnisse, die nach dem von Exz. Fritsch angeführten § 12 des Staatsvertrags auf den Reichsverkehrsminister übergegangen sind, nur ausschließlich der landespolizeilichen Befugnisse verstanden werden; sie können also nicht die ganze Machtvollkommenheit des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Planfeststellung umfassen.

Wohl sind mit Artikel 90 der Reichsverfassung die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, — und dazu gehört auch die Planfeststellung — auf das Reich übergegangen; aber damit ist noch nicht gesagt, daß nun auch der Reichsverkehrsminister allein und in letzter Instanz zu ihrer Ausübung berufen ist. Man könte dies ja vielleicht, wenn man will, aus Art. 94 der RV. herauslesen, weil nach diesem die Reichseisenbahnverwaltung vor der Entscheidung die Landesbehörden anzuhören hat. Aber dem Sinne der Verfassung entspricht es doch mehr, daß die Landesbehörden nicht nur Anspruch darauf haben, bloß angehört zu werden, sondern auch darauf, daß ihre Einsprüche und Wünsche entweder berücksichtigt oder einer unparteiischen Instanz zur Entscheidung vorgelegt werden. Jedenfalls darf man sagen, daß eine eindeutige Zuweisung der Planfeststellungsbefugnis an den Reichsverkehrsminister bis jetzt noch nicht ausgesprochen worden ist, so daß es den bestehenden Gesetzen nicht widerspricht, wenn darüber noch Ausführungsbestimmungen getroffen werden.

Profesor Dr. Ing. Wentzel-Aachen.

Anmerkung der Schriftleitung. Mit obigen Ausführungen wollen wir die Erörterung dieser Streitfrage (vgl. Jahrg. 1921, Nr. 44, S. 811, Jahrg. 1922, Nr. 1, S. 10 d. Ztg.) schließen. Nach unserer Meinung muß man grundsätzlich scharf unterscheiden zwischen dem zurzeit geltenden Recht und der Kritik sowie Vorschlägen auf Änderung der Gesetzgebung. Die Rechtsfrage wird mit Exz. Fritsch dahin zu beantworten sein, daß die Planfeststellung auf den Reichsverkehrsminister übergegangen ist. Davon ganz unabhängig ist

E. die Frage der künftigen gesetzlichen Regelung. Dabei icht, wie die Aufsätze von Dr. Blum und Dr. Wentzel mit ·ht betonen, manches für Änderungen, wenngleich die preuß. gierung s. Zt. gelegentlich der sogen. Lex Brandenstein sehr timmt die Auffassung vertrat, daß dem Eisenbahnminister unter n Umständen, im Enteignungsfall wie auch sonst, die maß- ende Bestimmung der Eisenbahnbaupläne zustehen müsse. In ddeutschland ist die Entscheidung über den Umfang der Ent- nung usw. zum Teil Verwaltungsgerichten übertragen. Übernahme dieser Einrichtung durch die Reichsgesetzgebung wäre sehr der Erwägung wert. Ausgeschlossen dagegen wird es sein, der freien Entscheidung der Landesregierung die Eisenbahnbaupläne, auch soweit es sich um sogen. Nebenanlagen handelt, zu überlassen, nachdem die Länder mit dem Eisenbahnwesen gar nicht mehr befaßt sind. Solche Zuständigkeit der Länder widerspräche dem Grundgedanken der Reichsverfassung, die mit den Reichseisenbahnen auch die Hoheitsrechte dem Reich übertragen hat.

Die Vielfach- oder Kettenaufhängung für elektrische Bahnen und die Signalfrage.

ber die verschiedenen Bauarten der Kettenaufhängung des rdrahtes ist in dieser Zeitung wiederholt berichtet worden; die zum größten Teil mit Abbildungen versehenen Ab- dlungen in Nr. 6, S. 80 d. Jahrg. 1909 (Blankenese-Ohls- ·), Nr. 26, S. 423 d. Jahrg. 1912 (Kettenaufhängung im ßenbahn- und Kleinbahnbetrieb), Nr. 60, S. 969/70 d. Jahr- gs 1912 (Dessau-Bitterfeld), Nr. 63, S. 1015 d. Jahrg. 1912 ndon-Brighton), Nr. 79, S. 1221 d. Jahrg. 1913 (Schlesische irgsbahnen), und in Nr. 17, S. 324 d. Jahrg. 1921 (Allgemein altene Mitteilungen).

iese Berichte sind an Hand eines von Professor Dr.-Ing. **Wentzel** vor der Deutschen Maschinentechnischen Gesellft gehaltenen, in Glasers Annalen vom 1. November 1921 öffentlichten Vortrages zu ergänzen. In dem Vortrage ist an erinnert, daß die Kettenfahrleitung zuerst durch die on-Elektrizitäts-Gesellschaft im Jahre 1903 nach dem Vorage des Baurats **Pforr** auf der Einphasen-Wechselstrom- suchsbahn Johannisthal-Spindlersfeld ausgeführt worden . Die Eisenbahnverwaltung ist bestrebt, aus den von den ktrizitätsfirmen inzwischen ausgebildeten Bauarten eine Vorzüge aller Systeme vereinigende **Einheits-Fahrleitung** zu schaffen. Die Kettenfahrleitung ermöglicht bentlich eine Vergrößerung der Feldweite, d. i. des Abstandes Tragwerke in der Gleisrichtung. In der geraden Strecke rägt zur Zeit der Tragwerkabstand 70 bis 100 m, in einigen len noch mehr; Regeln über die günstigste Entfernung en sich nicht allgemein festlegen. Je nach der Feldweite der Anspannung des über dem Fahrdraht angeordneten rseils liegt der Auflagepunkt des Tragseils 1,5 m bis m höher als der Fahrdraht, der seinerseits wieder 5,5 6,5 m über Schienenoberkante verläuft. Der Nachspannzug Fahrdraht und der Kette beträgt etwa 1000 bzw. 1500 kg; Kurvenzüge sind dementsprechend beträchtlich. Rechnet den seitlichen Windangriff und die Eigenlast des Tragks hinzu, so leuchtet ein, daß die Sichtbarkeit dieser Bauke, auch wenn sie scheinbar nur leichte Drähte zu tragen an, nicht so sehr eingeschränkt werden kann, wie es erscht wäre. Indem der Vortragende die Entwicklung der chiedenen Bauweisen an Hand von zahlreichen Abbildungen ammenhängend vorführt, kommt er zu dem Schlusse, daß l Bauarten ihre Vor- und Nachteile haben und sich beinte Regeln über das Verwendungsgebiet der einen oder der eren Bauart kaum aufstellen lassen. Als Beispiel für eine re, an Leichtigkeit wohl kaum noch zu überbietende Bauttarf die von den Siemens Schuckert-Werken auf der Überahn Traar-Mörs und auf der Reichsgrenzenbahn in eden (vgl. nebenstehende Abbildung) angewendete Anng der Fahrleitung gelten.

es fraglos ist, daß die **Sichtbarkeit der Streckenale** durch die Aufstellung der Tragwerkmaste mehr weniger gestört wird, gibt der Vortragende wertvolle rzeige für Abhilfemaßnahmen. Erschwerend bei der ng dieser Frage wirkt der nach **rechts** gerichtete Ausg des Signalflügels, der, perspektivisch gesehen, in die reihe der Tragjoche hinein, anstatt nach links aus der nreihe hinausragt. Im Bezirk der Eisenbahndirektion burg hat man sich in der Weise geholfen, daß auf ere hundert Meter vor einem Signal die rechtsstehenden e auf mehrere Meter nach rechts hinausgerückt wurden; umständliche und überdies nicht überall durchführbare ahme. Nach der Quelle erscheint es einfacher und vielausreichend, die Signale über die Gleise auf eine **Signalbrücke** zu stellen. Durch Anwendung des einen Auslegermastes für zwei Gleise hat man in manchen n bereits viel für die bessere Erkennung der Signale er- für mehrgleisige Strecken versagt meistens auch Hilfsmittel. Der Forderung, daß der Signalflügel sich Größe und freien Hintergrund dem Blicke aufdrängen könnte durch Vergrößerung des Signalflügels und seine stellung Rechnung getragen werden. Nun bemühen sich die Firmen, die Feldteilung immer weiter zu treiben; folge sind die Tragwerke immer höher zu gestalten. Lag Fahrdraht früher 5,5 m über der Schienenoberkante, so werden jetzt 6,5 m gewünscht; anstatt rund 2 m Pfeilhöhe der 80-m-Kette bedingt die 100-m-Kette schon rund 3 m. Je höher nun aber die Maste werden, um so schwieriger wird nach Ansicht des Vortragenden die Signalfrage, wenn wir nicht zu einer vollständigen Umänderung unseres Signalwesens übergehen wollen. Will man aber die 100-m-Feldteilung für die gerade Strecke beibehalten, so fragt es sich, ob man dann nicht für längere Gleisbogen kürzere Maste, vielleicht in 1 bis 2 Größenstufen neben dem Mast der geraden Strecke verwenden soll, oder ob man für kurvenreiche Bahnen, wie z. B. die Eisenbahn Köln-Trier, durchweg engere Feldteilung wählen soll. Nach **Hoogens** Beiträgen im „Röll" über das Eisenbahnsignalwesen trägt man sich in Amerika mit dem Gedanken, auf Bahnen mit elektrischem Betrieb und selbsttätiger Signalgebung auf bewegliche Flügelsignale überhaupt zu verzichten und Lichtsignale anzuwenden, ein Ausweg, der dem Vortragenden nicht unbedenklich erscheint, weil damit eine

Kiruna-Riksgränsen (Reichsgrenzenbahn). Bahnhof Krokrik.

wesentliche Sicherheit gegen Sinnestäuschungen aus der Hand gegeben werde*). Wenn man schon die Frage der Signalsicht erschöpfend lösen und vor größeren Änderungen der Signalord-

---

*) Anmerkung der Schriftleitung. Hierzu darf bemerkt werden, daß auf der von Philadelphia nach dem Vorort Paoli führenden, stark gekrümmten 32 km langen, elektrisch betriebenen und mit selbsttätigen Signalen ausgerüsteten Bahn seit mehreren Jahren das **Tageslichtsignal** anscheinend mit gutem Erfolge angewendet wird. Die Signale werden im Tag- und Nachtbetrieb durch eine Gruppe einfarbiger Lichter gegeben, die mit Schutzkappen versehen sind, aus denen sich die Signalbilder durch verschiedene Zusammenstellung oder Lage der Lichterreihen unter Mitwirkung des Zuges selbsttätig zusammensetzen. Beispielsweise bedeuten zwei wagerechte Reihen von je vier Lichtern übereinander „Halt". Die Lichter sollen bis auf etwa 3600 m Entfernung sichtbar sein. Da der Wegfall aller beweglichen Teile am Signal als besonderer Vorteil des Systems zu bezeichnen ist, dürften auch die deutschen Sicherungstechniker dieser wichtigen Frage ihr Augenmerk zuwenden. Dem Vernehmen nach sind auch auf den mit selbsttätigen Signalen ausgerüsteten, für elektrischen Betrieb eingerichteten Melbourner Vorortbahnen versuchsweise Lichtsignale für Taganzeige vorgesehen; auch die Berliner Hochbahn hat ähnliche Versuche in Angriff genommen.

nung nicht zurückschrecken will, so bleibt noch ein anderer Gedanke zu erwägen, den Wentzel nicht als Vorschlag, sondern als Anregung zur Prüfung stellen möchte, dahingehend, den Signalarm anstatt nach rechts auswärts, nach links einwärts weisen zu lassen, so, daß er gewissermaßen über dem freizugebenden oder zu sperrenden Gleis wie ein Schlagbaum herauf- oder herunterklappt, anstatt abseits zu weisen. Es ist hier die Frage aufzuwerfen, aus welchen Gründen seinerzeit der Rechtsarm eingeführt worden ist. Der Vortragende glaubt die natürliche Erklärung für diese Maßnahme in der Entwicklung des Signalwesens gefunden zu haben, daß nämlich die Signale anfangs nur einige Meter hoch waren, man deshalb den Signalarm, um nicht in das Profil des lichten Raumes zu ragen, nach rechts auswärts habe zeigen lassen. Seitdem wir aber aus verschiedenen Gründen die Mastsignale erhöht haben und auf Bahnhöfen mit Rücksicht auf Nachbargleise erhöhen müssen, entfällt dieser Grund gegen den Linksarm, und so sprechen anscheinend weniger sachliche Gründe für die Beibehaltung des Rechtsarmes, als der praktisch allerdings schwer wiegende Umstand, daß der Rechtsarm nun einmal eingeführt und ohne große Umstände und Kosten nicht zu ändern ist, zumal auch noch andere Einrichtungen, wie z. B. die Vorsignale mit ihren rechtsansteigenden Lichtern, ihm angepaßt sind. Deshalb, so schlußfolgert der Vortragende, wird heute wohl kaum jemand im Ernst an eine Einführung des Linksarmes denken, auch wenn dieser an und für sich richtiger, weil verständlicher, ist. Es fragt sich aber, ob bei weitergehender Einführung des elektrischen Betriebes die für den Linksarm sprechenden Gründe nicht derart an Gewicht gewinnen, daß man dieser Frage ernstlich näher treten muß. Das wird von der Entwicklung des elektrischen Betriebes und ihrer davon abhängen, ob wir mit der Fahrleitung und ihren Tragwerken immer weiter in die Höhe gehen, so daß es praktisch werden kann, die Signale — anstatt über die Fahrleitung hinaus — darunter, also innerhalb des durch Masten und Fahrleitung umgrenzten Raumes anzuordnen.

Belgisch-britische Gegensätze in der Kongokolonie. Die Benguellabahn gefährdet!

Durch das Abkommen vom 31. März 1908 hatte sich bekanntlich die Kongolesische Eisenbahngesellschaft Du Bas Congo au-Katanga (abgekürzt B. C. K.) der Benguella-Bahngesellschaft gegenüber verpflichtet, den Katangabezirk durch eine Bahn in Kapspur mit dem künftigen Endpunkt der portugiesischen Benguella- oder Lobito-Eisenbahn zu verbinden und diese Neubaulinie auf kongolesischem Gebiet von Osten her gleichzeitig mit Vollendung der Benguellabahn fertigzustellen. Dabei war vorausgesetzt, daß die Benguellabahn, das Unternehmen des britischen Kolonialpolitikers Rob. Williams, in Angola mit besonderer Beschleunigung alsbald bis zur westlichen Kongogrenze fertiggestellt werden würde. Man wollte damals den Katangabezirk durch dieses Abkommen davor schützen, daß er in der Verfrachtung seiner Erzeugnisse der Willkür der den Verkehrsweg nach Beira beherrschenden Eisenbahngesellschaften auf Gnade und Ungnade ausgeliefert werde. Die Kongokolonie und die Benguellabahn hatten ein etwa gleich großes Interesse daran, zu verhüten, daß dereinst zwischen der Bahn von Katanga zum unteren Kongo und der Benguellabahn ein vernichtender Tarifkrieg ausbräche. Diese Anschauung führte daher zu dem erwähnten Abkommen vom 31. März 1908 zwischen der Benguellabahn, der Gesellschaft B. C. K. und der Katangabahn, in dem insbesondere vereinbart war, daß, nach Vollendung des Anschlusses der Benguellabahn an die Linie der B. C. K., die Roheinnahmen aus dem Betrieb der drei beteiligten Eisenbahnen in einen Gemeinschaftsfonds (Pool) zusammengeworfen und den einzelnen Eisenbahnen nach Verhältnis ihrer kilometrischen Längen zugeteilt würden. Dabei wurde der Benguellabahn mit Rücksicht auf die besonders hohen Baukosten ihrer Anfangsstrecke ein Zuschlag von 200 km zu ihrer Baulänge zugestanden, derart, daß bei Berechnung ihres Anteils an den Betriebsroheinnahmen die wirkliche Länge ihrer Linie um 200 km vergrößert werden sollte.

Die belgische Zeitung „La Nation Belge“ fordert nunmehr in einem scharf gehaltenen Artikel mit der Überschrift „Der belgische Gegenzug gegen die Benguellabahn“ vom 22. April d. J. nichts weniger, als die sofortige Abänderung dieses Abkommens, das die belgische Kongokolonie an die Benguellabahn binde. Rob. Williams habe sich als Vorkämpfer einer Politik entpuppt, deren Bestrebungen es den Belgiern zur Pflicht machten, ihm ihre Beihilfe im Kongogebiet nur noch mit äußerster Vorsicht zu gewähren. Der Kongo und der belgische Staat müßten zusehen, wieweit sich ihr politisches und wirtschaftliches Interesse jetzt noch mit den Interessen der Benguellabahn und der Tanganyika Concessions Ltd. in Einklang bringen lasse. Der Geist, in dem das Abkommen vom 31. März 1908 abgeschlossen sei, sei nicht wiederzuerkennen in den Äußerungen von Rob. Williams vom 21. April vor. J. und in seinen Bemühungen vom Jahre 1922 bei der britischen Regierung. Das genannte Abkommen sei seinerzeit von Belgien geschlossen in der Annahme des raschen Ausbaues der Benguellabahn durch die Tanganyika-Gesellschaft und unter der herrschenden Furcht, der ganze Katangaverkehr könne künftig nach Lobitobucht abwandern. Dieses Kompromiß sei für Belgien nur ein Notbehelf gewesen, den ihm der von England und besonders von der Finanzgruppe Rob. Williams gewonnene Vorsprung in der Erschließung von Mittelafrika aufgenötigt habe. Das Abkommen sichere der Benguellabahn Einfluß auf die Roheinnahmen und folgeweise auch auf die Tarifmaßnahmen der Katangabahn und der B. C. K. Es bewillige außerdem der Williams'schen Bahn den besonderen Vorteil eines Zuschlages von 200 km zur Betriebslänge bei der Errechnung des Anteils an den gesamten Einnahmen der drei beteiligten Bahnen. Das Abkommen sichere Belgien zwar die Herrschaft über ein Drittel der Schienenlänge und der Roheinnahmen der Benguellabahn, aber es nötige Belgien auch auf Hunderte von Kilometern zum Bau einer Grenzbahn, die für den größten Teil ihrer Strecke unwirtschaftlich sei. Es erleichtere andererseits die Schatzwirtschaft von Rob. Williams, dessen finanzielle Schwierigkeiten, wie man wisse, jetzt begonnen hätten. Endlich benehme es, und das sei die schwerste Folge für Belgien, den belgischen Unterzeichnern die rasche Verwirklichung der national-belgischen Neubaulinie vom Katangabezirk zum Unterkongo.

Die Maßregel wäre für Belgien nur vorteilhaft gewesen, wenn man bis in die äußersten logischen Folgen des Abkommens gehe, die finanziellen Schwierigkeiten der Tanganyika-Gesellschaft ausgenutzt und wenn die Belgier ihr Geld in die portugiesische Strecke der Benguella-Bahn gesteckt hätten. Das Abkommen vom 31. März 1908 habe keinerlei politischen Charakter dargeboten. Es sei ein rein geschäftliches Abkommen zwischen Privatleuten und Gesellschaften, die den Katangaverkehr unter sich teilten, wie sie schon die industriellen Schätze des Landes geteilt hätten. Indem Williams jetzt seiner Bahn eine politische, militärische und strategische Bedeutung beilege, habe er das Ziel überschritten, das Belgien seiner industriellen und finanziellen Politik gesteckt habe. Der gute Glaube Belgiens sei überrascht, sein Vertrauen mißbraucht worden (Abus de confiance). Diese neuen Tatsachen hätten eine neue Lage geschaffen, die sogleich neue Maßnahmen fordere und zwar eine Abänderung (Revision) des Abkommens vom 31. März 1908!

Der belgische Generalgouverneur Lippens habe kürzlich den belgischen Pressevertretern gegenüber und in der Parlamentskommission für die Kolonien als die gegenwärtig wichtigste Aufgabe die Lösung der Verkehrsschwierigkeiten hingestellt. Selbst die nationale Eigenliebe müsse zugestehen, daß Belgien sich hier im Schlepptau anderer Länder befinde. Laut ertöne der Ruf aus Afrika nach einem vollständigen Netz von schnellen Verkehrslinien. Das Eisenbahnprogramm, dessen Ausführung Belgien keinen Augenblick mehr verschieben dürfe, umfasse den Umbau und die Vervollständigung bestehender Bahnen und den Bau und die Ausrüstung von neuen Eisenbahnlinien für Hunderte von Millionen Franken, die innerhalb von 10 Jahren anzulegen seien. Wenn man bedenke, daß eine Kolonialbahn, völlig fertiggestellt und mit den notwendigen Fahrzeugen und Betriebsstoffen ausgerüstet, hätte im Durchschnitt mindestens 350 000 Franken für 1 km kosten, sähe man, daß für 3000 km Bahnen ungefähr 1,05 Milliarden Franken aufzuwenden sein würden. Die Zeit der Sparsamkeit auf kurze Sicht und der Ausgaben kleinen Stils sei im Kongo vorüber. Die endgültige und dauerhafte Festsetzung Belgiens in Afrika könne nur um diesen Preis stattfinden, auch nur um diesen Preis sei die belgische Industrie vor dem Verfall zu retten. Man müsse sofort 2 Milliarden Franken in großen gemeinnützigen Bauten im Kongogebiet, in Verkehrsunternehmungen und im Dienste der Gesundheitspflege in der Kolonie anlegen. Der Bau der belgischen Strecke der Benguellabahn, die nur eine ausländische Verdoppelung der Linie der B. C. K. darstelle, dürfe um keine Minute mehr die Vollendung des Verkehrsprogramms verzögern, das Belgien in einem Zeitraum von längstens 10 Jahren im Innern der belgischen Kongokolonie durchzuführen habe.

an müsse ganz unverblümt die Frage stellen: Kann der B der Eisenbahnstrecke von Bukama nach Ilebo und die ..ffbare Stromhaltung des Kasai zwischen Ilebo und Kin..asa allen künftigen Notwendigkeiten des Verkehrs gerecht ..den, können sie jedem fremden Wettbewerb Trotz bieten? ..ne man diese Frage in vollem Freimut und mit Sicherheit ..hen, so wäre Belgien glücklich genug, sich so wohlfeil aus ..Zustande der Zerrüttung seiner Finanzen herausziehen ..können, und es sei nur zu bedauern, daß eine so einfache ..ung so lange verzögert werden konnte. Wenn aber die ..ammengesetzte Verkehrslinie, d. h. halb Wasserstraße, halb ..enbahn, genügend sei und selbst hinsichtlich der Betriebs..ten den Vorzug verdiene, werde sie jemals die Geschwin..keit und Regelmäßigkeit eines durchgehenden Schienen.. es erzielen, selbst wenn man sie aufs Vollkommenste nach ..neuzeitigen Stande der Wissenschaft ausstatte? Einfach.. und Kraft vereint, machten die Eisenbahn vorzugsweise .. Waffe des Fortschritts in neuen Ländern. Wenn die zu..mengesetzte Verkehrsstraße genüge, um Katanga mit ..adi zu verbinden, solle man da zugleich 700 km Eisenbahn ..en und 250 Millionen Franken für Lobito vergeuden, nur .. die Genugtuung, der national-belgischen Verkehrslinie eine ..tbewerbende Verdoppelung im Auslande zu geben? Wenn ..ererseits trotz der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße des ..ffbaren Krasai die gemischte Verkehrsstraße eine befrie..liende Lösung nicht darstelle, so verbiete die Geldnot .. auch das wirtschaftliche und politische Interesse Belgiens ..edingt, die Aufmerksamkeit auf ausländische Linien zu ..iten, solange die Eisenbahn der B. C. K. nicht vollständig ..gestellt und ausgerüstet sei. Beinahe seit 16 Jahren be..t.e der Plan des Bahnbaues der B. C. K., und heute noch ..te man auf das erste Kilometer der Bahn! Für die Benguellabahn würde der Bau der belgischen Strecke die Vollendung und vollständige endgültige Ausrüstung bedeuten, und inzwischen würde die nationale B. C. K. nur eine nachhinkende Lösung sein. Die Kolonie bleibe hier nach wie vor im Schlepptau fremder Länder, und Lobitobucht würde durch den belgischen Fehler der glückliche Nebenbuhler von Matadi werden. Man habe binnen zehn Jahren ein Bahnnetz zu erbauen, das endlich die wirtschaftliche Entwicklung, die Verwaltungs- und politische Einheit der Kongokolonie sicherstellen werde. Die Interessen der Kolonien dürften nicht denen Einzelner geopfert werden, die Politik einer fremden Finanzgruppe nicht über die Politik des belgischen Staates die Oberhand gewinnen! Die neuen Tatsachen, die neuen Bestrebungen, welche die Lage und den Dunstkreis der Aufgabe verändert haben, seien nicht den Belgiern zur Last zu legen. Man müsse die afrikanische Politik Belgiens der neuen Lage anpassen. Alle Verantwortung vor der Zukunft sei hier festgelegt. In diesem Punkte seien die Belgier unumschränkt ihre eigenen Herren und Richter.

Soweit die Ausführungen von Louis Habrand in der „Nation Belge“. Die Ausführungen dürften bestätigen, daß Rob. Williams mit dem Bau der Benguellabahn nicht vorwärtskommt, und daß den Belgiern klar zu werden beginnt, wie sie durch ihre früher bekundete Bereitwilligkeit zum Bau der kongolesischen Strecke der Benguellabahn nicht gerade das Interesse des eigenen Bahnunternehmens vom Katanga nach dem unteren Kongo fördern. Wenn die Belgier tatsächlich ihre Zustimmung zu dem Bau der kongolesischen Strecke der Benguellabahn zurückziehen, so dürfte das Unternehmen der Lobitobahn scheitern und die Bahn ein Torso bleiben. Man darf gespannt darauf sein, wie England diese neue belgische Unfreundlichkeit aufnehmen und beantworten wird. F. B.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs..kehrsministerium hat unterm 27. Juni und 3. Juli d. J. ..ige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisen..n-Verkehrsordnung verfügt, welche u. a. auch die Beförde..g von Sprengstoffproben betreffen. Das Nähere geht aus .. Bekanntmachung in Nr. 15 des RGBl. hervor.

— **Bezeichnung der Behörden und sonstigen Stellen der Reichs..n.** Der Reichsverkehrsminister hat folgende Anordnung ge..ffen:

Die Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirek..ien haben in Zukunft die Bezeichnung „Reichsbahn..rektion“ (abgekürzt RBD) zu führen. Der Ortsname ist .. Bezeichnung anzufügen, z. B. „Reichsbahndirektion Berlin“.

Die übrigen Stellen (die zentralen Ämter, Betriebsdirek..ien, Ämter, Inspektionen usw. und die Dienststellen), bei ..en die Zugehörigkeit zur Reichsbahn nicht aus der Bezeich..g hervorgeht, haben vor ihrer bisherigen Bezeichnung die ..rte „Deutsche Reichsbahn“ zu führen, also z. B. „Deutsche ..hsbahn, Eisenbahn-Betriebsamt Berlin 1“.

Die Anschriften an den Gebäuden, insbesondere .. Schilder, sind mit obigen Anordnungen sofort in Übereinstim..ng zu bringen, soweit nicht unter 4 für die Dienststellen ein..ränkende Vorschriften gegeben sind. Bei den Reichsbahn..ktionen ist die Hinzuziehung des Ortsnamens hierbei nicht ..orderlich. Bei alten Schildern genügt es nicht, die jetzt unzu..fenden Bezeichnungen (z. B. „Königlich preußisches“) zu ..rstreichen, es ist vielmehr das ganze Schild neu zu streichen ..r neu anzufertigen. Sind mehrere Stellen in einem Gebäude ..ergebracht, so genügt es bei mehreren zusammenstehenden ..chriften, wenn die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn“ nur ..nal angebracht wird.

Bei den Dienststellen sind Zusätze, die die Zuge..rigkeit zu den früheren Ländereisenbahnen ausdrücken, zu ..eitigen. Im übrigen ist bei Gebäudeanschriften der Dienst..llen der Zusatz „Deutsche Reichsbahn“ nur da anzubringen, .. er zur Unterscheidung von benachbarten Anlagen fremder ..unternehmungen erforderlich erscheint.

Die Dienstsiegel und Dienststempel der Reichs..ndirektionen sind sofort gemäß Ziffer 1 zu ändern. Die Um..rift hat also beispielsweise zu lauten: „Reichsbahndirektion ..erfeld.“

— **Zur Finanzlage der Reichsbahn.** Nach Zeitungsnachrichten ..te in den Kreisen der alliierten Regierungen die Ansicht herrschen, daß der gegenwärtige Fehlbetrag der Reichsbahn um mindestens 9 Milliarden Mark verringert werden könnte, wenn ein Teil des geplanten Ausbaues des Eisenbahnnetzes, der als überflüssig bezeichnet werden könne, unter dem Zwange der wirtschaftlichen Lage vom Programm gestrichen würde. Auf eine diesbezügliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Quaatz hat der Reichsverkehrsminister geantwortet, daß der Unterschied zwischen Betriebsausgaben und Ausgaben des außerordentlichen Haushalts, die für werbende Anlagen ausgeworfen werden, den beteiligten Stellen der alliierten Regierungen gegenüber klargestellt sei.

Die Reichsregierung habe wiederholt, sowohl der Reparationskommission wie dem Garantiekomitee gegenüber, ausführlich und nachdrücklich betont, daß die Anforderungen des außerordentlichen Haushalts für die Ausgestaltung der Reichsbahnen mit Rücksicht auf den gesunkenen Geldwert nur zur Deckung des allerdringlichsten Bedarfs hinreichen und hinter den Aufwendungen der Vorkriegszeit um ein Mehrfaches zurückbleiben.

— **Zuständigkeit für Entschädigungs- und Erstattungsanträge.** Der Betrag, bis zu dem die größeren Güter- und Eilgutabfertigungen Anträge auf Entschädigungen aus dem Frachtvertrag über die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung zu erledigen befugt sind, ist von 300 *M* auf 5000 M erhöht worden. Die Zuständigkeit der Ämter, Inspektionen usw. ist auf 50 000 *M* für Entschädigungsanträge und auf 25 0000 *M* für Erstattungsanträge in jedem Falle festgesetzt worden.

— **Hauptbahnhof Leipzig.** Der Hauptbahnhof Leipzig, wenige Jahre vor dem Kriege fertiggestellt und wegen der Größe seiner Ausmaße und Erhabenheit seiner äußeren Erscheinung allgemein bekannt und bewundert, war bekanntlich ehemals Gemeinschaftsbahnhof der preußisch-hessischen und der sächsischen Staatsbahnen. Demgemäß gab es eine „preußische“ und eine „sächsische“ Seite mit getrenntem Fahrkarten- und Gepäckdienst nach und von Preußen sowie nach und von Sachsen. Dieser Zustand, der durch das Aufgehen der Ländereisenbahnen in der Reichsbahn seine Berechtigung verlor, aber wegen organisatorischer Schwierigkeiten nicht von heute auf morgen beseitigt werden konnte, wird nunmehr sein Ende finden. Am 1. Oktober 1922 wird in Leipzig Hauptbahnhof der Zusammenschluß des Fahrkartendienstes, sowie des Gepäck- und Expreßgutdienstes der Ost- und der Westseite durchgeführt. Dabei wird, um einerseits beste Ausnutzung des Personals, andererseits auch möglichst weitgehende Vereinheitlichung des Dienstes sicherzustellen, der gesamte Fahrkarten-, Gepäck- und Expreßgutdienst zu einer Dienststelle vereinigt, die der Eisenbahn-Generaldirektion Dresden und der Betriebsdirektion Leipzig I untersteht. Damit geht auch die Behandlung der Ansprüche und Beschwerden aus dem Fahrkarten-, Gepäck- und Expreßgutdienst in Leipzig Hauptbahnhof in vollem Umfange auf den Be-

zirk der Generaldirektion Dresden über, so daß insoweit künftig einheitliche Zuständigkeiten für die Leipziger Verkehrstreibenden gelten. Den Verkehr von beschleunigtem Eilgut des Magdeburg-Thüringer Bahnhofs, der sich auf der Westseite des Hauptbahnhofs Leipzig abwickelt, besorgt der Hauptbahnhof auch künftighin. Weitere Vereinheitlichungen bei den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn in Leipzig sind in Vorbereitung.

Erhebt diese Maßnahme, im großen Rahmen der Reichsbahn betrachtet, auch keinen Anspruch auf durchschlagende Bedeutung, so will sie doch als Baustein zum Aufbau der Reichsbahn und zum Ausbau des Reichsbahngedankens vermerkt werden.

— **Einnahmen und Ausgaben der Reichsbahn im ersten Viertel des Rechnungsjahres 1922.**

A. Einnahmen.

	Personen- und Gepäckverkehr	Güterverkehr	Sonstige Einnahmen	Zusammen
	in Millionen Mark			
Juni 1921	501	1 464	63	2 028
Juni 1922	1 518	10 972	290	12 780
	+ 1 017	+ 9 508	+ 227	+ 10 752
	+ 202,8 %	+ 649,3 %	+ 365,6 %	+ 530,2 %
April, Mai, Juni 1921	1 341	4 198	157	5 696
April, Mai, Juni 1922	3 957	28 136	799	32 892
	+ 2 616	+ 23 938	+ 642	+ 27 196
	+ 195,0 %	+ 570,2 %	+ 409,4 %	+ 477,4 %

B. Ausgaben.

Die Ausgaben des ordentlichen Haushalts einschl. Schuldendienst sind für den gleichen Zeitraum (April bis Juni 1922) ermittelt zu 30 400 Mill.

C. Mehreinnahme.

Es ergibt sich mithin eine Mehreinnahme von rd. 2500 Mill. Der Haushalt der Reichsbahn 1922 soll das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herstellen. Die seitherige Entwicklung hat diese Erwartung bestätigt. Bei der Betrachtung der Mehreinnahme ist zu beachten, daß die Ausgaben in den Sommermonaten (insbesondere für Licht, Heizung und Lokomotivfeuerung) geringer sind als im Winter.

— **Ein neuer Hamburger Güterbahnhof.** Am 16. Juli ist der zwischen Halstenbek und Langenfelde neu angelegte Verschiebebahnhof Eidelstedt, auf dem kürzlich auch eine Schlackenaufbereitungsanlage hergestellt wurde, in Betrieb genommen worden. Der neue Bahnhof ist 4 km lang und hat 26 km Haupt- und 70 km Nebengleise. Er tritt an die Stelle des unzureichenden und veralteten Verschiebebahnhofs Langenfelde. Der Bahnhof Eidelstedt dient zur Vermittlung des gesamten Verkehrs von und nach dem Norden. Er ist ein Glied aus dem großzügigen Bauprogramm für die Erweiterung der Bahnanlagen in und um Hamburg, d. h. der Güterumgehungsbahn, die in erster Linie dazu dienen soll, die in den letzten Jahren hervorgetretenen Betriebs- und Verkehrsschwierigkeiten zu beheben.

— **Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage im Ruhrbezirk blieb auch in der Woche vom 9. bis 15. Juli unverändert günstig. Die Leerwagenbestände sind noch recht erheblich, so daß den sämtlichen Verfrachtern der volle Bedarf an leeren Wagen gestellt werden konnte. Für Kohlen, Koks und Briketts sind in der genannten Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 20 353 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt worden (Höchstgestellung am 14. Juli 20 779). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 19 724 Wagen. Auch bei der Rheinschiffahrt war infolge des anhaltend günstigen Wasserstandes die Verkehrslage zufriedenstellend. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen bezifferte sich auf 21 176 (22 436) t, der Gesamtumschlag in den Kanalhäfen der Zechen auf 24 063 (20 456) t. Die Lagerbestände an Kohle, Koks und Briketts betrugen am Ende der Berichtswoche 246 710 t.

— **Ein D-Zug als öffentlicher Ort anerkannt.** In einer Beleidigungsklage hatte das Landgericht K. angenommen, daß eine im Gang eines D-Wagens gefallene Beleidigung als öffentliche Beleidigung anzusehen sei, da der Durchgangswagen eines D-Zuges kein abgeschlossener Raum sei, sondern von allen Mitreisenden betreten werden könne. Es wäre die Möglichkeit gegeben gewesen, daß viele Reisende, und nicht nur die im teil sitzenden, die ausgesprochenen Beleidigungen hörten. Ge das Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt; er bestr daß eine Öffentlichkeit im Sinne des Gesetzes vorgelegen h Das Reichsgericht verwarf nach einer Mitteilung „D. Allg. Ztg." die Revision als unbegründet: Die Öffentlichk sei im Urteil einwandfrei festgestellt. Die Personen, die Beleidigung hören konnten, wären nicht irgendwie individ zusammengehalten, sondern hätten sich zufällig zusamm gefunden.

— **Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft.** Die E wicklung der einzelnen Unternehmungen i. J. 1921 war, wie Rechenschaftsbericht ausgeführt wird, sehr verschieden. G allgemein bleiben die Verkehrsunternehmungen durch die au ordentlich hohen Preise aller Bau- und Betriebsstoffe schwer lastet. Im Zusammenhang hiermit ist die Schaffung die Preisen entsprechender Rücklagen für die Erneuerungen e ernste, von vielen Unternehmungen zurzeit nicht zu behebe Sorge. Auch im Berichtsjahre gelang es nicht, die Unternehm gen von der sie allein und in geradezu unerträglicher H belastenden Verkehrssteuer zu befreien. Erst jetzt, währ Abfassung des Berichts des Vorstandes, ist erreicht, wenigst für die ausgesprochen notleidenden Bahnunternehmungen leichterungen zu verschaffen. Für das abgelaufene Geschä jahr wird bekanntlich die Verteilung einer Dividende von (0 %) vorgeschlagen. In der Bilanz erscheinen u. a. 4 188 (8 964 045) ℳ Schuldner, 13 476 488 (6 437 001) ℳ Wertpapi 19 714 725 (20 475 203) ℳ Aktien und Geschäftsanteile Bankgesellschaften sowie andererseits 13 401 599 (9 149 245) Gläubiger.

— **Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität K** In der Aula der Universität Köln tagte am 1. Juli d. J. Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswiss schaft zu dem Hauptzweck, das neuerbaute, in unmittelba Nähe der Universität gelegene, geschmackvoll eingericht Gebäude des Instituts in Gegenwart von leitenden Vertret der Reichs-, Staats- und Gemeindebehörden, der Eisenbahn, Handelskammern, bedeutenden Verkehrsverbänden und der S dentenschaft einzuweihen und der Universitätsbehörde zu üb geben. Herr Staatssekretär Stieler überbrachte die Glü wünsche des Reichsverkehrsministeriums. In der Begrüßun rede, der ein fesselnder Vortrag über „Die Transportfrage Genua" folgte, wies er u. a. darauf hin, das der heutige E weihungstag als ein wichtiger Markstein in der Entwickl der Gesellschaft anzusehen sei; die Reichseisenbahnverwalt nehme an den bedeutsamen Bestrebungen der Gesellschaft regsten Anteil und wünsche dem Institut bei der Verwirklich seiner hohen Ziele einen vollen Erfolg.

Ziel und Aufgabe des erst im April 1921 gegründeten, sich geahnt schnell entwickelnden Instituts (vgl. Jahrg. 1921, Nr. S. 823 d. Ztg.) sind Forschung und Lehre auf dem Gebi des gesamten Verkehrswesens und Nutzbarmachung der gebnisse dieser Tätigkeit für das deutsche Wirtschaf leben. Der von dem Direktor des Instituts Dr. E Privatdozent der Universität Köln, den Zuhörern vorgetrag Plan des Instituts geht dahin, durch Vorlesungen und Übung Studenten sowie Hörer aus der Praxis in die Theorie der V kehrswissenschaft einzuführen. Im Rahmen und auf dem Bod der Universität wird das Institut seine Forschungs- und Le tätigkeit ausüben. Bereits vom kommenden Wintersemester ist seitens der Universität die Verkehrswissenschaft als sonderes, wahlfreies Prüfungsfach für das Handelsdiplomexam anerkannt. Den Promoventen der Wirtschafts- und sozialwiss schaftlichen Fakultät ist es gestattet, die Dissertation aus d Verkehrsgebiet zu nehmen. Das setzt für das Studium der V kehrswissenschaft dieselbe Vorbildung voraus, die von d Studierenden der anderen Fächer verlangt wird. Das Instit ist keine lokale oder provinziale Einrichtung, sondern d deutsche Zentralinstitut zur Pflege der Verkehrswissensch Für die Wahl des Ortes war entscheidend, daß die Stadt K als Knotenpunkt des Verkehrs in allen seinen Erscheinun formen angesehen werden kann und die Universität eine Wi schafts- und eine rechtswissenschaftliche Fakultät besitzt, mit ganz besonderem Verständnis seit ihrem Bestehen sich f den Ausbau der wissenschaftlichen Erforschung des Verkeh und Wirtschaftslebens eingesetzt haben. Über diese im Rahm eines Universitätsinstituts sich haltende Tätigkeit hinaus v anstaltet das Institut noch Kurse u. a. für Spedition, Binn schiffahrt, Eisenbahn, Luft- und Kraftwagenverkehr für Wi schaftstreibende und im Verkehrswesen in leitender Stellu tätige Angestellte, sei es in einem Verkehrsunternehmen od auf einer anderen Stelle in Handel und Industrie, im staatlich oder kommunalen Verwaltungsdienst. Für diese Kurse werd Praktiker wie Theoretiker als Lehrer verwendet. Die A

[..]ung dieser Kurse findet, wie bereits der erste Versuch [..]t, in weitesten Kreisen lebhaften Anklang.

[W]ie ein roter Faden zog sich durch die Fülle der aus Anlaß [..] glänzend verlaufenen Tagung gehaltenen ausgezeichneten [..]en die Erkenntnis, daß der Verkehr der ausschlaggebende [..]tor des Wirtschaftslebens geworden ist. Ohne ein gesundes [..]kehrswesen ist ein gesunder Wirtschaftskörper undenkbar. [..] Institut will die Voraussetzungen zum Verständnis der Zu[sa]mmenhänge auf dem großen Gebiet des Verkehrswesens und [..] nutzbringenden Verwendung für die Allgemeinheit schaffen. [..] Ziel ist gesteckt; die Wege zum Ziel sind geebnet. Allen, [..] an der Gesundung und an dem Wiederaufbau des Verkehrs[w]esens ein Interesse haben, insbesondere auch den Männern [..] Praxis und der Wissenschaft aus dem Bereich der Eisen[bahn], ist Gelegenheit zur Mitarbeit in reichstem Maße geboten. [Abh]andlungen in den von dem Institut herausgegebenen zwei [Zei]tschriften, die eine für die Praxis des Verkehrswesens „Der [Ver]kehr", die andere mehr wissenschaftlicher Art „Zeitschrift [..] Verkehrswissenschaft", werden aus den Kreisen der Eisen[bah]n gern gesehen, ebenso wie sachkundige Lehrer für die [Vor]lesungen in dem Institut oder für die einzelnen, kürzeren [..]rkurse*).

[M]öge sich das Institut unter der zielbewußten Führung des [Prä]sidenten der Gesellschaft, Herrn Generaldirektor Ott, dessen [Er]nennung zum Dr. rer. pol. h. c. wegen seiner Verdienste [u]m das Institut und um das deutsche Verkehrswesen von der [Fak]ultät bekannt gegeben wurde, gestützt auf die Universität [..] tatkräftig gefördert von allen einsichtigen Praktikern und [The]oretikern, ersprießlich weiterentwickeln zum Besten des [Nac]hwuchses in der Gegenwart und Zukunft und damit zum [..]zvollen Wiederaufstieg unseres schwer zerrütteten Ver[keh]rs- und Wirtschaftslebens!

[E]ssen, den 12. Juli 1922. Rudolf Meyer, Regierungsrat.

[—] **Personalnachrichten.** Der Ministerialrat im Reichsver[keh]rsministerium, Geheimer Regierungsrat Bruno Moeller [..]Berlin, ist zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Königs[be]r[g] ernannt worden. — Versetzt sind: Die Reigerungs[..]ä Keller, bisher in Hagen (Westf.), als Vorstand des [Ei]senbahnverkehrsamts nach Ratibor; Raedel, bisher in [..]uzburg (Oberschl.), als Vorstand des Eisenbahnverkehrs[am]ts nach Warburg (Westf.); Piper, bisher in Warburg [(We]stf.), als Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts nach Hagen [(We]stf.); Regierungsbaurat Schieb, bisher in Halle (Saale), [..] Mitglied (auftrw.) zur Eisenbahndirektion daselbst. — Der [Reg]ierungsbaurat Harr, Mitglied der Eisenbahndirektion in [Ka]towitz, ist gestorben.

Österreich.

[—] **Ersparnis an Amtsräumen im Bundesministerium für Ver[keh]rswesen.** In einer Sitzung des Ausschusses für Verkehrs[w]esen gab der Bundesminister Dr. Odehnal eine Darstellung [ü]ber die Bemühungen der Bundesbahnverwaltung, durch Auf[las]sung von Amtsräumen Ersparnisse zu erzielen und [Woh]nungen zu gewinnen. Er führte aus:

[„D]ie Bundesbahndirektion Wien-Nordost hat seit dem Zeit[pu]nkt der Zusammenlegung der bestandenen drei Direktionen [(No]rdbahn, Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn), das [i]s seit ungefähr Mitte des Jahres 1919, über 1000, zumeist in [Pri]vathäusern untergebracht gewesene Amtsräume aufgelassen, [wod]urch es ermöglicht wurde, über 200 Bediensteten Wohnungen [zu] verschaffen, an die staatlichen Industriewerke 54 Räume zu [übe]rlassen sowie für Personalküchen und Personalausschüsse [geg]en 40 Räume zur Verfügung stellen zu können. Außerdem [kon]nten einige Anmietungen in Privathäusern aufgelassen [wer]den. Auch die Bundesbahndirektion Wien-West konnte, [alle]rdings nur in sehr geringem Ausmaß, Amtsräume für Wohn[zwe]cke umgestalten.

[N]ach einer bei der Hausverwaltung der Bundesbahndirektion [Wie]n-Nordost Mitte Juni 1922 aufgestellten Berechnung ist bei [Auf]lassung je eines Amtsraumes durch Wegfall der sachlichen [Aus]gaben für Beleuchtung, Beheizung und Reinigungsmaterial [für] das Jahr ein Ersparnisbetrag von rund 300 000 K. sicher[gest]ellt. Durch die vorhin erwähnte Auflassung von 1000 Amts[räu]men ist somit allein eine Jahresersparnis von 300 Millionen [Kro]nen erzielt.

[D]as Bundesministerium für Verkehrswesen ist derzeit in voll[stä]ndig unzureichender Weise in nicht weniger als zwanzig, [mei]st weit voneinander entfernten Häusern untergebracht, wo[von] überdies nur der kleinere Teil staatseigene, der überwiegende größere Privatgebäude, vorwiegend Pensions- bzw. Provisionsfondsgebäude der ehemaligen k. k. Staatsbahnen sind. Eine gründliche Abhilfe dieser Verhältnisse kann nur durch die Verlegung des Bundesministeriums für Verkehrswesen in ein großes gemeinsames Gebäude geschaffen werden. Als solches kommt einzig und allein das ehemalige Kriegsministerialgebäude in Betracht.

Auf Grund der Verhandlungen mit den in Betracht kommenden Stellen wurde ich versichert, bis Ende Juli d. J. 56 Zimmer im 1. Stockwerke und 48 Zimmer im 2. Stockwerke des Kriegsministerialgebäudes in geschlossener Form durch Abbau bzw. Zusammenrücken beim Militärliquidierungsamt und beim Bundesministerium für Heereswesen zur Verfügung zu bekommen, so daß es möglich ist, das Präsidium, die Personalsektion sowie die Verkehrs- und maschinentechnische Sektion in kürzester Zeit von den Gebäuden 1. Bezirk, Elisabethstraße Nr. 7 und 9, und Gauermanngasse Nr. 2 und 4 zu übersiedeln. Weitere Räumungen des Kriegsministerialgebäudes durch Abbau bzw. Verlegung der dort untergebrachten Stellen sind im Zuge, so daß nach den gegebenen Zusicherungen angenommen werden kann, daß bis Ende dieses Jahres der größte Teil des Bundesministeriums für Verkehrswesen sich im Kriegsministerialgebäude befinden wird.

Durch die geplante Verlegung des Tariferstellungs- und Abrechnungsbüros der österreichischen Bundesbahnen, das derzeit in vier Gebäuden untergebracht ist, in das von uns zu räumende Gebäude in der Gauermanngasse 2—4 werden drei Privatgebäude frei gemacht und hierdurch ungefähr 20 bis 25 Wohnungen geschaffen. Außerdem wird auch noch das Privatgebäude Elisabethstraße Nr. 7 frei gemacht. Hierdurch werden weitere 10 bis 12 Wohnungen gewonnen. Durch die beabsichtigte Dichtersetzung der Beamten, soweit es aus dienstlichen Rücksichten zulässig ist, wird mit einer bedeutend geringeren Anzahl von Räumen das Auslangen gefunden werden. Um die Übersiedlungskosten auf ein Mindestmaß zu bringen, werden nur die unumgänglich notwendigen Möbeltransporte durchgeführt werden."

— **Die Unterschleife bei der Südbahn.** In Beantwortung der von mehreren Abgeordneten im Nationalrat eingebrachten Anfrage, betreffend die Verhältnisse bei der Südbahngesellschaft, teilte der Bundesminister für Verkehrswesen im Einvernehmen mit den Bundesministern für Finanzen und für Justiz folgendes mit: Zu Anfang Dezember 1921 hat die Regierung davon Kenntnis erhalten, daß gegen mehrere Südbahnbedienstete eine gerichtliche Untersuchung wegen in den Jahren 1913 bis 1920 begangener Unterschleife im Gange ist. Im Verlaufe dieser Untersuchung hat sich auch der Verdacht ergeben, daß bei Abwicklung des Schwellenlieferungsgeschäftes mit der Firma Drach, die seit Jahren vorwiegend die Deckung des Schwellenbedarfes der Südbahn vertragsmäßig übernommen hat, Unregelmäßigkeiten vorgekommen sind. Die letztere Angelegenheit befindet sich noch im Stande der Erhebungen durch das Wiener Landesgericht in Strafsachen II, über deren Ergebnis in strafrechtlicher Hinsicht sich noch kein Urteil abgeben läßt. Abgesehen von der strafrechtlichen Seite der Angelegenheit hat sich gezeigt, daß manche tiefgehende Mängel insbesondere im finanziellen Dienste der Südbahnverwaltung bestehen, wo sich die völlige Unzulänglichkeit der Einrichtungen der Rechnungskontrolle herausgestellt hat. Allerdings muß bei voller Objektivität eingeräumt werden, daß eine geordnete Führung des Rechnungswesens durch die Folgen des Krieges und der staatlichen Umwälzungen sehr erschwert war. Es wird Sache dieser Bahnverwaltung sein, die zutage getretenen Mißstände ehestens zu beheben. Was die Frage einer etwaigen Schädigung des Bundes durch die vorgefallenen Unterschleife und Unregelmäßigkeiten mit Rücksicht auf die Vorschußverpflichtung aus dem Régime provisoire anbelangt, so muß folgendes festgehalten werden: Die Südbahn ist u. a. in das Régime provisoire mit gewissen Zahlungsrückständen aus Materialanschaffungen eingetreten, deren namhaftester Posten die Schuld für Schwellenlieferungen der Firma Drach darstellt. Die etwaige Vorschußleistung für die ratenweise Abstattung dieses Postens wurde jedoch bei Abschluß des Régime provisoire ausdrücklich davon abhängig gemacht, daß die Gesellschaft vor allem genau feststellt, wie viel Schwellen das österreichische Netz aus den Lieferungen der Firma Drach tatsächlich erhalten hat, und wie viel vertragsmäßig dafür zu bezahlen ist, und daß weiter die Südbahn mit der Firma Drach wegen der Zahlung eine Vereinbarung trifft, die die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehrswesen findet. Diese Vereinbarung ist bisher nicht vorgelegt worden, infolgedessen wurden Vorschüsse auf diese Schuld nicht geleistet, und es erleidet demnach der Bund auch keinen Schaden. Seit Beginn des Régime provisoire ist bei der Gesellschaft eine besondere Kontrolle eingerichtet, die die Gebarung der Südbahn auf das eingehendste überwacht. Bei der großen Gewissenhaftigkeit und Umsicht der mit der Ausübung der Kontrolle befaßten Organe des Bundesministeriums für Finanzen

---

[*)] Im Vordergrund steht aber aus finanziellen Gründen in [der] heutigen schweren Zeit die Werbung für weitere Mitglieder [der] Gesellschaft, die hiermit allen Lehrern dringend ans Herz [gele]gt wird.

und des Bundesministeriums für Verkehrswesen kann es mit voller Beruhigung als ausgeschlossen bezeichnet werden, daß Übelstände, wie die beklagten, wiederkehren.

— **Erleichterung im Grenzverkehr mit Bayern.** Hinsichtlich des Reiseverkehrs mit Bayern wurde festgesetzt, daß bei österreichischen und deutschen Staatsangehörigen, die im Lande Salzburg und Tirol und Oberösterreich seit mehr als 6 Monaten ihren ständigen Wohnsitz haben, ihrem Paß der sogenannte Nahreisesichtvermerk beigesetzt werden kann, welcher Vermerk zu [illegible]olten Reisen in die Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern und Schwaben über die amtlichen Grenzübergangsstellen in Salzburg, Tirol, Oberösterreich und Vorarlberg berechtigt.

— **Übernahme der niederösterreichischen Landesbahnen in den Pachtbetrieb der Bundesbahnverwaltung.** Auf Grund der zwischen der Bundesverwaltung einerseits und den Ländern Wien und Niederösterreich anderseits abgeschlossenen Vereinbarungen hat die Bundesbahnverwaltung am 15. Juli 1922 mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1921 den Pachtbetrieb auf nachstehenden Linien zu übernehmen:

1. den niederösterreichisch-steirischen Alpenbahnen (St. Pölten-Gußwerk, Obergrafendorf-Ruprechtshofen);
2. der niederösterreichischen Waldviertelbahn (Gmünd-Groß Gerungs, Gmünd-Litschau, Alt Nagelberg-Heidenreichstein);
3. der Lokalbahn Willendorf-Neunkirchen;
4. der Lokalbahn Retz-Drosendorf;
5. der elektrischen Lokalbahn Wien-Landesgrenze nächst Hainburg;
6. der Lokalbahn Siebenbrunn-Leopoldsdorf-Engelhartstetten-Orth (Siebenbrunn-Breitstetten-Engelhartstetten, Breitstetten-Orth);
7. der Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn;
8. der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf;
9. der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal (Stammersdorf-Groß Schweinbarth-Pyrawarth-Zistersdorf-Dobermannsdorf);
10. der Lokalbahn Ernstbrunn-Hohenau-Poysdorf-Gaunersdorf (Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau, Dobermannsdorf-Poysdorf, Mistelbach-Gaweinstal).

Der gesamte am 15. Juli 1922 vorhandene Fahrpark und zwei Fahrkartendruckmaschinen (samt Inventar und Materialvorräten), ferner die Material- und Inventarvorräte der N. Ö. L. B. gehen in das unbeschränkte Eigentum der Bundesbahnverwaltung über.

Den Betrieb auf den genannten Linien hat einstweilen die „Direktion der N. Ö. L. B.“, welche sowohl die Geschäfte der bisherigen „Direktion der N. Ö. L. B.“, als auch die der bisherigen „Niederösterreichischen Landeseisenbahnbaudirektion“ zu übernehmen hat, nach den bisher geltenden Dienstvorschriften der N. Ö. L. B. mit der Einschränkung weiterzuführen, daß ihr nur die gleichen Zuständigkeiten zukommen, wie den übrigen Bundesbahndirektionen, und alle Bestimmungen der N. Ö. L. B. aufgehoben sind, die ausschließlich in den bestehenden Verhältnissen zwischen der bisherigen Direktion und dem Verwaltungsrate der einzelnen Aktiengesellschaften bzw. Konzessionären begründet sind. Außer den laufenden Geschäften hat der Leiter dieser Direktion die Überführung der Bediensteten der N. Ö. L. B. in den Stand der Bundesbahnverwaltung nach den im Einvernehmen mit den Personalvertretern hinauszugebenden Weisungen des Bundesministeriums für Verkehrswesen zu besorgen, die für die allmähliche Auflösung der Direktion erforderlichen Anträge dem Bundesministerium für Verkehrswesen zu erstatten, die schon während der Übergangszeit möglichen organisatorischen Änderungen vorzuschlagen und endlich alle Übergangsmaßnahmen für die geplante Aufteilung des Netzes der N. Ö. L. B. auf die beiden Wiener Bundesbahndirektionen durchzuführen. Beabsichtigt ist, der Bundesbahndirektion Wien-West die unter 1. bis 3., der Bundesbahndirektion Wien-Nordost die übrigen Linien an einem noch bekanntzugebenden Zeitpunkte zur Betriebführung zu übergeben. Im Übergangs- und Durchzugsverkehr der N. Ö. L. B. mit den anderen Bundesbahndirektionen und umgekehrt sind die Wagen der beiden Fahrparke als eigene zu behandeln. Zur Führung der Geschäfte der sogenannten gesellschaftlichen Verwaltung der einzelnen Aktiengesellschaften wird ein besonderer Geschäftsführer bestellt.

— **Wegfall der Entseuchungsgebühr bei Beförderung tierischer Rohstoffe.** Laut einer Bestimmung der Eisenbahnverkehrsordnung mußten bisher alle Eisenbahnwagen, in denen tierische Rohstoffe, wie Flechsen, Leimleder, Hörner, Klauen, Knochen, Häute, befördert wurden, nach jedesmaligem Gebrauch dem gesetzlich vorgeschriebenen Entseuchungsverfahren unterworfen werden. Da die Wagen zu diesem Zwecke in die eigenen hierfür eingerichteten Entseuchungsbahnhöfe überführt werden müssen und die anzuwendenden Entseuchungsmittel im Preise außerordentlich gestiegen sind, verursacht die Entseuchung Eisenbahnen sehr erhebliche Kosten, die von den Partei Form einer Nebengebühr (Entseuchungsgebühr) eingeh werden. Laut einer kürzlich verlautbarten Verordnung Bundesministeriums für Verkehrswesen kann nun in Zuk in der Regel die Entseuchung der zur Beförderung tieris Rohstoffe verwendeten Eisenbahnwagen gänzlich entfallen; ihre Stelle tritt bloß eine gründliche Reinigung der Wagen, in jedem Entladebahnhof vorgenommen werden kann. Die hebung der Entseuchungsgebühr kommt hierdurch in Weg Eine Entseuchung solcher Wagen wird in Zukunft nur stattfinden, wenn aus veterinärpolizeilichen oder gesund lichen Gründen die Entseuchung besonders angeordnet Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat durch diese fügung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für L und Forstwirtschaft einem wiederholt geäußerten Wunsche Lederindustrie sowie anderer an der Verarbeitung tieris Rohstoffe beteiligter Industrien in tunlichst weitem Maße R nung getragen.

— **Das Elektrizitätswegegesetz.** Der Nationalrat hat 7. Juni d. J. den Entwurf für das Gesetz, betreffend die ele schen Anlagen (Elektrizitätswegegesetz) — vergl. Nr. 21, S. d. Ztg. — angenommen; das Gesetz wurde in der Nummer des Bundesgesetzblattes vom 23./VI. 1922 verlautbart.

— **Errichtung eines Landesverkehrsrates in Salzburg.** Salzburger Landtage wurde ein Gesetz genehmigt, womit Wahrnehmung, Förderung und Vertretung aller Angele heiten des Reise- und Fremdenverkehrs im Lande Salzburg Landesverkehrsrat mit dem Sitz in der Stadt Salzburg schaffen wird. Zur Deckung der Aufwendungen ist ein be derer Verkehrsfonds zu errichten.

— **Anschlag gegen den Südbahnschnellzug Wien-Rom.** mittelbar vor der Einfahrt in die Station Spital am Semmer wurden am 13. Juli nachts mehrere Eisenbahnschwellen die Schienen gelegt und durch eine feste Verbindung zu ei Barrikade ausgebaut, welche die Lokomotive des um 9 50 Minuten abends von Wien abgegangenen D-Zuges nach zur Entgleisung brachte. Mit der Lokomotive sind der Ten der Dienstwagen und der nächstfolgende Personenwagen dem Gleise gekommen und haben sich tief in das Erdr eingebohrt. Die übrigen Wagen blieben im Gleise ste Fahrpersonal und Reisende blieben unverletzt. Durch die walt dieses Anpralls wurden die Schienen in einer Ausdehn von 100 m beschädigt.

— **Der Bahnbau Landeck-Pfunds.** Das Schicksal des noch Kriege begonnenen Baues einer Bahn von Landeck nach Pf im oberen Inntale war schon wiederholt, insbesondere auch letzter Zeit, Gegenstand öffentlicher Erörterung und Kritik. allerdings vielfach von unzutreffenden Annahmen ausg Von berufener Seite gehen uns nun über diesen Bahnbau stehende Aufklärungen zu:

Im Frühjahr 1918 hatte das damalige Armee-Oberkomma durch eine Militärbauleitung unter Heranziehung von reichischen Staatsbahnbeamten den Bau der vom Lande T schon seit Jahrzehnten verlangten Eisenbahnlinie von Land über Pfunds und den Reschenscheideckpaß nach Mals zum schluß an die bereits bestehende Bahn Bozen-Meran-Mals Aufwendung großer Mittel in Angriff genommen und außer sehnlichen Baubetriebsanlagen insbesondere in der unge 23 km langen Teilstrecke Landeck-Tösens nicht unbedeut Bauarbeiten herstellen lassen. Mit dem Zusammenbruch dem Verluste von Südtirol kamen nicht nur die Arbeiten p lich zum Stillstand, sondern es wurde auch die wirtschaftli Bedeutung des Bahnbaues wesentlich geändert. Wenn Ö reich nach seiner heutigen Gestaltung auch an einer Bahn bindung über den Reschenpaß kein Interesse mehr hat, so bl doch die Linie Landeck-Tösens für die Erschließung des ob Inntales und für einen etwaigen Anschluß an die Schweiz Wichtigkeit. Da außerdem durch das Stehenbleiben unferti Bauwerke öffentliche Interessen und wertvolle Anraineranla schwer gefährdet erschienen, ließ das damalige Staatsamt Verkehrswesen auf Betreiben des Tiroler Nationalrats und örtlichen Interessenten zunächst mit 300—400 Arbeitern Reihe von Sicherungsarbeiten durchführen, die Ende 1919 geschlossen werden sollten.

Auf neuerliches und dringendes Verlangen des Landes T wurden, um politische Weiterungen zu vermeiden und die handene größtenteils einheimische Arbeiterschaft vor Arbe losigkeit zu behüten, die angefangenen Bauten mit kleinen teln weitergeführt und hierfür bis Ende 1921 der Gesamtbe von 38 Millionen Kronen aufgewendet. Trotz der gewaltig stiegenen Materialpreise und Arbeitslöhne konnte im Bun finanzgesetze für 1922 für den Bahnbau Landeck-Tösens ein

g von 100 Millionen Kronen eingestellt werden, keineswegs r stand der in der Öffentlichkeit wiederholt genannte Betrag 11,1 Milliarden Kronen zur Verfügung. Nach Maßgabe der erlich eingetretenen Lohn- und Preiserhöhungen wurde der tere Betrag vor kurzem auf 320 Millionen Kronen erhöht, da- die Arbeiten in dem bisherigen Ausmaß fortgeführt werden nten und die Entlassung der vorhandenen Arbeiter ver- den würde. Außerdem hat das Land Tirol einen Betrag von Millionen Kronen bewilligt. Sollte die Finanzlage des Bundes Bereitstellung größerer Beträge gestatten, so wird auch die durchführung entsprechend beschleunigt werden können. Durchführung des Bahnbaues bis Pfunds würde heute einen stenaufwand von ungefähr 50 Milliarden Kronen erfordern. s in einzelnen Veröffentlichungen erwähnte Einstürzen be- s ausgeführter Stollen beschränkt sich auf das Zusammen- chen einzelner Stollenhölzer in einem der Stollen, eine Er- einung, die auch bei gewöhnlichen Bahnbauten öfters ein- t.

ie Ende 1918 bei der Militärbauleitung verwendeten 34 Bun- bahnbediensteten wurden durch Versetzung und Abbau ein- ließlich eines Kanzleidieners auf derzeit 9 Beamte (hierunter Leiter und 3 Ingenieure sowie ein Grundeinlösungsreferent) mindert, die vollständig ausgenutzt und zweckmäßig be- äftigt sind, da sie nicht nur die Bauarbeiten überwachen, dern auch die gesamte Grundeinlösung durchführen, die Bau- würfe verfassen, die Bau- und Betriebsstoffe beschaffen und walten, die Arbeitslöhne vereinbaren und regeln, die Ver- dlungen mit den Unternehmern und Lieferern, sowie die ge- te Geldgebarung durchführen und überdies auch zu anderen beiten für die Bundesbahnverwaltung, insbesondere bei der bergbahn, den Elektrisierungsarbeiten daselbst, und auch im genland aushilfsweise herangezogen werden.

– **Eisenbahnfahrten in Jugenderholungsheime.** Nach dem desgesetze vom 30. Juni 1922, betreffend die Förderung von dererholungsaktionen im Sommer d. J., wurden die noch bis diesem Tage gültigen Freifahrten in die Erholungsheime auf- oben. Für Eisenbahnfahrten in Erholungsheime wird aus desmitteln nunmehr eine 50prozentige Ermäßigung gewährt.

– **Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** der Sitzung des Verwaltungsrates wurde die Einberufung r außerordentlichen Generalversammlung für Mittwoch, den August, beschlossen. Dieser Generalversammlung wird der rag unterbreitet werden, das Aktienkapital zunächst durch trag von 1914131 Kronen aus dem außerordentlichen Re- fonds auf das Aktienkapitalskonto auf den Betrag von 352320 Kronen zu erhöhen und hierdurch die buchmäßige zahlung für jede Aktie auf 480 Kronen zu bringen. Sodann l für den Verwaltungsrat die Ermächtigung erbeten werden, Aktienkapital durch Ausgabe neuer, bar und voll einge- lter und mit den bisher ausgegebenen Aktien in jeder Be- ung gleichberechtigter Aktien zu 480 Kronen bis auf höch- s 356028480 Kronen zu erhöhen; Zeitpunkt und Ausmaß er Erhöhung und die näheren Bedingungen der Ausgabe der en Aktien bleiben der Beschlußfassung des Verwaltungsrates ehalten. Ein dritter Antrag bezieht sich auf die Ermächti- g des Verwaltungsrates, den Genußscheinbesitzern das An- ot zu stellen, ihre Genußscheine unter Aufzahlung eines ange- senen, vom Verwaltungsrat gleichzeitig mit der Beschluß- ung über die Aktienausgabe festzusetzenden Barbetrages en Aktien der neuen Emission umzutauschen. Schließlich l eine Reihe von Satzungsänderungen beantragt, die zur chführung der erwähnten Anträge notwendig werden; sie ehen sich auf die Bildung des Gesellschaftsfonds, die Ge- tung der neuen Aktien und ihre Einzahlungsart, den Agio- ds und die Verwendung des Reinertrages. Im Zusammenhang dem Antrag auf Abschaffung der Verlosbarkeit der Aktien Einziehung der Genußscheine wird die Bildung eines Kapi- lgungsfonds und die Einschaltung eines Abschnittes be- agt. der die Aufrechterhaltung der den Genußscheinbesitzern er zugestandenen Rechte für diejenigen Genußscheine aus- ht, welche etwa nicht gegen neue Aktien umgetauscht wer- sollten. Endlich soll die Dotierung des allgemeinen Re- efonds neu geregelt werden.

Ungarn.

Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Nach der endgültigen elung der westungarischen Frage verblieb von der Haupt- cke dieser Eisenbahn eine Länge von 92 km bei Ungarn, rend 27 km an Österreich abgetreten wurden. Die Frage ungarischen Eisenbahnangestellten der auf österreichischem iete liegenden Linien bildet noch Gegenstand der in nächster unft stattfindenden gegenseitigen Verhandlungen. Von der övidéker Vizinalbahn wurde eine 40 km lange Strecke an Österreich abgetreten; sie steht z. Zt. unter österreichischer Verwaltung.

— **Wohnungsbauten für Eisenbahnangestellte.** Die Direktion der königl. ung. Staatsbahnen beabsichtigt auf den Stationen Kemecse, Pátroha, Nyirbogdány, Sóstóhegy, Demecser und Nyáregyháza für Eisenbahnangestellte Wohnhäuser zu bauen. — Mit dem Bau wird noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden.

— **Österreichisch-rumänischer Güterverkehr über Ungarn.** Die Wiederaufnahme des österreichisch-rumänischen Güterverkehrs über Ungarn in geschlossenen Zügen erfolgt nach Rumänien über Lökösháza oder Biharkeresztes. Die Beförderung ist auf Grund direkter Abfertigung mit internationalen Frachtbriefen bis zur rumänischen Empfangsstation möglich.

— **Verhütung von Feuerschäden durch Lokomotivfunken.** Zur Wahrung des grossen Interesses der Allgemeinheit an dem Schutze der landwirtschaftlichen Erzeugnisse hat der Minister des Innern eine Verordnung veröffentlicht, die u. a. Vorschriften darüber enthält, auf welche Weise den Feuerschäden durch Lokomotivfunken vorzubeugen ist.

— **Regelung des ungarisch-deutschen direkten Güterverkehrs.** Über die Regelung des ungarisch-deutschen direkten Güterverkehrs hielten die Vertreter beider Staaten in Coburg eine Besprechung ab, wobei die königl. ung. Staatsbahnen durch Ministerialrat Anton Paszterczyk, Direktor-Stellvertreter Dr. Otto Senn und Oberinspektor Gaertner vertreten wurden. Gegenstand der Beratungen bildete die Schaffung von Maßregeln zur anstandslosen Abwicklung des ungarisch-deutschen Güterverkehrs auf Grund direkter internationaler Frachtbriefe im Durchgangsverkehr über Österreich und die Tschecho-Slowakei. Es wurde ein Übereinkommen erzielt; sobald dieses von den Aufsichtsbehörden der betreffenden Eisenbahnverwaltungen genehmigt ist, kann mit der Aufnahme des ungarisch-deutschen direkten Güterverkehrs gerechnet werden.

— **Wirtschaftsverhandlungen mit den Nachbarstaaten.** Mit den Nachbarstaaten wurden in der letzten Zeit nur hinsichtlich wichtigerer Wirtschaftsfragen Verhandlungen gepflogen, und zwar in erster Reihe mit der Tschecho-Slowakei und mit Rumänien. Bisher konnten aber die das ganze Wirtschaftsleben umfassenden Fragen nicht behandelt werden. In dieser Hinsicht ist aber jetzt eine günstige Wendung eingetreten, indem der Minister des Äußern in einer Zuschrift die zuständigen Fachminister ersucht hat, die zu den Wirtschaftsverhandlungen nötigen ausführlichen Unterlagen zu sammeln und diese dem Minister des Äußern zur Verfügung zu stellen. Nach Beendigung dieser Vorarbeiten wird sodann an die endgültigen Wirtschaftsverhandlungen mit den Nachbarstaaten herangetreten werden.

— **Wirtschaftsorganisation Ungarn-Österreich.** Die Ungarisch-österreichische Wirtschaftsorganisation hielt unter dem Vorsitz des Geheimrats Alexander v. Matlekovits eine Sitzung ab, in der die Verhandlungen zwischen Ungarn und Österreich über den endgültigen Handelsvertrag erörtert wurden. Ferner wurden die Einzelheiten des zwischen Ungarn und Österreich auf Grund des Vertrages von Venedig geschlossenen Abkommens besprochen. Die Organisation stellt es sich zur Aufgabe, die gedrosselten Handels- und Verkehrsbeziehungen sowohl zwischen Österreich und Ungarn, als auch mit den übrigen Nachbarstaaten wiederherzustellen. Um die gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Ungarn und Österreich auszugestalten, wird sie mit der in Wien gegründeten „Austro-Ungarischen Handelskammer“ in engere Verbindung treten.

— **Luftpostverbindung.** Der Handelsminister hat mittels der zur Verfügung stehenden Luftverbindung Budapest-Straßburg-Paris eine einstweilige Luftpostverbindung eingeführt. Aus Ungarn können vorläufig nur Briefe abgesendet werden. Die Frankierung erfolgt durch Briefmarken und ist obligatorisch.

— **Bund ungarischer Fabrikindustriellen.** Anläßlich der zwanzigsten Jahreswende der Gründung des Bundes ungarischer Fabrikindustriellen fand dessen Vollversammlung statt, wobei zugleich der achtzigste Geburtstag des Präsidenten Dr. Franz Chorin gefeiert wurde. Der Präsident warf zunächst einen Rückblick auf die zwanzigjährige Vergangenheit des Bundes, der sich die Schaffung einer selbständigen Industrie zum Ziel gesetzt hat. Der Präsident erwähnte, daß der Bund seit seiner Gründung die zollpolitische Selbständigkeit anstrebte, und gedachte der harten Kämpfe, die die ungarische Industrie gegen die Übermacht Österreichs zu bestehen hatte. Er würdigte sodann die Verdienste des Bundes bei der Vorbereitung der zollpolitischen Trennung von Österreich und wies auf die Aus-

arbeitung eines autonomen Zolltarifs bei der Vorbereitung einer wirtschaftlichen Vertiefung des politischen Bündnisses mit dem Deutschen Reiche hin. Ferner gedachte der Redner der Leistungen der Industrie während des Krieges. Die gebrachten Opfer erwiesen sich leider als vergeblich. Die Konferenz zu Genua hat bewiesen, daß die Großmächte noch immer nicht zur Einsicht gekommen sind, daß die bestehenden Zustände in Mitteleuropa keine Ruhe aufkommen lassen. Selbst die Verwirklichung der Vereinbarungen von Portorose scheiterte an Widerstande der Nachbarländer. Ungarn sei demnach auf seine eigenen Kräfte angewiesen. Seine Aufgabe bestehe in dem Ausbau seiner eigenen Kräfte, in der produktiven Arbeit. Ungarn verfüge trotz seiner Verstümmelung über sämtliche Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Ausbau: die Landwirtschaft sei in günstiger Lage und hochentwickelt; die Lebensfähigkeit der Industrie unterliege keinem Zweifel. Die ungarische Einfuhr betrug im Vorjahre 42 Milliarden Kronen. Diese Tatsache ist ein schlagender Beweis dafür, daß die Konsumfähigkeit der Bevölkerung nicht erschöpft ist. Es ist eine unhaltbare Lage, daß Ungarn Rohstoffe ausführt, andererseits aber Fertigwaren aus dem Auslande zu hohen Preisen bezieht. Diesem Übel kann nur durch Schaffung eines ausreichenden Zollschutzes vorgebeugt werden. Der Präsident trat sodann in begeisterten Worten für die Freiheit des Handelsverkehrs ein, und zwar in dem Sinne, daß die Privilegien aufgehoben werden sollen. Schließlich gedachte der Vorsitzende der besonderen Verdienste seiner Mitarbeiter.

Im weiteren Verlauf der Feier anläßlich des achtzigsten Geburtstages des Präsidenten begrüßte der Ministerpräsident den Präsidenten Dr. Franz Chorin, verwies auf die Bedeutung des Bundes und die großen Verdienste Franz Chorins um die Hebung der ungarischen Industrie. Die einseitige Pflege der Landwirtschaft sei nicht angängig, die Nation müsse vielmehr auch das Interesse der industriellen und handelspolitischen Tätigkeit fördern. Handelsminister Ludwig Valkó hob hervor, daß die Industrieunternehmungen bis zur äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden müßten; man müsse bestrebt sein, die Einfuhr ausländischer Industrieartikel durch Entwicklung der einheimischen Industrie zu vermindern. Auf dem Gebiete der Industrieentwicklung harre des Verbandes eine große Arbeit. Gustav Gratz wies schließlich darauf hin, daß die ungarische Industrie dadurch gehemmt werde, daß mit der Verstümmelung des ungarischen tausendjährigen Staates auch der Absatzmarkt zusammengeschrumpft sei.

— **Die Handelsverträge mit den Nachfolgestaaten.** Die Außenhandelsabteilung der Budapester Handels- und Gewerbekammer hielt eine Sitzung ab, an der der Sekretär Dr. Artur Székely seinen Bericht über die mit Tschechien, Rumänien und Südslawien zu vereinbarenden Handelsverträge unterbreitete. Der Verfasser sprach sich eingehend über die handelspolitische Lage aus, in der sich Ungarn den obenerwähnten Staaten gegenüber befindet, und betonte mit Nachdruck, daß Einfuhrverbote, differentielle Zollbehandlung, ungeregelte Verkehrsverhältnisse, erhöhte Frachtgebühren, Verkehrseinschränkungen usw. die Ausfuhr nach diesen Ländern hemmen. Als Abhilfe gegen diese verkehrspolitischen Maßnahmen bezeichnete er die Gewährung des Rechtes auf Meistbegünstigung, wodurch die Behandlung Ungarns wie die anderer Länder gewährleistet wäre. Das Berner Übereinkommen über den Frachtverkehr müßte ferner auch im Verkehre mit diesen Ländern wieder zur Geltung gelangen. Es wurde beschlossen, die nach den vorgebrachten neuen Anregungen ergänzte Vorlage dem Handelsminister zu unterbreiten.

— **Die Wiedergutmachungslieferungen.** Handelsminister Dr. Ludwig Valkó hat hinsichtlich der Herabsetzung des Viehkontingents, das Ungarn als Wiedergutmachungsleistung abzuliefern habe, in Paris Verhandlungen gepflogen. Diese Kommission war geneigt, in Verhandlung über eine Ermäßigung der Wiedergutmachung einzugehen und gestattete, daß Ungarn einstweilen bloß 1000 Stück Rinder und 500 Stück Pferde als Vorschuß abliefere. Die Leistung des größeren Teils der Viehlieferung ist bis auf den Herbst verschoben worden. Die ungarische Regierung steht nach wie vor auf dem Standpunkt, daß die geforderten 28 000 Stück Vieh nicht abgeliefert werden können, da die finanzielle Lage des Landes eine derartige Leistung nicht gestatte.

— **Personalnachrichten.** Der Handelsminister hat den Eisenbahn- und Schiffahrtsoberinspektor Ödön Dalmady zum Ministerialrat ernannt. — Dr. Madár Gresznáryk, Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen, wurde auf eigenes Ansuchen in den Ruhestand versetzt. In ihm verliert die Eisenbahnverwaltung einen ihrer tüchtigsten Beamten. Er bewährte sich insbesondere als hervorragender Fachmann in Verkehrs- und Tarifangelegenheiten und war eine Zeit lang als Direktorstellvertreter der kommerziellen Hauptabteilung mit groß[en] Erfolg tätig.

Niederlande.

— **Die holländischen Eisenbahnen im Jahre 1921.** Das g[eschäft]liche Ergebnis der vereinigten Eisenbahnen, Staatseisenba[hn]betriebsgesellschaft (SS) und Holländische Eisenbahnges[ell]schaft (HSM) ist noch in keinem Jahre so schlecht gewesen [wie] im Jahre 1921. Die dauernde Verschlechterung der wirtsch[aft]lichen Lage Hollands und die Steigerung der Betriebsko[sten] haben einen Gesamtverlust von 30 903 190,68½ fl. herv[or]gerufen. Allerdings ist der Staat nach dem Vertrage von 1[890] verpflichtet, den Gesellschaften einen Gewinnanteil von 5 % [zu] sichern, so daß er für 1921 einen Zuschuß von insges[amt] 32 932 927,52½ fl. zu leisten hat, eine Summe, die dem Akti[en]kapital der beiden Gesellschaften (40½ Mill. Gulden) bald na[he]kommt.

Im einzelnen sei aus dem Geschäftsbericht folgendes herv[or]gehoben. Außer zwei kleinen Verbindungslinien werden ke[ine] neuen Strecken in Betrieb genommen, so daß 1921 betrieb[en] worden sind von SS an Hauptbahnen 1710,6 km, an Nebenbahn[en] 371,4 km und an Kleinbahnen 105,1 km, insgesamt 2 187,2 k[m]. HSM betreibt 835,4 km Hauptbahnen, 507,9 km Nebenbahnen u[nd] 146,8 km Kleinbahnen, insgesamt 1 490,2 km. Zusammen umfa[ßt] somit der Bereich der beiden Gesellschaften 2 546 km Hau[pt]bahnen, 879,4 km Nebenbahnen und 252,0 km Kleinbahnen. I[ns]gesamt also 3 677,4 km Eisenbahnlinien.

Die Betriebseinnahmen sanken von 204 339 427.59½ fl. (19[20]) auf 194 223 495,08 fl., also um 4,95 %, während das Vorjahr e[ine] Zunahme von 30,63 % gebracht hatte. Dabei haben sich die E[in]nahmen aus dem Personenverkehr noch um 3,68 % (1919/19[20]: 22,81 %) vermehrt; der Güterverkehr brachte dagegen um 9,0[..] % weniger an Einnahmen, während er von 1919 auf 1920 um 33,[.] % zugenommen hatte. Dabei ist noch der Verkehr mit dem A[us]land bedeutend gewachsen. Der Rückgang des inneren Gü[ter]verkehrs betrug 23,5 %. Die Einnahmen aus dem Personen- u[nd] Güterverkehr sind jetzt wieder fast gleich hoch. Viel grö[ßer] als die Abnahme der Einnahmen war indes die Zunahme [der] Betriebsausgaben, die von 181 339 600,29½ fl. auf 194 126 588,7[..] Gulden, also um 7,05 % (1919/1920: 25,61 %) stiegen und so[mit] die Betriebseinnahmen fast erreichten. Die Betriebsausga[ben] gehen zu zwei Drittel zu Lasten des Personals, das bei den [...] wirtschaftlichen Dienstdauervorschriften noch um 5 % verme[hrt] werden mußte; eine durchgreifende Änderung und eine sch[är]fere Heranziehung des Personals ist entsprechend dem neu[en] Arbeitsgesetz in die Wege geleitet. Der Überschuß der Betrie[bs]einnahmen über die Betriebsausgaben betrug somit n[ur] 96 906,33½ fl. (gegen 22 999 827,30 fl im Jahre 1920), das erg[ibt] eine Betriebszahl von 99,95 % (1920: 88,74 %).

Auch die übrigen Ausgaben nahmen weiter zu. Die Zurü[ck]stellung der Unterhaltungsarbeiten an Bahn und Betriebsmitt[eln] während des Krieges machte größere Aufwendungen erford[er]lich, so daß allein der Zinsendienst hierfür um 4 207 435,81 [fl.] auf 19 587 988,97½ fl. stieg; das gleiche gilt von den übri[gen] Ausgaben, so daß zum Schluß ein Gesamtverlust [von] 30 903 190,68½ fl. entstand, an dem entsprechend dem Akti[en]kapital beteiligt ist SS mit 13 734 751,41½ fl. und HSM [mit] 17 168 439,27 fl. Demgegenüber hat der Staat zuzuschießen [für] SS 14 639 488,25½, für HSM 18 293 439,27 fl., so daß beide Ges[ell]schaften eine Dividende von 5 % verteilen; im Jahre 1920 w[ar] kein Gewinnanteil ausgeschüttet worden. Im übrigen hat [der] Staat im Jahre 1921 10 % des von ihm einzuzahlenden Akti[en]kapitals den Gesellschaften zur Verfügung gestellt, d. i. bei S[S] 2,2 Mill. und bei HSM 2,75 Mill. Gulden. Dr. C

Uebrige europäische Länder.

— **Norwegische Bahnpläne.** Im norwegischen Staatsrat wu[rde] kürzlich ein Antrag über den großen neuen Eisenbahnplan e[in]gebracht. Es wird darin eine Reihe neuer Eisenbahnen v[or]geschlagen, von denen die größte die Sörlandsbahn ist, die v[on] Kristiania nach Stavanger führen soll. Sie dürfte 182 Million[en] Kronen kosten. Die Nordlandsbahn soll an Bodö vorbeifüh[ren] und wird auch 182 Millionen kosten. Der ganze neue norw[egi]sche Eisenbahnplan wird sich auf eine halbe Milliarde belauf[en]. Der Arbeitsminister sagt, daß die Durchführung des Planes v[on] den wirtschaftlichen Verhältnissen und den jährlichen Mitt[eln], die das Storthing zu bewilligen imstande ist, abhängt. [Der] Plan ist von der Regierung einstimmig beschlossen, und es [ist] kaum daran zu zweifeln, daß er im Storthing eine bedeute[nde] Mehrheit finden wird. Dr. S

— **Schwedische Ostküstenbahn.** Die Vollendung der schw[edi]schen Ostküstenbahn ist kürzlich durch Reichstagsbeschluß [zur] Gewißheit geworden. Durch Sicherstellung des herrschen[den]

flusses des Staates auf die Leitung der Gesellschaft und ch Sicherung der Einlösung der Eisenbahn Uppsala-Gäfle ist stärksten Gründen, die gegen die Gewährung einer weiteren tsbeihilfe zu diesem Eisenbahnbauunternehmen sprachen, Spitze abgebrochen worden. Es wurde dadurch nämlich die ahr einer Verwendung der neuen Eisenbahn als Wettbewerbs- zu den Staatsbahnen beseitigt. Von irgendeiner unlauteren rplankonkurrenz kann überhaupt nicht die Rede sein; die Bahn muß vielmehr geradezu als ein Zuwachs des Staats- netzes betrachtet werden.

s bestanden zwar Bedenken, in diesen Zeiten den Staat für bedeutende Kapitalauslagen in Anspruch zu nehmen, aber Gründe, die in diesem Falle für eine Beihilfe des Staates chen, waren schwerwiegend. Es wurde nämlich klar, daß durch Eingreifen des Staates die Verwirklichung dieser e angestrebten, großen Bahn ermöglicht werden kann, die t bevölkerte und durch eine für das Land in seiner Gesamt- besonders bedeutungsvolle Produktionskraft ausgezeichnete e durchläuft, die bisher in Hinsicht auf den Verkehr keines- s ihren Entwicklungsmöglichkeiten entsprechend versorgt n.

r Reichstagsbeschluß ist in Gäfle und in den übrigen nord- ischen Küstenstädten mit großer Freude aufgenommen len. Allgemein wurde geflaggt. Dr. S.

Die schwedischen Staatseisenbahnen und die Schwellen- stätte in Piteå. In einer Äußerung zu einem Sachver- digenbericht über die staatliche Holzverarbeitungstätigkeit mt die Eisenbahndirektion, wenn auch mit Vorbehalt, zu, die Eisenbahnschwellenwerkstätte in Piteå an die Forst- altung übergeht. Es wäre nämlich möglich, daß dadurch die Abholzung, Vermessung, das Triften und die Verarbei- in die gleiche Hand kommen, der Betrieb sehr wirtschaft- werden könnte. Die Eisenbahndirektion setzt hierbei us, daß sie nach Verabredung mit der Forstverwaltung Menge Schwellen erhält, die sich möglicherweise auf dem meinen Markt schwer aufbringen lassen. Dr. S.

Südslawische Goldanleihe. Der Text des zwischen der ischen Regierung und der Railway and Port Construction pany in Yougoslavia, Lmtd. abgeschlossenen Anleihever- es ist soeben veröffentlicht worden. Die Anleihe führt die nnung „Auswärtige staatliche Goldanleihe des Königreiches Serben, Kroaten und Slowenen vom Jahre 1922". Sie be- 100 Millionen Dollar in Gold, wird mit acht Prozent jähr- verzinst, zahlbar halbjährlich am 1. Mai und 1. November olddollars. Die Anleihe dient den finanziellen Bedürfnissen Staates und zum Ausbau einer Eisenbahnverbin- g zwischen Belgrad und dem Adriatischen r sowie zur Errichtung eines Mündungshafens dieser Eisen- . Sie wird in mehreren Teilen ausgegeben werden, je nach finanziellen Erfordernissen der Teilarbeiten.

Eine neue schmalspurige Ostalpenbahn. In seiner Sitzung 19. Juni genehmigte der schweizerische Bundesrat eine haft betr. Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn Mesocco über San Bernardino und Hinterrhein nach Thusis, ortsetzung der Misoxerbahn (Bellinzona-Mesocco). Das kt, das schon vor 14 Jahren eingebracht worden war, e bis zur Abklärung der Frage eines großen Ostalpendurch- s zurückgestellt werden. Da unter den heutigen Umständen ange Zeit an einen neuen Konkurrenzbau zum Gotthard gedacht werden kann, anderseits mit der geplanten Bahn Teile des Kantons Graubünden an das Netz der Rhätischen angeschlossen werden können, soll nun die Konzession er- werden. Die Bahn wird eine Länge von 60 km bekommen, die Baukosten sind auf 36 Millionen berechnet. Der Bau Bahn soll innerhalb 3 Jahren seit Arbeitsbeginn, d. h. bis tens Ende 1926, fertiggestellt sein. Eine Verpflichtung des les zur finanziellen Beteiligung am Bau der Linie wird ücklich abgelehnt.

Einführung elektrischen Betriebes bei den italienischen tbahnen. Italien hat von jeher unter Kohlenknappheit ge- und infolgedessen die Kohlen teuer bezahlen müssen. Die in dieser Beziehung ist durch den Krieg und seine Folge- de noch verschärft worden. Da überdies Wasserkräfte ich vorhanden sind und die Fortleitung elektrischer Kraft große Entfernungen heutigen Tages keine technischen erigkeiten macht, wenn auch die Kosten für die Leitungen n heutigen Preisen sehr hoch werden können, legt man lien auf die Einführung elektrischen Eisenbahnbetriebes deren Wert. Die Staatsbahnen sind, namentlich in Nord- n, in dieser Beziehung bereits tatkräftig vorgegangen, und egierung unterstützt auch die Privatbahnen in dem Be- n, elektrischen Betrieb einzuführen. Sie gewährt ihnen rund von Sondergesetzen Geldbeihilfen zu diesem Zweck. Diese waren für die Straßen- und Eisenbahngesellschaften schon vor dem Kriege von hohem Werte, sind es aber heute noch viel mehr, wo ohne sie der Fortschritt auf diesem Gebiet aus Mangel an Mitteln stark gehemmt sein würde. Die neueren Bestrebungen der Regierung, die Einführung elektrischen Betriebes an Stellen zu fördern, wo die Kohlen knapp und teuer sind, also die Einfuhr des heute so kostbaren Brennstoffs einzudämmen, scheitern daran, daß es den Gesellschaften unmöglich ist, die hohen Mittel aufzubringen, die die elektrische Ausrüstung ihrer Strecken erfordert. Die Regierung hat daher dem Parlament einen Gesetzentwurf vorgelegt, der die sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten beseitigen soll.

Die erste Frage, die bei Aufstellung des Gesetzentwurfs zu beantworten war, bezog sich auf die Höhe der Beihilfe, die den Eisenbahngesellschaften gewährt werden sollte, um sie in den Stand zu setzen, neben den schweren Lasten, die ihnen heute Fehlbeträge aus dem Betriebe u. dgl. auferlegen, auch noch diejenigen zu tragen, die sich durch Einführung elektrischen Betriebes ergeben. Es wurde beschlossen, daß die Staatsbeihilfe die vollen, tatsächlich erwachsenden Kosten für die elektrische Ausrüstung der Strecke umfassen soll, daß aber die Beschaffung der elektrischen Betriebsmittel Sache der Gesellschaften sein soll, die dafür aus eigenen Mitteln aufzukommen haben. Als obere Grenze für die Staatsbeihilfe waren 10 000 Lire für 1 km bestehender Strecken und 8000 Lire für 1 km neuer Eisenbahnen, die elektrisch betrieben werden sollen, in Aussicht genommen; der Verkehrsausschuß des Parlaments hat aber den ersteren Betrag auf 15 000 Lire erhöht. Beim Vorliegen mehrerer Anträge auf Gewährung der Staatsbeihilfe ist denen der Vorzug zu geben, bei denen die Anlagekosten am niedrigsten und die ersparten Kohlenmengen am höchsten sind, wobei die Länge der Strecke und ihre Verkehrsdichte zu berücksichtigen ist. Die Reihenfolge ist nach der Formel $\frac{CT}{K}$ zu berechnen, wobei C die jährlich verbrauchte Kohlenmenge, bezogen auf 1 km der elektrisch auszurüstenden Strecke, T die Zahl der jährlich über 1 km der Strecke beförderten Tonnen und K den Aufwand für die Einführung elektrischen Betriebes, bezogen auf 1 km, bedeutet.

Wenn eine Eisenbahngesellschaft — augenscheinlich trotz der Staatsbeihilfe — nicht imstande ist, die Mittel für die zur Einführung elektrischen Betriebes erforderlichen Arbeiten aufzubringen, kann sie eine besondere Gesellschaft zur Durchführung der sich hieraus ergebenden Aufgaben heranziehen. Diese Hilfsgesellschaft hätte dann die Betriebsmittel zu stellen. Bleiben diese in deren Eigentum, so erhält die Hilfsgesellschaft bei der Übernahme der Eisenbahn durch den Staat oder eine örtliche Behörde bei Ablauf der Genehmigungsdauer den Kaufpreis der Fahrzeuge ausgezahlt; wird die Eisenbahn vor diesem Zeitpunkt übernommen, so gebührt der Hilfsgesellschaft außer der Bezahlung für die Fahrzeuge auch noch ein Anteil der Rente, mit der die Eisenbahngesellschaft abgefunden wird. Über die Höhe dieses Bruchteils ist zwischen der Eisenbahngesellschaft und der Hilfsgesellschaft eine Vereinbarung zu treffen. Hat die Hilfsgesellschaft die Fahrbetriebsmittel dagegen ohne Eigentumsvorbehalt gestellt, so hat sie bei einem Übergang der Eisenbahn in andere Hände die Wahl, ob sie die Eisenbahn übernehmen will, oder ob ihr eine bevorrechtigte Forderung an das die Eisenbahn nach dem Besitzwechsel betreibende Unternehmen eingeräumt werden soll.

— **Italienisch-schweizerische Verkehrswege.** Unter dem Vorsitz von Falcioni tagte am 16. Juni in Florenz im Gebäude der Generaldirektion der Staatsbahnen die Kommission, die mit der Aufgabe betraut ist, die Frage der italienisch-schweizerischen Verkehrswege zu studieren. Die Kommission sprach sich in endgültiger Weise für die Verbindung über den Gotthard aus als Hauptverkehrslinie und erörterte alsdann die Frage der Schiffahrt auf dem Lago Maggiore, die nun in eine entscheidende Phase treten wird. Unter Zuziehung eines höheren Beamten des Departements des Äußern wurde auch die Paßfrage behandelt und beschlossen, in dieser Frage noch die schweizerische Gesandtschaft anzuhören, um eine beiden Teilen zusagende Lösung zu finden. Zum Schlusse wurden noch die Subkommissionen für die Prüfung der Frage der Alpentäler und der Binnenschiffahrt ernannt.

— **Genua und die Durchfuhr nach der Schweiz.** Die Gesamtmenge der über Genua gehenden schweizerischen Durchfuhrgüter belief sich im Jahre 1921 auf insgesamt 151 343 t, darunter 7334 t Kohlen (146 659 t weniger als 1920), 113 010 t Getreide (43 692 t weniger), 2390 t Baumwolle (3137 t weniger), 18 294 t Lebensmittel (49 946 t) und 10 815 t andere Güter (25 159 t weniger). Der schweizerische Transit über Genua war 1921 um 268 597 t geringer als 1920. Vergleicht man den Gesamthafenverkehr von Genua im Jahre 1921 mit demjenigen von Marseille in der gleichen Periode, so ist der Hafen von Marseille

gegenüber Genua sowohl in bezug auf die Anzahl der ein- und auslaufenden Schiffe wie auch in bezug auf die Gütermenge in Vorsprung gekommen. In Genua verkehrten 7004 Schiffe mit einem Gesamttonnengehalt von 10 152 227 t und in Marseille 15 927 mit einem Tonnengehalt von 15 398 000 t. An einlaufenden Gütern wies Genua 4 324 000 t auf und Marseille 3 357 000 t. Aber diese Menge der exportierten Güter war in Genua viel geringer und belief sich auf 442 000 t und in Marseille auf 1 442 000 t. Dieser Rückgang im Genueser Hafen ist offenbar Folge der unüberlegten Streiks und Boykotts.

— **Die Fortschritte in der Elektrisierung der französischen Vollbahnen.** Nach einem im „Electric Railway Journal" veröffentlichten Bericht der Ingenieure Charpentier und Bill hat die Paris-Orléans Bahn für 8 Mill. Dollars Elektrisierungsaufträge an eine Gruppe französischer Werke unter Führung der Co. Française Thomson-Houston vergeben. Vor Genehmigung dieses Beschlusses ließ die französische Regierung durch ein Komitee alle Elektrisierungssysteme der Welt eingehend prüfen und die vermutlichen Betriebsersparnisse berechnen. Das Ergebnis der Prüfungen war:

1. Die Empfehlung von Gleichstrom von 1500 Volt für alle französischen Eisenbahnen,
2. die Aufstellung eines festen Programms für die Abschnitte und Linien, die elektrisiert werden sollen,
3. die Verwendung von Wasserkräften in den Pyrenäen für die Südbahn sowie in den Alpen für die Paris-Lyon-Mittelmeer- und die Paris-Orléans Bahn,
4. die Nutzbarmachung der Eisenbahnzuleitungen auch für die Lieferung von Licht- und Kraftstrom,
5. die Empfehlung von 50 Polwechseln für den in den Kraftstationen zu erzeugenden Wechselstrom und bestimmter Spannungen als Normen für die Hochspannungsleitungen.

Die Paris-Orléans Bahn will ein Netz von Haupt- und Nebenlinien elektrisieren, dessen Knotenpunkte etwa 25 km voneinander entfernt sind, so daß mit einer Unterstation an jedem Knotenpunkt auszukommen ist.

Auch die Betriebsspannung von 2400 Volt Gleichstrom wurde in Betracht gezogen, aber doch die niedrigere Spannung gewählt, da sie die Ausrüstung der Motorwagen erleichtert und auch die Anwendung der 3. Schiene gestattet.

Die Prüfungskommission rechnet für die Paris-Orléans Bahn, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und die Südbahn zunächst mit einem jährlichen Stromverbrauch von 1160 Mill. Kilowattstunden und in 20 Jahren mit einem solchen von 2260 Mill. Kilowattstunden. Da in einer modernen Dampfkraftstation ungefähr 1 kg Kohle für die Erzeugung und Lieferung von einer Kilowattstunde bis zur Abnahmestelle verbraucht werden, so ergibt sich durch die Nutzbarmachung der Wasserkräfte eine Ersparnis von 1 160 000—2 260 000 t Kohlen jährlich.

Der erste elektrische Betrieb wurde im Jahr 1898 zwischen den Untergrundbahnstationen Paris-Quai d'Orsay und Paris-Austerlitz der Paris-Orléans Bahn ausgeführt; die Strecke war 4,2 km lang; es wurde Gleichstrom von 600 Volt Spannung benutzt und als Zuführung das System der 3. Schiene verwendet. Im Jahre 1905 wurde der elektrische Betrieb bis nach Juvisy auf etwa 20 km ausgedehnt; die ursprünglich beschafften 8 elektrischen Lokomotiven wurden um 3 vermehrt, noch 10 Motorwagen beschafft und 2 weitere Unterstationen angelegt. Im Jahre 1914 sind weitere 5 elektrische Lokomotiven bestellt worden, die jedoch infolge des Kriegsausbruchs nicht zur Ausführung kamen. Nach Beendigung des Krieges nahm die Paris-Orléans Bahn die unterbrochenen Arbeiten wieder auf und begann mit der Elektrisierung von rund 230 km, von denen etwa 40 km viergleisig sind. Die für die Stromlieferung ausgenutzte Kraftstation von etwa 40 000 kW Leistung ist etwa 110 km von dem südlichen Ende der zu elektrisierenden Strecken entfernt. Die Kraft wird mit 150 000 Volt Spannung über große Entfernungen fortgeleitet; für die Unterstationen ist eine Spannung von 90 000 Volt vorgesehen; von den Stromleitungen für die Eisenbahn wird auch Kraft- und Lichtstrom abgegeben. In jeder der 11 Unterstationen wird der hochgespannte Drehstrom in Gleichstrom von 1500 Volt Spannung umgewandelt. Ungefähr 200 Lokomotiven werden beschafft und auch Versuche mit besonderen Schnellzuglokomotiven gemacht, die eine Geschwindigkeit bis zu 130 km stündlich erreichen sollen. Für den Lokalverkehr werden 80 Motorwagen beschafft.

Die vorbeschriebene Elektrisierung umfaßt einen vollen (Dampf-)Streckenabschnitt für durchgehende Züge und eine Vorortstrecke; von diesen verschwinden also die Dampflokomotiven ganz, so daß die Vorteile des elektrischen Betriebes voll zur Geltung kommen können und genaue Vergleiche zwischen dem Dampfbetrieb und dem elektrischen Betrieb möglich sind, sobald der elektrische Betrieb dieselbe Stärke erreicht hat, wie sie bei dem Dampfbetrieb in der Vorkriegszeit bestand. Für die Zukunft ist die Elektrisierung weiterer Streckenbezirke, insbesondere auch solcher mit stärkeren Steigungen [illegible] Kurven, in Aussicht genommen. Die ursprünglich für Gle[illegible] strom von 600 Volt und dritte Schiene eingerichtete Vor[illegible] strecke von 23 km Länge wird jetzt für Gleichstrom von [illegible] Volt Spannung umgebaut.

Gleichzeitig mit der erweiterten Elektrisierung der Pa[illegible] Orléans Bahn begann die Westbahn mit der Ausarbeit[illegible] von Plänen für die Elektrisierung ihrer Strecken. Im Ja[illegible] 1900 wurde hier der erste elektrische Betrieb auf der Vor[illegible] strecke Paris (Invalides)-Versailles eröffnet und 1913 die [illegible] ständige Elektrisierung aller Vorortstrecken von insgesamt [illegible] Kilometer Länge in Arbeit genommen: der Kriegsausbruch [illegible] hinderte jedoch auch die Ausführung dieses Planes. Seit Kri[illegible] ende sind aber 30 elektrische Lokomotiven in Auftrag geg[illegible] worden, die für Gleichstrom von 1500 Volt und 600 bis 750 [illegible] Spannung eingerichtet werden.

Die Südbahn nahm den Plan der Elektrisierung für ei[illegible] wesentlichen Teil ihrer (südlichen) Strecken im Jahre [illegible] auf. Als Betriebsstrom wurde einphasiger Wechselstrom [illegible] 12 000 Volt und 16²/₃ Perioden gewählt, zunächst eine Versu[illegible] strecke von 46 km Länge zwischen Perpignan und Vernet-[illegible] Bains und dann drei kurze Zweiglinien von zusammen 70 [illegible] Länge eingerichtet. Zufolge der eingangs erwähnten Erklä[illegible] gen des Studienkomitees wurde dann der Wechselstrom d[illegible] Gleichstrom von 1500 Volt Spannung ersetzt und die Elek[illegible] sierung auf weitere 250 km ausgedehnt.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn begann [illegible] Elektrisierung ihres Netzes in den Jahren 1905—1910 mit [illegible] Einrichtung der 40 km langen Linie Le Fayet-Chamonix [illegible] Gleichstrom von 800 Volt Spannung; dieser Betrieb wurde [illegible] auf weitere 30 km ausgedehnt und vor dem Krieg noch [illegible] Elektrisierung von drei weiteren Gebirgsstrecken mit sta[illegible] Steigungen in Aussicht genommen; die wichtigste ist Cu[illegible] Modane, welche die Verbindung mit den italienischen Sta[illegible] bahnen bildet und Steigungen bis zu 3 % aufweist. Die [illegible] triebskraft soll von privaten Wasserkraftwerken mit 42[illegible] Volt Spannung und 50 Polwechseln bezogen, und die Spann[illegible] in den Unterstationen in den Unterstationen auf 75 000 [illegible] 90 000 Volt verwandelt werden. Für die Zukunft ist auch [illegible] die Elektrisierung der Hauptstrecke Lyon-Marseille in Aus[illegible] genommen.

Da nach dem Vorstehenden in Frankreich die hauptsächli[illegible] Fragen für die Elektrisierung der Bahnen — Stromart [illegible] Stromspannung — entschieden sind, so können einheitliche [illegible] struktionen für die gesamte Ausrüstung geschaffen wer[illegible] und es ist zu erwarten, daß schon in Bälde auf der Paris-Orl[illegible] Bahn, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Südbahn [illegible] 800 km hinzukommen und damit Frankreich nach dem Umf[illegible] des elektrischen Vollbahn-Netzes an erster Stelle stehen [illegible]

G. Soberski, Baur[illegible]

— **Von den spanischen Eisenbahnen.** Durch ein Gesetz [illegible] 1. April d. J., das dem spanischen Staatshaushalt für voriges [illegible] auch Gültigkeit für das laufende Jahr verleiht, ist der Ob[illegible] Eisenbahnrat ermächtigt worden, auf alle Frachten eine [illegible] schlaggebühr zu erheben, die von den Eisenbahngesellscha[illegible] einzuziehen und der Staatskasse zuzuführen ist. Sie soll [illegible] Regierung für die Zuschüsse entschädigen, durch die sie zu [illegible] höhung der Löhne bei den Eisenbahnen beigetragen hat. [illegible] zelheiten über die Erhebung der Zuschlagsgebühr sind [illegible] nicht veröffentlicht, sie wird aber voraussichtlich zu [illegible] Frachtsätzen und auch zu den Fahrpreisen zugeschlagen [illegible] den. Sie wird namentlich von den kleinen Eisenbahnge[illegible] schaften gefürchtet, die von der Erhöhung der Beförder[illegible] kosten auf der Eisenbahn eine Abwanderung vom Verkehr [illegible] die Straße erwarten, ein Wettbewerb, unter dem sie bei [illegible] kurzen für sie in Frage kommenden Entfernungen an sich [illegible] zu leiden haben.

Den großen spanischen Eisenbahngesellschaften wird ein [illegible] wurf daraus gemacht, daß sie 5 % Dividende auswerfen, an[illegible] die dazu nötigen Mittel zur Verbesserung und Wiederherstel[illegible] ihrer Anlagen zu verwenden, deren Zustand eine befriedig[illegible] Bedienung des Verkehrs nicht zuläßt. Die Gesellschafte[illegible] zwecken aber mit der verhältnismäßig hohen Dividende [illegible] Stand ihrer Papiere an der Börse günstig zu beeinflussen, [illegible] sie bei der bevorstehenden Verstaatlichung — ein auf si[illegible] zielendes Gesetz ist in Vorbereitung — günstige Überna[illegible] bedingungen erlangen.

— **Hohe Fahrpreise und deren Hinterziehung in Eng[illegible]** Die Verhandlung zweier Fälle von Betrug gegenüber [illegible] Eisenbahngesellschaft haben einen englischen Richter, [illegible] dem die beiden Fälle verhandelt wurden, zu der eigenar[illegible] Bemerkung veranlaßt, das Gericht sei der Ansicht, daß [illegible] Eisenbahngesellschaften selbst den Anlaß zu derartigen [illegible] trügereien geben, indem sie die Fahrpreise auch jetzt

lange nach Beendigung des Krieges, auf dem erhöhten ınde beließen. Railway Gazette macht bei dem Bericht über se neue und eigenartige Beschuldigung der Eisenbahngesellaften die wohl als zutreffend anzuerkennende Bemerkung, der Richter diese Bemerkung nicht gemacht haben würde, ın er soviel vom Eisenbahnwesen verstände wie er, wenigıs der Annahme nach, von Recht und Gesetz wisse.

– **Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebes in London.** Am Juli soll auf den Strecken Euston-Broad Street und Willen-Watford der London und Nordwestbahn der elektrische gverkehr aufgenommen werden. Die damit verbundene Einrung eines neuen Fahrplans enthält eine Anzahl Verbesserun- und Erhöhungen der Reisegeschwindigkeit. Dabei sollen h vier Haltestellen, die seit einigen Jahren geschlossen ren, wieder eröffnet werden.

– **Betriebsstörung auf der Metropolitan-Eisenbahn.** Am Abend 2. Juli brach im Unterwerk Moorgate der Londoner Metroitan-Eisenbahn ein Feuer aus, das erhebliche Betriebsstörunzur Folge hatte. In dem Werk befinden sich 12 Ölbehälter, denen fünf nach einander in Flammen aufgingen. Der gverkehr von Bakerstreet nach Harrow konnte aufrecht erten werden, weil diese Strecke aus dem Hauptwerk in Neasmit Strom versorgt wird, im übrigen blieben aber zahlche Züge auf der Strecke liegen; die Fahrgäste mußten ausgen und ihren Weg zu Fuß fortsetzen. Eine Tageszeitung das Entgegenkommen gegen die Fahrgäste, das die Eisenngesellschaft bei dieser Gelegenheit gezeigt hat; sie hat auf Strecke nach Aylesbury einen Sonderzug für vier Fahrte auf eine Entfernung von etwa 30 km verkehren lassen, l diese infolge der durch die Betriebsstörung verursachten verspätungen ihren letzten Zug versäumt hatten und ohne ses Entgegenkommen der Eisenbahn ihr Heim in jener Nacht ıt mehr hätten erreichen können. So, fügt die Zeitung hinzu, innt eine Eisenbahn das Vertrauen ihrer Benutzer.

– **Schließung der City- und Südlondoner Eisenbahn.** Die y- und Südlondoner Eisenbahn mit ihrem Tunnel unter der mse war bekanntlich die erste von den Untergrundbahnen, lem Sinne, wie wir den Begriff heute verstehen. Bei ihrer age konnte man infolgedessen die Entwicklungsmöglichten nicht übersehen, und man hat deshalb für sie einen nelquerschnitt gewählt, der sich später als zu klein erwies. s gab namentlich dann Anlaß zu Schwierigkeiten, als sich Untergrundbahnnetz von London so entwickelte, daß Bebsmittel von einem seiner Zweige auf den anderen überen sollten. Man hat sich deshalb entschlossen, den Tunnel City- und Südlondoner Eisenbahn zu erweitern und dabei ganze Anlage so um- und auszubauen, wie es dem Stande mittlerweile fortgeschrittenen Technik entspricht. Haben ten im Betrieb schon Schwierigkeiten, wenn neben den isen ausgiebiger Platz vorhanden ist, so ist ein derartig umsender Umbau in dem beengten Raum eines Tunnels mintens sehr zeitraubend, wenn nicht gar unmöglich, und die y- und Südlondoner Bahn wird ihren Teil von Euston bis rgate am 9. August schließen, um den Umbau ohne Störung ch den Betrieb vornehmen zu können und die Schwierigen, die sich aus dem Umbau ergeben, auf einen möglichst zen Zeitraum zusammenzudrängen. Um aber den Fahrgästen, gezwungen sind, die Strecke zu benutzen, entgegen zu nmen, richtet die Gesellschaft für die Zeit des Umbaues einen ftomnibusverkehr zwischen Euston und Moorgate ein. Die gen folgen sich in 3 Minuten Abstand und halten nur an Haltestellen der Untergrundstrecke.

— **Überfälle auf eine irische Eisenbahn.** Als Begleitersche g der politischen Unruhen sind in den ersten drei Wochen Juni einige 300 Überfälle auf Züge der Londonderry- und gh Swilly-Eisenbahn unternommen worden. Dabei sind onders Nahrungsmittel, Tabak und sonstige Kaufmannsen geraubt worden, auch sind die Reisenden durchsucht und gefragt worden. Die Räuber, die mit Gewehren bewaffnet en, traten in Trupps von zehn bis zwölf Mann auf. Eine genladung Eis, die nach einem Hafen ging, um dort zur packung beim Versand von Lachs zu dienen, ließen sie h, kündigten jedoch an, daß in Zukunft derartige Senigen angehalten werden würden.

– **Großes Eisenbahnunglück in der Ukraine.** Aus Moskau l gemeldet: Zwischen den Stationen Uomanowo und Petenowka hat sich infolge eines verbrecherischen Anschlags furchtbare Eisenbahnkatastrophe ereignet. Der in der ıtung zur polnischen Grenze fahrende Postzug entgleiste. jetzt wurden 14 Tote, 5 Schwerverletzte und 14 Leichtetzte geborgen. Die genaue Zahl der Toten konnte bis t noch nicht festgestellt werden. Vier dichtbesetzte Wagen gänzlich verbrannt.

— **Von russischen Bahnen und russischem Verkehr.** Wenn der Umstand, daß man wenig hört, ein Zeichen dafür ist, daß es gut geht, so dürften die russischen Bahnen zurzeit gut daran sein. Das ist nach allem Vorhergegangenen natürlich ausgeschlossen, aber die auffallende Spärlichkeit an Nachrichten neuester Zeit scheint doch darauf hinzudeuten, daß keine wesentliche Verschlechterung eingetreten ist. Es mag ja auch die günstige Jahreszeit mitwirken. Die wenigen Nachrichten, die herauskommen, sind natürlich, wie üblich, schlimm genug. Der zu Besuch aus Rußland nach Berlin gekommene Ingenieur Machonin, der Erfinder eines elektrischen Zuges, macht über die Verkehrseinrichtungen Rußlands folgende Bemerkungen. Der Zustand des russischen Transports ist erbärmlich, die Eisenbahnen sind abgenutzt; kein rollendes Material; die Mehrzahl der Lokomotiven befindet sich in einem solchen Zustande, daß sie nicht verwendbar sind. Es erklärt sich dies damit, daß in der Kriegszeit, als die russischen Bahnen überlastet waren und über ihre Kraft arbeiteten, das rollende Material in Ermangelung von Arbeitskräften entsprechender Unterhaltung entbehrte. Aber der Lokomotivmangel ist nicht die Hauptursache. Eine ungeheure Rolle in der Zerrüttung des Transportes spielte und spielt noch das Fehlen des Heizmaterials. Die südrussische Kohle kann wegen des Zustandes der Eisenbahnstrecken nicht nach dem Norden geliefert werden. Die nordische Kohle aber ist für die Beheizung der Kessel nicht geeignet, denn sie ist mit Schwefel verunreinigt. Um mit Holz heizen zu können, müßte man Vorbereitungen treffen, die mehrere Jahre in Anspruch nehmen würden. Fast ganz danieder liegt die Wasserversorgung. Wenn in den Großstädten die Bevölkerung fast allgemein ohne Wasser sitzt, weil die Wasserleitung nicht in Ordnung ist, die Röhren in der Winterzeit auffroren usw., so wird klar, was aus den Wasseranlagen und Wasserleitungen geworden sein muß, die draußen auf freier Bahn liegen, nicht selten irgendwo in offenen Steppen. Aus allen diesen Ursachen verlangt der russische Transport entscheidende Wiederherstellungsmaßnahmen. Mit kleinen Mittelchen ist nichts zu machen. In der letzten Zeit sind Maschinen aus Deutschland angekommen. Sie haben nicht das geputzte Äußere der Friedensherstellung, aber sie sind sehr gut gebaut. Aber auch diese Maschinen stehen aus den schon genannten Ursachen ungenutzt. Trotz dieser schwierigen Verhältnisse ist es in der letzten Zeit gelungen, so eine Art Verkehr zwischen Petersburg und Moskau zustande zu bringen. Täglich geht nach Moskau ein Personenzug, der bis dorthin 32 Stunden braucht. Zweimal in der Woche geht zwischen den beiden Städten auch ein Schnellzug. Die Eisenbahnwerkstätten, die das rollende Material instand setzen, haben sich verhältnismäßig nicht schlecht erhalten. In den Werkstätten der Nikolajewbahn hat auch Machonin seinen elektrischen Zug herstellen lassen, von dessen Einzelheiten er aber erst erzählen will, wenn er die nötigen Patente erworben hat.

Vom Moskauer Eisenbahnknotenpunkt wird über große Verstopfungen berichtet, zu deren Behebung „Narkomput“, eine der bekannten zauberhaften Abkürzungsbezeichnungen von Sowjetstellen, von der Direktion der Moskauer Bahnen energische Maßnahmen verlangt.

Vom Hungergebiet um Samara kommen Nachrichten, daß die Lebensmitteltransporte aus den baltischen Häfen jetzt besser als früher vor sich gehen. Ein Transport brauchte bis Samara nur 12 Tage, eine bisher nicht erreichte Schnelligkeit. Bekanntlich lauten auch Nansens Auskünfte zur Sache günstig.

Anderseits verlautet wieder von echt sowjetrussischen Transportstückchen. So weiß die Moskauer „Prawda“ von einer Fahrt von Petrograd nach Wjatka zu erzählen. Plötzlich hält der Zug Was ist los? Fehlt es irgendwo? Reicht etwa das Holz nicht? „Genossen“, schreit der Schaffner, den Wagen entlang laufend, „sammelt fünf Pfund Brot von jedem Reisenden und ein Pfund Fleisch und von dem, der das nicht hat, zehn Eier, aber flink, dann fahren wir wieder weiter.“ — „Warum geht der Zug nicht? Es ist doch Holz und alles vorhanden, was wollt Ihr mehr?“ — „Ach, der Maschinist, der Heizer und das ganze Zugbegleitpersonal sind hungrig — nun, Sie werden doch endlich verstehen.“ Und sie verstanden es auch. Die Hände greifen in die Körbe, Taschen und bei einigen auch in die Geldbeutel: wer keine Naturalien hat, muß eben zahlen, man kann doch nicht tagelang im Wald stehen bleiben!

Unter den spärlichen Nachrichten aus Rußland verhältnismäßig häufig sind die über Heizmaterialnot, und es scheint hier gerade jetzt wieder ein besonders wunder Punkt zu liegen. Im Moskauer Kohlenbecken mußte im Februar die Kohlenausbeute eingestellt werden. Es hatten sich ungeheure Kohlenvorräte angehäuft, deren Abführung die Eisenbahn in Ermangelung von Wagen nicht gewachsen war. Das Moskauer Kohlenbecken, bisher der Stolz der Sowjets und der Gegenstand ihrer besonderen Unterstützung, lieferte im April die unglaublich niedrige Zahl von 1 092 000 Pud, die Anzahl der tätigen Schächte ging von 42 im März auf 29 im April zurück. Der ganze bisher glänzende Betrieb ist ein Bild kläglicher Zerrüttung. An der

Alexandrowskeisenbahn arbeiten die Sowjetbehörden mit „Requisitionen“ von Brennholz. Wegen ungenügender Zurichtung in den Wintermonaten war nach „Ekonomitscheskaja Schisn“ der Bestand der Eisenbahnen an Holz im April 309 400 Kubiksaschen an Stelle der vorgesehenen 693 500, der an Kohle 2.2 Millionen Pud anstatt 15,4, der an Naphtha 2,4 statt 4,1. Auch der voraussichtliche weitere Zugang im Juni bleibt unter dem Voranschlage. Dabei ist aber zu befürchten, daß selbst die Angaben der zu niedrigen Anlieferungen nur auf dem Papier stehen. Nach „Iswjestia“ äußerte sich in der Sitzung des Petrosowjet völlige Hoffnungslosigkeit, daß sich die Heizmaterialsache in nächster Zeit bessern könnte. In vielen Fabriken, wie Dnjeprowsky, Gdonzewsky u. a., sind die Gleise herausgerissen und die Schwellen als Heizmaterial verwendet worden.

In einer ganz bedenklichen Lage befindet sich auch die Beschaffung von Telegraphenstangen. Wenn der Austausch der alten Stangen so weiter geht wie bisher, läuft die Republik Gefahr, ihre Telegraphenverbindung einzubüßen. Besonders bedrohlich ist die Lage im Süden, im Kaukasus, in Turkestan und an der Murmaneisenbahn. Unsere Quelle besagt, daß der Sowjetausschuß besondere Maßnahmen ergriffen und für die nötigen Arbeiten Mittel aus den Einkünften des „Narkompotschtel“ begutachtet habe. Was das für eine rätselhafte Stelle ist, wissen wir nicht, recht viel Vertrauen muß sie aber nicht genießen, denn der Bericht fügt hinzu, daß den telegraphischen Verbindungen Rußlands noch recht lange nicht geholfen sein wird, wenn die Abhilfe auf die Einkünfte des „Narkompotschtel“ wartet.

Über die Instandsetzung von Lokomotiven und Wagen heißt es, daß sie zurückgeht; Ursache: Nichtzulassung der Naturalverpflegung der Arbeiter. An vielen Eisenbahnen soll die Anlieferung der Naturalverpflegung („Naturfond“) noch vom Januar rückständig sein. Insbesondere an den Knotenpunkten der Petrograder und Moskauer Bahnen fehlt sie ganz. Die Anwesenheit einer Reihe von Industrievertretern Deutschlands für die Anlieferung von Lokomotiven wird von Moskau gemeldet.

Über Beraubungen kommen nach wie vor grauenerregende Nachrichten. Auf den Südbahnen kamen Beraubungen von ganzen Zügen vor. Bei Taganrog wurde durch eine Räuberbande ein Postzug gestellt und ausgeraubt, wobei 10 Milliarden Rubel erbeutet wurden. Bei der Schießerei wurden zwei Postbeamte und zwei Milizsoldaten der Zugwache getötet. Bei Pjatigorsk wurde ein Personenzug angegriffen. Alle Reisenden wurden beraubt und einige von ihnen als Geiseln in die Berge entführt. Ihr Schicksal ist unbekannt. Kürzlich spielte ein interessanter Prozeß mit den Eisenbahnarbeitern der Station Tschertkowo (am Don). 30 Bedienstete hatten untereinander einen förmlichen Raubvertrag geschlossen mit allen Unterschriften und mit Verteilung von Abschriften, ein förmlicher „Trust“, der gut gearbeitet haben soll. Auf der Alexandrowskeisenbahn wurden innerhalb zweier Monate bestohlen 371 Wagen Lebensmittel und Saatgut, auf der Orlow-Witebskbahn in anderthalb Monaten 42 Wagen. Am Smolensker Knotenpunkt bildete sich eine förmliche Räuberorganisation. Bezeichnend ist, daß auf den Eisenbahnen ein „Geheimbund des Schweigens“ besteht. Jeder Lader, Wächter, Arbeiter und Bediensteter in den Lager- und Packhäusern hat einen besonderen Sack, in dem er seinen Raub versteckt. Auch die Kassierer und Kontrolleure sind mit den Räubern im Bunde. Es ist bekannt, daß man auf den Eisenbahnen kaum einen Fahrschein ohne Bestechung haben kann. Bei jeder Güterverladung muß geschmiert werden. Wer nicht schmiert, der nicht fährt“, heißt es. Besonders bedenklich soll es auch mit der Beraubung von Sendungen in das Hungergebiet stehen. Gegenteilige beschönigende Auskünfte sollen falsch sein. In der zweiten Februarhälfte sollen die Beraubungen um 10 % zugenommen haben. Nach Nachrichten des „Togpu“, so einer Sowjetgeheimstelle, wurden im ganzen 10 335 Pud 27-Pfund-Sendungen ins Hungergebiet geraubt. Von den Anstrengungen im Kampf gegen diese Räubereien sprechen folgende Zahlen eines Berichtes des „Rewtribunals“: vom 25. November bis 10. Januar fanden 16 115 Beraubungen statt, von denen 3194 aufgedeckt wurden; festgenommen wurden 5530 Personen, verurteilt 1703, worunter 7 durch Erschießen.

Die Aussichten der derzeitigen Schiffahrtsperiode sind kläglich. Die Lage in der Schiffsinstandsetzung ist äußerst schwierig, es fehlt an Geld, an Lebensmitteln, an Baustoffen. Bis zum 15. März waren erst 6 % der gestellten Aufgaben in der Schiffsinstandsetzung gelöst. Nach „Prawda“ überwinterten im Hafen Archangelsk 51 Dampfer und motorgetriebene Schiffe und 154 nicht mit Dampf getriebene Schiffe. An Instandsetzungsarbeiten konnte wegen Mangels an Mitteln erst nach dem 15. Februar herangetreten werden. An der Wolga ist die Lage mit der Instandsetzung der Schiffe äußerst schwierig. Ungeheure Verschuldung, Lebensmittelmangel. Die Instandsetzung der Nichtdampfer ist vom Arbeitsplan schon abgesetzt. Das gleiche ist für die Schiffe der Nordost-, kaukasischen und sibirischen Bezirke der Fall. Im Südbezirk liegt es ganz im argen. Nur 8 % der Nichtdampfer sind gebrauchsfähig. Ursache: Kreditma
In Ufa fehlt es an Baustoff und Heizmaterial. Im Perms
Bezirk ist der Zustand unbefriedigend. Zur Instandsetzung
Schiffe fehlt es an allem. Naphtha und Masut wären in
von 1 500 000 Pud für die ganze Schiffahrtsperiode nötig.
handen ist ein Drittel. Wenn der Mangel nicht gedeckt
wird die Lage für den Wassertransport katastrophal.
Preise auf den Wolgadampfern sind derart hoch, daß die
lichen Sowjetmitteilungen äußerst geringen Verkehr festst
müssen.

Der Güterumschlag im Petersburger Hafen betrug
25 Millionen Pud gegen 405 Millionen im Jahre 1913. Im
zember 1921 fand eine Nachprüfung statt, die „himmelschrei
Zustände“ aufdeckte, schlechte Aufbewahrung der Aus-
Einfuhrwaren, Fehlen ordentlicher Rechnungsführung, schle
Organisation der Verladearbeiten, so daß beim Entladen
Waren ins Wasser fallen u. a. Nach Rigaer Nachrichten hat
die Generaldirektion der Dampfergesellschaften Thomas Kle
und Sohn an die Petersburger Leitung des auswärtigen Han
mit der Bitte gewendet, Dampferfahrten zwischen Peters
und den Haupthäfen Europas und Amerikas einrichten zu dür
Die ersten Dampfer sollen schon in den nächsten Wochen
gehen.

Vom 18. Januar bis 23. April wurden über Windau 6327 Wa
Lebensmittel nach Sowjetrußland gesandt. In Zukunft
Riga der Hauptmittelpunkt der Einfuhr der Waren nach
land sein. Es können daselbst täglich 300 bis 400 Wagen
laden werden. Die Einfuhr von Waren aus dem Ausland er
sich im Februar um 57 % gegenüber Januar und übertraf fünf
die Einfuhr im Februar 1921. Die betreffenden Zahlen
Ausfuhr war Februar 1922 205 000 Pud gegen 137 000 im Ja
1922 und 1 602 000 im Februar vorigen Jahres. Mehr als
Hälfte der Einfuhr ist für die Hungerbezirke bestimmt.
Ausfuhr war Februar 1922: 205 000 Pud gegen 173 600 im Jan
1922 und 133 800 im Februar 1921. Im Laufe des April ka
über Esthland nach Petersburg 5520 Wagen und über Finn
2325 Wagen. Im März gingen über Narwa 5000 Wagen
gangsgut nach Rußland. Im gleichen Monat kam aus Ruß
nach Esthland nur 1 Wagen mit 52 Pud Gold.

Der Luftschiffverkehr Berlin-Moskau ist eingerichtet. In
letzten Tagen ist eine der der deutsch-russischen Luftverke
gesellschaft gehörende Fokkerfliegemaschine von Moskau n
Berlin auf 1800 km Weg ohne Zwischenlandung geflog

Dr.

Fremde Erdteile.

— Fehlbetrag der südafrikanischen Eisenbahnen. Die Ei
bahnen der Union, besonders in Transvaal und im Orange-F
staat, lieferten in der Zeit vor dem Kriege erhebliche Ü
schüsse, während im Vorjahr ein Fehlbetrag von 696 000 £
decken war. Das am 1. 4. abgelaufene Betriebsjahr sch
mit einem Defizit von 1,8 Mill. £, so daß der Gesamtver
der Bahnen auf 4,4 Mill. £ steht. Für das neue Jahr hat
die Ausgaben der Bahnen um 2,8 Mill. £ gekürzt, der A
stundentag wurde abgeändert, Überstunden eingeschränkt,
Teil des Personals entlassen. Andererseits sind durch erhö
Unterhaltungskosten und Verbesserungen der Linien Ex
kosten von 1,4 Mill. £ entstanden. Die Bahnen der Union
fassen 9500 englische Meilen, wovon 5657 Meilen nicht ein
die Zinsen der in sie hineingesteckten 33,4 Mill. £ abwar
Um den Fehlbetrag von 4½ Mill. £ teilweise zu decken,
der Erneuerungsfonds um 2 Mill. £ gekürzt werden. Die A
gaben von 8¾ Mill. £ für die Eisenbahn im Jahre sind
zu hoch, wenn man bedenkt, daß täglich nur 50 000 t und 200
Reisende befördert werden.

— Ausstand und Eisenbahn in Südafrika. Der Ausstand
Südafrika (s. Nr. 20 d. Ztg. vom 25. Mai 1922 und Nr. 12
30. März 1922) hat seinen Einfluß auf den Verkehr und
Betriebsergebnisse der südafrikanischen Eisenbahnen nicht
fehlt. In den fünf Wochen, die dem Ausstand voranging
hatten die Eisenbahnen von Südafrika eine Einnahme
2 027 138 £ zu verzeichnen, während sie in den fünf Woch
die auf ihn folgten, nur 1 754 094 £ betrug. In der entsprech
den Zeit des Vorjahres waren sogar 2 135 461 £ eingenomm
worden. Nachdem die Arbeit in den Goldbergwerken wie
aufgenommen worden ist, wird ein lebhafter Bedarf an Ko
eintreten, aber auch die infolgedessen zu erwartende Verkeh
zunahme wird sich nur allmählich bemerkbar machen, da
Verkehrsbeschränkungen gegenüberstehen, die darauf zurück
führen sind, daß das sonstige Gewerbe erst nach und
wieder in vollen Betrieb kommt. Neuerdings werden in
Bergwerksbetrieben wieder eingeborene Arbeitskräfte
größerer Zahl eingestellt, was eine Zeit lang unterbrochen
so daß eine Steigerung der Tätigkeit in den Bergwerken
Witwatersrand zu erwarten ist. — Die Ausfuhr von Wo

Südafrika ist so lebhaft wie nie zuvor. In den sieben
naten September 1921 bis März 1922 sind aus East London
769 Ballen Wolle versandt worden, das sind 90 606 Ballen
hr, als je zuvor in einer Verladezeit ausgeführt worden sind.

Rechtspflege.

- **Zuständigkeit des preußischen Gerichtshofs zur Ent-
eidung der Kompetenzkonflikte.** Die Preußische Oberzoll-
ektion in Berlin hat von der klagenden Zigarettenfabrik
ausländischen Rohtabak 865 ℳ Wertzollzuschlag einge-
en. Im April 1919 ist der gezahlte Betrag zurückverlangt,
l der Tabak dem Kläger gestohlen und somit nicht von
in den Verkehr gebracht sei, und weil der Tabak unter
Zigarettensteuergesetz falle und deshalb zuschlagsfrei sei.
von der Preußischen Oberzolldirektion in Berlin im
i 1919 erhobene Kompetenzkonflikt ist für unzulässig er-
rt worden. Nach Artikel 83 der Reichsverfassung vom
August 1919, dem Reichsgesetz über die Reichsfinanzver-
tung vom 10. Oktober 1919 und der Einfuhrverordnung vom
September 1919 (RGBl. S. 1591, 1766) sei die Verwaltung
Zölle und Reichssteuern am 1. Oktober 1919 auf die
hsfinanzbehörden übergegangen, so daß eine preußische
lbehörde, der die Entscheidung der Streitsache im Falle der
ulässigkeit des Rechtswegs zufalle, nicht mehr bestehe.
r einen Zuständigkeitsstreit zwischen
er Reichsbehörde und den Gerichten aber
der Gerichtshof nicht zuständig. (Entschei-
g Nr. 2718 vom 29. Mai 1920 aus Pr. Verwaltungsblatt,
42, S. 11.)

- **Im Falle des Verlustes oder der Minderung eines vom Aus-
t nach Österreich abgesandten Gutes hat die österreichische
fangsbahn den gemeinen Handelswert in österr. Kronen
Kurse des Aufgabetages zu ersetzen.** In dieser Frage war
Judikatur der österreichischen Gerichte bisher schwankend;
mehr hat der Oberste Gerichtshof in Wien in
r Reihe gleichlautender Entscheidungen obenstehenden
ndsatz festgehalten.

us den Entscheidungsgründen: „Prozeßentschei-
l ist die Frage, ob die Klägerin Anspruch auf Bezahlung
schechoslowakischer Währung hatte, denn bejahendenfalls
die Revision unbegründet. Das Gesetz gibt der Klägerin
n solchen Anspruch nicht, obwohl der Aufgabeort der Sen-
gen, welcher nach § 88 EBR. und Artikel 34 I. Ü. für die
ittlung des gemeinen Handelswertes maßgebend war, in der
echoslowakei lag. Der Erfüllungsort des Vertrages ist
lich kraft des Frachtvertrages in Österreich gelegen, da hier
Ablieferungsort zu sein hatte. Nun soll darüber nichts ge-
werden, ob dieser vertragsmäßige Erfüllungsort auch als
er für alle Ansprüche aus Vertragsverletzungen zu gelten
. Aber wenn man dies im einzelnen Falle verneinen sollte,
e nach Art. 325 HGB. der gesetzliche Erfüllungsort in Be-
t, und das ist diesmal nach Art. 325 HGB. und § 905 ABGB.
chfalls ein österreichischer. Gemäß Art. 336/1 HGB. hat in-
dessen die Beklagte ihre aus der ordnungswidrigen Erfül-
des Frachtvertrages entspringende Schuld in österreichischer
rung zu bezahlen, es sei denn, daß etwas anderes bestimmt
Im Frachtvertrage ist derartiges nicht vereinbart, es ist
nichts darüber vorgesehen, in welcher Währung der ge-
e Handelswert zu ermitteln und zu bezahlen sei. Ebenso-
g besteht eine gesetzliche Bestimmung des Inhaltes. Weder
34 I. Ü., noch § 88 EBR. ergeben dafür etwas. Beide be-
n nur, daß für die Ersatzausmessung der gemeine Handels-
des Absendeortes maßgebend sei, und das war hier ein Ort
er Tschechoslowakei. Aber daraus folgt nichts darüber,
elcher Währung dieser gemeine Handelswert zu berechnen
zu ersetzen sei. Daß das nur die Währung des Absende-
sein könne, ist nach Art. 336 HGB. unrichtig. Denn es
anach die Vereinbarung jeder anderen Währung zulässig.
dies ist es bei Gericht offenkundig, daß in Österreich viel-
Kaufverträge abgeschlossen werden, bei welchen der Kauf-
ling nicht in österreichischer, sondern in fremder Währung
nbart wird. Der gleiche Vorgang ist ebenso im Auslande
ich und rechtlich zulässig, und es ist nur eine Frage wirt-
tlicher Erwägung, wo und wann dieser Vorgang beliebt

der Anspruch eines Absenders auf Ersatz für Gutsverlust
Gutsminderung dem Frachtvertrage entspringt (denn ohne
solchen tritt die Verpflichtung der Beklagten nach § 88
oder Art. 34 I. Ü. nicht ein), kommt daher Art. 336 HGB.
Anwendung. Und im Zweifel hat der Schuldner in der
ung seines Erfüllungsortes zu bezahlen. Da der Er-
ngsort diesmal im Gebiete der Republik Österreich lag, ob-
em Schuldner somit die Bezahlung des gemeinen Handels-
s in österreichischen Kronen. Es ist daher zu ermitteln,
el österreichische Kronen der gemeine Handelswert am
Absendetage und am Absendeorte ausmachte, und es ist gleich-
gültig hierfür, ob die Berechnungsgrundlagen in österreichischer
Währung ermittelt werden, oder ob sie in fremder Währung
ermittelt und nach dem Kurse des Absendetages in öster-
reichische Währung umgerechnet werden.

Die Vorschrift des Art. 336/2 HGB. über die Umrechnung
nach dem Kurse des Verfalltages, richtiger Zahlungstages,
kommt nach den unter II gegebenen Auseinandersetzungen nicht
in Betracht. Denn Art. 336/2 HGB. setzt eine Schuld in frem-
der Währung voraus, die umgerechnet werden muß, während
es sich im vorliegenden Falle um eine Schuld in österreichi-
scher Währung handelt. Richtig ist allerdings, daß bei den
gegenwärtigen Valutaverhältnissen ein Absender bei dieser
Rechtslage unter Umständen nicht den vollen Ersatz seines
Schadens erlangt. Aber § 88 EBR. und Art. 34 I. Ü. sehen
überhaupt davon ab, dem Absender gerade den Ersatz seines
Schadens zu bieten; er kann mehr oder weniger bekommen.
Der gemeine Handelswert für abhanden gekommenes oder ver-
mindertes Gut kann ja seit dem Absendetage gestiegen oder
gesunken sein, ohne daß das Gesetz darauf Bedacht nimmt;
auch kann der Absendeort ein solcher sein, auf dessen Handels-
wert es dem Absender in Wahrheit gar nicht ankam, z. B. dann,
wenn das Handelsgut nicht mit durchlaufendem Frachtbriefe
von der Niederlassung des Absenders aufgegeben werden
konnte, sondern auf der Strecke neu aufgegeben werden mußte.
So ist denn der Ersatzanspruch nach § 88 EBR. und Art. 34
I. Ü. überhaupt kein Anspruch auf Schadenersatz im Sinne des
Art. 283 HGB., und der Absender und die Eisenbahn müssen
Fehlerquellen bei der Berechnung des Schadens auf sich nehmen.
Es bleibt dem Absender überlassen, durch Versicherungsver-
träge Abhilfe zu schaffen.

Nur folgendes sei noch bemerkt: Derzeit bedeuten die Be-
stimmungen des § 88 EBR., Art. 34 I. Ü. und Art. 336/1 HGB.
allerdings für manche Absender eines nach Österreich gesendeten
Gutes Nachteile. Sie bedeuten ebensolche Vorteile für jene
Absender, welche Güter aus einem Lande mit sinkender,
schlechterer Valuta, z. B. aus Polen nach Österreich, schicken.
Und diese Bestimmungen werden, steigt die österreichische
Valuta einmal, auch hier des dargestellten Nachteiles ent-
behren. (Aktenzeichen O. G. H. Ob II 682/21.)“ E. Th.

— **Beraubung eines Gutes, dem ein Begleiter beizugeben war.**
Der Oberste Gerichtshof in Wien hat mit Urteil vom 7. Fe-
bruar 1922 — O. C. II 84/22 — auf eine gegen das Urteil des
Oberlandesgerichts Wien erhobene Revision die Haftung der
Eisenbahn aus nachstehenden Entscheidungsgründen,
aus denen auch der Tatbestand ersichtlich ist, abgelehnt:

„Im vorliegenden Falle handelt es sich um eine von der
Klägerin verladene, mit Partei- und Zollamtsplomben versehene
Gütersendung, welcher laut der in den Frachtbrief aufgenom-
menen Vereinbarung mit dem Absender Begleitung beizugeben
war.

Gemäß § 86 (1) 6 EVO. haftet die Eisenbahn bei Gütern,
denen nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Verein-
barung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist, nicht
für den Schaden, der aus der Gefahr entsteht, deren Abwen-
dung durch die Begleitung bezweckt wird. Zwar sagt die EVO.
nicht, welche Schäden hierher gehören, und es liegt darüber
auch keine Parteierklärung im Frachtbrief vor. Es muß daher
das richterliche Ermessen unter Beobachtung der im Verkehr
üblichen Auslegung des § 86 (1), 6 EVO. entscheiden. Handelt
es sich wie hier um tote Warengüter, nicht um lebende Tiere,
so ist der Regel nach anzunehmen, daß die Begleitung Schutz
gegen Diebstahl bezweckte. Das braucht nicht der einzige
Zweck der Begleitung zu sein; es kann zum Beispiel der Be-
gleiter auch zur Verhütung von Versehen der Bahnorgane beim
Transporte oder zum Schutze des Gutes gegen Einflüsse der
Witterung beigegeben werden. Aber daß auch Schutz gegen
Diebstähle durch die Beigabe des Begleiters erreicht werden
soll, kann nach der Übung des Verkehrs nicht bezweifelt wer-
den. Und es tritt darum das Revisionsgericht der dies bejahen-
den Auffassung des Prozeßgerichts erster Instanz und des Be-
rufungsgerichts bei.

Damit ist aber das Urteil des Berufungsgerichts schon als
rechtlich richtig erkannt. Denn nach § 86 (1) 6 EVO. ist
nicht die Tatsache der Begleitung des Gutes für den Ausschluß
der Haftung der Beklagten maßgebend, sondern lediglich das
Bestehen der Verpflichtung des Absenders, dem Gute einen
Begleiter mitzugeben, und diese Verpflichtung hat der Absen-
der im vorliegenden Falle laut dem vorliegenden Frachtbriefe
übernommen. Es ist darum für den vorliegenden Fall unerheb-
lich, ob der Begleiter sich nach der parteiseits erfolgten Be-
ladung des Wagens und nach dessen Plombierung in der Nähe
des Wagens hätte aufhalten nicht nur dürfen, sondern auch
können.

Die Revision bekämpft die Rechtsauffassung des Berufungs-
gerichts durch den Hinweis, daß die Beigabe eines Begleiters

für den Absender zwecklos sei, ja ihm unnötige Kosten verursache, wenn die Bahn durch Vereinbarung der Beigabe eines Begleiters haftfrei werde, so daß der Absender die Haftung der Beklagten verliere und überdies noch die Kosten des Begleiters zu tragen habe. Diese Erwägungen können indes dahingestellt bleiben, denn sie können dem Gesetzgeber nicht verborgen geblieben sein und dürfen daher auch nicht dazu verwendet werden, die aus dem Gesetze sich ergebende Auslegung desselben ad absurdum zu führen.

Bemerkt wird zum Schlusse noch, daß durch § 86 EVO. die Haftung der Beklagten für ein Verschulden ihrer Organe nicht ausgeschlossen ist. Nur ist die Ansicht der Revision unhaltbar, daß das Verschulden der Beklagten schon in dem Umstande liege, daß das Gut tatsächlich beraubt worden sei."

— Selbständiger Anspruch einer unfallverletzten Ehefrau auf Ersatz der Heilungskosten. — Kein Anspruch auf Schadensersatz für den Wegfall ihrer Fähigkeit, im Erwerbsgeschäfte ihres Ehemannes tätig zu sein. Die Klägerin hatte aus Anlaß eines Eisenbahnunfalls, für den die Eisenbahn grundsätzlich ihre Haftpflicht anerkannt hatte, Ersatz der Heilungskosten und eine lebenslängliche Rente im Betrage von jährlich 2000 ℳ als Ersatz dafür verlangt, daß sie in dem Erwerbsgeschäfte ihres Ehemannes bis zu dem Unfall tätig gewesen wäre und infolge des Unfalls diese Tätigkeit nicht mehr oder doch nur in vermindertem Maße hätte ausüben können, so daß dadurch ein Verdienstausfall entstanden sei; hilfsweise hatte sie beantragt, festzustellen, daß der Eisenbahnfiskus verpflichtet sei, allen weiteren Unfallschaden, insbesondere den Erwerbsverlust zu ersetzen. Das Oberlandesgericht Naumburg hat durch Urteil vom 3. Dezember 1921, wie folgt, erkannt: „Daß der Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten gemäß § 3a H.-Pfl.-G. in der Person der Klägerin als der Verletzten entstanden ist, erscheint an sich trotz der Vorschrift des § 1383 BGB., nach der beim gesetzlichen Güterstand der Ehemann den ehelichen Aufwand zu tragen hat, nicht zweifelhaft und wird vom Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung anerkannt (vgl. R.G. bei Eger: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 32, S. 454). Hiernach ist der Anspruch der Klägerin auf Heilungskosten an sich begründet. . . . . Unbegründet ist dagegen der mit der Leistungsklage geltend gemachte Anspruch auf Zahlung einer Geldrente, den die Klägerin darauf stützt, daß sie die im Erwerbsgeschäfte ihres Ehemannes ausgeübte Tätigkeit nicht oder nicht voll auszuüben vermöge. Auf Grund des § 3a a. a. O. kann einen solchen Schaden infolge Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit nur der Verletzte selbst geltend machen. Die Vorschrift des § 845 BGB. ist im § 7 Haftpfl.-Ges. nicht für anwendbar erklärt. Die Klägerin hat aber nicht dargetan, daß sie s e l b s t zurzeit einen solchen Schaden erlitten hat. Zu ihrer Tätigkeit im Erwerbsgeschäft ihres Ehemanns war die Klägerin verpflichtet. (§ 1356 Abs. 2 BGB.) Was sie durch diese Tätigkeit erwarb, erwarb sie ihrem Ehemann. Ein Erwerbsausfall durch die Tätigkeit der Klägerin ist deshalb lediglich ein Schaden des Ehemanns und kann von diesem nur nach Maßgabe des § 845 BGB. geltend gemacht werden. (Vgl. Reichsgericht Bd. 63, S. 195; Bd. 73 S. 309.) Die Klägerin behauptet zwar, ihr Ehemann habe ihr seinen Anspruch abgetreten. Der Anspruch des Ehemanns aus § 845 BGB. ist aber ein Schadensersatzanspruch aus einer unerlaubten Handlung und setzt ein Verschulden des Beklagten voraus. In dieser Richtung ist indessen der Klageanspruch nicht substantiiert. Zu erwägen blieb, ob der Klägerin ein von ihr aus § 3a Haftpfl.-Ges. verfolgbarer Anspruch erwachsen ist, insofern ihr Unterhaltsanspruch gegenüber ihrem Ehemanne durch Wegfall ihrer Erwerbstätigkeit und der damit verbundenen Verringerung der Einkünfte ihres Ehemanns eine Schmälerung erlitten haben könnte (vgl. Reichsgerichtsräte § 845, Nr. 4d, J. W. 13 S. 99 Nr. 15). Die Klägerin hat indessen auf Befragen erklärt, in dieser Richtung keine Behauptung aufstellen zu können. Die Klägerin vermag endlich ihren Anspruch auch nicht damit zu begründen, daß sie von ihrem Ehemann für ihre Erwerbstätigkeit ein Gehalt bezogen habe und dieses weggefallen sei. Da sie, wie ausgeführt, zur unentgeltlichen Leistung der Dienste verpflichtet war, hat das, was sie dafür erhalten hat, nicht den Charakter des Gehalts, sondern der Schenkung (vgl. Staudinger § 1356 Abs. 6). Der Wegfall der ihr von ihrem Ehemann gewährten Freigiebigkeiten, bedeutet deshalb keinen Vermögensnachteil, den die Klägerin infolge ihrer Erwerbsunfähigkeit erlitten hat. Hiernach war die Klägerin mit ihrer Leistungsklage abzuweisen. Begründet erscheint indessen der von der Klägerin hilfsweise gestellte Feststellungsanspruch. Das Interesse an der alsbaldigen Feststellung erhellt aus der Möglichkeit des Eintritts der Verjährung der erhobenen Schadensersatzansprüche. Daß weitere Aufwendungen für Heilungskosten eintreten können, sowie daß die Klägerin infolge von Erwerbsunfähigkeit weiteren Schaden erleiden oder eine Vermehrung ihrer Bedürfnisse eintreten kann, war ohne Bedenken anzunehmen. Insoweit war deshalb der Klage stattgeben."

Bücherschau.

— Die neueren Wärmekraftmaschinen. I. Einführung in Theorie und den Bau der Gasmaschinen; II. Gaserzeug, Großgasmaschinen, Dampf- und Gasturbinen. Von Ri V a t e r, weil. Geh. Bergrat, ordentl. Professor an der Tec Hochschule Berlin. Diese beiden Bände sind von Dr. Fr S c h m i d t, Privatdozent an der Techn. Hochschule Ch lottenburg, neu bearbeitet und im Verlage von B. G. Teubn Leipzig und Berlin, in der Sammlung: „Aus Natur und Geist welt" herausgegeben worden.

Im T e i l I werden zunächst die für das Verständnis Kraftmaschinen nötigen fachtechnischen Ausdrücke, wie Kr Arbeit, Leistung, Pferdestärke, Wirkungsgrad, Indikator, D gramm usw. erklärt und sodann grundlegende Sätze aus Mechanik und der mechanischen Wärmelehre behandelt, i besondere der Satz von der Gleichwertigkeit von Wärme u Arbeit und von der Umwandlung von Wärme in Arbeit. I Begriff der absoluten Temperatur, die einzelnen Zustan änderungen eines Gases, sowie der Begriff thermischer u wirtschaftlicher Wirkungsgrad werden in leicht verständlich Weise und an Hand von Beispielen erläutert. Sodann wird einem kurzen Abschnitt auf die Überlegenheit der neuen Wärmekraftmaschinen über die älteren, die in der verbesser Wärmeausnutzung und in anderen Vorzügen liegt, hingewies In drei weiteren Abschnitten werden die verschiedenen Betrie mittel, wie Leuchtgas, Kraftgas, Sauggas, Gicht- und Koksof gase, Destillationserzeugnisse des Rohpetroleums, Benzol, Sp tus, Schweröle usw., besprochen. Es wird die Viertakt- u Zweitaktwirkung, das wichtigste über die Bauarten der G Benzin-, Benzol-, Petroleum- und Spiritusmaschinen und Dieselmotore dargestellt. Da im Interesse einer möglichst gu Wärmewirtschaft in den letzten Jahren die Verwertung der wärme bei Gasmaschinen mehr und mehr zugenommen hat, w in einem Kapitel auch hierüber gesprochen; in einem Anha wird schließlich noch die Frage erörtert, warum man n Dampfmaschinen baut.

T e i l II ist gewissermaßen die Fortsetzung von I, ist a auch für sich allein abgeschlossen und verständlich. In die Buche werden die Gasmaschinen und die Dampfturbinen handelt. Um dem Leser das Verständnis der Wirkungsw dieser Maschinen zu ermöglichen, führt ihn der Verfasser knapper, aber leicht verständlicher Weise und durch Beispi erläuternd zunächst in die Theorien dieser Maschinen ein. den Gasmaschinen werden die Gewinnung von Luftgas, Was gas, Mischgas usw. sowie die für die Vergasung geeignet Brennstoffe besprochen. Vor- und Nachteile einer Saug anlage gegenüber einer Druckgasanlage werden beschrieb und es wird auf die wirtschaftliche Bedeutung der Groß maschinen hingewiesen, von denen Zweitakt- und Vierta maschinen beschrieben sind. In einem besonderen Abschn ist auch die neuere Entwicklung der Gleichdruckmaschin (Dieselmaschinen) behandelt. In dem Kapitel über Turbin werden die Verwendung des Dampfes in den verschieden Arten von Dampfturbinen, die Wirtschaftlichkeit der Dan turbinen und einige Turbinen für besondere Fälle (Gegendru turbinen, Abdampfturbinen, Schiffsturbinen usw.) besproch In einem Anhang werden schließlich noch Gas- und Ölturbin erwähnt.

Beide Bücher sind in leicht verständlicher Weise abgef und die wie immer in dieser Sammlung klaren Skizzen und bildungen unterstützen das Verständnis in bester Weise. Jed Lernenden können daher die Bücher empfohlen werden. (

— Kompendium der Statik der Baukonstruktionen von Ing. J. P i r l e t, Privatdozent an der Techn. Hochschule Aachen. 2. Band. Die statisch unbestimmten Systeme. Er Teil: Die allgemeinen Grundlagen zur Berechnung statisch bestimmter Systeme. Die Untersuchung elastischer Formänderungen. Die Elastizitätsgleichungen und deren Auflösung. Seiten mit 136 Textfiguren. Berlin 1921. Verlag von Jul Springer. Preis geh. 40 ℳ, geb. 46 ℳ.

Der erste Band des Werkes, der die statisch bestimm Systeme behandeln soll, ist in Vorbereitung. Der zweite B „Die statisch unbestimmten Systeme" wird 4 Teile umfass von denen der 1. Teil vorliegt.

Dieser 1. Teil beginnt mit einer kurzen Einführung in Grundbegriffe der Festigkeitslehre und Statik, bringt daran schließend die Aufstellung der Elastizitätsgleichungen zur rechnung statisch unbestimmter Systeme sowie die Unt suchung der elastischen Formänderungen und behandelt zu Schluß die Auflösung der Elastizitätsgleichungen.

Daß der Verfasser bei seinen Untersuchungen vielfach Arbeiten von Müller-Breslau heranzieht und oft in glücklic

.se ergänzt, ist in Anbetracht der weiten Verbreitung solcher .kannt guter Methoden nur zu begrüßen. Einen besonders .ten Raum nimmt der letzte Abschnitt über die Auflösung . Elastizitätsgleichungen ein, die sich durchweg an ein von .ß gelehrtes Eliminationsverfahren anlehnt. Der Verfasser . damit einen Weg angeben, der in allen, auch den ver-.zeltsten, Fällen zum Ziele führt. Überhaupt kommt es .et immer darauf an, alle Aufgaben möglichst auf einheit-.er Grundlage zu lösen.

.ie Behandlung des Stoffes ist durchweg klar und muster-.ig. Hervorzuheben ist die geschickte Wahl der Bezeich-.gen, durch die das Verständnis erleichtert wird. Die zeich-.schen Verfahren zur Untersuchung statisch unbestimmter .eme werden nur wenig berücksichtigt. Die rechnerische .hode wird bevorzugt, und oft werden nur die Rechnungs-.bnisse zeichnerisch dargestellt. Nun sind zwar allgemein . rechnerischen Methoden besonders beliebt, aber es darf doch .t verkannt werden, daß neben und in Verbindung mit .en Methoden auch die graphischen Verfahren nicht zu unter-.tzende Hilfsmittel darstellen. Ob Pirlet in der stark ein-.gen Bevorzugung der rechnerischen Methoden nicht zu weit ., wird sich erst nach Vorliegen der übrigen Teile des .iten Bandes beurteilen lassen. So viel kann aber schon . Durchsicht des vorliegenden Teiles gesagt werden, daß . „Kompendium der Statik" voraussichtlich ein vorzügliches .rbuch sein wird. A. Mecklenbeck.

Aus Natur und Geisteswelt. Band 589. Differential-.chungen unter Berücksichtigung der praktischen Anwendung .der Technik mit zahlreichen Beispielen und Aufgaben ver-.n von Dr. Martin Lindow, Studienrat. 106 Seiten, 38 .uren im Text und 160 Aufgaben. Verlag von B. G. Teubner, .pzig und Berlin 1921.

.as Büchlein behandelt die wichtigsten Methoden zur Lösung . Differentialgleichungen unter besonderer Berücksichtigung .r Anwendung in der Technik. Neben den exakten Methoden . die numerischen Näherungsverfahren mit Recht stark be-., wodurch auch dem nicht „reinen" Mathematiker in schwie-.n Fällen der Weg gewiesen wird, auf dem die Differential-.chungen mit beliebiger Genauigkeit gelöst werden können. .lreiche Beispiele und Aufgaben mit Lösungen verleihen dem .hlein besonderen Wert. A. Mecklenbeck.

Merkbuch für Zugbeamte von Ministerialamtmann P. .ler und Eisenbahninspektor G. Meyer. 7. Auflage. Ver-. Chr. Adolff, Altona-Ottensen 1922. 2 Teile. Preis je 25 ℳ.

.ie der Name sagt, will das Taschenbuch in erster Linie den .beamten ein Berater in allen Fällen des Dienstes sein. Zu .em Zweck sind die einschlägigen Vorschriften in knapper, . übersichtlicher Form in der Regel im Wortlaut unter Hin-. auf die Dienstvorschrift zusammengestellt. Die Zerlegung . Werkes in zwei getrennte Bändchen, nämlich Betriebsdienst . Verkehrsdienst, muß als glücklich bezeichnet werden. Was . Buch aber einen Wert für alle Betriebs- und Verkehrs-.nten, besonders auch die Dienstvorgesetzten des Zugperso-. gibt, ist der ganze Aufbau des Werkes, der rein stofflich . für eine Sache in Frage kommenden Bestimmungen aus . verschiedenen Dienstvorschriften zusammengestellt hat. . macht das Werk auch für Prüfende sowohl wie auch .flinge geeignet, darüber hinaus kann besonders der II. Teil .rkehrsdienst" die Verkehrstreibenden schnell über die .entlichen Fragen des Personen- und Güterverkehrs unter-richten. Gut durchgeführte Beispiele sorgen für leichteres Verständnis der oft nicht einfachen Vorschriften, ebenso zahlreiche Abbildungen, deren gelegentliche Wiederholung ein sofortiges Zurechtfinden gewährleistet. Vielleicht kann eine spätere Auflage durch Prinzipskizzen die Einrichtungen der verschiedenen Bremsen leichter faßlich machen. Ein gutes Inhaltsverzeichnis und alphabetisches Sachverzeichnis erleichtern das Nachschlagen. Welcher Beliebtheit sich das Merkbuch erfreut, ersieht man daraus, daß seit 1911 15 000 Stück abgesetzt sind. Dr. Ing. Kümmel.

— **Österreichische Reisezeitung.** Illustrierte Zeitschrift für Reise und Verkehr. Herausgegeben auf Grund des Erlasses des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 15. Dezember 1921. Erscheint monatlich. Wien 1, Christinengasse 4. Preis 800 K. für jede Nummer.

Diese jetzt bereits in ihrer dritten Nummer erschienene Zeitschrift verfolgt das Ziel, dem Verkehr zu dienen und ihn zu heben. Über österreichische Sehenswürdigkeiten sind kurze, illustrierte Aufsätze enthalten, die zum Teil in die französische und englische Sprache übersetzt sind. Kleinere belletristische Skizzen sollen zur Unterhaltung der Reisenden beitragen. Vor allem aber sind die Fahrpläne wertvoll, die in jeder Nummer abgedruckt sind, und die die direkten und internationalen Verbindungen in Österreich, namentlich auf den Wiener Verkehr zugeschnitten, nebst Fahrpreisen enthalten. Die Reisezeitung ist sehr gediegen ausgestattet, die Bilder sind gut und geschmackvoll ausgeführt. Jede Nummer ist in eine Schleife mit abtrennbarer Bahn- und Schiffsunfall-Versicherungspolice gehüllt, die auf eine halbe Million österr. Kronen lautet.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher und Schriften zugegangen:

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Prof. Dr. E. Sax. Zweite, neubearbeitete Auflage. Dritter Band: Eisenbahnen. Berlin 1922. Verlag von Julius Springer. Preis geheftet 140 ℳ, geb. 180 ℳ.

Mitropa, Kursbuch der Schlafwagen und Speisewagen führenden Schnellzüge in Deutschland und Holland. Sommer 1922. Juni-Ausgabe. Preis 10 ℳ. Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G., Berlin NW 7, Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 1.

Technik und wirtschaftliche Verantwortlichkeit in der Reichsbahn. Von Dr. Ing. Frölich, Regierungsbaurat in Essen. M.-Gladbach 1922. Volksvereins-Verlag G. m. b. H. Ladenpreis 12 ℳ.

Erdkunde von Albert Müller, Lehrer an der Eisenbahnfachschule in Magdeburg. I. Teil: Deutschland und sein Verkehrsnetz. Mit 44 Zeichnungen. Bücherei des Verbandes deutscher Eisenbahnfachschulen (E. V.). Verlag von B. G. Teubner, Leipzig — Berlin 1922. Ladenpreis 18,75 ℳ.

Die Ausbildung für den technischen Beruf in der Maschinenindustrie. (Maschinenbau, Schiffbau, Elektrotechnik.) Ein Ratgeber für die Berufswahl. Herausgegeben vom Deutschen Ausschuß für Technisches Schulwesen. 4. Auflage. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1922. Preis 7,20 ℳ ausschließlich Porto.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

.rrichtung einer selbständigen Tarifstation in Neuß-Vorbahnhof.

.it Wirkung vom 1. Oktober d. J. .i in dem an der Strecke Neuß-.sseldorf-Obercassel gelegenen Vor-.hof Neuß, der dem Verkehr der .tischen Ring- und Hafenbahn in .ß sowie des größeren Teils der zur .ifstation Neuß gehörigen Privatan-.üsse dient, eine selbständige Güter-.ifstation

Neuß-Vorbahnhof

.chtet. Die Abfertigungsbefugnisse . neuen Tarifstation werden be-.änkt auf die Abfertigung von Sen-.gen der angeschlossenen Werke und der städtischen Ring- und Hafenbahn in Neuß, und zwar

a) für Eil- und Frachtgut in Wagenladungen,
b) für Eil- und Frachtstückgut in Mengen von wenigstens 2000 kg oder bei räumlicher Wagenausnutzung auch in Mengen von geringerem Gewicht in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger.

Durch die Tarifmaßnahme treten für Sendungen in und aus Neuß Frachterhöhungen ein, denen für solche in und aus Richtung Düsseldorf-Obercassel Frachtermäßigungen gegenüberstehen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (965)

Eisenbahndirektion Köln.

2. Güterverkehr.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgütertarif, Teil II.

1. Infolge Überganges eines Teiles der oberschlesischen Eisenbahnen in polnische Verwaltung sind mit Wirkung vom 19. Juni 1922 an die Stationen Bismarckhütte, Kattowitz, Königshütte (Oberschlesien), Laurahütte und Morgenroth aus dem Tarifverbande ausgeschieden.

2. Vom 1. August 1922 an wird die Station Weener Grenze in den Tarif einbezogen. (966)

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 21. Juli 1922.

Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wilhelmshaven Industriehafen in den Tarif aufgenommen. Gleichzeitig werden die Tarifentfernungen für Wilhelmshaven Fischereihafen aufgehoben. Ferner scheidet die Station Neuschanz am 1. August 1922 aus dem Tarife aus; aufgenommen wird dafür die Station Weener Grenze mit den bisherigen Entfernungen für Neuschanz. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der deutschen Reichsbahn (preußisch-hessisches usw. Netz) und unser Verkehrsanzeiger.
Dresden, am 18. Juli 1922. (955)
Eisenbahn-Generaldirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 wird die Station Neuschanz in den Heften 1 bis 3 gestrichen. An ihre Stelle tritt der Grenzpunkt Weener Grenze. Gleichzeitig werden die Stationen Dortmund Ost des Direktionsbezirks Münster und die Stationen Mehbergen und Wietzen (Kr. Nienburg, Weser) des Direktionsbezirks Münster in die Tarife einbezogen und die Entfernungen verschiedener Stationsverbindungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Harbergen-Stafflhorst-Nienburg (Weser) ermäßigt. Näheres im gemeinsamen Tarifanzeiger der ehemalig preußisch-hessischen Staatsbahnen. (969)
Frankfurt (Main), den 18. Juli 1922.
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr deutsche Reichsbahn-Saarbahnen.
Infolge Übergangs Ost-Oberschlesiens an Polen sind die in diesem Gebiet gelegenen Stationen mit sofortiger Gültigkeit in den Tarifheften 1 und 2 gestrichen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen und in der nächsten Nummer des Gemeinsamen Tarifanzeigers.
Frankfurt (M), im Juli 1922. (960)
Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit Norderney.
Am 1. August 1922 treten für die Strecke Norddeich-Norderney erhöhte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. Die Tarifmaßnahme ist gemäß § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.
Münster (Westf.), den 15. Juli 1922.
Eisenbahndirektion. (954)

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 wird die Tarifentfernung zwischen Worms Hafen und Grünstadt sowie einigen anderen pfälzischen Stationen um 5 km erhöht. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (959)
Frankfurt (M), den 18. Juli 1922.
Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Verbands-Kohlentarif.
Mit Wirkung vom 19. Juni d. J. sind die in polnische Verwaltung übergegangenen Stationen gestrichen worden.
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (958)
Altona, den 21. Juli 1922.
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 werden die Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Bremen Hohentorshafen und Bremen Neustadt Gbf. mit denen der Station Bremen Hbf. gleichgestellt. Soweit die bisherige Berechnung eine billigere Fracht ergibt, bleibt diese noch bis zum 1. Oktober 1922 in Geltung.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 19. Juli 1922. (968)
Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Februar 1922.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1922 sind infolge Abtretung Oberschlesiens an Polen nachstehende Stationen aus dem deutschen Verkehr ausgeschieden.
Antonienhütte, Bad Gottschalkowitz, Bad Jastrzemb, Baranowitz, Bielschowitz, Birkental, Bismarckhütte, Bogutschütz, Bradegrube, Charlottegrube, Chorzow, Cleophasgrube, Dzieditz, Egersfeld, Eichenau, Emanuelssegen Gbf., Friedenshütte, Friedrichsgrube, Friedrichshütte, Georgenberg, Georggrube, Gieraltowitz, Godow, Goldmannsdorf, Groß Cholm, Groß Gorschütz, Groß Thurze, Hoymgrube, Idaweiche, Imielin, Karolinegrube, Kattowitz, Kattowitz Landesgrenze, Knurow, Kobier, Kochanowitz, Kochlowitz, Königshütte (Oberschl.), Koschentin, Kostuchna, Laurahütte, Lazisk, Lipie Kr. Lublinitz, Lissau, Loslau, Lublinitz, Makoschau, Morgenroth, Moschczenitz, Myslowitz, Naklo, Neuberun, Neudorf (Oberschl.), Nikolai, Niedobschütz, Ober Jastrzemb, Orzesche, Oswiecim, Pallowitz, Pawlowitz Kr. Pleß, Pawonkau, Petrowitz, Pleß, Podlesie, Preuß. Herby, Preuß. Herby Landesgrenze, Radzionkau, Rosdzien, Ruda, Rybnik, Scharley, Schellerhütte, Schoppinitz Nord, Schoppinitz Nord Landesgrenze, Schoppinitz Süd, Schwarzwald, Schyglowitz, Sohrau (Oberschl.), Stahlhammer, Summin, Tarnowitz, Tichau, Warschowitz, Wolfgangweiche.
Diese Stationen sind, soweit sie im Tarif erscheinen, zu streichen.
München, den 18. Juli 1922. (953)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Der Tarifpunkt Weil-Leopoldshöhe Grenze hat die Bezeichnung „Palmrain Grenze" erhalten.
Hannover, den 21. Juli 1922. (962)
Reichsbahndirektion.

Badischer Binnengütertarif. Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.
Mit Gültigkeit vom 17. Juli 1922 werden für die Berechnung des Wagenstandgeldes in Frankenwährung für die badischen Stationen auf Schweizergebiet und im Übergangsverkehr mit der Schweiz neue Sätze eingeführt. Sie betragen für die ersten 24 Stunden 6 Fr., für die zweiten 24 Stunden 7 Fr. und für je weitere 24 Stunden 10 Fr.
Ferner werden im schweizerischen Nebengebührentarif und im Anhang dazu noch einzelne Änderungen durchgeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 20. Juli 1922. (961)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Eröffnung der Güterannahme im Frachtgutverkehre nach Vukovar.
Mit 20. Juli 1922 wird an den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (exkl. Wien Donaukaibahnhof), Bratislava (Pozsony, Preßburg), Ujpest und Budapest (auch Budapest DUB., jedoch nur in Frachtbriefaufgaben von 10 000 kg) die Güterannahme im Frachtgutverkehre nach Vukovar eröffnet. (9[illegible])
Wien, am 15. Juli 1922.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarife. Zuschläge zu den Ein- und Ausladegebühren. Wegen Verteuerung der Eigenkosten werden ab 21. Juli 1922 bis auf weiteres in den nachstehend genannten Stationen für das von Leuten der Gesellschaft bewirkte Ein- und Ausladen neben den tarifmäßig entfallenden Gebühren für das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht folgende Zuschläge erhoben:
in Linz 75 österr. K. für 100 kg,
in Wien 100 österr. K. für 100 kg,
in Bratislava und Komarno 64 tschechoslowakische Heller für 100 kg.
in den bulgarischen Schiffsstationen 400 Stotinken für 100 kg.
München, im Juli 1922. (9[illegible])
Z. 30 569/T/18.

3. Personen- und Gepäckverkehr

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.
Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde tritt am 1. Oktober 1922 der Nachtrag 3 in Kraft, der Erhöhung der Beförderungspreise enthält.
Finsterwalde, den 24. Juli 1922. (9[illegible])
Die Direktion der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

4. Offene Stellen.

Bauingenieur
m. Erf. im Bau u. Unterh. von Eisenbahnanl. u. Hochbauten ges. Bewerb. m. Lebensl., Zeugnisabschr. und Gehaltsanspr. an
Direktion der Rhein-Sieg Eisenbahn
Beuel a. Rh. (9[illegible])

5. Vermischte Bekanntmachungen

Das im Artikel 396 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 vorgesehene Oberkomitee der Oberschlesischen Eisenbahnen ist am 1. Juli d. J. in Beuthen O./S. errichtet worden und hat am gleichen Tage seine Tätigkeit aufgenommen. Die Geschäftsräume des Oberkomitees befinden sich in dem 1. Stockwerk, Gartenstraße Nr. 1.
Zu Mitgliedern sind bestellt worden:
Von der Deutschen Regierung der Eisenbahndirektionspräsident a. D. Wirkliche Geheime Oberregierungsrat Kindermann,
von der polnischen Regierung der Präses der Staatsbahndirektion Karlinski.
Beuthen O./S., den 7. Juli 1922. (9[illegible])
Das Oberkomitee der Oberschlesischen Eisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 28. | Berlin, den 3. August 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Im Bannkreis von Nauen*).

n dem Zeitraum von kaum 25 Jahren, der seit den ersten gegenen praktischen Versuchen Marconis verflossen ist, hat Erfindung des drahtlosen Fernschreibens und Fernsprechens e überwältigende Entwicklung durchgemacht. Heute ist die htlose Botschaftenübermittlung auf die weitesten Entfergen im Wirtschafts- und Verkehrsleben längst unentbehr- geworden. Die „Funksprüche an Alle" sind für die Schiffrt zum notwendigen Hilfsmittel geworden, das vor Gefahren nt und noch Hilfe bringt, wo alle anderen Mittel versagen. Luftschiffahrt als regelmäßiges Verkehrsmittel bedarf er. Auch der uns am nächsten stehende Zweig des Verrslebens, die Eisenbahn, hat das neue Verständigungsmittel ihren Einflußbereich gezogen, wie die seit mehreren Jahren iebenen Versuche des drahtlosen Fernsprechens mit und fahrenden Zuge dartun. Auch die im Eisenbahnbetrieb t mehrfach eingeführte Doppelbenutzung der Eisenbahngraphenlinien und wichtige Neueinrichtungen des elektrien Signalwesens hängen unmittelbar mit dem Wesen der htlosen Übertragung zusammen.

ohl bei keinem der vielen Weltwunder, die die Naturwissenaften uns offenbart haben, ist der Drang nach Aufklärung so emein und stark in den weitesten Kreisen hervorgetreten, bei diesem.

Manche aufklärende kleine Schrift darüber wendet sich auch an das größere Publikum. Aber über eine schwache Vorstellung mit unbestimmten Umrissen kommt der Leser, wenn er keine Vorkenntnisse mitbringt, selten hinaus. Anders in dem schönen neuen Werk, das uns Artur Fürst, der Meister fesselnder, im besten Sinne volkstümlicher Schilderungskunst technischer Dinge, geschenkt hat, in dem er uns nicht nur über das Wesen der drahtlosen Telegraphie in allen Teilen aufs eingehendste aufklärt, sondern es auch zu einem wertvollen Erlebnis werden läßt. Auch in diesem neuen Buche Fürsts finden wir alle die Vorzüge wieder, die wir schon aus seinem Eisenbahnwerk „Die Welt auf Schienen" kennen. Fürst hat die Gabe, die verwickeltsten technischen Vorgänge klar, schlicht und spannend zugleich zu schildern, selbst für den, der ohne jede Vorkenntnisse an das Werk herantritt. Keine Erscheinung aus der Welt der Physik und Elektrotechnik wird ohne weiteres als bekannt vorausgesetzt. Selbst Begriffe und Einrichtungen, die wir im täglichen Gebrauch sehen, die aber trotzdem oft genug unverstanden bleiben, wie Kilowatt, Gleichstrom, Wechselstrom, Fernsprecher usf. führt er kurz, doch einleuchtend vor, um in dem vorliegenden Werk die weitere Darstellung auf klaren Vorstellungen, die Nauen, das Telegraphenamt für die ganze Erde, für uns bietet, aufzubauen.

Ein gewaltiger Weg in den wenigen Jahrzehnten von den bescheidenen Laboratoriumsversuchen Hertz' im Jahre 1888 über die Theorie der elektrischen Schwingungen zu den heutigen Leistungen der drahtlosen Telegraphie!

*) Im Bannkreis von Nauen. Die Eroberung der Erde durch drahtlose Telegraphie. Von Artur Fürst. Mit 215 Abb. In bleinen gebunden 75 ℳ. (Stuttgart, Deutsche Verlags-talt.)

Um eine Vorstellung von der Natur der elektrischen Schwingungen und der Theorie der Ätherwellen geben zu können, geht die Darstellung auf die dem menschlichen Verständnis näher liegenden Lichtschwingungen zurück und gelangt von den ersten Begriffen über die verschiedenen Längen der Ätherschwingungen zu der an sich unvorstellbaren Geschwindigkeit der Lichtfortpflanzung von 300 000 km in der Sekunde, eine Zahl, die auch für die Fortpflanzung der Elektrizität gilt. Wird der Äther als die ungeheure, überall vorhandene Bahn angesprochen, über die elektrische Energie bewegt werden kann, so wird gezeigt, wie die drahtlose Telegraphie im Gegensatz zur Drahttelegraphie schon für recht kurze Raumübertragungen kräftige Energiequellen an den Sendestellen erfordert, und welche Einflüsse günstig oder kraftverzehrend auf die Schwingungen einwirken. Der Leser wird alsdann mit der elektrischen Funkenentladung vertraut gemacht, dem ältesten Werkzeug, das für die Erzeugung von Ätherschwingungen benutzt wurde. Der Funke ist bei Auswertung seiner schon durch Feddersen nachgewiesenen Teilentladungen ein äußerst rasch arbeitender Schalter im Schließungskreis der Maschine. Mit seiner Hilfe ist es möglich, Wellen von einer Ausdehnung zu erzeugen, die für die drahtlose Telegraphie vorzüglich brauchbar sind. Diese arbeitet heute mit Wellen zwischen 200 und 20 000 m Länge. Marconi war es, der durch Aneinanderreihung des Senders von Hertz, der Empfangsröhre von Branly, des Luftleiters — Antenne — von Popoff im Jahre 1897 zuerst eine drahtlose Telegraphie über beträchtliche Weiten erreichte. Den ersten Versuchen wohnte der deutsche Gelehrte Professor Slaby von der Technischen Hochschule in Berlin bei, dem dann in eigenen Forschungen eine neue Höchstleistung, die Überwindung einer Entfernung von 21 km, gelang. Slaby und sein junger Assistent, Graf v. Arco, der jetzige Leiter der Berliner Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, führten in gründlicher wissenschaftlicher Arbeit weitschauend die Erfindung aus der Gelehrtenstube in den Arbeitsbereich der Technik hinaus. Schlag auf Schlag folgten in den nächsten Jahren die Verbesserungen. Mit einem Sende- und Empfangsgerät von Professor Braun in Straßburg (Els.), der die gekoppelten Schwingungskreise und die Resonanz zwischen den beiden Senderkreisen und auch der Sende- und Empfangsantenne herstellte und auswertete, konnten bereits Nachrichten über 1000 bis 1200 km gesandt werden. Fürst zeigt uns die Schaltungsmöglichkeiten und alle wichtigen Einzelheiten der Neuerfindung, namentlich auch alle Vorrichtungen zur Einstellung der Sender und Empfänger auf verschiedene Wellenlängen und zur Herbeiführung der Resonanz zwischen den einzelnen Kreisen, die veränderlichen Selbstinduktionsspulen und einstellbaren Kondensatoren aller Art von den ersten benutzten Geräten bis zu den neuesten. Noch war aber die Einstellung der Empfangsantenne auf die Wellenlänge des Senders nicht scharf genug, um eine Störung durch fremde Sendestellen genügend auszuschließen. Auch die Energieverluste waren noch viel zu groß. Beidem wurde durch die Erfindung der „tönenden Löschfunken" durch Professor Wien in Jena im Jahre 1906 abgeholfen. Die Sendeanordnung nach Wien, bei der die Morsezeichen nicht mehr mit dem Farbrädchen geschrieben, sondern mit dem Telephon abgehört wurden, ist der älteste noch heute verwendete Wellenerzeuger. Viele kleinere Sendestellen, namentlich fast sämtliche Schiffe, sind auch jetzt noch damit ausgerüstet. Die Hauptvorgänge, von denen diese Neuerung ihren Namen hat, nämlich das rasche Löschen der Leitfähigkeit in der Funkenstrecke und die Herbeiführung des tönenden Empfangs, werden einzeln entwickelt. Der Übergang von der schriftlichen Aufzeichnung der ankommenden Äthertelegramme zum Hörempfang der Morsezeichen, wie er durch das Aufgeben des nicht mehr genügenden „Fritters" gegeben war, veranlaßt Fürst, neben einer anschaulichen Schilderung der Leiden und Freuden der ersten Funktelegraphisten, zu einer knappen Erläuterung der wichtigsten Abschnitte aus der Entwicklung des Telephons, die in ihrer Anschaulichkeit dem Leser wieder das Nachschlagen in anderen Quellen erspart. Anschließend kann dann die Wirkung der Detektoren verständlich gemacht werden, jener einfachen Apparate von vorzüglicher Wirkung, die die Aufgabe haben, die in der Empfangsantenne ankommenden Hochfrequenzschwingungen in niederfrequente umzuwandeln. Große Schwierigkeiten bot die wissenschaftliche Ergründung der besten Form des Luftdrahtes, der Antenne. Die Sendestellen erhalten ihr äußeres Gepräge immer noch durch die gewaltig ausgedehnten hohen Luftdrahtanlagen in den mannigfachsten Formen der Kegel-, Schirm-, T-Antennen usw., da bis jetzt große Reichweiten nur durch starke Höhenentwicklung der Sender zu erzielen sind. Für die Empfangseinrichtungen aber konnte durch einen glücklichen Gedanken — im Zusammenhang mit der Verwendung der Kathodenröhre — eine besonders geeignete bequeme Bauform, die Rahmenantenne, gefunden werden, die von der Funktechnik aller Länder angenommen ist. Seit 1918 sind ja selbst Rahmenantennen, mit denen man die Sendestellen auf Java aus 12 000 km Entfernung hört, auf 1 qm Fläche zusammengeschrumpft. Zur Aufnahme der Zeichen des Eiffelturms genügt im Herzen von Deutschland ein Rähmchen von 10 cm Höhe, so daß die gesamte Empfangsanlage, wie von Fürst im Bild gezeigt, bequem von einem Spaziergänger überall hin mitgenommen werden kann! Wird es noch lange dauern, bis die Erfindertätigkeit auch für die Sender eine Wandlung bringt und die Aussendung der Energie nach einer bestimmten Richtung, statt wie bis jetzt nach allen Seiten, ermöglicht?

Vorbereitet durch die Schilderung der Einzelteile ist der Leser nun in der Lage, das Arbeiten einer Löschfunkenstation, wie sie auf Schiffen und kleineren Landstationen noch im Gebrauch ist, im Zusammenhang zu verstehen. Aus den Sendeeinrichtungen der Großstationen sind die Funkeneinrichtungen gänzlich verschwunden. Die Großstationen und alle neuen Sendestellen arbeiten mit wieder völlig neuen Einrichtungen, die auf der Verwendung gleichmäßiger — ungedämpfter — Schwingungen beruhen. Der Lichtbogensender von Poulsen ist von der deutschen Marine mit Vorliebe benutzt worden und wird besonders in Amerika noch viel verwendet. Die Riesenantennen aber, die über viele tausend Kilometer hinweg Zeichen zu geben haben, sind meist von Hochfrequenzmaschinen gespeist. Diese bringen unmittelbar etwa 6000 bis 8000 Perioden hervor, die nachträglich auf höhere Frequenzen gebracht werden. Die wichtigsten Bauarten und die Wirkungsweise dieser gewaltigen Kraftspender werden dann vorgeführt. Die leistungsfähigsten aller Hochfrequenzmaschinen befinden sich in Nauen. Jede der beiden dortigen Maschinen gibt eine Leistung von 736 Kilowatt her, wovon 410 kW in die Antenne kommen. Der Hochfrequenzmaschine gehört die Gegenwart. Wie lange sie in der Zukunft herrschend bleibt, hängt, wie Fürst klarlegt, von der Entwicklung einer dritten neuen Senderart, dem Röhrensender, ab, der während der Kriegsjahre entwickelt wurde und eine völlige Umwälzung in der Äthertelegraphie herbeiführte. Zunächst ist, ausgehend von den Geißlerschen Röhren, erläutert, durch welche Eigenschaften das Kathodenrohr, als Hochvakuumrohr ausgestaltet, zum Universalwerkzeug der drahtlosen Telegraphie geworden ist und gleichzeitig als Detektor, als Hilfswerkzeug für den Hörempfang und auch als Schwingungserzeuger wirkt. Im einzelnen sind die großen Vorzüge klargestellt, die die neue Sendergattung durch die Gleichmäßigkeit ihrer ungedämpften Strahlungen hat, die genaueste Abstimmung für diese Schwingungen und damit die gründlichste Ausnutzung der Resonanzwirkung ermöglicht. Die feine Abstimmung bringt eine wertvolle Erhöhung der Störungsfreiheit, die es in den letzten Kriegsjahren gestattete, so viele drahtlose Stationen eng benachbart an der Front arbeiten zu lassen. Wenn es auch nicht möglich ist, Röhrensender von der hohen Leistung der Hochfrequenzmaschine zu bauen, so beherrscht die Röhre doch heute schon bei kleineren Entfernungen, namentlich für Telephonie, das Feld. Ja, auch bei Telegrammen über Entfernungen bis zu 2000 km und mehr erweist sich die Röhre wegen

s störungsfreien Arbeitens und der guten Ausnutzung ihrer z konstanten Strahlung durch die modernen Empfänger als anderen Methoden überlegen. In außerordentlicher Feinheit Anschaulichkeit hat Fürst die einzelnen Errungenschaften geführt, auf denen die neuzeitlichen Empfangseinrichtungen then. Wir sehen, wie die kraftlos und nicht mehr hörbar am fangsort ankommenden Ätherschwingungen durch die kung der Hochvakuumröhre zu frischem Leben erweckt und hörbar gemacht werden, dann, wie es möglich geworden ist, 5 oder 6 kleinen Rahmenantennen, die im gleichen Raum rgebracht sind, gleichzeitig von ebenso vielen verschiedenen lern zu empfangen, ohne daß Verwirrung der Zeichen ritt.

m die kostbaren Maschinen und Anlagen der Großsendeen wirtschaftlich ausnutzen zu können, mußte man auch Telegraphiergeschwindigkeit wesentlich steigern. Dies ge- durch geschickte Verwendung der längst in der Tele-hie bekannten Lochstreifen an Stelle der gewöhnlichen eschriftzeichen, dann durch das Telegraphon und schließ- durch die vorzüglichste Errungenschaft auf diesem Gebiet, Drucktelegraphen (Siemens-Schnelltelegraph), durch den e drahtlos bis zu 1000 Buchstaben in der Minute in sauberer kschrift (gegen 150 Buchstaben Höchstleistung in gewöhn-er Morseschrift) übermittelt werden können.

ündlich mit den Werkzeugen vertraut, die der drahtlosen nik zur Verfügung stehen, wird der Leser in einem zweiten des Werkes mit den wichtigsten Funkstellen und der inneren rdnung des Funkbetriebes selbst, dann namentlich auch mit n wirtschaftlichen Möglichkeiten bekannt gemacht. Fürst t den Leser jetzt in den eigentlichen Bannkreis von Nauen der berühmtesten deutschen Großsendestelle, der stärksten Stationen der Erde. Der Leser erlebt deren Aufstieg aus kleinen Anfängen einer Versuchsstelle und von der Grün- der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie im Jahre 1903 zum erfolgreichen Wettkampf um den Weltmarkt mit der oni-Gesellschaft, und bis zur Eroberung der Erde im Jahre wo die Stimme Nauens zum erstenmal fast 20 000 km weit, ist die Hälfte der Äquatorlänge, reichte. Dann wird der r in den praktischen Betrieb eingeführt, der seit der Voll-ng des großzügigen Ausbaues der Gesamtanlage Ende 1920 Aktiengesellschaft „Drahtloser Überseeverkehr (Trans-o)" übergeben ist. Hier sind alle uns aus dem 1. Teil des kes bekannt gewordenen Apparate und Maschinen in voller gkeit zu finden. Besonders gewürdigt sind die beiden Luft-ranlagen Nauens, die große A-Antenne für den Überseeverkehr und die kleinere B-Antenne für den europäischen Dienst. berühmten Nauener Großbauten, zwei Masten, jeder von m Höhe, die höchsten aller Antennenstützen, wiegen je Tonnen. Jeder Mast wird, da er auf einem Kugelgelenk e, am unteren und oberen Teil durch je 6 Spannseile (Par-un) gehalten. Wichtig ist die sorgfältige Isolierung, da die rische Spannung in den Stahldrähten bis zu 150 000 Volt igen kann und nirgend zur Erde überschlagen darf. Nauen t usschließlich Sendestelle. Die zugehörige Empfangsstelle, „Ohr Nauens", ist in Geltow, in der Nähe von Potsdam. er als ein halbes Jahr lang mußte hier 1919 ein Möbelwagen Bewältigung des rasch anschwellenden Telegrammverkehrs mit Amerika ausreichen. Jetzt ist dafür eine größere Holzbaracke errichtet. Bald wird aber erreicht sein, daß das Empfangstelephon oder der Empfangsschreiber von Geltow ebenso wie die Sendestelle von Nauen in engster Nachbarschaft an einem Tisch von Berlin aus bedient werden kann. Für die Großfunkstelle der Reichspostverwaltung in Königswusterhausen ist dies bereits der Fall. — In den weiteren Abschnitten ist von den wichtigsten der bereits bestehenden internationalen Vereinbarungen über den drahtlosen Nachrichtenverkehr berichtet, die in erster Linie für die Schiffahrt bindend sind, ferner von den weitausschauenden Plänen, die in den verschiedenen Ländern, so u. a. für die Errichtung eines englischen Weltfunknetzes bestehen. Eine Liste der bedeutenderen drahtlosen Großstationen auf der Erde läßt die Ausdehnung und Wichtigkeit dieses Nachrichtendienstes für den Weltverkehr erkennen. Weiter ist die in der Öffentlichkeit noch viel zu wenig bekannte Organisation des Reichsfunkdienstes dargelegt, der auf Aufforderung des Staatssekretärs Rüdlin von einem der leitenden Männer der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, dem jetzigen Staatssekretär des gesamten Telegramm-, Telephon- und Funkwesens, Bredow, eingerichtet wurde. — Einleuchtend und am bekanntesten ist die Bedeutung des drahtlosen Verkehrs für die Seeschiffahrt und ebenso für die Luftschiffahrt. Treffliche Abschnitte des Buches berichten außer von den technischen Einrichtungen dieser Art auch in spannender Darstellung von den Leistungen und dem Nutzen des drahtlosen Nachrichtendienstes bei Kriegsbeginn und dann von den Hilfeleistungen aus Seenot bei Unfällen aller Art. Zahllose Menschenleben verdanken schon ihre Rettung dem Funkspruch. In den Eisenbahnbetrieb versetzt u. a. eine Beschreibung einer von der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie hergestellten Auslösevorrichtung mit Aufmerkzeichen auf fahrenden Lokomotiven, die sich beim Probebetrieb auf zahlreichen Strecken des In- und Auslandes gut bewährt hat und eine wichtige Bereicherung der Signaltechnik bedeutet. Das drahtlose Fernsprechen ist mit Hilfe des äußerlich so einfachen, dabei so überaus vielseitigen Röhrensenders bereits in vollkommener Weise möglich. Auch der fahrende Eisenbahnzug kann heute, wie Fürst ausführt, ohne Schwierigkeit und mit einfachen Vorrichtungen und geringer Senderenergie in telephonischen Verkehr mit beliebigen Verkehrstellen treten. Bekanntlich sind darüber zurzeit größere Versuche auf den deutschen Reichsbahnen im Gange. Daß die neuerdings auch im Eisenbahnbetrieb nutzbar gemachte Hochfrequenz-Telephonie und -Telegraphie entlang gewöhnlichen Leitungen in dem Werk gewürdigt und erläutert ist, versteht sich von selbst.

Mit einem Ausblick auf die Entwicklungsmöglichkeiten der drahtlosen Nachrichtenübermittlung beschließt das Werk seine Führung durch das Reich der geheimnisvollen Kräfte. Es ist ein umfassendes, eindruckvolles Gesamtbild von packender Wucht, das hier von dem Wesen und Wirken der drahtlosen Kunst entrollt ist.

Das gediegene Buch, das mit sehr guten Bildern und Zeichnungen ausgestattet ist, bietet jedem Leser, auch dem Fachmann, Gewinn und hohen Genuß. Wir wünschen ihm zum Ruhm deutscher Forschung und Technik und des deutschen Verkehrswesens größte Verbreitung. Dr. Kemmann.

Wirtschaftliche Ausnutzung der Bahnländereien.

Von Regierungsbaurat **Max Welte**, Schmiedeberg, Bez. Dresden.

D mit dem Kriege einsetzende und sich immer mehr ver-fende Knappheit an Lebens- und Futtermitteln hat allent-n das Bestreben hervorgerufen, uns in diesen Fragen soweit gendmöglich vom Ausland unabhängig zu machen, das vor-ne Kulturland zu größeren Erträgen zu bringen und die ndenen Ödländereien in nutzbare Flächen umzuwandeln. A h die Eisenbahnverwaltung, die sich naturgemäß mit n ihr recht fern liegenden Aufgaben nur wenig befaßte, ch diesen Forderungen nicht entziehen können und ihnen durch verschiedene Maßnahmen gerecht zu werden versucht, wenn auch ein voller Erfolg bisher noch nicht erzielt worden ist, während vor dem Kriege in anderen Ländern, z. B. Belgien, auch das kleinste Fleckchen Erde bestellt wurde.

Im allgemeinen wird es sich also für die Eisenbahnverwaltung darum handeln, a) alle noch vorhandenen ungenutzten Ländereien aufzuschließen und b) ihre wirtschaftliche Ausnutzung herbeizuführen.

Es ist keine Frage, daß es bei der Eisenbahn noch heute

große Flächen gibt, die für die menschliche Ernährung und die Futtermittelerzeugung herangezogen werden können; man denke nur an die vielen ehemaligen Waldstreifen, frühere Ausschachtungen, alte Sandgruben, Ablagerungsstätten, Sandflächen, Ödland und dergleichen mehr. Ihre, wenn auch nur allmähliche Nutzbarmachung ist vielfach leichter durchzuführen, als es den Anschein hat, wenn nur die vorhandenen Möglichkeiten richtig ausgenutzt werden. Gerade der Betrieb erzeugt dauernd viele Stoffe, die der Bodenverbesserung dienen, und für deren Beseitigung erst erhebliche Kosten aufzuwenden sind. Die großen Mengen Kohlenstaub (namentlich Braunkohle) auf den Kohlenbahnhöfen, die Schlamm- und Straßenabzugmassen der Ladestraßen und Wege, Asche und Müll, namentlich die Sinkstoffe der Schleusen, der Abraum von der Viehwagenreinigung, Fäkalien aller Art, klarer Bauschutt und vieles andere mehr sollte nicht lediglich zu Auffüllungszwecken verwendet oder auf Halden abgefahren, sondern gesammelt in Wagenladungen oder ganzen Bauzügen den oben genannten Stellen zugeführt und daselbst verteilt und ausgebreitet werden.

Vielfach besteht die irrige Ansicht, daß die erwähnten Abfälle teils zu scharf, teils zu unaufgeschlossen seien, doch hat die Erfahrung gezeigt, daß unter der Einwirkung von Luft, Sonne und Regen, Schnee und Frost solche Massen sich verhältnismäßig schnell zersetzen, so daß bereits im nächsten Frühjahr Vermengung mit dem vorhandenen rohen Boden oder Sand erfolgen kann und Kartoffelanbau möglich wird, bis im Laufe der Jahre wiederholte Düngung und Bodenbearbeitung auch Getreide- und Gemüsebau zuläßt.

Auf dem Bahnhof Dresden-Neustadt wurden früher wöchentlich bis zu zwei Bauzügen Dungmassen aus der Viehwagenwäsche gewonnen, ohne irgendwie Verwendung zu finden. Verfasser hat diese lange Zeit auf eine Einschnittsverbreiterung zur Dammassengewinnung zwischen Arnsdorf und Kleinröhrsdorf fahren und dort auf sterilem, früheren Waldboden in etwa 40 cm hoher Schicht ausbreiten lassen. Es fanden sich einige Bahnarbeiter, die unter dem Kopfschütteln der Landleute sofort an die Bestellung gingen und auch bereits im selben Jahre eine ganz ansehnliche Kartoffelernte erreichten; waren dieselben auch etwas scharf und mehr als Futterkartoffeln anzusprechen, so wurden sie doch ihrer Größe wegen von den Bauern gern umgetauscht. Bereits die nächste Ernte war für den menschlichen Genuß völlig einwandfrei, und nun entstand eine so große Nachfrage nach diesen Dungmassen, daß zwischen Klotzsche und Radeberg große Flächen bisher völlig sterilen Sandbodens in Ertragsländereien umgewandelt werden konnten. Als weiteres Beispiel diene, daß die auf Bahnhof Kamenz (Sa.) infolge der zahlreichen Kohlentransporte aus den Senftenberger und Wiednitzer Revieren sich ansammelnden Braunkohlenstaubmengen, vermischt mit Straßenabzugsmassen und sonstigen Abfällen zur Einebnung seitlicher unwirtschaftlicher Spitzen verwendet wurden und in kurzer Zeit wertvolles Gemüseland ergaben. Schließlich sei noch erwähnt, daß auf Bahnhof Arnsdorf (Sa.) zwischen Güterschuppen und Zufahrstraßenrampe nach der dortigen Eisenbahnbrücke ein versumpfter Teich vorhanden war, der im Sommer oft austrocknete und zu Geruchsbelästigungen Anlaß gab. Als anläßlich der Verlängerung des Ausziehgleises größere Mengen guten Bodens gewonnen wurden, ließ Verfasser mit denselben den Teich zufüllen und die gewonnene Fläche mit Kartoffeln und versuchsweise durch Anlage einiger Beete bestellen. Da infolge des Krieges stärkster Mangel an Arbeitskräften herrschte, konnte das ganze Jahr über keine Pflege erfolgen, und das Unkraut wucherte stark; gleichwohl ergab die Kartoffelernte zwölffachen Ertrag, die wenigen Beete einige Zentner Bohnen!

Jedoch nicht nur der Betrieb, sondern auch namentlich der Bahnbau vermag für die wirtschaftliche Ausnutzung des Bahnlandes große Dienste zu leisten. Gerade bei der Ausführung von Erdarbeiten ist es möglich, durch Aushaltung allen sich ergebenden guten Bodens und Rasens nicht nur für das Andecken der Böschungen, sondern auch die Anlage von Baumgruben und die Herrichtung unwirtschaftlicher Spitzen usw. zur feldmäßigen Bebauung oder zum Gemüsebau zu sorgen. Namentlich die vielen mehr oder weniger hohen Damm- und Einschnittsböschungen sind zur Förderung des heimatlichen Obstbaues heranzuziehen, um uns von fremder Einfuhr und dem damit verbundenen Verlust an Nationalvermögen zu befreien. Selbstverständlich muß das Normalprofil des lichten Raumes freigehalten und die Sichtbarkeit der Signale gewahrt bleiben, doch ist es bei den verschiedenen Baumformen: Pyramide, Halb- und Hochstamm und unter Berücksichtigung der Sorten stets möglich, etwas Passendes zu finden. Reichlich gerechnet beträgt der Abstand von Hochstämmen bei Kirschen und Äpfeln 10 m, bei Birnen 8 m und bei Pflaumen 6 m; rechnet man für Gleisfreiheit 2,5 m hinzu, so ist eine Bepflanzung der Böschungen schon in 5,5 m Gleisabstand für Pflaumen, 6,5 m für Birnen und 7,5 m für Kirs und Äpfel möglich, wobei zu bemerken ist, daß Grasw durch Baumpflanzung nicht beeinträchtigt wird. Wenn oft auf Mißerfolge im Obstbau hingewiesen wird und abfäl Urteile laut werden, so ist dies meistens auf ungeeignete wahl, falsches Pflanzen und unsachgemäße Behandlung zur zuführen, was bisher trotz vorhandener Anweisungen nicht genügend beachtet worden ist. Warum sollten großen Erträge der Straßenpflanzungen nicht auch bei Eisenbahn möglich sein? Streng zu beachten ist nur, daß j Baum eine mindestens 80 × 80 × 80 cm große Pflanzg voll guten Boden erhält, der Baum nie tiefer als bis zum W zelhals eingesetzt und tüchtig angegossen wird.

Vorbedingung für die Wahl der Obstart ist Kenntnis Untergrundes und seiner Beschaffenheit: tiefgründiger B für Pfahlwurzeln, also z. B. Birnen, felsiger Untergrund, aber mindestens noch 1,5 m Erddeckung haben muß, für Fl wurzler, also z. B. Äpfel, sehr nasser Untergrund für Pflau recht trockner Boden in sonniger Lage für Pfirsich auf W ling veredelt, hohe, rauhe Lage für Kirschen. Für die wahl der Sorten ist ausschlaggebend die Örtlichkeit: E oder Gebirge, feucht oder trocken, sonnig oder schattig, oder gedrückt. Gerade diese Punkte sind sehr wichtig ihre Nichtbeachtung versagt den Erfolg! Selbst an Hochw rändern gibt es z. B. eine geeignete Apfelsorte: Bischofsmü Schließlich sind auch die Wachstumseigentümlichkeiten Sorte zu beachten, da zur Anpflanzung an Bahnböschu nicht breitkronige, sondern pyramidal wachsende Bäume wählen sind. Hinderlich für einen guten Erfolg im Obs war bisher auch die oft gehörte Meinung, jeder Baum, mal gepflanzt, könne nun sich selbst überlassen bleiben, rend er doch gerade in den Jahren seines Wachstums, zum Eintritt der Tragbarkeit, guter Pflege und des Schni bedarf, während später geeignete Düngung vielfach gen wird. Näher hierauf einzugehen, ist nicht Zweck dieser len, es sei nur erwähnt, daß z. B. in Preußen die Wic keit des Obstbaues und seiner Pflege besonders erkannt und zur Einführung eines Referats bei verschiedenen Ei bahndirektionen geführt hat, während in Sachsen hiermit nebensächlich das Allgemeine Technische Büro der Gen direktion Dresden betraut ist und die wünschenswerte So behandlung noch fehlt, die mit Kleinwohnungsfürsorge, H siedelung usw. verbunden werden könnte.

Wenn auch ein Obsthochstamm zurzeit mit 40 ℳ be werden muß und er mit den Pflanzungskosten auf etwa 10 zu stehen kommt, so ist doch an der Wirtschaftlichkeit cher Anlagen nicht zu zweifeln, ist doch die Dauer der T barkeit eines Obstbaumes durchschnittlich mit 50 Jahren zusetzen. Rechnet man, was noch niedrig ist, jedes Jahr 1 Zentner Ertrag, so bringt ein Baum allein 50 Zentner zu je etwa 250 ℳ = 12 500 ℳ. Falls an einer Bahnlinie auf einer Seite Obstbäume in 10 m Abstand gepflanzt den, so würde 1 km Strecke jedes Jahr nach vorstehenden nahmen 100 Zentner Obstertrag bringen im Werte 25 000 ℳ. Es ist also keine Frage, daß sich aus Bahn durch Obstbau eine recht gute Nebeneinnahme erzielen Was nun die Pflege und Wartung der Obstbäume anlang dürfte es, gleichwie bei den Amtsstraßenmeistern in Sac den Bahnmeistern nicht schwer fallen, aus ihren Leuten ei auszuwählen, die Lust und Liebe zum Obstbau besitzen sich entsprechend ausbilden lassen. Verfasser hat seine beim Bauamt Dresden-Neustadt sich mit einer Großbaums in Verbindung gesetzt; dort wurden die betreffenden L jährlich zweimal durch Vortrag und praktische führung und Unterweisung über die nötigen Handgriffe be und unterrichtet. Ein solches Verfahren verspricht mehr folg als nur die Ausstattung mit einer gedruckten Vorsc

Die Vergebung der Bahnländereien erfolgt bei der Eisen verwaltung noch nicht nach einheitlichen Grundsätzen. ist und wird wohl in Anbetracht der großen Nachfrage noch lange bleiben, daß nur Eisenbahner berücksichtigt we Die Verpachtung sollte dabei auf möglichst lange Zeit erfo damit ordnungsmäßige Bestellung gewährleistet und Rau verhütet wird; der Pachtzins könnte dabei wechseln und zw mäßig etwas hinter den ortsüblichen Sätzen zurückble weil die Eisenbahnbediensteten im allgemeinen geringer zahlt werden als in der Privatindustrie. Bei Grasnutzu möchte nicht unter dreijährige, bei Feldern und Schreberg (Gemüsebau) nicht unter zehnjährige Pachtdauer gega werden, nur würde das Ausscheiden aus dem Eisenbahnd Vertragslösung bedingen. In keinem dieser Fälle, von gefriedigten Gärten abgesehen, erscheint es zweckmäßig, Obstbäume mit zu verpachten, weil zurzeit die Nachfrage Obst noch so stark ist, daß zur Befriedigung der Allge heit nicht Einzelne schließlich „überversorgt“ werden so Deshalb wird es besser sein, wenn sich das Personal g

ıststellen zusammenschließt und eine entsprechende An-
Bäume pachtet; dabei wird jeder auf seine Kosten kom-
und das Wagnis verringert, falls ein Baum im Ertrag
etzt. Bei der Sächsischen Verwaltung wurde einige Jahre
Obst verwaltungsseitig bewirtschaftet und verteilt; dieses
fahren ist an sich gerecht, doch waren die zur Verfügung
enden Obstmengen so gering, daß keiner befriedigt wurde.
nfalls wurde hierdurch aber der Beweis geliefert, daß die
hfrage nach Obst derart groß ist, daß an eine wirtschaft-
liche Ausnutzung der Bahnländereien durch Obstbau ernstlich
herangegangen werden möchte.

Nicht unerwähnt möchte noch bleiben, daß auch die An-
pflanzung von Erdbeeren, Spargel, sowie den verschiedenen
Beerensträuchern durchaus lohnend sein kann, wenn geeignete
Flächen und Böden vorhanden sind, doch würde ein weiteres
Eindringen auf diesem Gebiet über den Rahmen dieses Auf-
satzes hinausgehen, der nur Anregungen und Beispiele bringen
soll, aber keinesfalls erschöpfend sein kann.

---

ntspricht Abs. 1 § 40 der Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften Tf. II (Kundmachung 1 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes) noch der Rechtslage?

Abs. 1 § 40 der Kundmachung 1 des DEVV. (S. 98, Tf. II)
t es: „Gegen Vorzeigung des eingelösten Frachtbriefes
das Gut ausgeliefert." Danach ist eine Nachprüfung der
fangsberechtigung desjenigen, der den Frachtbrief vorzeigt,
t erforderlich, sondern der Besitz des Frachtbriefes legiti-
t ohne weiteres zur Empfangnahme des Gutes.

Nr. 14 v. 1922 dieser Zeitung ist nun auf S. 289 eine
hsgerichtsentscheidung v. 5. Nov. 1921 — I 169/21 — be-
ıtgegeben, der folgender Fall zugrunde liegt: Der im Fracht-
e bezeichnete Empfänger war Mieter eines auf der Güter-
rtigungsstelle befindlichen Schließfaches, in das die für ihn
mmten Frachtbriefe gelegt wurden; der Verschluß nach
n war mangelhaft, ein Frachtbrief über ein Faß Wein
e daraus entwendet und letzteres gegen Vorzeigung des
htbriefes einem Dritten ausgeliefert.

u. II. Instanz haben den Klageanspruch des Frachtbrief-
ängers gegen den Bahnfiskus auf Schadloshaltung zu
Drittel dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, den
fänger jedoch zu einem Drittel wegen eigenen Verschuldens
mit der Leerung des Faches betrauten klägerischen Kut-
s abgewiesen. Das Reichsgericht hat die beiderseitige
sion als unbegründet zurückgewiesen. Die Herausgabe
Gutes an eine andere Person als den bestimmungsmäßigen
fänger begründe keine Ablieferung im Sinne des § 456
. und § 84 EVO., die Bahn durfte nicht darauf verzichten,
Empfangsberechtigung desjenigen nachzuprüfen, der sich zur
lung des Gutes meldete; ein Handelsgebrauch, wie ihn der
agte geltend machte, demzufolge die Bahn berechtigt sei,
r, deren Empfänger ein Schließfach habe, dem Überbringer
Frachtbriefes ohne weitere Prüfung der Empfangsberechti-
auszuhändigen, könne nicht wirksam sein, es wäre dies
Mißbrauch und würde gegen § 471 HGB. verstoßen, wonach
urch § 456 a. a. O. begründete Haftung der Bahn für den
ıst, um den es sich hier handle, weder durch die EVO.
durch Vertrag ausgeschlossen oder beschränkt werden
e.

nach verlangt das Reichsgericht, daß in jedem Falle der
ler Güterausgabe Betraute prüfen soll, ob der Vorzeiger
Frachtbriefes der in letzterem bezeichnete Empfänger sei,
wohl dahin zu ergänzen ist, daß auch der rechtmäßige
eter und Beauftragte dem Empfänger gleichgestellt wird,
end es dieser Prüfung nach der Kundmachung nicht bedarf,
ehr der Besitz des Frachtbriefes zur Empfangnahme des
s ohne weiteres legitimiert. Dieser Widerspruch ist um so
von Bedeutung, als es sich hier bahnseitig um ein Dienst-
äft handelt, das sich täglich und stündlich wiederholt, und
den Personen, denen es zurzeit obliegt, eine Prüfung
inne der Reichsgerichtsentscheidung wohl gar nicht aus-
rt werden könnte. Mit Rücksicht hierauf und bei der Be-
ng einer Reichsgerichtsentscheidung für die spätere Recht-
hung rechtfertigt es sich wohl, die Frage zu erörtern, ob
bisherige Praxis beibehalten werden kann, oder ob eine
rung der Allg. Abf. V. im Sinne der Reichsgerichtsentschei-
geboten erscheint.

h dem Auszuge, wie er auf S. 289 d. Ztg. abgedruckt ist,
et sich das Urteil des Reichsgerichts in der Hauptsache
f, daß das Gut allein gegen Vorzeigung des Frachtbriefs
e nicht empfangsberechtigte Person ausgeliefert und dies
Ablieferung im Sinne des HGB. und der EVO. sei. Nach
HGB. finden auf das Frachtgeschäft der dem öffentlichen
verkehr dienenden Eisenbahnen die Vorschriften des
schnitts HGB. insoweit Anwendung, als nicht im 7. Abschn.
in der Eisenbahnverkehrsordnung ein anderes bestimmt
nd da letztere mit den ersteren in Übereinstimmung ge-
, zugleich aber den Verkehrsbedürfnissen und den Eisen-
erhältnissen entsprechend ergänzt ist, heißt es im gesetz-
Frachtbriefformular (Anl. D z. EVO.) nur: „Für den
tvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden
." Den Bestimmungen dieser mit Gesetzeskraft aus-
teten Verordnung wird die obige Entscheidung aber nicht
gerecht; sie verkennt, daß danach der Eisenbahnfrachtvertrag,
anders als der Landfrachtvertrag, nicht nur ein Real-, sondern
auch ein Formalvertrag (S. auch Rundnagel, Beförderungs-
geschäfte. § 98) ist. Er bedingt die Ausstellung eines
Frachtbriefes, für den nicht nur die Beschaffenheit und
das Format des Papiers, sondern auch Aufdruck und Fassung
bestimmt und zwingend vorgeschrieben sind (§§ 55, 56 EVO.),
und der erst abgeschlossen ist, wenn die Abfertigungsstelle das
Gut mit Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat
(§ 61 a. a. O.). Zur Geltendmachung der Rechte aus dem
Frachtvertrage ist nur der befugt, dem das Verfügungsrecht
über das Gut zusteht (§ 99 a. a. O.), und dies Recht geht auf
den Empfänger über, wenn dem letzteren der Frachtbrief
übergeben ist (§ 73 a. a. O.); der Empfänger hat nur gegen
Vorzeigung des eingelösten Frachtbriefs Anspruch
auf Auslieferung des Gutes (§ 76[10] a. a. O.). Danach ist die
letztere rechtlich nicht zu trennen von der Einlösung oder
Auslieferung des Frachtbriefs, sie ist durch diese bedingt, die
der Auslieferung des Gutes vorangehen muß und bereits die
Prüfung voraussetzt, ob der Betreffende, an den der Frachtbrief
seitens der Bahn ausgehändigt werden soll, auch der darin be-
zeichnete Empfänger ist, somit Anspruch hat auf den zur
Empfangnahme des Gutes gesetzlich erforderlichen Ausweis.
Ist dies aber der Fall, dann ist mit der Einlösung des Fracht-
briefes auch die volle Verfügung darüber und die Gefahr des
Mißbrauchs auf den Empfänger übergegangen, und es ist aus-
schließlich dessen Sache, dafür Sorge zu tragen, daß das
mit dem Ausweise verbundene Recht auf Auslieferung des Gutes
nicht von einem Dritten zu Unrecht ausgeübt wird. Die Bahn
ist dazu nicht verpflichtet; sie ist bei Vorzeigung des Fracht-
briefs auf dem Güterboden zu der Annahme berechtigt, daß der
Vorzeiger entweder der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger
selbst ist oder für ihn und in seinem Auftrage handelt. Gegen
eine nochmalige Prüfung der Legitimation bei Ausgabe des
Gutes bestehen aber auch — anders als beim Landfracht-
vertrage — sehr erhebliche sachliche Bedenken. Während bei
der Verausgabung des Frachtbriefes der quittierte Avis für die
Legitimationsprüfung eine hinreichende Unterlage gewährt,
würde es an einer solchen bei der später erfolgenden Ausgabe
des Gutes auf dem Güterboden fehlen, auch ließen sich hierfür
wohl schwerlich allgemein gültige Vorschriften geben. Man muß
sich nur vergegenwärtigen, in wie vielen Fällen nicht der
Empfänger selbst, sondern ein Dritter an seiner Stelle und für
ihn das Gut abholt, und in wie ganz verschiedenartigem Rechts-,
Dienst- bzw. Arbeitsverhältnisse der Dritte zum eigentlichen
Empfänger stehen kann. Hier müßte also ein jeder der mit
der Güterausgabe Betrauten die Identität des Abholers mit dem
Frachtbriefempfänger oder die sonstige rechtliche Befugnis des
Abholens nach seinem Ermessen prüfen; dies würde aber zu
ganz unhaltbaren Zuständen führen; oder sollte etwa in jedem
Falle einem Haus- oder Geschäftsangestellten, einem Hotel-
bediensteten oder Dienstmann, der mit der Abholung beauftragt
wird, eine Vollmacht ausgestellt werden?

Obige Ausführungen gelten nicht nur, wenn der Frachtbrief
dem Empfänger selbst oder einem Vertreter oder Beauftragten
persönlich ausgehändigt, sondern auch dann, wenn er, wie im
vorliegenden Falle, in ein dem Empfänger vermietetes Schließ-
fach gelegt ist. Letzteres hat der betr. Empfänger nach außen
unter eigenem Verschluß; ist der Frachtbrief in das Fach ge-
legt, dann besteht damit für die Bahn dem Frachtbriefempfänger
gegenüber die Gewähr, daß der Frachtbrief in dessen Besitz
gelangt, und es ist nunmehr dessen Sache, Entwendung und
Mißbrauch zu verhindern. Die Bahn ist nicht mehr haftbar, es
sei denn, daß im Einzelfall aus besonderen Umständen ein Ver-
schulden an dem Mißbrauche des Frachtbriefs auf Seiten der
Bahn hergeleitet wird, wie dies im vorliegenden Falle das
Reichsgericht getan hat, weil die Bahnangestellten den Mangel
des Schließfaches kannten.

Unerheblich ist, daß die Zustellung der Frachtbriefe durch
Einlegung in ein Schließfach in der EVO. oder in den Tarifen

nicht erwähnt ist; sie widerspricht keiner Vorschrift des HGB. oder der EVO. und liegt im beiderseitigen Interesse; besonders ermöglicht sie die Zu- und Bereitstellung von Ladungen außerhalb der Geschäftsstunden und deren baldige Behandlung seitens der Empfänger ohne Verstoß gegen Abs. 9 § 73 EVO., wonach das Verfügungsrecht des Absenders erst dann erlischt, wenn nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist.

Hiernach erscheint es gerechtfertigt, von einer Änderung der Kundmachung Abstand zu nehmen und es auf nochmalige Verhandlung vor dem Reichsgericht ankommen zu lassen.

Nottebohm

Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1920.

Zum ersten Male seit der Veröffentlichung des Jahres 1919 über die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1917 bringt das Archiv für Eisenbahnwesen (Juli/August 1922, S. 953 ff.) wieder unter obigem Titel eine seiner bekannten und viel beachteten Zusammenstellungen. Sie beruht vorwiegend auf den Berichten, die der Völkerbundskonferenz von Barcelona im Frühjahr 1921 von Vertretern der meisten dort vertretenen Staaten übermittelt worden sind. Das Archiv hofft, daß in Zukunft auf Grund neuer statistischer Ermittlungen wieder eine genauere Berechnung der Längen der Eisenbahnen der Erde möglich sein wird. Es sollen dann auch wieder Angaben über die Dichte der Eisenbahnnetze gegenüber der Flächengröße und der Bevölkerungszahl sowie über das Eisenbahnanlagekapital der einzelnen Länder gemacht werden.

Nach der nachfolgenden Zusammenstellung, die wir dem Archiv entnehmen, beträgt die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde für das Jahr 1920: 1 200 705 km gegenüber 1 137 369 Kilometer im Jahr 1917, das ergibt einen Zuwachs von 63 336 Kilometer oder in einem Jahr von durchschnittlich 21 112 km. Für die Jahre 1914 bis 1917 war nur ein Zuwachs von 7747 km im Jahr zu verzeichnen.

Ende des Jahres 1920 waren Eisenbahnen im Betrieb:

Länder	Länge km
I. Europa.	
Deutschland:	
Preußen	34 278
Bayern	8 723
Sachsen	3 218
Württemberg	2 249
Baden	2 427
übrige deutsche Staaten	7 253
zusammen Deutschland	58 148
Österreich	6 326
Tschechoslowakei	13 644
Ungarn	7 052
Großbritannien	39 262
Frankreich	53 561
Rußland	65 780
Finnland	4 127
Polen	15 829
Litauen	3 120
Lettland	2 849
Estland	991
Italien	20 118
Belgien	11 093
Luxemburg	525
Niederlande	3 403
Schweiz	5 345
Spanien	15 350
Portugal	3 293
Dänemark	4 335
Norwegen	3 286
Schweden	15 061
Jugoslawien	8 955
Rumänien	11 678
Griechenland	2 992
Bulgarien	2 614
Türkei	1 000
Malta, Jersey, Man	110
zusammen Europa	379 847
II. Amerika.	
Canada	62 584
Vereinigte Staaten von Amerika (einschl. Alaska, 1054 km)	426 522
Neufundland	1 428
Mexiko	25 493
Mittelamerika (Guatemala 987 km, Honduras 575 km, Salvador 328 km, Nicaragua 322 km, Costarika 878 km, Panama 479 km)	3 569
	519 596

Länder	Länge km
Übertrag	519 596
Große Antillen (Cuba 3790 km, Dominikanische Republik 644 Kilometer, Haiti 269 km, Jamaika 316 km, Portoriko 547 km)	5 566
Kleine Antillen (Martinique 224 km, Barbados 175 km, Trinidad 174 km)	573
Vereinigte Staaten von Kolumbien	1 420
Venezuela	1 039
Britisch-Guyana	167
Niederländisch-Guyana	60
Ecuador	1 049
Peru	2 781
Bolivia	2 418
Brasilien	28 128
Paraguay	468
Uruguay	2 660
Chile	8 531
Argentinien	37 266
zusammen Amerika	611 721
III. Asien.	
Russisches mittelasiatisches Gebiet und Sibirien	17 336
China	11 004
Japan einschl. Chosen (Korea)	14 835
Britisch-Ostindien	58 459
Ceylon	1 148
Persien	263
Kleinasien, Syrien, Arabien mit Cypern	5 468
Portugiesisch Indien	87
Malayische Staaten	1 872
Niederländisch Indien (Java, Sumatra)	3 029
Siam	1 974
Cochinchina, Kambodscha, Annam, Tonkin (2398 km), Pondichery (95 km), Philippinen (1217 km)	3 710
zusammen Asien	119 185
IV. Afrika.	
Ägypten (einschl. Sudan)	7 022
Algier und Tunis	6 791
Marokko	1 250
Belgische Congo-Kolonie	1 739
	16 802

Länder	Länge km
Übertrag	[illegible]
Südafrikanische Union	[illegible]
England (Britisch-Ostafrika 1099 Kilometer, ehemal. Deutsch-Ostafrika 1435 km, Britisch Zentral-Afrika 192 km, Sierra Leone 418 km, Goldküste 302 km, Nigerien 1567 km, Mauritius 215 km, ehemal. Deutsch-Südwestafrika 2104 km)	[illegible]
Frankreich (Franz. Sudan 2656 Kilometer, Togo 327 km, Kamerun 310 km, Somaliküste (Abessinien) 762 km, Äquatorial-Afrika 2483 km, Madagaskar 396 km, Réunion 127 km)	[illegible]
Italien (Eritrea)	[illegible]
Portugal (Angola 1316 km, Mozambique 732 km)	[illegible]
zusammen Afrika	[illegible]
V. Australien.	
Neuseeland	[illegible]
Viktoria	[illegible]
Neu-Süd-Wales	[illegible]
Süd-Australien	[illegible]
Queensland	[illegible]
Tasmanien	[illegible]
Westaustralien	[illegible]
Nordterritorium	[illegible]
Hawai (40 km) mit den Inseln Maui (11 km) und Oahu (91 km)	[illegible]
zusammen Australien	[illegible]

Länder	Länge in km 1920	1917
Wiederholung.		
Europa	379 847	[illegible]
Amerika	611 721	[illegible]
Asien	119 185	[illegible]
Afrika	51 881	[illegible]
Australien	38 071	[illegible]
zusammen auf der Erde	1 200 705	1 13[illegible]369

Die früher alljährlich veröffentlichten Vergleiche mit den Vorjahren sind wegen der Änderungen der Staatsgebiete der meisten europäischen Länder nicht mehr möglich, es sind daher vorstehend nur die Eisenbahnlängen der Erdteile für das Jahr 1917 beigefügt, wonach sich das Wachstum der Eisenbahnen in den Erdteilen beurteilen läßt. Der jährliche Zuwachs von 1917 bis 1920 von durchschnittlich 21 112 km war bei weitem größer als der der Jahre 1914 bis 1917 von 7747 km. Der Zuwachs in den drei Jahren 1917 bis 1920 entspricht jedoch ungefähr dem der Vorkriegszeit (1913: 22 700, 1912: 27 000, 1911: 24 300 km). Wenn das uns zur Verfügung gestandene Zahlenmaterial überall zutreffend ist, hat sich danach die Bautätigkeit in den Jahren 1917 bis 1920 bedeutend gehoben. Deutschlands Eisenbahnnetz verringerte sich infolge des unglücklichen Kriegsausganges von 64 987 km (1917) auf 58 148 km (1920).

Spanische Eisenbahn- und Wirtschaftsverhältnisse.

is spanische Eisenbahnwesen läßt noch viel zu wünschen r. Wohl sind Bestrebungen im Gange, hier Besserungen eten zu lassen, aber dieses Streben geht mehr darauf hin- den Fremdenverkehr zu fördern, und beschränkt sich mehr Reklame als auf eine wirkliche Abstellung der zahllosen tände, die in einem geordneten Eisenbahnbetriebe überhaupt t vorkommen dürften. So geben die Bahngesellschaften amerikanischem Muster Reklameschriften und Plakate die von ihren Linien befahrenen Gegenden heraus. Und e Plakate enthalten neben den Eisenbahnwagen, deren ichtung von den meisten Reisenden nur selten als voll- nen empfunden wird, auch die Bahnhöfe, die in Spanien, t in den größten Städten, wenig ansehnliche, oft geradezu ahrloste Gebäude sind. Sieht es so schon im Personen- ehr nicht geradezu verlockend aus, schlimmer ist es noch dem Güterverkehr bestellt. Auf manchen Linien ist der enmangel chronisch, und auch die pünktliche und einwand- Beförderung läßt zu wünschen übrig, wenn eine Zeit erer Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen etreten ist. Dann leiden die auf dem Transport befindlichen r sämtlich unter wenig pfleglicher Behandlung. Neben dem gel an Wagen besteht auch ein solcher an Lokomotiven, weckmäßigen Verlade- und Entladeeinrichtungen. Außerdem en viele Güter große Umwege auf dem Schienenwege en, da es zwar große Strecken gibt, die aber meist nur mmte große Städte und Handelszentren miteinander ver- en, während kleinere, oft recht wichtige Erzeugungsgebiete Handelsorte ohne jegliche Bahnverbindung sind, und Stich- en nur ganz vereinzelt im Lande, und dann auch noch nur bestimmte Industrien, bestehen. Die Spanier selbst inden diese Mißstände nicht. Ohne Zweifel bietet das , bei der Fruchtbarkeit seines Bodens und den günstigen atischen Verhältnissen, Aussicht auf eine weitere erfolg- e Entwicklung, die durch die Anlage einer Anzahl sehr endiger Bahnlinien aufs weitgehendste gefördert werden te.

n hemmendes Moment von schwerwiegender Bedeutung t in der großen Rückständigkeit der Bewohner er Gebiete auf kulturellem Boden. Die Zahl der Analpha- ist außerordentlich groß. Dadurch erklärt sich auch zum die Schwerfälligkeit, das starre Festhalten an einmal an- nmenen veralteten Verfahren, das alle Reformen er- ert. Da ist es auch kein Wunder, wenn die Tatsache fest- llt werden muß, daß die Bewohner mancher Ortschaften jedweden Bahnbau sind. Auch fehlt es in den mehr enen Gebieten noch fast ganz an Bewässerungsanlagen ößerem Stile, vielmehr überwiegt mit wenigen Ausnahmen Anbau unter natürlichen Niederschlägen (das sogenannte ro), und nur stellenweise bedient man sich beim Anbau der Bewässerung mittels der veralteten Schöpfräder. Und würde ein ganz anderes Leben wirtschaftlicher Blüte entfalten, wenn für den Transport und damit für eine ndere Wertung von landwirtschaftlichen und anderen erzeugnissen der Bahntransport in den Vordergrund träte. stehen im Lande, das in der Hauptsache noch als Agrar- betrachtet werden muß, viele umfangreiche Gebiete, die wie vor zum größten Teile in extensiver Weise bewirt- htet werden, als Weideland dienen, vielfach auch brach n. Auf diese Weise haben sich in den Händen weniger Vermögen angesammelt, ohne daß der Landbesitz, da die her an angespannter Bewirtschaftung meist kein genügen- nteresse haben, der Volkswirtschaft des Landes im all- inen entsprechenden Nutzen brächte. Ein besonderer Nach- ür die bäuerliche Bevölkerung liegt darin, daß es hier ist an landwirtschaftlichen Krediteinrichtungen fehlt. Banken pflegen nur zu hohen Zinsen Geld auf Landbesitz then, und vielfach sind die Kreditsucher darauf angewiesen, gegen Wucherzinsen von privater Seite, insbesondere den Grundbesitzern, aufzunehmen. Da oft in dem Vertrage der ll des verpfändeten Besitzes beim Ausbleiben der Zahlun- usbedungen wird, bedeutet dieses Darlehen für den Emp- r nicht selten den Anfang vom Ende. Nicht zuletzt eine dieser Verhältnisse ist die starke Auswanderung, die dem jährlich viele Tausende arbeitskräftiger Hände entzieht.

er den Industrien Spaniens stehen diejenigen der Ver- ng landwirtschaftlicher Produkte obenan. In merklicher haben sich aber auch besonders während der Kriegs- verschiedene andere Industrien entwickelt, darunter auch etallindustrie. Allerdings ist in vielen Fällen ausländi- und darunter speziell englisches Kapital dabei die trei- Kraft gewesen. So hatte die englische Firma Babcock & x zusammen mit spanischen Kapitalisten den Plan gefaßt, boa die größte Maschinenbauanstalt Spaniens zu errichten. panische Regierung verbürgte der Gesellschaft eine Ver- zinsung von 5 % des eingezahlten Aktienkapitals, das zunächst 24 Millionen Pesetas beträgt. Zu den Aufgaben der Maschinen- bauanstalt gehört die Herstellung von Schiffskesseln, Schiffs- maschinen, nahtlosen Rohren, Lokomotiven, und es sollen nach und nach bis 3000 Arbeiter damit beschäftigt werden. Außer Babcock & Wilcox waren an der Neugründung folgende spa- nische Firmen beteiligt: Banco de Vizcaya, Aldasna y Cia, Sociedad Hydroeléctrica Española und die Sociedad Hydroeléc- trica Iberica. Lokomotiven und sonstiges anderes Eisen- bahnmaterial sind vor dem Kriege von Deutschland bezogen worden. Die englischen Wirtschaftsbestrebungen gehen nun dahin, daß dieser Bezug der spanischen Bahnverwaltungen auf- hören sollte, und es war bei der Neugründung der Gesellschaft vorgesehen, daß alle Maschinen, Werkzeuge und dergleichen, gleiche Preise vorausgesetzt, in Großbritannien gekauft werden müssen. Indessen scheinen diese Abmachungen sich nicht be- währen zu wollen. Denn auch nach dem Kriege hat Spanien von Deutschland Lokomotiven, Maschinen und Werkzeuge wie vor dem Kriegsausbruche bezogen. So gingen 1913 nach Spa- nien Tenderlokomotiven über 100 Doppelzentner das Stück 20 738 Doppelzentner, Lokomotiven ohne Tender 14 753 Doppel- zentner, Lokomotivtender, 14 665 Doppelzentner, Metallbearbei- tungsmaschinen 15 060 Doppelzentner. Im Jahre 1920 wurden nach Spanien ausgeführt Lokomotiven und Tender 1011 Doppel- zentner, Werkzeugmaschinen 32 689 Doppelzentner, Eisendraht 17 241, Schlangenröhren 25 384, Schraubstöcke aller Art 992, Kloben, Rollen, Winden 2187, Sensen, Sicheln 620, Sägeblätter 914, grobe Schneidewerkzeuge 2437, Zangen 823, grobe Messer und Scheren 638, Stemmeisen, Beitel, Hobeleisen, Hohleisen 363, Feilkloben 2200, Hämmer bis zu 10 kg das Stück 725, Wiege- vorrichtungen 4231, Drahtbesen, Sprungfedern 2812, Schrauben und Niete 12 531, Blechrohre 7782, Türfedern, Ventilatoren usw. 3191, feine Schneidwaren 4110, Stahlkugeln, Kugellager 2986, Aluminium, geschmiedet und gewalzt, 2789, Zinnwaren 175, Kupfer-, Tombak-, Messingwaren 1032, Läutewerke usw. 617, eiserne Meßwerkzeuge 185, optische und andere Meßinstrumente 46, Kontrollkassen 336, Präzisionswagen und -instrumente 72, Straßenzugmaschinen 3572, Dampf- und Kraftmaschinen 22 177, Pumpen, Feuerspritzen 3 432, landwirtschaftliche Maschinen 11 010, ähnliche Industriemaschinen 3841, 7156, 10 190, 5584, Dynamomaschinen, Elektromotoren 7545, Telegraphenwerke 765, elektr. Vorrichtungen 5371, 257, Motorwagen 70 128 Doppel- zentner.

Industriell tritt auch mit der fortschreitenden Verbesserung des unteren Laufes des Guadalquivir die Stadt Sevilla, die schon an sich wegen ihrer zentralen Lage als Eisenbahnknoten- punkt den wirtschaftlichen Mittelpunkt für Andalusien bildet, immer mehr in den Vordergrund. Im Zusammenhang mit der Flußregulierung und einer Kanalanlage wird eine durchgreifende Verbesserung der Hafenanlagen vorgenommen, die bisher viel zu wünschen übrig ließen. Die Molen, an denen die Schiffe anlegten, waren zum großen Teil notdürftig aus Holz gebaut. Von Kränen gab es nur einen von 25 t Tragfähigkeit und ferner einige kleinere, die auf Eisenbahnwagen auf den längs des Flusses laufenden Schienen herangeführt wurden. An Lager- häusern im Hafen fehlt es überhaupt, vielmehr mußten die Waren in Eisenbahnwagen herangeführt und fortgebracht wer- den. Von den übrigen Industriezweigen Sevillas sind mehrere größere Eisengießereien und Fabriken zur Herstellung von Maschinen zu erwähnen, darunter Maschinen für Mühlen-, Tex- til-, chemische Industrie und dergleichen. Es wird meist eng- lische Kohle verfeuert. Die hohen Bahnfrachten, die die Preise am Gestehungsort oft um mehr als das Doppelte übersteigen, erschweren die Ausbeutung der nicht allzuweit von Sevilla vorhandenen Kohlenlager.

Die Provinz Huelva beansprucht eine besondere Bedeutung durch die überaus reichen Lager von Schwefelkiesen mit mehr oder weniger erheblichem Kupfergehalte, die in dem nördlich von der Stadt Huelva gelegenen, bis in die Provinz Sevilla über- greifenden Grubenbezirke gewonnen werden. Der Ausfuhrwert von Erzen und Mineralien betrug bisher ungefähr im jähr- lichen Durchschnitt 114 Millionen Pesetas. Den Löwenanteil daran, mehr als zwei Drittel, haben die Riotinto Co. Ltd. in London und die Tarsis Sulphur Co. in Glasgow, beide in briti- schen Händen. Über die Hälfte der Gesamtförderung entfällt auf die Gruben der ersteren. Diese wurden seinerzeit von der spanischen Regierung für angeblich etwa 80 Millionen Pesetas erworben und haben im Laufe der Jahre fabelhafte Gewinne er- zielt, so daß die Gesellschaft über eine Milliarde Franken an Dividenden gezahlt haben soll. Beide Gesellschaften verfügen über eigene, 85 und 70 km lange, schmalspurige Bahnen, die in das Minengebiet führen. Die Schwefelkiese der Provinz Huelva lassen sich, je nachdem sie mehr oder weniger kupferhaltig sind, in drei Hauptgruppen teilen: 1. Kiese mit weniger als 1 %

Kupfer. Da sich eine Entkupferung dieser Erze des geringen Kupfergehalts wegen nicht lohnt, so werden sie in natürlichem Zustand ausgeführt und in der Statistik als reine Schwefelkiese bezeichnet. 2. Kiese mit 1 bis 2% Kupfergehalt. Diese Erze werden, soweit sie nicht ohne vorherige Entkupferung ausgeführt werden, zum großen Teil auf den Gruben auf hydrometallurgischem Wege entkupfert und darauf als Waschkiese ausgeführt, deren Schwefelgehalt ungefähr der gleiche ist, wie vor der Waschung. Das Kupfer lagert sich auf Eisenstücken ab, wird dann abgeschält und gelangt als Kupferschale (cascara) in Säcken zur Ausfuhr. 3. Erze mit über 2% Kupfer. Diese Erze erscheinen in der Statistik als kupferhaltige Schwefelkiese, sie werden, von den Erzen der Riotinto-Grube abgesehen, nach Hüttenwerken behufs Gewinnung des Kupfers versandt. Riotinto ist die einzige Grube der Provinz, die diese Sorte Erze in eigenen Anlagen an der Mine selbst verhüttet, und zwar werden sie mit quarzhaltigen Erzen, sowie der minderwertigen, 50prozentigen Kupferschale, papucha genannt, mischt. Das erzielte Hüttenprodukt wird darauf in der Be meranlage verfeinert.

Auch der Bezirk Almeria ist reich an Erzen, besonder Eisenerz. Insbesondere ist hier britisches Kapital neben d schem beteiligt. Die industrielle Tätigkeit ist jedoch verhäl mäßig gering. In dem kleinen Hafenstädtchen Motril sind Hafenanlagen unter einem Kostenaufwande von mehreren lionen Pesetas ausgebaut worden. Daß für den Hafen so er liche Summen ausgeworfen worden sind, wird mit der Be tung begründet, die Motril einmal haben dürfte, wenn Projekt einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Gra und Motril zur Ausführung gelangt sein sollte. In der würde Motril alsdann der gegebene Ein- und Ausfuhrhafen Granada werden, während bisher noch alle Waren mit gro Umweg über Almeria oder Malaga gehen müssen.

Baderman

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verminderter Fehlbetrag der Reichsbahn.** Der Abschluß des ordentlichen Haushalts der Reichsbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1921 liegt vor. Er ergibt eine Einnahme von 45,1 Milliarden und eine Ausgabe von rund 52 Milliarden. Der Fehlbetrag beläuft sich mithin auf 6,9 Milliarden, das ist gegenüber dem Haushaltsumsatz 1921 von 10,8 Milliarden eine Verbesserung um 3,9 Milliarden und gegen den Fehlbetrag im Rechnungsjahr 1920 mit 15,6 Milliarden eine Verbesserung um 8,7 Milliarden Mark. Der Fehlbetrag ist also geringer als nach der vom Reichsverkehrsminister bekanntgegebenen Schätzung.

Die Verbesserung des Ergebnisses ist einerseits den Tariferhöhungen, der günstigen Verkehrsgestaltung und der scharfen Erfassung aller sonstigen Einnahmequellen, anderseits den Erfolgen auf dem Gebiete der Ausgabewirtschaft zu danken.

— **Abwicklungsstellen für Oberschlesien.** Zur Überleitung der Geschäfte der ehemaligen deutschen Eisenbahndirektion in Kattowitz auf die Reichsbahndirektion Oppeln und die polnische Eisenbahndirektion in Kattowitz, sowie zur Abrechnung und Abwicklung der Geschäfte aus der Zeit der Besetzung Oberschlesiens ist eine Hauptabwicklungsstelle in Oppeln errichtet worden, der für den polnischen Teil eine örtliche Abwicklungsstelle in Kattowitz angegliedert worden ist. Beide Stellen haben ihre Tätigkeit am 19. Juni d. J. aufgenommen. Die Abwicklungsstellen unterstehen der Reichsbahndirektion Oppeln. Die Hauptabwicklungsstelle führt die Bezeichnung „Reichsbahndirektion Oppeln, Hauptabwicklungsstelle“, die Zweigstelle die Bezeichnung „Abwicklungsstelle der ehemaligen deutschen Eisenbahndirektion in Kattowitz“. Die Vertretung vor Gericht steht in allen Abwicklungsangelegenheiten ausschließlich der Reichsbahndirektion Oppeln zu. Der Schriftverkehr zwischen den Reichsbahndirektionen und den beiden Abwicklungsstellen ist durch die Reichsbahndirektion Oppeln zu führen, so daß alle Schreiben in Abwicklungsangelegenheiten an diese zu richten sind.

— **Die Reichsbahndirektionen.** Wie wir in Nr. 27, S. 543 d. Ztg. mitgeteilt haben, führen die Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen der Reichsbahn nunmehr einheitlich die Bezeichnung „Reichsbahndirektion“. Wenn hieran in einigen Blättern die Bemerkung geknüpft wurde, daß es sich um eine „Degradation“ der bisherigen Generaldirektionen handle, so dürfte diese Befürchtung unangebracht sein. An der Zuständigkeit der bisherigen Generaldirektionen ist nicht das geringste geändert worden, an eine stärkere Zentralisation denkt niemand. Die neue Bezeichnung soll lediglich die Zugehörigkeit zur Reichsbahn ausdrücken sowie Firma und Anschrift der Behörden vereinheitlichen und vereinfachen.

— **Kinderfürsorge.** Der Reichsverkehrsminister legt besonderen Wert darauf, daß die Beförderung erholungsbedürftiger Kinder sich in glattester Weise und zur Zufriedenheit der Beteiligten vollzieht. Er hat deshalb Anweisung gegeben, daß den Kindertransporten, gleichviel, ob es sich um deutsche Kinder, die nach dem Auslande gehen, um ausländische Kinder, deren Eltern in Deutschland wohnen oder die in Deutschland verpflegt werden, oder um Kinder fremder Staaten handelt, die Deutschland im Durchlauf berühren, besondere Sorgfalt und Aufmerksamkeit zugewandt wird. Es sollen dafür nur bequeme und für den Zweck besonders geeignete Wagen verw werden, die sich in durchaus einwandfreiem Zustande befin Für die Sammlung der Kinder auf den Ausgangsbahnhöfen wie für das Umsteigen auf Unterwegsstationen werden, so erforderlich, geeignete Räume vorgehalten; auch soll bei Unterbringung und beim Umsteigen, soweit dies ohne beson Kosten irgend angängig, wirksame Unterstützung geleistet den Führern und Helfern zur Hand gegangen werden.

— **Staatsbahn oder Privatbahn?** Der Reichsverkehrsmini hatte bekanntlich im Dezember des vergangenen Jahres zur ratung der Neuorganisation der Reichsbahn und zur Vorb tung seiner Entscheidung in dieser Frage einen Organisati ausschuß gebildet und als Vorsitzenden dieses Ausschusses Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Kumbier rufen. Der Ausschuß besteht zu gleichen Teilen aus Vertre der Reichsbahnverwaltung und des Personals. Von den die Großorganisationen des Personals zu stellenden Vertre entfallen auf den Deutschen Eisenbahnerverband 4, die Rei gewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter 3 Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner 2, den Allgemeinen Ei bahnerverband 1. Dieser Ausschuß hat sich in zwei Sitzu eingehend mit dem für den Reichsverband der Deutschen dustrie von einer fünfgliedrigen Kommission erstatteten achten „Die deutsche Eisenbahnfrage“ befaßt. Wegen Interesses der behandelten Fragen für die große Öffentlic hat der Organisationsausschuß seine Verhandlungen über Frage „Staatsbahn oder Privatbahn?“ in einer Bros (Grünheft) zusammengefaßt, die in diesen Tagen im V für Politik und Wirtschaft, Berlin W 35, Potsdamer Str. erscheint.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Für Kohlen, Koks Briketts sind in der Woche vom 16. bis 22. Juli im arbeit lichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich beste Wagen 20 885 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert auch gestellt worden. (Höchstgestellung am 22. Juli 21 Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchsch gestellung 20 083 Wagen. Die Brennstofflagerbestände auf Zechen sind bis auf fast 200 000 t abgetragen. Der Wa stand des Rheins hat in den letzten Tagen wieder zugenom Einschränkungen in der Belastung der Fahrzeuge waren am Oberrhein nicht erforderlich. Der Umschlag an den Ki der Duisburg-Ruhrorter Häfen belief sich auf 18 462 t (21 der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle auf 25 (24 063 t) werktäglich.

— **Lokomotivführer gegen künftige Eisenbahnerstreiks.** äußerst stürmischen Szenen kam es am 28. Juli in einer Verband deutscher Lokomotivführer, der Organisation, die dem Eisenbahnerstreik aus der Gewerkschaft deutscher L motivführer austrat, nach der Brauerei Pfefferberg einberuf Lokomotivführerversammlung.

Neben zahlreichen Mitgliedern des Verbandes war auch etwa 100 Mann starke Gruppe der Gewerkschaft deutscher komotivführer erschienen, die gleich nach Eröffnung der sammlung auf dem Wege einer Geschäftsordnungsdebatte ordnungsgemäßen Verlauf zu stören und die Leitung der sammlung an sich zu reißen versuchte. Dieses gelang Lokomotivführer Pirstat wandte sich scharf gegen das V ten der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer in der S frage und gegen einen Beamtenstreik überhaupt.

Das Ergebnis der Versammlung, die auf die Haltung de komotivführer bei künftigen Eisenbahnerstreiks von lichem Einfluß sein dürfte, kam dann in einer fast einsti angenommenen Entschließung zum Ausdruck, in der es im schluß an die Ausführungen des Justizrats Eschenbach, der

rücklich als zu keiner politischen Partei gehörig bekannte, folgendermaßen heißt:

„Der neue Verband deutscher Lokomotivführer steht in der ze des Beamtenstreiks auf dem Boden der vom Deutschen ntenbund eingenommenen Haltung. Das Recht zur Dienst-eigerung darf von den Beamten nicht aus wirtschaftlichen nden, sondern nur dann in Anspruch genommen werden, ı die Reichsverfassung oder die Grundrechte des Beamten-; gefährdet sind.“

Die Entlastung der Gerichte. Vom 1. August d. J. ab n zur weiteren Entlastung der Gerichte auf Grund des tzes vom 8. Juli 1922 (RGBl. S. 569) folgende für die nbahnen bedeutsame Änderungen in Kraft:

In bürgerlichen Rechtstreitigkeiten sind die sgerichte, soweit diese Streitigkeiten nicht ohne Rücksicht den Wert des Streitgegenstandes den Landgerichten zuge-en sind, nunmehr für vermögensrechtliche Ansprüche zu-lig, deren Gegenstand an Geld oder Geldeswert die Summe 10 000 ℳ (statt bisher 3000 ℳ) nicht übersteigt.

e Berufung gegen amtsgerichtliche Urteile, die aus-eßlich einen Anspruch betreffen, der die Zahlung einer summe zum Gegenstand hat, ist nur zulässig, wenn der t des Streitgegenstandes den Betrag von 1000 ℳ (bisher ℳ) übersteigt. Bis zu 1000 ℳ Streitwert sind diese Urteile Amtsgerichte endgültig und unabänderlich.

le Revisionssumme für Streitigkeiten über ver-nsrechtliche Ansprüche ist von 4000 ℳ auf 20 000 ℳ er-. Ferner ist gegen Entscheidungen in betreff der Pro-kosten die Beschwerde nur zulässig, wenn die Be-erdesumme den Betrag von 1000 ℳ (bisher 50 ℳ) über-t. Außerdem sind die Entscheidungen der Landgerichte etreff der Prozeßkosten unanfechtbar (bisher re Beschwerde). Endlich sind Urteile über vermögens-liche Ansprüche im Fall des § 709 Nr. 4 ZPO. bis zu einem des Streitgegenstandes von 3000 ℳ (bisher 300 ℳ) für läufig vollstreckbar zu erklären, wenn ein ent-hender Antrag gestellt wird.

der Berufungs- und Revisionsinstanz ist für Wertberechnung des Streitgegenstandes Zeitpunkt der Einlegung des Rechtsmittels (nicht mehr der unkt der Klageerhebung) maßgebend.

Zulässigkeit eines Rechtsmittels gegen die vor dem In-treten dieses Gesetzes verkündeten oder von Amts n zugestellten Entscheidungen richtet sich nach den rigen Vorschriften.

Erhöhung der gemeindegerichtlichen Zuständig-über vermögensrechtliche Ansprüche bis 1000 ℳ (bisher ℳ) ist für die Eisenbahn ohne praktische Bedeutung.

In Strafsachen kann das Reichsgericht nunmehr sichtlich unbegründete Revisionen durch Beschluß (bisher l) als unbegründet verwerfen. Voraussetzung ist, daß der ndige Senat des Reichsgerichts die Revision einstimmig ffensichtlich unbegründet erklärt.

Privatklageverfahren kann der Beschuldigte, der Verletzte die Privatklage erhoben hat, bis zur Been-g der Schlußvorträge in erster Instanz mittels einer rklage die Bestrafung des Klägers beantragen, wenn er diesem gleichfalls durch ein Vergehen verletzt worden ist, m Wege der Privatklage verfolgt werden kann, und mit das den Gegenstand der Klage bildende Vergehen im Zu-enhang steht.

Dr. Seybold.

Eisenbahn-Töchterhort. Der Jahresabschluß für 1921 weist egensatz zum Vorjahre einen kleinen Überschuß der Ein-en (1 578 110,30 ℳ) über die Ausgaben (1 209 188 ℳ) er dazu verwendet worden ist, um den von der Preußischen sbank entnommenen Vorschuß auf 486 600 ℳ herabzu-rn. Das Vermögen der Stiftung beträgt 4 695 953,13 ℳ st somit im Berichtsjahr um 876 539,17 ℳ gestiegen. Die tlichen Einnahmen haben um 775 326 ℳ, die Zinsen um ℳ zugenommen. Die Steigerung der Einnahmen ist zum n Teil auf Spenden aus den Kreisen der Industrie und er Privatfirmen zurückzuführen, die der Eisenbahn nahe-n. Die um 147 820 ℳ gestiegenen Ausgaben verteilen sich nterstützungen für das Cristianenheim, das Heim in Berlin-nfelde und auf einmalige und laufende Beihilfen. Es n im ganzen 3285 Personen unterstützt, darunter 1793 Ar-töchter. Das Cristianenheim war mit 272 Personen belegt, Heim in Marienfelde mit 46 Personen.

Bericht weist darauf hin, daß bei der fortschreitenden rtung des Geldes auf erhebliche Vermehrung der Ein-n Bedacht genommen werden muß, wenn die Stiftung fähig erhalten werden soll. Der Hauptbetriebsrat im sverkehrsministerium hat angeregt, daß jeder Lohn-empfänger wöchentlich mindestens 10 Pf. durch Lohnabzug als freiwillige Spende opfern möchte. Wenn auch die Beamten dieser Anregung folgen, würden so zahlreiche Mittel der Stiftungskasse zufließen, daß die Zukunft dauernd gesichert sein würde.

An neuen größeren Stiftungen des Berichtsjahres ist eine solche von 445 200 ℳ in Wertpapieren (Kurswert: 345 000 ℳ) zu erwähnen, die die Berliner Maschinenbau A.-G., vormals L. Schwartzkopff zu früheren Zuwendungen von 155 000 ℳ gespendet hat, um daraus eine L. Schwartzkopff-Stiftung mit einem Kapital von 500 000 ℳ zu errichten.

— Ausschreibung der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft. Diese Gesellschaft beabsichtigt, technische Fragen von allgemeiner Bedeutung durch Abhandlungen klären zu lassen. Die Gegenstände der Abhandlungen werden von der Gesellschaft bestimmt und jeweilig in Glasers Annalen veröffentlicht. Es steht jedermann, auch Nichtmitgliedern des Vereins, frei, sich innerhab der festgesetzten Frist bei dem Vorstand der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft, Berlin SW 68, Lindenstraße 99, um den Auftrag für die Abfassung der Abhandlung zu bewerben. Der Meldung ist beizufügen:

1. Kurzer Nachweis des Bewerbers über seine Befähigung zur Lösung der Aufgabe.
2. Unverbindliche Angabe, wie die Abhandlung gegliedert werden soll.
3. Fristangabe für die Ablieferung der Arbeit.
4. Anerkennung der Ausschreibungsbedingungen.

Der Vorstand wählt nach freiem Ermessen einen Verfasser aus und vereinbart mit ihm eine Frist für die Fertigstellung und die Entschädigung, die je nach Bedeutung der Aufgabe gewährt wird. Mit der Auszahlung der Entschädigung erwirbt der Verein das Recht, die Abhandlung in jeder ihm zusagenden Form zu veröffentlichen. Das gleiche Recht steht auch dem Verfasser zu, jedoch erst 6 Monate nach Vorlage der Arbeit beim Verein.

Auf Grund vorstehend abgedruckten Beschlusses der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft werden Bewerber für die Bearbeitung nachstehender Aufgaben aufgefordert, sich bis zum 15. August zu melden.

I. Ermittelung des für den Bezug von verschiedenwertigen Brennstoffen wirtschaftlichen Bereichs.

Durch Berechnung und zeichnerische Darstellung ist zu ermitteln, bis zu welchen Entfernungen der Bezug verschiedenwertiger Brennstoffe auf der Eisenbahn bei den gegenwärtig gültigen Frachtsätzen noch wirtschaftlich ist. Der Wirkungsgrad bei der Ausnutzung des Brennstoffes soll unberücksichtigt bleiben. Bei der Ermittelung ist von der gleichen Wärmemenge für jeden der Brennstoffe auszugehen, z. B. 100 000 WE. Die Untersuchungen sind auf folgende Brennstoffe zu erstrecken:

Rohbraunkohle . . mit einem Heizwert von	2250 WE
Braunkohlenbrikette . „ „ „ „	4500 „
Steinkohlen . . . . „ „ „ „	6750 „
Koks . . . . . „ „ „ „	6500 „

Für die Beförderung kommen folgende Güterwagenarten bei vollausgenutztem Ladegewicht in Frage:

a) offener Güterwagen mit 33 cbm Fassungsraum,
b) Großgüterwagen „ 64 cbm „

Es können befördert werden in den Wagen

	nach a)	b)
Rohbraunkohle	18 t	45 t
Braunkohlenbrikette	19 t	37 t
Steinkohlen	20 t	50 t
Koks	15 t	40 t

Einige Hinweise befinden sich in „Glasers Annalen“ 1919 Bd. 85, Seite 65 u. f. und Seite 455 „de Grahl, Wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe“.

Das Preisgericht setzt sich zusammen aus den Herren: Baurat de Grahl als Vorsitzender, Präsident des Eisenbahn-Zentralamts Hammer und Oberbaurat Strahl als Beisitzer.

Es sind Preise im Gesamtbetrage von 5000 ℳ ausgesetzt, über deren Verteilung das Preisgericht endgültig entscheidet. Die Arbeiten sind bis zum 1. Oktober 1922 an die Geschäftsstelle der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft einzureichen.

II. Der Werkzeugstahl als Meßvorrichtung.

Bei Arbeiten auf Revolverbänken und Automaten wird die Bewegung des Drehstahls durch Anschläge begrenzt und damit erreicht, daß eine mehr oder minder große Zahl von Werkstücken ohne Nachmessung hergestellt werden kann. Man beschränkt sich auf Kontrollmessungen einzelner Werkstücke in gewissen Zeitabständen.

Der Grundsatz läßt sich auch auf die Anfertigung einzelner Werkstücke übertragen, wenn dem Stahl von vornherein nach Schablone stets die gleiche Stellung auf dem Obersupport ge-

geben wird und die Bewegung des Obersupports zum Unterteil durch Meßscheibe sichtbar gemacht wird. Der Dreher kann dann den Stahl sofort auf richtigen Drehdurchmesser einstellen und das Hinfühlen auf den richtigen Durchmesser durch ± Bewegung und Nachmessung am Werkstück vermeiden und damit viel Zeit ersparen. Die Wirtschaftlichkeit der Fertigung wird dadurch gehoben.

Ausgeführte Beispiele sind: Ausdrehen von Radreifen auf Drehbänken mit senkrechter Spindel, Abdrehen von Radsätzen für Eisenbahnwagen (beide Räder müssen gleichen Durchmesser haben), Hilfseinrichtungen für Gewindeschneiden auf Drehbänken, Herstellen von abgesetzten Bolzen nach Schablone auf Reitstockpinole usw.

Zur Hebung der wirtschaftlichen Fertigung in Eisenbahnwerkstätten wird verlangt:

1. Ermittlung von Arbeitsverfahren in den Eisenbahnwerkstätten, bei denen die Anwendung des Grundsatzes besondere Vorteile verspricht. Dabei ist die Übertragung auf Hobel- und Fräsmaschinen zu prüfen.
2. Verschiedene konstruktive Vorschläge für Schablonen und Meßvorrichtungen, reif zur Ausführung. Zu beachten ist, daß die Einstellung des Stahls nach Schablone durch Feinverschiebung an Stahl oder Meßscheibe möglichst einfach und sicher (Lichtspalt, Fühlhebel, Minimeter) und die Ablesung an Meßscheibe oder Zeiger möglichst bequem eingerichtet wird. Die Meßeinrichtungen müssen gut gegen Beschädigungen geschützt sein. Zahnräder und Zahnstangen lassen sich spielfrei herstellen.

Das Preisgericht setzt sich zusammen aus den Herren: Oberbaurat Messerschmidt als Vorsitzender und Wirklicher Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. Müller, Fabrikdirektor Gerdes und Geheimer Baurat Patrunky als Beisitzer.

Es sind Preise im Gesamtbetrage von 6000 ℳ ausgesetzt, über deren Verteilung das Preisgericht endgültig entscheidet.

Die Arbeiten sind bis zum 1. November 1922 an die Geschäftsstelle der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft einzureichen.

III. Wagenfederung.

Zwei- und dreiachsige Güter- und Personenwagen sind an vier bzw. sechs Stellen durch von einander unabhängige Federn gestützt. In Schienenüberhöhungen und bei schlechter Gleisanlage treten deshalb Beanspruchungen auf, die das Untergestell und den Wagenkasten zu verwinden suchen. Ist das Untergestell selbst oder durch Verbindung mit dem Aufbau demgegenüber nicht nachgiebig (Kesselwagen, Selbstentlader usw.), so können die Wagen infolge Radentlastung entgleisen, wenn nicht Abhilfe durch geeignete Federung oder in anderer Weise vorgesehen wird.

Es soll deshalb geprüft werden, ob und wie sich eine Stützung zwei- und dreiachsiger Wagen ideell in drei Punkten durchführen läßt (vergl. auch die Bauart von Straßenfahrzeugen).

1. Etwaige Vor- und Nachteile sind anzugeben (Lastverteilung, Gangart, Pufferstand, Verbesserung der Federung, Auffangen mit Hemmschuhen usw.).
2. Die technische Ausführbarkeit ist durch Rechnung und Entwurfszeichnung nachzuweisen.
3. Gegebenenfalls ist die wirtschaftlichste Ausführung (Bau und Unterhaltung in den Werkstätten) zu ermitteln.
   Die Mehrkosten gegenüber normalen Wagen sind für die zu einem gewissen Zeitpunkte geltenden Material- und Lohnkosten anzugeben.

Das Preisgericht setzt sich zusammen aus den Herren: Oberbaurat Neubert als Vorsitzender, Oberbaurat Messerschmidt, Wirklicher Geheimer Baurat Dr.-Ing. Müller und Regierungsbaurat Schiller als Beisitzer.

Es sind Preise im Gesamtbetrage von 10 000 ℳ ausgesetzt, über deren Verteilung das Preisgericht endgültig entscheidet.

Die Arbeiten sind bis zum 1. Januar 1923 an die Geschäftsstelle der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft einzureichen.

— **Preisaufgaben des Instituts für Verkehrswesen in Köln.** Aus Anlaß der Einweihung seines neuen Heims (vgl. Nr. 26, S. 544 d. Ztg.) hat das Institut drei Preisaufgaben ausgeschrieben:

1. „Die Eisenbahntarife in ihrer Einwirkung auf die Wasserstraßen."
2. „Der Kraftwagen zur Beförderung von Lasten in Unternehmungen der Spedition, Lagerei, des Möbeltransportgeschäftes und des Lastfuhrbetriebes unter besonderer Berücksichtigung der Rentabilität unter Gegenüberstellung des Pferdefuhrbetriebes betriebswirtschaftlich dargestellt."

Es kann auch eine teilweise Lösung der Aufgabe, beschränkt auf eine oder mehrere der genannten Betriebsarten, versucht werden.

3. „Die Geschichte der deutschen Spedition."

Es kommt nicht nur eine Behandlung des Themas in sei[ner] Gesamtlösung, sondern auch eine Teilbearbeitung, beispielsw[eise] die Geschichte der Spedition in einem Landesteil, in Frage, [so]fern die Entwicklung der Spedition in diesem Landesteil [die] Merkmale der Entwicklung der gesamten deutschen Spedi[tion] an sich trägt.

Für die besten, als preiswert anerkannten Lösungen der [drei] Aufgaben wird ein Preis von je 8000 ℳ festgesetzt; eine etw[aige] Erhöhung und Teilung des Preises wird vorbehalten. Die [Ar]beiten müssen bis zum 1. Januar 1923 dem Institut für [Ver]kehrswissenschaft eingereicht sein, ohne Namensnennung u[nter] Bezeichnung eines Kennwortes. Der Verfasser ist in einem [ge]schlossenen Briefumschlag, welcher das Kennwort der Ar[beit] trägt, zu benennen. Über die Zuerkennung der Preise [ent]scheidet das Kuratorium des Instituts bis zum 1. März 1[923]. Das Institut behält sich vor, die preisgekrönten Arbeiten in [der] Buchreihe des Instituts oder in der Zeitschrift für Verke[hrs]wissenschaft ohne Verbindlichkeit gegenüber dem Verfasser zu veröffentlichen.

— **Oberbaurat Stahl †.** Am 22. Juli d. J. entschlief nach [län]gerem Leiden im 70. Lebensjahr Oberbaurat a. D. Karl St[ahl] in Stuttgart. Mit ihm ist ein verdientes Mitglied der frühe[ren] Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hingegangen, das durch seine langjährige Tätigkeit als F[ahr]planreferent in weiteren Kreisen des Landes bekannt und [ge]schätzt war. Stahl studierte am Polytechnikum in Stutt[gart] das Bauingenieurfach. Nach Ablegung der Staatsprüfung [trat] er in die Dienste der württembergischen Eisenbahnbaukom[mis]sion und war mehrere Jahre beim Bau der Gäubahn tätig. [Die] damaligen schlechten Aussichten im Eisenbahnbaudienst ve[ran]laßten ihn im Jahr 1880 zum Eisenbahnbetrieb überzutre[ten], dem er 40 Jahre lang, zuerst im Außendienst, dann in [ver]schiedenen Stellungen bei der Generaldirektion, seit dem [Jahr] 1903 als deren Kollegialmitglied seine Kraft widmete. S[tahl] war ein Beamter von unermüdlichem Fleiß. Seine Ruhe [und] sein freundliches Wesen machten ihm bei Untergebenen [und] Vorgesetzten gleich beliebt. Im Jahr 1921 trat er in den R[uhe]stand.

Österreich.

— **Ausgabe von Kilometerheften auf den Bundesbahnen.** [Um] namentlich den erwerbenden Bevölkerungskreisen die [mit] 15. August d. J. im Personenverkehr eintretenden Tar[ifer]höhungen weniger fühlbar zu machen, werden auf den Bun[des]bahnen auf Namen lautende Kilometerhefte zur Ausgabe [ge]langen, die gegenüber den Fahrpreisen für Einzelfahrten [nicht] unbedeutende Preisnachlässe gewähren. Diese Kilometerh[efte] werden entweder für Strecken von 2000 oder von 4000 [km] sowohl für Personenzüge als auch für Schnellzüge und [für] alle Wagenklassen aufgelegt. Die Personenzugshefte kön[nen] auch zu Fahrten mit Schnell- oder D-Zügen, die Schnellz[ugs]hefte zu Reisen mit D-Zügen verwendet werden, so[fern] sich die Reisenden bei den Fahrkartenschaltern die erfor[der]lichen Zuschlagskarten lösen. Ebenso ist es im Falle der [Ent]richtung der tarifmäßigen Zuschläge gestattet, höhere Wa[gen]klassen als jene zu benutzen, auf die die Kilometerhefte lau[ten]. Die Gültigkeitsdauer der Zweitausendkilometerhefte be[trägt] drei Monate, die der Viertausendkilometerhefte vier Mo[nate] vom Ausstellungstag an gerechnet. Bei der Bestellung ist [der] entfallende Betrag zu entrichten und ein Lichtbild beizubrin[gen]. Einem vielseitigen Wunsch entsprechend, werden die Kilom[eter]hefte bereits mit Wirksamkeit vom 1. August d. J. ausgege[ben]. Bei diesen Heften wird mit Rücksicht darauf, daß ein [Teil] ihrer Gültigkeit noch in die Zeit des nichterhöhten Ta[rifs] fällt, ein entsprechender Preisabstrich gemacht. Die Pr[eise] der bis 14. August zur Abgabe gelangenden Zweitaus[end]kilometerhefte betragen für die dritte Klasse der Perso[nen]züge 27 500 Kr., während sich die ab 15. August ausgeferti[gten] Hefte für die gleiche Wagenklasse und Zuggattung [auf] 30 000 Kr. stellen. Für Viertausendkilometerhefte sind 5[0 000] bzw. 54 000 Kr. zu entrichten. Für die zweite Wagenkl[asse] werden die doppelten, für die erste Wagenklasse die vierfa[chen] Preise erhoben. Für Schnellzugshefte wird ein 50proz. [Zu]schlag berechnet.

— **Die Tarifreform auf den Bundesbahnen.** In einer Sit[zung] der Wiener Handelskammer wurde ein Bericht des Refere[nten] über die Tarifreform zur Kenntnis genommen, der im we[sent]lichen folgendes besagt: Trotz Festhaltung an ihrem wie[der]holt vertretenen Standpunkt, daß die Voraussetzung für [die] Übernahme weiterer Lasten durch die Bahnbenutzer die R[atio]nalisierung der Verwaltung sei, hat die Kammer beschlo[ssen], zur Befriedigung der staatlichen Bedürfnisse und in Wi[...]

g der gegenwärtigen staatsfinanziellen Lage der Vorlage ustimmen, wobei die Kammer erwartet, daß ihren Abändegsvorschlägen Rechnung getragen wird. Die Kammer muß esondere gegen die außergewöhnliche, über 200 % hinausende Erhöhung der Kohlentarife Vorstellungen erheben. Die mer vermag weiter der über das Ausmaß für andere Ar-l hinausgehenden Erhöhung für Zeitungsdruckpapier nicht ustimmen. Die wirtschaftliche Lage des Zeitungsgewerbes Österreich läßt den Zeitpunkt für eine solche Maßnahme als chaus ungeeignet erscheinen. Die Kammer lenkt weiter die merksamkeit auf das Verhältnis der Tarife für lebendes h und frisches Fleisch. Seitens der Vertreter der Holzeugung und der holzverarbeitenden Industrie wird eine derung des Verhältnisses der Fracht für Holzstämme einers und Schnittholz anderseits als erforderlich bezeichnet, n die Ausfuhr von Schnittholz nach Deutschland nicht beträchtigt werden soll. Die Kammer begrüßt die Wiederstellung des früheren Verhältnisses von 1 : 2 : 4 in der nnung der drei Wagenklassen. Die in Aussicht genommene führung von Kilometerheften wird ihren Zweck, die neue iferhöhung den erwerbenden Kreisen weniger fühlbar zu hen, nur dann erfüllen können, wenn die mit zwei Monaten Aussicht genommene Gültigkeitsdauer dieser Hefte verlängert d. Die Gültigkeitsdauer für das 2000-Kilometer-Heft sollte Anschauung der Kammer auf drei Monate, für das 4000-ometer-Heft auf vier Monate erstreckt werden. Insbesondere dem 4000-Kilometer-Heft würde zur Ausnutzung des Heftes rhalb zweier Monate eine tägliche Reiseleistung von 68 km orderlich sein.

ie von der Regierung verlangte Ermächtigung zur Erhöhung Tarife auf den Bundesbahnen gelangte im Hauptausschusse Nationalrates zur Behandlung. Die Regierung hatte langt, daß sie bis 31. Dezember eine Erhöhung auf Grundlage vornehmen dürfe, daß die gesamten Selbstten der Betriebe gedeckt werden. Eine so weitgehende nächtigung wurde von den Vertretern aller Parteien unmöglich abgelehnt, da es sich hier um eine Beung handeln würde, die volkswirtschaftlich nicht zu eren wäre. Schließlich wurde beschlossen, die Regierung zu ichtigen, 75 % des Abganges der Betriebskosten durch die öhung der Tarife zu decken, während die restlichen 25 % h Ersparungsmaßnahmen eingebracht werden sollen.

- Ersparungen in der Bundesbahnverwaltung. Der Bundeszler teilte in der Sitzung des Nationalrates am 26. Juli über i in der Bundesbahnverwaltung bereits durchgeführten Erungen folgendes mit: Dem Bundesministerium für Verrswesen ist es gelungen, 1000 Bureauzimmer zu räumen, einer jährlichen Ersparnis von 300 Millionen entspricht, er wurden 35 Wohnungen in vier Privathäusern freigeht (vgl. auch Nr. 27 S. 545 d. Ztg.). Das ist eine Ersparnis 20 Millionen. Durch die Erhöhung der Regiekartenpreise die Verkehrsbediensteten — dies ist einer der Schritte auf Wege zum Abbau der übermäßig angewachsenen Fahrbeistigungen — wurde eine Mehreinnahme von 800 Millionen lich erzielt. Die Zusammenlegung der Schiffahrtsgruppe mit r Sektion des Ministeriums ermöglicht einen Abbau von 5 Been und eine Ersparnis von 20 Millionen Kronen jährlich. der Zusammenlegung der Kopfbahnhöfe der niederösterischen Landesbahn mit den zugehörigen Bundesbahnhöfen, zum Teil schon durchgeführt, zum Teil im Zuge ist, rechnen auf eine Ersparnis von 30 Millionen. Die Auflassung der ptwirtschaftsstelle brachte einen Abbau von 10 Beamten 9 Räumen, die Ersparnis an Sachaufwand dazugerechnet, mmen eine Ersparnis von 35 Millionen jährlich.

Südbahn. Kürzlich fanden unter Vorsitz des Präsidenten Verwaltungsrates Dr. Weeber Sitzungen des Verwaltungsrats statt, in denen der Bericht des Präsidenten der Geldirektion Dr. Fall über die Ergebnisse der Konferenz Venedig zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Der sident der Generaldirektion erstattete Bericht über die Güewegung im Jahre 1921, über die Regelung des direkten er- und Kohlenverkehrs zwischen Bahnhöfen der deutschen inbahnen sowie der Saarbahnen einerseits und Bahnhöfen ungarischen Eisenbahnen anderseits, über die Aufnahme des kten Güterverkehrs zwischen den Niederlanden und Österre über Deutschland, über die Weiterausgestaltung des chenstaatlichen Personen- und Gepäckverkehrs, über den kten Güterverkehr mit Triest, endlich über die Erhöhung Personen-, Gepäck- und Gütertarifs auf den österreichischen südslawischen Linien der Gesellschaft. Der vom Verwalsrate zur Untersuchung in Angelegenheiten der Schwellenrung der Firma Drach eingesetzte Ausschuß erstattete Bericht über das Ergebnis der gepflogenen Erhebungen; diesem Bericht geht hervor, daß die in dieser Angelegenheit eleitete gerichtliche Untersuchung mangels jedweden Tatbedes eingestellt wurde.

— Bahnbau Friedberg-Pinkafeld. Als erste neue Bahnverbindung zwischen dem österreichischen Eisenbahnnetze und dem südlichen Burgenlande soll noch in diesem Sommer der Bau einer vollspurigen Eisenbahn von Friedberg in Steiermark nach Pinkafeld, der Endstation der Steinamanger-Pinkafelder Lokalbahn, in vollem Umfange in Angriff genommen und mit aller Beschleunigung durchgeführt werden.

— Platzsicherungskarten. Von Reisenden, die in den Grenzbahnhöfen Salzburg und Passau behufs Durchführung der Paß- und Zollrevision den Zug verlassen müssen, ist bisher als großer Übelstand empfunden worden, daß sie bei diesem Anlaß ihre Plätze nicht belegen können und daher befürchten müssen, nach erfolgter Grenzrevision beim Wiederbetreten des Abteils ihren Platz bereits besetzt vorzufinden. Zur Behebung dieses Übelstandes hat die Bundesbahnverwaltung im Einvernehmen mit der deutschen Reichsbahn die Einführung sogenannter Platzsicherungskarten in Aussicht genommen. Die Platzsicherungskarte bietet dem Reisenden die Möglichkeit, sich die Freihaltung seines Platzes während der Zoll- und Paßrevision in den deutsch-österreichischen Grenzbahnhöfen zu sichern. Platzsicherungskarten wurden seit 15. Juli von den Zugschaffnern der über Salzburg und Passau verkehrenden direkten D- und Schnellzüge ausgegeben. Für die Karten wird von den österreichischen Bundesbahnen im Verkehr von Österreich nach Deutschland eine Gebühr von 100 K., von der deutschen Reichsbahn im Verkehr von Deutschland nach Österreich eine Gebühr von 4 ℳ erhoben.

— Wahl des Stromsystems bei Einführung elektrischer Zugförderung. Nach einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 26. Juni d. J. ist bei Einführung der elektrischen Zugförderung auf den bisher mit Dampf betriebenen Hauptbahnen (das sind dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnen, die nicht als Bahnen niederer Ordnung im Sinne des Artikels I des Gesetzes vom 8. August 1910, RGBl. Nr. 149, anzusehen sind) ausschließlich das Oberleitungssystem mit einer Fahrdrahtspannung von 15 000 Volt im Mittel und einphasiger Wechselstrom von $16^2/_3$ Perioden in der Sekunde anzuwenden. Bei Einführung der elektrischen Zugförderung auf den bisher mit Dampf betriebenen Eisenbahnen niederer Ordnung sowie auf den Linien der Wiener Stadtbahn wird das Stromsystem von Fall zu Fall vom Bundesministerium für Verkehrswesen bestimmt.

— Milchbeförderung auf den Eisenbahnen während der Sommermonate. Wie in den Vorjahren, wurden auch dieses Jahr für die Milchbeförderung während der heißen Jahreszeit vorwiegend Gütereilzüge ausgewählt, deren Fahrzeiten in die Abend- und Nachtstunden fallen. Die Bahnen stellen zu diesem Zweck eine große Anzahl eigens gebauter Milchwagen zur Verfügung, deren Dach und Wände weiß gestrichen und mit zahlreichen Schlitzen versehen sind, so daß eine ständige Abkühlung der Milchkannen infolge der durchstreichenden Luft während der Fahrt erfolgt. Bei größeren Beförderungsstrecken und auf Lokalbahnen und Nebenstrecken mit geringem Zugverkehr, der auch anderen Bedürfnissen angepaßt werden muß, ist es allerdings nicht zu vermeiden, daß für die Milchbeförderung Züge herangezogen werden, die während der heißen Tageszeit verkehren. Hier werden aber, wenn es sich um halbwegs größere Milchmengen handelt, Spezialkühlwagen eingestellt, wie sie vor dem Kriege vornehmlich im galizisch-Wiener Fleischverkehr regelmäßig in Verwendung standen. Diese Wagen besitzen luftdicht schließende Türen, wärmeundurchlässige Wände und unter dem Dache geräumige Eisbehälter, die von außen mit der nötigen Eismenge gefüllt werden können.

Die Beschaffung des erforderlichen Eises verursachte hauptsächlich wegen der großen Kosten in den Vorjahren gewisse Schwierigkeiten. In diesem Jahre wurde die Frage in der Art gelöst, daß die Wiener Molkereien und Milchhändler schon seit dem Winter von jedem Liter Milch, der mit der Bahn nach Wien gebracht wird, einen Beitrag von 1 K. zu einem besonderen von der Gemeinde Wien verwalteten Eisfonds leisten, aus dem jetzt die recht beträchtlichen Kosten des erforderlichen Kunsteises gedeckt werden. Dieser Beitrag wurde seit dem 1. d. M. auf 2 K. für jeden Liter Milch erhöht. Es stehen derzeit etwa zwanzig solcher Kühlwagen im Milchverkehr auf den Bundesbahnen im Dienst. Die Eisfüllung erfolgt bereits für die Leerfahrt in den Wiener Ausgangsbahnhöfen, und zwar in solchem Maße, daß der Eisvorrat bis zum Wiedereintreffen des beladenen Wagens in Wien vorhält; hierzu sind je nach der Temperatur und der Laufstrecke des Wagens jedesmal 500—1000 kg Kunsteis erforderlich.

— Auflassung der zweiten Wagenklasse im Sonntagsnahverkehr. An Sonn- und Feiertagen wird im Bereiche der Bundesbahndirektion Wien-West die zweite Wagenklasse in den Zügen des Wiener Nahverkehrs vorläufig für die Dauer des

Sommerverkehrs bis einschließlich 1. Oktober 1922 aufgelassen. Etwa in die Züge eingestellte Wagen zweiter Klasse, welche als Wagen dritter Klasse nicht besonders gekennzeichnet sind, gelten an diesen Tagen als Wagen dritter Klasse.

— **Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Mit dem Jahre 1921 trat die Gesellschaft in neue Verhältnisse ein. Die Angelegenheiten des Fahrparks sind durch den im Sommer erflossenen Schiedsspruch geordnet, die erforderlichen Abschreibungen vorgenommen worden, der Betrieb der Schiffahrt und der Kohlenwerke erfolgte im großen und ganzen unter regelmäßigen Verhältnissen. Andererseits hat die Geldentwertung, wie bei allen Unternehmungen, die ziffernmäßigen Ergebnisse außerordentlich stark angeschwellt. Für das Jahr 1921 wird die Dividende mit 2100 K. für die Aktie und mit 790 K. 36 H. für den Genußschein bemessen. Der Reingewinn des Jahres 1920 hatte 28 Millionen Kronen betragen, wobei 5,77 Millionen Kronen für Deckung früherer Verluste und 95 Millionen Kronen für Zuweisungen und Rücklagen verschiedener Art vorweggenommen worden waren. Für das Jahr 1921 wurde ein Reingewinn von 302 Millionen Kronen ausgewiesen, für die Dividende wurden 223 Millionen Kronen verwendet; die vorweg abgesetzten Rücklagen betrugen 625 Millionen Kronen, die Rücklagen aus dem Reingewinn 78 Millionen Kronen.

Sämtliche Zahlen des Rechnungsabschlusses weisen sowohl in den Einnahmen wie in den Ausgaben namhafte Steigerungen gegen das Vorjahr auf, welche zum großen Teile auf die Entwertung der österreichischen Krone zurückzuführen sind. Das ausgewiesene Reinerträgnis von 302 092 265 K. gegen 28 061 917 im Vorjahre setzt sich zusammen: Aus dem Saldovortrag mit 1 811 757 K., ferner aus dem Erträgnis der Schiffahrt mit 97 841 801 K. gegen 31 516 112 K. im Jahre 1920 und aus dem Erträgnis der Fünfkirchner Steinkohlenbergwerke mit 325 102 576 K. gegen 67 575 448 K. im Jahre 1920. Die Betriebsrechnung der Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn weist einen Verlust von 1 277 559 K. gegen 94 504 K. im Jahre 1920 aus. Den obigen Erträgnissen stehen Ausgaben gegenüber für Zinsen der Anleihen und sonstige Zentralspesen mit 1 386 310 K., ferner für eine Zuwendung von 60 000 000 K. an die Alt-Ruheständler und schließlich eine Überweisung von 60 000 000 K. an das Pensionsfonds-Sanierungskonto. Das Roherträgnis der Schiffahrt beziffert sich auf 725 799 412 K. gegen 70 488 257 K. im Vorjahre, von welchem für Steuern und Gebühren 127 734 047 K., für Ruhegehalte, Unterstützungen usw. 46 712 937 K. und für Wertabschreibungen und Schiffserneuerung 453 510 627 K. in Abzug kommen. Unter den Ausgaben im Schiffahrtsbetriebe nehmen die Personalkosten den breitesten Raum ein. Dieselben belaufen sich im Jahre 1921 auf 1 087 421 344 K. gegen 149 374 783 K. im Jahre 1920. Gleiche Steigerungen zeigen sich bei den sachlichen Ausgaben wie auch bei den öffentlichen Abgaben für Fürsorgezwecke, Krankenkassen usw. Für Steuern wurde eine dem Erträgnisse entsprechende Rückstellung vorgenommen. Das Reinerträgnis der Bergwerke in Fünfkirchen beträgt 36 610 650 ung. K., welches umgerechnet zum Durchschnittskurse vom 31. Dezember 1921 mit 325 102 576 österr. K auf Generalgewinn- und Verlustkonto übertragen wurde. Neben der absoluten Steigerung des Erträgnisses durch erhöhte Förderung trägt auch die valutarische Bewertung desselben in österreichischen Kronen zur ziffernmäßigen Steigerung wesentlich bei. Das Erträgnis der Eisenbahn Mohacs-Fünfkirchen schließt mit einem Verluste von 143 869 ung. K. ab, welche umgerechnet auf österreichische Kronen den Betrag von 1 277 559 österreichische Kronen ergeben. Dieser Verlust ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß nunmehr Herstellungen am Fahrparke, die während der Kriegszeit und infolge der Besetzung des Bahngebietes durch die Serben unterblieben waren, nachgeholt werden müssen. Durch den im August 1921 erfolgten Schiedsspruch in Angelegenheit der beschlagnahmten und abzugebenden Schiffe wird die Gebarung der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wesentlich beeinflußt, indem nunmehr endgültig 43 Zugdampfer mit insgesamt 19.410 HP., 16 Personendampfer mit insgesamt 7400 HP., 453 Warenboote mit insgesamt 266 015 Tonnen Tragfähigkeit, 1 Petroleumtank und 102 Pontons sowie 1 schwimmende Werkstätte aus dem Stande der gesellschaftlichen Flotte ausscheiden. Die Buchwerte der ohne Entschädigung verloren gegangenen Schiffe wurden zu Lasten des Betriebes abgebucht, während die Buchverluste der gegen Entschädigung abzugebenden Schiffe aus den erhaltenen Beträgen gedeckt wurden. Die sonach verbliebenen Mehrbeträge wurden dem Schiffersatzbaukonto gutgeschrieben, welcher in der Bilanz unter den Kreditoren mit 1 217 216 946 K. eingestellt erscheint. Die weitere Verrechnung dieses Kontos wird im Jahre 1922 nach Fertigstellung der in Angriff genommenen Ersatzbauten erfolgen.

— **Kälteindustrie.** In der Nummer 7 der Zeitschrift für Eis- und Kälteindustrie von 1922 wird anläßlich des 80. Geburtstages, den der in München lebende Professor Dr. v. Linde, der Schöpfer und Altmeister der Kälteindustrie, am 11. Juli [...] ging, hervorgehoben, daß der österreichische Verein für Käl[...]industrie, der den berühmten Gelehrten schon längst zu sei[...] Ehrenmitgliedern zählt, besondere Veranlassung hat, sich d[...]ses Ehrentages mit Stolz zu erinnern. Sei doch die Reic[...]hauptstadt Wien die Stätte gewesen, wo der große Forsc[...] im Jahre 1873 seine genialen Ideen über die Anwendung [...] künstlichen Kälte gelegentlich des internationalen Brauerk[...]gresses zum ersten Male öffentlich behandelte, und sei d[...] Triest der erste Platz gewesen, wo diese seine Erfindung z[...] ersten Male in der Dreherschen Brauerei zur Anwendung [...]langte. Seither habe die Erfindung ihren Siegeszug durch [...] ganze Welt angetreten und auf allen Gebieten der Indust[...] und der Technik bahnbrechend gewirkt. Der österreichis[...] Verein für Kälteindustrie bringe seinem gefeierten Ehrenm[...]gliede die herzlichsten Wünsche entgegen.

Ungarn.

— **Der Ministerpräsident über die Wirtschaftslage.** Minist[...]präsident Graf Bethlen äußerte sich vor den Vertretern [...] Presse u. a. dahin, daß das Handelsministerium gegen die Te[...]rung der Industrieartikel die Mitwirkung der Preisprüfun[...]kommission in Anspruch genommen habe. Der Handelsminis[...] werde der Nationalversammlung ein Wirtschaftsprogramm v[...]legen, das auf die Schaffung neuer Industriezweige zielt. [...] Steigerung der Produktion und die Veredelung der Rohprodu[...] in einheimischen Fabriken ermögliche, die Einfuhr und da[...] die Preise zu vermindern. Der Ministerpräsident gab der H[...]nung Ausdruck, daß Staat und Gesellschaft bestrebt s[...] würden, das Gleichgewicht des Staatshaushaltes vorzubereit[...]. Um dieses zu erzielen, dürfe man nicht vor Opfern zurü[...]schrecken. Es sei das Zusammenwirken von Staat und [...]sellschaft, von Parlament und Presse notwendig. Sonst [...] ein Umsturz, ein Untergang des ungarischen Wirtschaftsleb[...] unvermeidlich.

— **Bau einer Querbahn in der ungarischen Tiefebene.** [...] Banca Ungaro-Italiana beabsichtigt in der Tiefebene Unga[...] eine Querbahn zu bauen, die von der Station Szolnok ausgeh[...] die Orte Bessenyöszög, Kötelek, Tiszasüly und Pály berüh[...] soll, sie erreicht sodann bei Kisköre die Hauptlinie der Mát[...] Köröser Vizinalbahn, führt dann weiter durch Tiszaná[...], Kömlö, Besenyötelek und Dormánd bis zur Station Tüzesabo[...]. Von Tiszanána soll eine Zweiglinie ausgehen, die bei Stat[...] Poroszló in die Debreczen-Füzesabonyer Vizinalbahn mün[...].

— **Beschaffung von Lokomotiven und Eisenbahnwagen.** [...] dem der Nationalversammlung unterbreiteten Budgetprovisori[...] bittet der Finanzminister um Bevollmächtigung, den Betrag [...] bisher noch nicht in Anspruch genommenen 268 Millio[...] Kronen und von in das Budgetprovisorium aufgenommenen [...] Millionen Kronen zur Beschaffung von Lokomotiven zu [...]wenden. Außerdem soll der Finanzminister einen Kredit [...] 550 Millionen Kronen zur Bestellung von Eisenbahnwagen [...]halten.

— **Zur Sicherstellung des Schwellenbedarfes** wurden [...] Waldbesitzer und Holzproduzenten von Amts wegen an[...]wiesen, eine bestimmte Menge Eisenbahnschwellen der Dir[...]tion der Staatsbahnen zur Verfügung zu stellen, wobei ih[...] der Preis nach Verhältnis des Kubikinhaltes zugesichert w[...].

— **Das Warenaustauschübereinkommen zwischen Ungarn** [...] **Österreich** ist nach Genehmigung durch die beiden Regierun[...] in Kraft getreten. Es ist noch kein Handelsvertrag, sond[...] ein Kontingentübereinkommen, das die gegenseitigen Li[...]rungen zahlenmäßig feststellt. Österreich darf an Ungarn [...]stimmte Warenmengen liefern und wird von dort andere K[...]tingentmengen beziehen. Die Ausnutzung der Konting[...] bleibt, bis auf einige Ausnahmen, dem freien Handel überlas[...]. Das Übereinkommen enthält weiter die Zusicherung der un[...]rischen Regierung, die Durchfuhr von lebendem Vieh aus d[...]ten Staaten durch ihr Gebiet nach Österreich freizulassen, o[...] daß für die Durchfuhr eine Ausfuhrabgabe verlangt wer[...] dürfte. Das Abkommen erstreckt sich nicht auf eine bestim[...] Frist, kann aber alle vierzehn Tage gekündigt werden.

— **Frachtbegünstigung für die Lemberger Warenmusterme[...]** Ungarische Güter für die in Lemberg vom 5. bis 15. Septem[...] 1922 zu veranstaltende Orientmesse haben auf den Linien [...] ungarischen Staatsbahnen auf die Begünstigungen des [...]schnittes B — XIII des Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I B [...]sichtlich der frachtfreien Rückbeförderung Anspruch.

— **Die Versorgung der Eisenbahnangestellten mit Mehl.** [...] Anbetracht der großen Teuerung und der sich hieraus ergeb[...]

großen Schwierigkeiten in der Lebenshaltung, wird die gierung — trotz der mißlichen Finanzlage des Staates — h im Wirtschaftsjahr 1922/23 jene Angestellten noch übergsweise mit Naturalien unterstützen, die dem Staate unmitbar aktiven Dienst leisten oder geleistet haben. Im Wirtaftsjahre 1922/23 werden demzufolge auch die Angestellten Eisenbahnen und der öffentlichen Betriebe der behördlichen lversorgung teilhaftig.

— Polnisch-ungarische Wirtschaftsverbindung. Die Ungarischnische Handelskammer hat eine Sitzung abgehalten, auf der Vorsitzende meldete, daß es gelungen sei, mit Polen den stpaket- und den Briefverkehr auf Grund ermäßigter Tarife zunehmen. Es wurde beschlossen, die Verwirklichung des garisch-polnischen Handelsvertrages möglichst zu beschleuni-. Zu diesem Zwecke besteht die Absicht, eine dauernde sterausstellung polnischer Gewerbeartikel zu veranstalten.

— Aktiengesellschaft zum Ausbau der Mátraszeleer Kohlengbahn. Unter dieser Firma hat sich eine Unternehmung mit m Stammkapital von 2 Millionen Kronen gegründet.

— Zukunft des ungarischen Flugwesens. Das Verbot des es oder Kaufes von Flugmaschinen war bekanntlich bereits 26. Januar d. J. abgelaufen, wurde aber auf unbestimmte t verlängert. Obgleich die Entente das Flugverbot für tschland bereits am 6. Mai aufgehoben hat, wurde über Aufhebung des Flugverbots für Ungarn bisher keine Verung getroffen. Vor einem Monate richtete die Entente an ungarische Regierung eine Note, in welcher sie an die Aufung des Flugverbotes unter anderem die Bedingung knüpft, im Friedensvertrag aufgeführten Bedingungen von zwei zu i Jahren abändern zu können. Da die schweren Bedingun-. die die Entente Ungarn aufzubürden sucht, zurzeit Gegend eingehender Beratungen der ungarischen Regierung bil- ist die Aufhebung des Flugverbotes in allernächster Zeit nicht zu erwarten.

— Erweiterung des Fernsprechverkehrs mit Österreich. Der arische Handelsminister beabsichtigt, mit der österreichin Postdirektion Vereinbarungen über die Ausgestaltung Fernsprechnetzes zwischen beiden Staaten zu treffen. Die rbrochene direkte Fernsprechverbindung zwischen Buda- und dem Burgenlande wurde wieder aufgenommen und chzeitig die Fernsprechverbindung Kecskemet-Wien neu er- et.

— Manganerzvorkommen in Ungarn. In der Gemeinde Urkucz Komitat Veszprém wurden reiche Manganerzlager aufgedeckt, in der Tiefe von 40 bis 50 cm Mangan von 50 bis 60 % enten. — Die Deutsche Bank hat sich für das Manganerzkommen sehr interessiert, weil bekanntlich das für die Eisenustrie unentbehrliche Mangan aus dem Auslande eingeführt den muß. Zur Ausbeutung der Manganerzlager wird eine iengesellschaft gegründet werden.

— Das Ergebnis der XIII. Budapester Warenmustermesse war wohl hinsichtlich ihres Umfanges und ihres Besuches, als in materieller und moralischer Hinsicht besonders günstig. genauen statistischen Daten sind zwar noch nicht aufgeitet, doch kann schon jetzt festgestellt werden, daß die Zahl Besucher mindestens 200 000 betrug. Mehr als 16 000 Auser haben ihren Sichtvermerk nachträglich auf der Messe eholt, etwa 4000 bis 5000 Ausländer waren bereits mit Sichtnerk versehen, als sie in Budapest anlangten. Der größte der Fremden stammte aus den Nachfolgestaaten. Ferner hienen in großer Zahl Kaufleute und Industrielle aus rreich, der Schweiz, Bulgarien und Deutschland. Außerdem en sich Käufer aus Frankreich, Holland, Italien, Dänemark, sogar aus England und Amerika ein. — Über den zahlenigen Wert der Bestellungen läßt sich im allgemeinen festen, daß der Handel und die Industrie Ungarns namhafte räge erhielten. Ein lebhaftes Interesse zeigte sich insbeere für landwirtschaftliche Maschinen und Werkzeuge, er für Möbel, Fuhrwerke, Kraftwagen und chemische Ar-

Uebrige europäische Länder.

— Ein ungünstiger Betriebsvertrag der schwedischen Staatsen mit einer Privatbahn. In Nr. 15 S. 308 d. Ztg. haben von einem richterlichen Urteil in einem langwierigen tsstreit zwischen den schwedischen Staatsbahnen und der ö-Alvesta Eisenbahn A.-G. berichtet und gesagt, daß es essant sein wird, wie sich die Gesellschaft aus der für sie andenen Lage heraushilft. Im Mai ist nunmehr ein Abkommen zwischen der Eisenbahndirektion und der Växjö-Alvesta in der heikeln Frage des Anschlusses an die Staatsbahnen getroffen worden. Nach diesem Übereinkommen soll die Abgabe für die Benutzung der Station Alvesta sich nach den bei den übrigen Übergangsstationen im allgemeinen geltenden Grundlagen richten, wobei im Wagenübergangsverkehr die gewöhnlichen Übergangsverkehrsbestimmungen gelten sollen. Dieses Übereinkommen bedeutet die Aufhebung des seit 1864 geltenden, für die schwedischen Staatsbahnen besonders unvorteilhaften Vertrages. Dr. S.

— Erweiterung der Staatsbahnstation Göteborg. Die schwedische Eisenbahndirektion hat kürzlich sehr bedeutende Erweiterungen und neuzeitliche Ausgestaltung der Staatsbahnstation in Göteborg zur Ausstellung 1923 beschlossen, und es soll unmittelbar an die Ausführung herangetreten werden. Der Vorschlag enthält u. a. die Anordnung einer vermehrten Anzahl von Bahnsteiggleisen und bedeutende Verbesserungen an den jetzigen Stationseinrichtungen. Auch im Äußeren soll das Stationsgebäude ansprechender werden. Dr. S.

— Abänderung des schwedischen Staatsbahnhaushaltes für 1922. Die schwedischen Staatsbahnen befinden sich in der glücklichen Lage, auf Grund des Rückganges der Betriebskosten und des Lebensmittelindex sowie der sinkenden Baustoffpreise eine Abänderung des im Dezember 1921 aufgestellten Haushaltes für 1922 vornehmen zu können. Dieser Haushalt schloß mit 183½ Millionen Kr. (ausschließlich Erzbahnen) und 14½ Mill. Kr. für die Erzbahnen. Nach der Umrechnung werden die 183½ Millionen um 13½ Millionen auf 170 Millionen gekürzt. Zum Vergleich sei genannt, daß die von der Regierung aufgestellten Haushaltvoranschläge für die Jahre 1921 und 1920 324 und 313½ Millionen Kr. betrugen, und daß die wirklichen Kosten in diesen Jahren 250 und 313½ Mill. Kr. erreichten. Dr. S.

— Schiffahrtspläne der Nachfolgestaaten. Die tschechoslowakische Regierung hat einen Kredit von 5 Millionen Kronen eröffnet für die Vorarbeiten zur Herstellung einer Wasserstraße von den Karpathen bis zum Schwarzen Meere und eines Binnenhafens in Csap (Čap) an der Theiß, der mit allen modernen Einrichtungen versehen sein soll, ferner für die Berichtigung von Flüssen. Die ungarische Regierung soll bereits ihre Zustimmung erteilt haben zur Vornahme der Arbeiten an der Theiß, soweit sie auf ihren Boden zu liegen kommen. Die Arbeiten werden schon in kürzester Zeit in die Hand genommen, so daß, wie man annimmt, schon im Frühjahr 1924 das erste Schiff von Csap nach dem Schwarzen Meere fahren kann. Die Theiß, bekanntlich ein äußerst wasserreicher Fluß, der zwischen Belgrad und Peterwardein in die Donau mündet, ist 1358 km lang und wurde teilweise schon vor Jahren wegen der riesigen Überschwemmungen, die sie zeitweise verursachte, berichtigt.

Die Südslawen haben gewaltige Pläne für die Schaffung einer eigenen Seeschiffahrtsindustrie, wodurch sie sich von Triest ganz unabhängig machen wollen. Vor allem wollen sie einen Welthafen an der Adria errichten, und zwar in Ragusa oder in Spalato. Die Kroaten sind für Spalato und die Serben für Ragusa. Mit Rücksicht auf die kommenden Dinge machen sich bereits private Spekulanten an die Arbeit und haben in Spalato größeren Grundbesitz erworben. Auch wird dort bereits ein modern ausgestattetes Schiffsdock eingerichtet, wozu die Ausrüstungsgegenstände in England und Italien bestellt worden sind. Ob allerdings dem neuen Welthafen bei dem steten Rückgang des Verkehrs in Fiume und Triest eine große Zukunft beschert sein wird, ist eine unbeantwortete Frage.

In Triest sind bekanntlich Bestrebungen im Gange, die darauf abzielen, den Hafen zum Freihafen auszugestalten, um ihn wieder auf seine frühere Höhe zu bringen und ihn vor dem Untergange zu bewahren. Die Bewegung scheint in Rom auf Verständnis zu stoßen, nicht aber in Venedig, wo dieser Tage der Stadtrat mit Ausnahme einiger nationalistischer Stimmen folgende Resolution angenommen hat: „Der Stadtrat ist der Ansicht, daß Freihäfen heute nicht mehr den nationalen Interessen entsprechen. Er betont die Notwendigkeit, daß die Häfen von Venedig und Triest zusammen ein geschlossenes Hafensystem zu bilden haben und in jedem Falle gleiche Behandlung erfahren. Er hofft, daß die von Venedig und Triest zusammen ernannte gemischte Kommission zum Studium der gemeinsamen Hafenfragen ihre Arbeiten in freundschaftlicher Weise und in dem sichern Vertrauen, den großen lokalen und nationalen Interessen zu dienen, vollenden wird."

— Italien und die Petroleumfrage. Die Petroleumfrage, welche auf der Genueser Konferenz zur Erörterung stand, hat die Italiener um so mehr überrascht, als sie noch daran sind, die Kohlen-

frage zu lösen. Vom italienischen Petroleumbedarf wurden bisher 90 % vom Ausland und namentlich von Amerika gedeckt, in der letzten Zeit sogar ganz von Amerika. Der Mittelpunkt der nationalen Produktion ist Piacenza und der Mittelpunkt der Einfuhr Genua, wo auch die Sitze der verschiedenen Gesellschaften sind, die sich mit diesem Handel befassen, und zwar größtenteils mit amerikanischem und italienischem Kapital. Die bedeutendste, die „Société italo-américaine pour le pétrole“, gegründet 1891 mit einem Kapital von 20 Millionen Lire, hat Filialen in Venedig, Savona, Portici, Messina, Livorno, wie auch mehrere im Auslande, in Algier, Tunis, Arth-Goldau. Sie verteilt 20—25 % Dividende. Dann folgen die andern Gesellschaften: Die „Naphta“ mit einem Kapital von 7,5 Millionen Lire, gegründet 1912, dann die „Vacune Oil Cie.“, gegründet 1901, mit einem Kapital von 3 Millionen Lire, ferner die „Société américaine-italienne pour l'importation des Huiles“, gegründet 1909, mit einem Kapital von 1,5 Millionen Lire. Eine einzige Gesellschaft, die „Société méridionale pour le commerce du pétrole“ hat ihren Sitz in Neapel und verfügt über ein Kapital von 1 Million Lire. Alle diese Gesellschaften weisen gute finanzielle Erfolge auf und festigen die Beziehungen zwischen Italien und den Vereinigten Staaten, denn der amerikanische Petroleumimport in Italien bildet ein Drittel des ganzen italienischen Importes. Der italienische Petroleumimport belief sich im Jahre 1921 auf 562 Millionen Lire und reiht sich gleich an den Import von Getreide und Kohlen.

— **Das neue italienische Eisenbahnmaterial.** Dem italienischen Parlament liegt ein Gesetzentwurf vor, nach welchem ein Kredit von 1750 Millionen Lire für die Anschaffung weiteren Eisenbahnmaterials verlangt wird. Von dieser Summe soll ein Betrag von 1275 Millionen Lire für Anschaffungen in den fünf Jahren 1922—1927 verausgabt werden. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt: 405 Millionen für Dampflokomotiven, 480 Millionen für Personenwagen, 60 Millionen für Gepäckwagen, 240 Millionen für Güterwagen, 35 Millionen für Schmalspurgleise und 55 Millionen für Achsen. Das Verkehrsfachblatt „Rassegna dei trasporti“ kritisiert die große Ausgabe und sagt, daß man das alles zum halben Preise haben könne, wenn man die Bestellungen in Deutschland auf Konto Reparationskosten in Auftrag geben würde, aber ein solcher Vorschlag würde im Parlament, wo die Metallindustrie gut vertreten sei, auf starke Hindernisse stoßen, so daß man also gezwungen sei, für die erwähnten Anschaffungen 600 Millionen Lire mehr auszugeben, als man eigentlich müßte.

— **Obstzüge zwischen Italien und Frankreich.** Zwischen den italienischen Staatsbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn ist ein Abkommen getroffen worden, wonach Sonderzüge für die Beförderung von Obst von Italien nach Frankreich von dem italienischen auf das französische Netz übergehen sollen. Die Züge sollen Mittwochs und Sonnabends von San Giovanni in Süditalien abfahren und die Reise durch ganz Italien bis nach Paris in 7 Tagen 10 Stunden zurücklegen. Einzelne Wagen werden, von Sizilien, Kalabrien und Neapel ausgehend, in sie eingefügt werden. In Genua werden die Wagen für Marseille und Südfrankreich abgezweigt, um über Ventimiglia weitergeleitet zu werden, und ebenso werden in Ambérieu die Wagen für Lyon und Saint Etienne aus dem Zug herausgenommen.

— **Organisationsfragen in Frankreich.** Der oberste Rat der Eisenbahnen hat sich, wie die Journée Industrielle mitteilt, mit 35 gegen 19 Stimmen gegen den Betrieb des Staatsbahnnetzes durch den Staat ausgesprochen. Unter Beteiligung der Handels- und Landwirtschaftskammern und der selbständigen Hafenverwaltungen des Gebietes der Staatsbahn soll eine neue Gesellschaft mit privater Initiative gebildet werden. Die Beteiligung politischer Körperschaften, der Departements- und Gemeindeverwaltungen ist abgelehnt worden.

— **Die Bremsfrage in Frankreich.** Die französische Regierung hat eine Kommission eingesetzt, die prüfen soll, ob sich die Einführung der Vakuumbremse an Stelle der Westinghouse-Bremse empfiehlt. Eine neue Aktiengesellschaft (Société Anonyme des Appareils de Sécurité de Chemin de Fer), die Werkstätten zum Bau von Vakuumbremsen in Corbeil einrichten will, ist bereits gebildet worden.

— **Der Achtstundentag in Frankreich.** Nach Ausführungen des Inspektors der Brücken und Chausseen vor dem obersten Eisenbahnrat hat die Einführung des Achtstunden-Tages auf den Eisenbahnen Frankreichs zu einer Mehrausgabe von jährlich 1 Milliarde Franken geführt. Zur Herabminderung dieser Ausgaben soll angeordnet werden, daß die Eisenbahnbediensteten für die Dauer von 7 Jahren jährlich 300 Zusatzarbeitsstunden ohne Vergütung zu leisten haben, wodurch eine E sparnis von jährlich 426 Millionen Franken erzielt werden sol

Die Mehrzahl der Organisationen der Beamten und Arbeit soll sich demgegenüber für die Beibehaltung des Achtstunden tages ausgesprochen haben.

— **Schweres Eisenbahnunglück in London.** Am 27. Juli h sich in London auf dem Bahnhof Liverpoolstreet ei schweres Eisenbahnunglück ereignet. Beim Einfahren in de Bahnhof hat ein Zug, wahrscheinlich infolge Versagens d Bremse, nicht halten können und ist auf den Prellbock aufg stoßen. Der Zusammenstoß war äußerst heftig, und die Reise den wurden von der Plattform auf die Bahnsteige geworfe Man zählte etwa 80 Verletzte, darunter 20 Schwerverletzte.

— **Postpakete auf den englischen Eisenbahnen.** Über 90 der Pakete, die der englischen Post zur Beförderung übe geben werden, werden auf dem ganzen Wege oder mindesten auf einem Teil mit der Eisenbahn versandt. Das Paketpos gesetz von 1882 billigt den Eisenbahngesellschaften hierfü eine Entschädigung von 55 % der Gebühr zu, die die Po für die Beförderung der Pakete erhebt. Durch ein Abkomme mit den Eisenbahngesellschaften ist dieser Anteil auf 40 herabgesetzt worden, und dieser Satz soll demnächst gesetz lich festgelegt werden. Als Gegenleistung für dieses En gegenkommen hat die Postverwaltung zugesagt, daß sie i Zukunft keine neuen Paketposten oder sonstige Beförderun auf der Straße mehr einrichten wird. Der Paketverkehr bring der Postverwaltung zurzeit nichts ein, und eine Herabsetzun der Portosätze konnte daher, entgegen einem im Parlamen als dringlich bezeichneten Wunsche, von dem Vertreter de Postverwaltung, der auf die diesen Wunsch zum Ausdruc bringende Anfrage antwortete, nicht in Aussicht gestel werden.

— **Mechanischer Fahrkartenverkäufer in London.** Außer de in Nr. 21 S. 423 dsr. Ztg. erwähnten Vorrichtung zum Fah kartenverkauf ist bei der Londoner Untergrundbahn noch ein andere mechanische Vorrichtung zum Verkauf von Fahrkarte im Gebrauch. Sie ermöglicht die Ausgabe von drei Sorten vo Fahrkarten, die von einem fortlaufenden Papierstreifen abge schnitten, gelocht und mit Datum versehen ausgeworfen werde Der Fahrkartenverkäufer hat weiter nichts zu tun, als eine der drei Handgriffe, die den drei verschiedenen Preisen de Fahrkarten entsprechen, zu drehen, um das Auswerfen eine Fahrkarte herbeizuführen. Die Maschine kann in der Sekund vier Fahrkarten ausgeben; ihre Geschwindigkeit ist aber da durch begrenzt, daß der Fahrkartenverkäufer das Geld in Emp fang nehmen, zählen und u. U. darauf herausgeben muß. Au der Haltestelle Oxford Circus sind zwei solche Vorrichtunge für die sechs am häufigsten vorkommenden Fahrkartensorte aufgestellt. Nur wenn selten verlangte Fahrkarten auszugebe sind, braucht der Fahrkartenverkäufer seinen Standplatz z verlassen, um sie aus dem Fach, wo sie aufbewahrt werden, z entnehmen. Auch das Aufdrucken des Datumstempels entfäll und die Abrechnung ist erleichtert, weil die Maschine die Fah karten auch mit Nummern versieht. Jede Papierrolle enthä 1000 Fahrkarten. Die Vorrichtung ist nach dem Muster äh licher Maschinen gebaut, die bisher zum Verkauf von Theate karten benutzt worden sind. Derartige Vorrichtungen solle auf zwei anderen verkehrsschwachen Haltestellen in den Au zug eingebaut werden, und der Fahrstuhlführer wird dann zu gleich den Fahrkartenverkauf bedienen.

— **Zugzerreißungen in England.** In den fünf ersten Monate dieses Jahres sind, wie ein Vertreter der Regierung auf ei Anfrage im Parlament mitgeteilt hat, 623 Brüche der Kupp lungen oder Zugstangen bei Personenzügen und 2558 derartig Fälle bei Güterzügen der Eisenbahnen von England, Schottlan und Wales vorgekommen. Diese Unfälle sind ohne Verlust a Menschenleben abgelaufen.

— **Zerstörung einer Eisenbahnbrücke in Irland.** Die pol tischen Unruhen in Irland haben neuerdings wieder ein schwere Störung des Eisenbahnbetriebes zur Folge gehal (s. a. Nr. 27, S. 551 d. Ztg.). Die Strecke Belfast-Dublin i durch die Sprengung einer Brücke bei Drogheda am 1. Ju gesperrt worden. Die Sprengung wurde vorgenommen, u mittelbar nachdem ein Schnellzug über die Brücke gefahre war. Es gelang, die beiden folgenden Züge auf beiden Seite der Brücke in größerer Entfernung von der zerstörten Stell anzuhalten, so daß sie auch vor der Gefahr bewahrt wurde in die Hände der Aufständischen zu fallen, die den Bahnho Drogheda besetzt hatten. Die Wiederherstellung der Eise bahnverbindung sollte einige Tage dauern. — Die London- un Nordwestbahn macht darauf aufmerksam, daß die mit ihre Dampfern in Kingstown ankommenden Reisenden wegen de

ruhen in Dublin damit rechnen müssen, daß sie ihre Reise Irland nicht oder nur mit Schwierigkeiten werden fortsetzen nnen. Insbesondere lehnt die Gesellschaft jede Gewähr für Erreichung der im Fahrplan vorgesehenen Anschlüsse ab.

— **Von den bulgarischen Eisenbahnen.** Ein Bericht des Be-ftragten für Handelsangelegenheiten bei der englischen Ge-dtschaft in Sofia spricht sich dahin aus, daß die Lage der lgarischen Eisenbahnen sich im vergangenen Jahr gehoben , sowohl was die Zugverbindungen als auch namentlich die nktlichkeit des Verkehrs anbelangt. Der Wiederaufbau rde schneller vor sich gehen, wenn die Regierung in der Lage re, die Anschaffungen zu machen, die zum Ersatz der durch n Krieg zerstörten Anlagen und Betriebsmittel nötig sind, ch fehlen ihr dazu die Mittel. Es müssen nicht nur Neu-uten, die geplant sind, durchgeführt werden, sondern auch die standsetzung der Lokomotiven und Wagen muß gefördert rden. Hierzu bedarf es der Hilfe vom Ausland, vielleicht in rm einer Anleihe. Die Verwaltung der bulgarischen Eisen-hnen wird als der bestgeordnete Verwaltungszweig des ndes bezeichnet, es seien aber noch erhebliche Verbesserungen bezug auf die Vergebung von Lieferungen und Leistungen orderlich. Die Betriebsführung auf den bulgarischen Eisen-hnen, sagt der englische Bericht, sei besser als auf irgend-er anderen Balkaneisenbahn; gegenüber den benachbarten senbahnen Serbiens hätten diejenigen von Bulgarien den Vor-l, daß sie nicht so unter den Einwirkungen des Krieges wie ie gelitten hätten, und wir können wohl hinzufügen, daß sogar den weiteren Vorteil gehabt haben, daß der deutsche iegsbetrieb auf ihnen eine Anzahl Bahnhofserweiterungen und nliche Anlagen zurückgelassen hat, die auch dem Friedens-rieb zugute kommen.

Fremde Erdteile.

— **Der Reingewinn des Suezkanals.** Der verfügbare Rein-winn der „Compagnie Universelle du Canal Maritime de ez" beträgt für das Geschäftsjahr 1921 im ganzen 165 211 679 anken. Der Verwaltungsrat beantragt folgende Verteilung: % der Gesamtsumme sollen für außerordentliche Reserven rückgestellt werden. Von dem Restgewinn sollen 71 % den tionären zufließen, 15 % der ägyptischen Regierung, 10 % n Anteilen anderer Schuldverschreibungen, 2 % den Verwal-ngsräten und 2 % den Angestellten. Zur Vornahme eines nen Vertiefungs- und Verbreiterungsprogramms verlangt der rwaltungsrat die Ermächtigung zur Aufnahme einer An-he von 150 Millionen Franken.

— **Die südafrikanischen Eisenbahnen.** Bei Einbringung des ushalts der südafrikanischen Staatsbahnen hat der Minister Eisenbahnen und Häfen vor dem Parlament in Kapstadt rgelegt, daß die seiner Verwaltung unterstehenden Eisen-hnen bis Ende März 1922 einen Fehlbetrag von 4,4 Millionen d. Sterl. zu verzeichnen haben. Der Anschlag für das Be-ebsjahr 1922/23 erhöht den Fehlbetrag auf 4,76 Mill. Um wenigstens teilweise zu decken, sollen aus den Rücklagen Mill. Pfd. entnommen werden. Das Überwiegen der Ausgaben er die Einnahmen hat im Betriebsjahr 1916/17 begonnen und tdem dauernd angehalten. Trotzdem sieht der Minister hoff-ngsvoll in die Zukunft. Er erwartet namentlich eine Hebung s Verkehrs mit Kohle und Baustoffen und davon eine Stei-ung der Einnahmen. Er zieht einen großen Umsatz mit ringem Nutzen dem umgekehrten Verhältnis vor. Ein plan-äßiger Ausbau des südafrikanischen Eisenbahnnetzes wird bereitet, doch kann nicht gleichzeitig an der von der Allge-nheit verlangten Verbesserung der bestehenden Anlagen und Ausdehnung des Eisenbahnnetzes gearbeitet werden. In ug auf die Einführung elektrischen Betriebes bemerkte der inister, daß diese Betriebsform nach eingehenden Unter-hungen als die einzige Möglichkeit erkannt worden sei, die istungsfähigkeit der überlasteten Eisenbahnstrecken den An-derungen des Betriebes anzupassen. Die Kosten der Ein-htung seien zwar hoch, aber es müßten auf jeden Fall hohe träge aufgewendet werden, um die Eisenbahnanlagen in tal so auszubauen, wie es der Verkehr erfordert.

— **Gruppenbildung der amerikanischen Eisenbahnen.** Vor m Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten sind zurzeit handlungen im Gange, die die Durchführung der Vorschläge die Zusammenfassung der amerikanischen Eisenbahnen zu uppen (s. Nr. 49 d. Ztg. v. 8. 12. 21) bezwecken. Sie stützen auf eine Arbeit von Professor Ripley, der 21 Gruppen bil-wollte; das Bundesverkehrsamt hat seinen Plan aber dahin eändert, daß nur 19 Gruppen entstehen. Es handelt sich ei zunächst nur um die Zusammenfassung der großen, durch-enden Eisenbahnen; Strecken von zusammen etwa 60 000 km Länge, die entweder als kurze Verbindungen nur dem örtlichen Verkehr dienen oder aus anderen Gründen untergeordnete Bedeutung haben, werden von den jetzt zur Verhandlung stehenden Plänen zur Gruppenbildung nicht betroffen. Sie sollen später einer Gruppe zugewiesen werden. — Die Verschmelzung der jetzt stark zersplitterten Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zu einer Anzahl von einheitlichen Gruppen soll bekanntlich in erster Linie erhebliche Ersparnisse im Betriebe herbeiführen. Unter den Eisenbahnfachleuten, die in ihrem Beruf erhebliche Erfolge erzielt haben, sind aber eine ganze Anzahl der Ansicht, daß die Gruppenbildung die Leistungsfähigkeit der amerikanischen Eisenbahnen herabsetzen werde.

— **Eine riesige amerikanische Bewässerungsunternehmung.** Der durch die Erbauung des Panamakanals bekannt gewordene amerikanische Ingenieur Georg W. Goethals hat sich nach langen und eingehenden Studien an Ort und Stelle für die Durchführung des schon lange geplanten riesigen Werkes der Bewässerung des Columbiaterritoriums ausgesprochen. Dieses Territorium liegt im Staate Washington im Nordwesten der Vereinigten Staaten bei der kanadischen Grenze und wird bespült vom Flusse Columbia und dem Snake River. Es besitzt eine Oberfläche von 800 000 ha, und seine Landstriche bestehen aus sonst fruchtbarem Boden, der aber bei der dortigen Trockenheit mit Gestrüpp und wildem Grase überwuchert ist. Die Bewässerung dieses Gebietes wird in Amerika als eine der gewaltigsten Unternehmungen in der Welt betrachtet, wie die Menschheit seit den ägyptischen Bauten am Nil keine mehr unternommen hat. Nach dem Plane Goethals' werden die zur Bewässerung nötigen Wassermengen vom Schnee und den Quellen der 350 km entfernt liegenden Rocky Mountains hergenommen; die von dort herunterkommenden Bäche und Flüsse fließen in einen 400 Quadratkilometer großen See, der durch ein gewaltiges Stauwehr in ein Sammelbecken umgewandelt wird. Von hier wird das Wasser in acht großen Leitungen auf eine Entfernung von 60 km nach dem zu bewässernden Gebiete geleitet. Da aber diese Wassermenge nicht hinreicht, soll noch dem 20 km entfernt liegenden Pend Oreille River während 7 Monaten des Jahres die Hälfte seines Wassers abgezapft werden, um in betonierten Kanälen ebenfalls nach dem Columbiadistrikt geleitet zu werden. Die Bewässerungskanäle werden eine Gesamtlänge von 16 000 km haben. Die Herstellung des ganzen Werkes, das auf 250 Millionen Dollars veranschlagt ist, erfordert 6 Jahre. Die jährlichen Unterhaltungskosten belaufen sich auf 850 000 Dollars. Der Staat, der die Auslagen für die Herstellung auf sich nimmt, macht sich für die jährlichen Tilgungen und Zinsen bezahlt durch die Pachtpreise für das durch die Bewässerung fruchtbar gemachte Land.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahnverwaltung für die durch Verwendung von Teerfettöl als Schmiermittel hervorgerufene Beschädigung eines Lokomotivbeamten.** Begriff des Betriebsunfalles im Sinne der Unfallfürsorgebestimmungen. Der Kläger, ein Lokomotivführer, wurde ab 1. Oktober wegen Krankheit und dadurch bedingter Dienstunfähigkeit in den dauernden Ruhestand versetzt. Er erhob gegen den früheren bayerischen Eisenbahnfiskus Klage auf Schadenersatz mit der Begründung, daß seine Krankheit und Dienstunfähigkeit durch den Umgang mit dem von der Eisenbahnverwaltung im Herbste und Winter 1915 und 1916 als Maschinenschmieröl eingeführten und verwendeten Teerfettöl verursacht worden sei, das das giftige Akridin enthalte und für die Haut des Menschen in höchstem Grade gefährlich sei. Zum ersten Male sei er im Jahre 1916 an einem heftigen Hautausschlag erkrankt; nach dessen Abheilung sei er wieder dienstlich verwendet worden, dabei neuerdings mit dem Teerfettöl in Berührung gekommen und infolgedessen ein zweites Mal Mitte März 1916 und ein drittes Mal im Mai 1916 in gleicher Weise erkrankt mit der Folge, daß er am 1. Oktober 1916 unter Gewährung des normalen Ruhegehaltes pensioniert werden mußte. Er verlangte gemäß § 618 BGB. Entschädigung in der Höhe des Unterschiedes zwischen seinem jeweiligen vollen Gehalt und seiner jeweiligen Pension, aushilfsweise für den Fall, daß eine Haftbarkeit des Fiskus nach § 618 BGB. verneint werden sollte, Bemessung seiner Pension nach den Grundsätzen des Art. 89 bayer. Beamtengesetzes (= BG.) über Unfallfürsorge in der Höhe von zwei Drittel seines Diensteinkommens. Die Klage wurde sowohl vom Landgericht und vom Oberlandesgericht München als auch vom Obersten Landesgericht München abgewiesen. Aus der Begründung des Urteils des letzteren Gerichtes vom 26. November 1921 ist folgendes hervorzuheben:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts, der sich der Senat anschließt, obliege dem Staate gegenüber seinen

Beamten die gleiche Fürsorgepflicht, wie sie nach § 618 BGB. für den Dienstberechtigten besteht, allerdings nicht auf Grund unmittelbarer oder entsprechender Anwendung dieser gesetzlichen Bestimmung, sondern infolge Übertragung des in ihr enthaltenen Rechtsgedankens auf das Gebiet des öffentlichen Rechts. Daraus folge, daß im Falle schuldhafter Verletzung dieser Fürsorgepflicht dem hierdurch geschädigten Beamten auch das Recht auf Schadenersatz nach den Grundsätzen der §§ 276, 278 und 249 ff. BGB. zusteht, sofern nicht in dem Beamtenrechte des betreffenden Staates ein anderes bestimmt sei. Letzteres sei im bayer. BG. nicht geschehen; es sei darin insbesondere keine Bestimmung enthalten, welche die Erhebung eines solchen Schadenersatzanspruchs neben dem Anspruch auf Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts oder einer Unfallpension nach Art. 89 BG. ausschließen würde*). Die Entscheidung hänge daher davon ab, ob der Eisenbahnverwaltung der Vorwurf eines fahrlässigen Verschuldens durch Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt wegen der Einführung und Verwendung des Teerfettöls gemacht werden könne. Dieses sei aber vom Berufungsgericht mit Recht verneint worden. Das letztere hatte es als allgemein bekannt und durch die in erster Instanz vernommenen Zeugen als erwiesen angenommen, daß infolge des Krieges und der Blockade die Zufuhr von Mineralöl oder von Rohstoffen, aus denen dieses gewonnen werde, gesperrt oder doch derart erschwert gewesen sei, daß bei dem gesteigerten Eisenbahnbetrieb ein Ersatzmittel habe beschafft werden müssen. Das erforderliche Mineralöl hätte auch dann nicht zur Verfügung gestanden, wenn die höchsten Preise angelegt worden wären. Ein anderes Ersatzmittel als Teerfettöl sei aber nicht vorhanden gewesen. Durch die Zeugenaussagen sei auch die Behauptung, daß die Eisenbahnverwaltung Teerfettöle von besonders schlechter Qualität verwendet habe, nicht erwiesen worden, das Öl sei eben genommen worden, wie es die Fabriken geliefert hätten. Die Erkrankungen infolge des Teerfettöls seien auch nur auf wenige Personen beschränkt geblieben, die besonders hautempfindlich waren, und diese beschränkte schädliche Wirkung sei der Eisenbahnverwaltung bei der Ausgabe des Öls ohne ihr Verschulden unbekannt gewesen; allgemein bekannt sei die schädigende Wirkung des Öls damals nicht gewesen. Die Eisenbahnverwaltung habe auch, als sich schädliche Wirkungen gezeigt hätten, durch eine Bekanntmachung das Personal aufgefordert, die Beschmutzung von Händen und Armen mit dem Öle möglichst zu vermeiden und auf gründliche Reinigung Bedacht zu nehmen. Ferner habe sie durch das chemische Laboratorium der Lieferfabrik die Untersuchung der Zusammensetzung des Öls und seiner möglichen gesundheitsschädlichen Folgen vornehmen lassen und erst hierdurch erfahren, daß die Hautreizungen auf das Akridin zurückzuführen seien, daß dieses aber aus dem Öle nicht entfernt werden könne. Ein Verschulden liege auch nicht darin, daß die Eisenbahnverwaltung den Kläger trotz seiner ersten beiden Erkrankungen wieder im Lokomotivdienste verwendet habe. Denn es könne einem Dienstberechtigten gerechterweise nicht die Vernachlässigung der ihm obliegenden Sorgfaltspflicht vorgeworfen werden, wenn er einen Bediensteten, der sich selbst wieder für dienstfähig erachtet und zur Fortsetzung seines früheren Dienstes meldet, wieder zu seiner früheren Beschäftigung zulasse. Sich in einem solchen Falle des Verlangens des Bediensteten zu widersetzen, könne dem Dienstherrn, wenn nicht besondere Gründe vorlägen, um so weniger zugemutet werden, als ihm auch wegen der Verweigerung der Wiederverwendung eine Schadensersatzpflicht erwachsen könne. Solche besondere Gründe hätten aber nach den beiden ersten Erkrankungen des Klägers und deren Heilung nicht vorgelegen. Auch von einem Betriebsunfall im Sinne des Art. 89 BG. könne keine Rede sein. Ein solcher liege nur dann vor, wenn eine plötzliche körperschädigende Einwirkung auf einen Menschen stattgefunden habe. Es müsse sich hierbei um ein in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraum eingeschlossenes, wenn auch nicht geradezu augenblickliches Geschehnis handeln. Jedenfalls sei aber eine Einwirkung, die sich auf einen längeren Zeitraum als auf die Dauer einer Arbeitsschicht hinzieht, keine plötzliche mehr, und es gehörten insbesondere Hauterkrankungen, die infolge längerer Beschäftigung mit giftigen oder ätzenden Stoffen entstanden seien, nicht hierher. In Fällen der letzteren Art lägen allmähliche Erkrankungen, sog. Gewerbekrankheiten vor, die unter den Begriff eines Unfalls nicht mehr gebracht werden könnten, sofern nicht, wie dies beispielsweise bezüglich der Gesundheitsschädigungen durch aromatische Nitroverbindungen nach der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 12. Oktober 19[illegible] (RGBl. S. 900) der Fall sei, eine gesetzliche Ausnahmebestimmung bestehe. Hiernach erweise sich der Klageanspruch in jed[er] Hinsicht als unbegründet (Urteil des bayer. Obersten Landgerichts vom 26. November 1921, I 109/1921). Dr. Reindl

*) Das ist nicht ganz richtig; denn neben Gewährung einer Unfallpension ist gemäß Art. 99 BG. sowie § 14 in Verbindung mit § 10 Abs. 1 des Reichsunfallfürsorgegesetzes jeder weitere Entschädigungsanspruch aus dem Unfall gegen den Staat bzw. gegen die Betriebsverwaltung, in deren Dienst der Unfall erlitten wurde, ausgeschlossen (vgl. Reindl, Kommentar zum bayer. BG., Anm. 1 zu Art. 99, S. 479).

— **Haftung der Bahn bei Verkehrsunsicherheit.** Am 18. Ap[ril] 1917 löste der Wirt G. in Dortmund auf dem Hauptbahnh[of] eine Fahrkarte und stieg die nach Bahnsteig II führen[de] Treppe hinauf. Auf dieser Treppe fiel ihm plötzlich d[er] schwere Deckel eines eisernen Papierkastens auf den Ko[pf]. G. verlangt für die dadurch erlittenen erheblichen Verletzung[en] Schadensersatz vom Reichsbahnfiskus, vertreten durch [die] Eisenbahndirektion in Essen. Einigungsverhandlungen, wä[h]rend deren der Eisenbahnfiskus 12 000 *M* an den G. zahl[te], führten zu keinem endgültigen Erfolge. G. erhob endlich Kla[ge] auf Zahlung weiterer 107 570 *M* und auf Verurteilung d[es] Fiskus zum Ersatz allen weiteren Schadens. Der beklag[te] Reichsfiskus zahlte noch 3460 *M* und beantragte im übrig[en] Klageabweisung.

Das Landgericht Essen erkannte auf Abweisung d[er] Klage. Dagegen hat das Oberlandesgericht Hamm d[en] Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtferti[gt] erklärt und die Sache zur Verhandlung über die Höhe an d[as] Gericht der ersten Instanz zurückverwiesen. Die gegen d[as] Berufungsurteil beim Reichsgericht eingelegte Rev[i]sion des Reichsfiskus ist ohne Erfolg geblieben und v[om] höchsten Gerichtshof zurückgewiesen worden mit folgend[en] Entscheidungsgründen:

Das Oberlandesgericht hält den Klageantrag aus dem G[e]sichtspunkt des Beförderungsvertrages für begründet. Die d[a]gegen von der Revision vorgebrachten Bedenken versagen. D[er] Beförderungsvertrag verlieh dem Kläger den Anspruch auf g[e]fahrlosen Zugang zu seinem Zuge. Auf dem Wege dahin ist [er] körperlich verletzt worden. Grundsätzlich liegt es daher de[m] Beklagten ob, darzutun, daß ihm an der Verletzung des Kläge[rs] kein Verschulden trifft. Diesen Nachweis sieht der Berufung[s]richter als nicht geführt an. Darüber hinaus gelangt er sog[ar] zu der Annahme, daß den Erfüllungsgehilfen des Beklagten e[in] Verschulden zur Last fällt. Er stellt nämlich fest, daß d[ie] Verbindung zwischen dem Papierkasten und seinem Deckel, d[ie] an sich durch Scharniere gebildet wurde, gelöst war, und da[ß] der Kasten nicht an seinem bestimmungsmäßigen Platz in d[er] Nähe eines Aufenthaltsraumes und „in ziemlicher Entfernu[ng] von dem Treppengeländer“, daß er vielmehr schon seit länger[er] Zeit an dem hinteren Ende des den Treppenaufgang an dr[ei] Seiten umschließenden Geländers stand. Der Berufungsricht[er] rechnet sodann mit den beiden Möglichkeiten, daß der Deck[el] „von spielenden oder Unfug treibenden Personen durch od[er] über das Geländer geschoben“, oder daß er „im Gedränge d[es] Publikums durch das Geländer gestoßen“ worden ist. In beid[en] Fällen sieht das Berufungsgericht einen rechtserheblichen, s[o]genannten adäquaten Zusammenhang zwischen einer Fa[hr]lässigkeit von Hilfspersonen des Beklagten und dem Schad[en] des Klägers als gegeben an; ein gefährlicher Kasten habe [an] einem gefährlichen, noch dazu bestimmungswidrigen, Orte g[e]standen; das hätten die zuständigen Beamten des Beklagt[en] nicht dulden dürfen. Die entscheidende Frage ist hiernach di[e,] ob der ursächliche Zusammenhang zwischen den festgestellt[en] Mängeln — Standort und Zustand des Papierkastens — u[nd] dem Unfall des Klägers noch als rechtserheblich (adäquat) a[n]zusehen ist, wenn Dritte den Deckel über das Geländer g[e]worfen haben. Die Revision bestreitet das. Ihre Wendunge[n,] das Tun des Dritten habe eine neue Kausalreihe ausgelöst, [es] sei eine ganz entfernte und außerhalb der Berechnung ein[es] verständigen Menschen liegende Möglichkeit gewesen, es s[ei] als ein unglücklicher Zufall zu betrachten, laufen sämtlich a[uf] dieses Bestreiten hinaus. Die Frage unterliegt der freien Na[ch]prüfung des Revisionsgerichts, es handelt sich darum, ob e[in] Rechtsbegriff auf ein gegebenes Sachverhältnis richtig ang[e]wandt ist. Rechtserheblich (adäquat) sind die Wirkungen ein[er] Ursache dann, wenn sie nach der Auffassung des Lebens ve[r]nünftigerweise in Betracht zu ziehen waren, und wenn sie n[icht] einer gewissen Regelmäßigkeit, nicht nur unter „besonde[rs] eigenartigen Umständen eintreten konnten. Von dieser A[n]schauung des Begriffs ist auch der Berufungsrichter ausgega[n]gen, seine Beurteilung der Sachlage an Hand dieses Begriff[s] läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Da auch Prozel[ß]beschwerden der Revision unbegründet erscheinen, mußte d[ie] Revision zurückgewiesen werden. (Aktenzeichen: VII. 223/2[1] — 23. 12. 21) K. M.-L.

— **Das Eintreffen leerer Weinfässer gilt als Ankunft des Gut[es] (des Weines) im Sinne von § 435 HGB. Auch Verlust durc[h] Diebstahl zählt zum „auffallenden Gewichtsabgang“. (§ 86 Abs. [...] der EVO.).** Am 2. Oktober 1919 wurden zwei Fässer Wein vo[n] der Firma P. in Coblenz an den Weingroßhändler [...] in Essen-Ruhr in offenem Wagen versandt. Auf de[m]

ransport wurden beide Fässer von Unbekannten angebohrt. as eine Faß, das 99,2 Liter Rotwein enthielt, kam vollständig entleert in Essen an. In dem anderen fehlten on 1027 rund 246 Liter. B. nimmt als Empfänger den Reichsisenbahnfiskus in Anspruch. Das Landgericht ssen hat zugunsten des beklagten Fiskus entschieden und die lage abgewiesen. Im Gegensatz dazu hat das Oberlandesericht Hamm die Ansprüche des Klägers dem Grunde nach r gerechtfertigt erklärt. Dieses Urteil ist vom Reichsericht unter Zurückweisung der Revision des Beklagten it folgenden Entscheidungsgründen gebilligt orden:

Die dem Kläger zugesandten beiden Fässer sind, wie der rachtbrief ergibt, am Orte der Ablieferung, nämlich auf der Beimmungsstation Essen, angekommen. (§ 435 HGB.) Von nem „vor Erreichung des Ablieferungsortes“ eingetretenen änzlichen Verlust“ des Gutes, wie ihn die Revision als vorgend ansieht, kann selbst bei dem völlig entleerten Fasse nicht e Rede sein, da wenigstens das Faß selbst die Bestimmungsation erreicht hat. Mit dem Eintreffen der beiden Fässer auf eser Station und der unstreitig erfolgten Bezahlung der Fracht langte der Kläger nach § 435 HGB. die Rechte aus dem rachtvertrage.

Sodann erhebt die Revision gegen das Vorderurteil den Vorurf, daß es gegen den § 459 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 HGB. Verbindung mit § 86 Nr. 1 EVO. verstoße. Nach diesen Vorhriften haftet in Ansehung der Güter, die tarif- oder vereinrungsgemäß in offen gebauten Wagen befördert werden, die senbahn nicht für den Schaden, der aus der mit dieser Berderungsart verbundenen Gefahr entsteht. Unter diese Gehr fällt jedoch nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 86 bs. 1 Nr. 1 EVO. nicht „auffallender Gewichtsabgang oder der erlust ganzer Stücke“, so daß also für die letzteren Fälle die aftung der Bahn bestehen bleibt. Diese Bestimmung des § 86 VO. wendet das Berufungsgericht zu ungunsten der Eisenbahn n. Es nimmt an, daß die Beraubung der beiden Fässer an sich der Gefahr gerechnet werden könnte, die mit der Beförden ng in offen gebauten Wagen verbunden ist. Trotzdem erachtet die Bahn für haftpflichtig, weil ein auffallender Gewichtserlust, d. h. ein solcher Gewichtsabgang vorliege, der das übhe Maß übersteige, und weil ferner die genaue Entstehungst des Gewichtsabganges nicht aufgeklärt sei, möge es auch nzunehmen sein, daß der Verlust durch Diebstahl verursacht orden sei. Hiergegen wendet sich die Revision, indem sie sführt, Verlust bedeute so viel, wie unaufgeklärtes Abhandenommen, und auffallender Gewichtsabgang habe gleichfalls nur e Bedeutung eines Abhandenkommens aus unaufgeklärter Urhe, wogegen im vorliegenden Falle die Ursache des Abndenkommens, nämlich die Begehung eines Diebstahls, festehe. Diese Ansicht kann nicht für zutreffend erachtet wern. Wie der erkennende Senat bereits in seinem Urteil vom . September 1920 I. 140/20 ausgeführt hat, bezweckt die Aushmevorschrift des § 86 Nr. 1 EVO., die Eisenbahn, ungeachtet r ihr bei Benutzung offener Wagen sonst eingeräumten Verinstigung, im allgemeinen für Verluste durch Diebstahl haften lassen. Wenn die Vorschrift auch in eine allgemeine Fassung kleidet ist und ohne Hinweis auf eine bestimmte Entstehungssache die Haftbefreiung der Eisenbahn allgemein bei auffallendem Gewichtsabgang oder beim Verlust ganzer Stücke aushließt, so hat damit doch in erster Reihe die Diebstahlsgefahr troffen und die Haftung für Diebstähle, wie sie gerade bei fenen Wagen an leicht zugänglichem Gut schnell und ohne hwierigkeit ausgeführt werden können, der Eisenbahn aufbürdet werden sollen. Deshalb kann der Revision nicht zustimmt werden, wenn sie meint, der Gewichtsabgang sei nicht hr auffallend, nachdem einmal festgestellt worden sei, daß ne Beraubung der Sendung durch Anbohrung der Fässer stattfunden habe. (Aktenzeichen: I. 286/21. — 28. 1. 22.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahn-Verkehrsordnung** vom 23. Dezember 1908 bst Allgemeinen Ausführungsbestimmungen. Textausgabe mit nmerkungen. Zweite Auflage. Herausgegeben von Dr. r. Weirauch, Geh. Reg.-Rat. Berlin und Leipzig 1922. ereinigung wissenschaftlicher Verleger. Walter de Gruyter Co. (vormals Guttentag). Preis geb. 90 ℳ.

Zahlreiche Änderungen und Ergänzungen der EVO. und ihrer sführungsbestimmungen in den letzten Jahren machten eine euausgabe dringend erwünscht. Nach dem Tode des früheren erausgebers Dr. iur. Blume, dessen handliches Büchlein von 09 noch heute ein beliebtes Hilfsmittel des Fachmanns ist, t sich Geh. Reg.-Rat Dr. iur. Weirauch der Mühe unterzogen, n den modernen Ansprüchen in jeder Weise Rechnung tragens Werk zu schaffen. Schon äußerlich unterscheidet es sich n seinem Vorgänger durch bedeutend größeren Umfang; während die 1. Auflage nur 294 Seiten stark war, zählt die zweite — trotz größeren Formats — 432 Seiten. In einem Anhang sind die §§ 453 bis 473 des Handelsgesetzbuchs abgedruckt, deren Vorschriften beim Studium der EVO. ja unentbehrlich sind. Aber nicht diese Verbesserung und die Aufnahme der Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen bestimmten den Umfang des Werkes, sondern vielmehr die ganz bedeutend vermehrten Textanmerkungen. Darin ist durchgehend und sehr übersichtlich der neueste Stand der Rechtsprechung unter steter Quellenangabe berücksichtigt, während der Literaturstreit über noch nicht geklärte Theorien nur kurz gestreift wird. Es ist also gerade für den Praktiker ein ausgezeichneter Berater. Grundlegende Begriffsbestimmungen sind überall knapp und klar herausgearbeitet. Vielfach sind den Anmerkungen zusammenfassende Übersichten über Spezialliteratur vorangesetzt, wobei auch Veröffentlichungen in Zeitschriften über die einschlägigen Fragen herangezogen werden. Von größeren Nachschlagewerken sind neben den bereits in der 1. Auflage genannten besonders berücksichtigt: Düringer-Hachenburg, HGB., 2. Auflage 1913; Eger, Die Eisenbahn-Verkehrsordnung; Kittel, Die Eisenbahn-Verkehrsordnung, 1910; Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, 1915; Senkpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft, 1909. Von Fritsch, Handbuch der Eisenbahngesetzgebung, ist die 2. Auflage 1912 und von Staub die 10. Auflage 1920 benutzt.

Als Beispiele für die vielseitige und sorgfältige Bearbeitung des Ganzen mögen folgende Hinweise dienen:

In der im übrigen gekürzten Einleitung ist an die durch Artikel 91 der Reichsverfassung und die Verordnung vom 20. Oktober 1920 erweiterten Befugnisse des Reichsverkehrsministers zu Änderungen der EVO. erinnert. Im Text der EVO. (§ 2) ist dies nicht berücksichtigt. (Der Minister kann die EVO. eben nicht nur vorläufig oder vorübergehend ändern, sondern — allerdings nur in nicht grundlegenden Fragen — endgültig; das ist auch bereits wiederholt geschehen.)

Zu § 3 (Allgemeine Bestimmungen) ist der Begriff der höheren Gewalt durch Heranziehung zahlreicher neuerer Gerichtsentscheidungen abgegrenzt. Auch die zeitgemäße Frage der Haftung bei Beschlagnahmen durch Betriebsräte und bei Streiks wird erörtert. Hierzu ein paar Worte: Die Judikatur schwankt in diesem Punkt und führt vielfach zu praktisch unbefriedigenden Ergebnissen. Hinsichtlich der nach dem Wortlaut des § 94 EVO. unbeschränkten Haftung für Lieferfristüberschreitung ist von der Rechtsprechung anerkannt, daß die Eisenbahn nur für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns haftet, also nicht bei Streiks oder störenden Maßnahmen von Betriebsräten, die sie nicht verhindern konnte. Andererseits haftet die Eisenbahn gemäß § 5 EVO. uneingeschränkt für „ihre Leute“ und hat nach § 95 bei deren Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit sogar den vollen Schaden (also auch den entgangenen Gewinn) zu ersetzen. Natürlich kann die Eisenbahnverwaltung die von ihr etwa gezahlten Schadensbeträge auf Grund des § 823 BGB. von den schuldigen Bediensteten erstattet verlangen; das ist aber ein umständlicher und naturgemäß unsicherer Weg. Klare und praktisch erträgliche Verhältnisse werden nur geschaffen, wenn die Judikatur sich zweifelsfrei auf den theoretisch zu rechtfertigenden und praktisch gebotenen Standpunkt stellt, daß jeder Streik höhere Gewalt ist (wobei freilich bezüglich des Haftungsausschlusses die Fassung des § 5 EVO. unbequem bleibt). Alle diese Überlegungen entfielen naturgemäß, wenn die Verwaltung in der Verfügung über ihr gesamtes Personal frei wäre; das ist aber bekanntlich weniger der Fall als je und gegenwärtig — auch aus Gründen der gesetzlichen Regelung — nicht zu ändern.

In den Vorbemerkungen zu Abschnitt III (Beförderung von Personen) werden die verschiedenen Arten der Eisenbahnhaftung mustergültig gegenübergestellt: außervertragliche Haftung nach Reichs-Haftpflichtgesetz, Haftung aus BGB. § 823 und vertragliche Haftung aus dem Beförderungsvertrag. Dabei ist hinsichtlich der Schuldfrage treffend hervorgehoben, „daß die Eisenbahn ein Massenbetrieb ist, und daß man von jedem Reisenden verlangen kann, daß er auf die Eigentümlichkeiten des Bahnbetriebs Rücksicht nimmt und sich mit den Einrichtungen der Eisenbahn vertraut macht“. Durch Bezugnahme auf zahlreiche Gerichtsentscheidungen bietet der Herausgeber dem Praktiker eine Fülle wertvollen Materials.

Im Text sind durchgehend die neuesten, seit dem 1. Februar 1922 gültigen Gebührensätze berücksichtigt, so namentlich in den Ausführungsbestimmungen zu §§ 12, 13, 15, 16 (Sonderzüge, Expreßzüge, Schnellzugzuschläge, Bestellung von ganzen Abteilen und Bettkarten, Fahrpreiszuschläge). Auf die Versuche mit Schlafwagen 3. Klasse ist hingewiesen. — Zu § 16 sind interessante Ausführungen zum Begriff der Bahnsteigkarte gemacht, deren Lösung kein Vertragsverhältnis begründe. Dabei wird erwähnt, daß es unzulässig ist, wegen eines — jetzt wohl kaum noch in Frage kommenden — niedrigeren Fahrpreises Fahrkarten zu lösen, lediglich um den Bahnsteig betreten zu

können. (Es geschah das übrigens in großem Umfang weniger des niedrigeren Preises wegen, als um die während bestimmter Nachtstunden nur für Fahrgäste geöffneten Warteräume zu benutzen.)

Die Übersicht der Gepäckfrachtsätze ist — abweichend von der 1. Auflage — nicht abgedruckt, weil sie fortwährend geändert wird; nachrichtlich sind die seit 1. Februar 1922 gültigen Tarifsätze vermerkt. Neu ist der Abdruck der Anlage B (Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren).

Vor dem Abschnitt VIII (Beförderung von Gütern) findet sich wiederum eine Zusammenstellung der verschiedenen Haftungsarten unter Heranziehung von Beispielen. Jegliche Haftung — auch für Diebstahl durch Eisenbahnbedienstete — entfällt, wenn die Beförderungsbedingungen nicht erfüllt sind, die z. B. für explosionsgefährliche und besonders wertvolle Gegenstände („Kostbarkeiten") bekanntlich von besonderer Art sind. Den umstrittenen Begriff der „Kostbarkeit" hat die Eisenbahnverwaltung in einer Ausführungsbestimmung von zweifelhaftem Wert festzulegen versucht. Nachdem ihre Gültigkeit vom Reichsgericht nicht voll anerkannt ist, wird beabsichtigt, statt dessen eine Wertversicherung einzuführen.

An geeigneter Stelle ist auf das Gesetz betr. Frachturkundenstempel (zu § 56) und auf die Verkehrssteuer (zu § 60) hingewiesen.

In § 61 Anm. 10 ist die Zahlung gegen Duplikatfrac[ht]brief kurz erwähnt. Dies jetzt handelsübliche und sehr g[e]bräuchliche sog. „Akkreditiv" ist ein dem HGB. fremder V[er]tragstyp, der sein Entstehen dem gegenseitigen Mißtrau[en] weiter Geschäftskreise verdankt, ohne die erstrebte Sicherh[eit] zu gewährleisten (Duplikatfälschungen!). Dem Rechtstheo[re]tiker bietet er viel Stoff zum Nachdenken. (Die geschäftlic[he] Praxis hat sich längst ziemlich feststehende Richtlinien g[e]schaffen.)

Bei § 63 ist die interessante Frage nach der Zulässigkeit d[er] zwangsweisen Abdrängung von Gütern auf den Wasserweg a[n]geschnitten und wird mit Rücksicht auf die Fassung des § [...] zu Recht verneint.

Die durch Wiedereinführung der Lieferfristen zum 1. M[...] 1922 notwendigen Änderungen der in Betracht kommenden Pa[ra]graphen der EVO. hat der Herausgeber in dankenswerter Wei[se] zu § 75 zusammengestellt. (Die Abfertigungsfristen sind d[ie] gleichen wie früher, die Beförderungsfristen sind verdoppelt[.])

Diese wenigen, etwas wahllos herausgegriffenen Beispie[le] mögen im Rahmen einer kurzen Besprechung genügen, um e[in] Bild von der sorgfältigen Bearbeitung zu geben, durch die si[ch] diese 2. Auflage der EVO. auszeichnet.

Dr. jur. Koppin, Berlin.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 5,492 km lange Teilstrecke Gasseldorf-Muggendorf ist am 15. Juni 1922 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Zeitpunkt ab den Vereinsbahnstrecken des Reichsverkehrsministeriums Zweigstelle Bayern zugerechnet worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Oldenburg. Der an den Bahnhof Sande angeschlossene Werftbahnhof Wilhelmshaven wird am 17. Juli 1922 unter der Bezeichnung „Wilhelmshaven Industriehafen" dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Bahnhof dient nur dem Güterverkehr, die Abfertigung ist im Versand und Empfang auf Eil- und Frachtstückgut (St.) und Eilgut auf Frachtgut in Wagenladungen für angeschlossene Werke und Lagerplätze (W. A.) beschränkt.

Mit dem gleichen Tage wird Wilhelmshaven Fischereihafen mit den in den Tarifen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätzen aufgehoben. Sendungen für Wilhelmshaven Fischereihafen behandelt fortan Wilhelmshaven Industriehafen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien-West. Die Abfer[ti]gungsbefugnisse der Güterabfertigungsstelle Altmannsdo[rf] werden dahin erweitert, daß ab 1. August 1922 auch die Aufga[be] von Stückgutsendungen seitens nachstehender Firmen zugelass[en] wird: Bezirkswirtschaftsamt Stelle 8 der Gemeinde Wi[en], Kohlenlagerplatz der Gemeinde Wien, Kabelfabrik und Dra[ht]industrie A.-G., Wien, Werkzeugfabrik Weiß und Sohn, Wi[en], Fournier- und Holzwarenfabrik Ignaz Großmann sen., Ho[lz]handlung Leopold Szmetana, Wien, Ing. Biber und Co.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind [er]lassen worden:

Nr. III 160 vom 21. Juli 1922 an sämtliche Vereinsverw[al]tungen, betreffend Vereinswagenübereinkommen (abgesandt a[m] 25. Juli d. J.);

Nr. IV 199 vom 24. Juli 1922 an die Verwaltungen, die [...] I. und II. Vierteljahr 1922 zahlpflichtige Bekanntmachungen [in] der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für [Be]kanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 28. J[u]li d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 27. Juli 1922 starb nach längerer Krankheit

der Regierungsbaurat

Herr Curt Karitzky,

Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamtes Kiel,

im 65. Lebensjahre.

Seit dem Jahre 1887 im Dienste der Eisenbahnverwaltung in den Bezirken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Elberfeld, Essen, Königsberg (Pr.), Breslau und Cassel gehörte er seit dem 1. April 1912 der Reichsbahndirektion Altona an.

Reiche Sachkenntnis und strenge Pflichterfüllung zeichneten ihn aus. Mit ihm ist ein gerader, aufrechter Mann dahingegangen.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten. (983)

Altona, den 28. Juli 1922.

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Bremen-Thedinghausen.

Tarif Nr. 312 des Tfv., Abschnitt IV.

Im Verkehr mit Bremen Hohentorshafen und Bremen Neustadt Gbf. werden der Frachtberechnung vom 1. August 1922 ab die Entfernungen der Station Bremen Hbf. zugrunde gelegt. Anstoßfracht für Eilstückgut im Verkehr mit Bremen Hohentorshafen wird vom genannten Tage an nicht mehr erhoben.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Oldenburg, den 26. Juli 1922. (985)

Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für Düngemittel (Tfv.) und für Salze zum Düngen (Tfv. 2[...]

Die durch unsere Bekanntmachu[ng] vom 22. Juni 1922 zum 1. August 19[22] angekündigte Vereinigung der bei[den] Ausnahmetarife zu einem gemeinsam[en] Ausnahmetarif wird erst zum 1. Septe[m]ber 1922 durchgeführt. Mit Gültigk[eit] vom 1. August 1922 treten bei den A[us]nahmetarifen die Greußen-Ebelebe[n]-Keulaer und Hohenebra-Ebeleben[er] Eisenbahn bei.

Auskunft geben die beteiligten Güt[er]abfertigungen sowie das Auskunftsbü[ro], hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Juli 1922. (97[...])

Reichsbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetar[if]heft Tfv. 200 C II.

Mit dem 1. September 1922 tritt d[er] Ausnahmetarif 2c für Sand und T[...] außer Kraft. Das alsbaldige Inkra[ft]treten der Erhöhungen gründet sich a[uf] die vorübergehende Änderung des § [...] der EVO.

Auskunft geben die beteiligt[en] Güterabfertigungen sowie das Au[s]kunftsbüro, hier, Bahnhof Alexande[r]platz. (99[...])

Berlin, den 31. Juli 1922.

Reichsbahndirektion.

[St]aats- und Privatbahn-Güterverkehr. [He]ft A. Anhang 4 (Stationstarif). — Tfv. 200.

[I]n den „Besonderen Bestimmungen [für] die Berliner Bahnhöfe“ wird die Be[stim]mung für Berlin Ostbf. ergänzt. [Fe]rner wird für Berlin Schles. Gbf. eine [bes]ondere Bestimmung neu aufgenom[me]n.

[N]äheres enthält die am 31. Juli 1922 [ers]cheinende Nummer des Tarifanzei[ger]s. Auskunft geben auch die beteilig[ten] Güterabfertigungen sowie das Aus[kun]ftsbüro, hier, Bahnhof Alexander[pla]tz.

[B]erlin, den 25. Juli 1922.
Eisenbahndirektion. (979)

[De]utscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).

[M]it Wirkung vom 1. Oktober 1922 [we]rden die bisherigen, für die Kriegs- [un]d Übergangszeit getroffenen erleich[ter]ten Bestimmungen betr. die Be[för]kung leicht feuerfangender Güter auf [To]rfstreu und Torfmull beschränkt, im [ühr]igen aber aufgehoben. Die Fußan[mer]kung *) zu Ziffer 10 der Anlage II [erh]ält demzufolge folgende Fassung: [„Bi]s auf weiteres werden Torfstreu und [To]rfmull auch unbedeckt befördert.“

[D]ie Änderung der Ausführungsbestim[mu]ng ist gemäß § 2 EVO. genehmigt, [eb]enso die verkürzte Veröffentlichungs[fri]st gemäß der vorübergehenden Ände[run]g des § 6 a. a. O. (RGBl. 1914, S. 455).

[B]erlin, den 1. August 1922. (996)
Reichsbahndirektion,
[a]ls geschäftsführende Verwaltung.

[W]estdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

[A]m 1. September 1922 tritt an Stelle [de]s Tarifs, Teil II, vom 1. Januar 1907 [nebs]t Nachträgen ein neuer Tarif, Teil II in Kraft. Mit dem neuen Tarif sind [ein]en Frachtermäßigungen auch unbe[deu]tende Frachterhöhungen verbunden. [De]r Tarif ist durch die Aufnahme ver[sch]iedener Stationen erweitert worden. [Di]e bestehenden Entfernungen für die [Sta]tionen Elsterwerda Berl. Dresdn. Bf., [Ger]a (Reuß) Süd und Röderau werden [auf]gehoben, sie werden durch solche im [Tar]if für den Staats- und Privatbahn-[Güt]erverkehr ersetzt werden. Die Ein[füh]rung mit verkürzter Veröffent[lich]ungsfrist gründet sich auf die vor[übe]rgehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Der neue Tarif [kan]n vom 25. August 1922 an von unse[rer] Wirtschaftshauptverwaltung in [Dre]sden-Neustadt bezogen werden. Be[stel]lungen vermitteln die beteiligten [Sta]tionen. Inzwischen erteilt unser Ver[keh]rsbüro, hier, Wiener Str. 4 II, Aus[kun]ft.

[D]resden, am 29. Juli 1922. (991)
Eisenbahn-Generaldirektion
[na]mens der beteiligten Verwaltungen.

[Bin]nen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2.

[V]om 1. August 1922 an werden in [Ca]rdorf-Beutha Frankatursendungen [un]d Sendungen mit Nachnahmebelastung [n]och unter den im Abschnitt IV [A]nhang, Ziffer 2, vorgesehene Voraus[setz]ungen angenommen. Gleichzeitig [wir]d in der Station Thoßfell, die bisher [nur] dem Milch- und Wagenladungsver[keh]r diente, die Annahme und Ausliefe[run]g von Stückgütern im Einzelgewicht [bis] 250 kg zugelassen.

[D]resden, am 28. Juli 1922. (936)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. tritt im Binnengüterverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen der Ausnahmetarif 5 für Steine, Kies, Grand, Sand usw. zum Wegebau usw. in Kraft.

Maßgebend für die Anwendung des Tarifs und der Frachtberechnung ist der Ausnahmetarif 5 im Heft C II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II.

Ein besonderer Nachtrag wird vorläufig nicht herausgegeben.

Köln, den 28. Juli 1922. (993)
Die Direktion.

Tfv. 216 Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1922.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern rechtsrheinisches Netz (Frankfurt [Main] usw. Bayerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911. Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909.

Der angekündigte neue Rheinisch-Bayerische Tarif erscheint am 1. August 1922.

Er enthält Entfernungen zwischen den Stationen des bayerischen (rechtsrh.) Netzes einerseits und jenen der früheren preußisch-hessischen Tarifgruppe IV, mit Ausnahme des Saargebiets, ferner sämtlichen Frankfurter und Mainzer Bahnhöfen Gustavsburg und Mannheim Neckarstadt, sowie den badischen Stationen der früheren Main-Neckarbahn: Friedrichsfeld Bad. Nord, Großsachsen-Heddesheim, Hambach, Ladenburg, Laudenbach (Bergstr.) und Weinheim anderseits.

Aufgehoben wird hierdurch der Rheinisch-Bayerische Gütertarif vom 1. Februar 1917, ferner die im Frankfurt usw. -Bayerischen und im Badisch-Bayerischen Gütertarif enthaltenen Entfernungen für die vorgenannten Stationen.

Franzensbad wird erst in der Neuausgabe des Westdeutsch-Sächsischen Gütertarifs erscheinen; vorläufig werden die Entfernungen zwischen rheinischen Stationen und dieser Abfertigungsstelle durch Anstoß von 138 km an Lichtenfels oder 140 km an Saalfeld gebildet, je nachdem die eine oder andere Berechnung eine niedrigere Entfernung ergibt. Verkaufspreis 32 ℳ.

München, den 22. Juli 1922. (976)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die Station Kattowitz ist im Verzeichnis der deutschen Versandstationen (Seite 53 des Tarifs) und in den Erläuterungen der Abkürzungen (Seite 51 des Tarifs), ferner in den Tariftafeln des Schnittes I (Seite 56—125 des Tarifs) und in den Leitungsvorschriften auf Seite 128 des Tarifs mit allen Angaben zu streichen.

Die Station Mestre wurde in den italienischen Tarif Nr. 7 für die Beförderung von Getreide und Reis von italienischen Hafenstationen nach Deutschland als Frachtgut einbezogen. Sie ist zwischen den Stationen Livorno und Savona mit folgenden Angaben nachzutragen:

Mestre-Brenner/km 293/L. 4. 18/L. 408.

Auf Seite 15 des Tarifs ist bei Nr. 57 und 59 der Gütereinteilung das Kreuz (†) zu streichen.

München, den 24. Juli 1922. (970)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner, Innichen, Tarvis, Piedicolle und Postumia. Kundmachung vom 1. Oktober 1921.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen ein:

An Stelle der Besonderen Zusatzbestimmungen zu Art. 12 des Internationalen Übereinkommens, Seite 3 und 4, treten folgende.

Zu Art. 12. Erhebung der Fracht.

Die Fracht kann mit Ausnahme der nachstehend bezeichneten Sendungen frankiert oder überwiesen werden. Ausgenommen sind:

1. Alle Sendungen, die nach Vorschrift des Absenders im Frachtbrief über Postumia oder über Innichen oder über $\frac{\text{Brenner}}{\text{Tarvis}}$-Österreich-Tschechoslowakei oder umgekehrt abzufertigen sind. Diese Sendungen unterliegen für Fracht, Nebengebühren usw. dem Frankaturzwang bis zur italienischen Grenze und ab dort dem Überweisungszwang.
2. Für die über Kufstein an die Adresse der italienischen Staatsbahnen aufgegebenen Schwellensendungen und die für die italienische Regierung bestimmten und an die Adresse des Oberingenieurs des Genio Civile in Reggio d'Emilia gerichteten Teerpappesendungen ist die Fracht bis Kufstein vom Aufgeber zu bezahlen, die ab Kufstein entstehenden Frachten usw. werden überwiesen.
3. Bei Teilfrankaturen hat der Absender den Betrag, den er anzahlen will, in der Währung des Versandlandes anzugeben.

Die Vorschrift des Absenders, daß er die Fracht bis zu einem gewissen Grenzübergang bezahlen will, ist der Angabe eines bestimmten Betrages gleichzuachten. (Vgl. jedoch die Ausnahme unter C I 2 im Verkehr mit Triest).

Seite 6 sind die Bestimmungen unter C I Ziffer 2 zu streichen und hierfür nachzutragen:

2. Die Bestimmung unter Ziffer 3 der Besonderen Zusatzbestimmungen zu Art. 12 Seite 3 und 4 gelten mit der Einschränkung, daß die Vorschrift des Absenders, daß er die Fracht bis zur italienischen Grenze bezahlen will, nicht zugelassen ist.

Die Ziffer 3 Seite 6 Art. 13. Nachnahmen usw. ist zu streichen. Als neue Ziffer 3 ist nachzutragen:

3. Art. 38. Interessedeklaration.

Die Deklaration des Interesses an der Lieferung ist nicht zugelassen.

München, 26. Juli 1922. (978)
Tarifamt b. RVM, ZB.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. Februar 1922.

Zu den ab 15. Juni 1922 infolge Abtretung Oberschlesiens an Polen aus dem deutschen Verkehr ausgeschiedenen Stationen gehört auch die Station Czerwionka.

Czerwionka ist im Tarif zu streichen.

München, den 25. Juli 1922. (973)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif und Verkehrsleitungsvorschriften.

Der angekündigte Nachtrag I ist mit Gültigkeit ab 1. August 1922 erschienen. Verkaufspreis des Tarifs 17 ℳ.

München, 25. Juli 1922. (974)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

1. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1922 sind die nachstehenden Stationen in die italienischen Tarife Nr. 2 für Lebensmittel, Nr. 3 für Wein und Nr. 5 für gebrauchte, leer zurückgehende Packmittel einbezogen worden.

Die Stationen sind wie folgt nachzutragen:

Auf Seite 34—38 des Tarifs im Tarif Nr. 2:

Branzoll-Branzollo-Brenner, km 101: 1,47, 0,75, 130,20, 1,96, 173,60, 0,75, 130,20.

Der Frachtsatz für Branzoll (Branner, km 112: 1,47, 0,75, 130,20, 1,96, 173,60, 0,75, 130,20.

Lana-Burgstall-Brenner, km 113: 1,47, 0,75, 130,20, 1,96, 173,60, 0,75, 130,20.

Auer-Ora-Brenner, km 106: 1,47, 0,75, 130,20, 1,96, 173,60, 0,75, 130,20.

Salurn-Salorno-Brenner, km 121: 1,47, 0,75, 130,20, 1,96, 173,60, 0,75, 130,20.

Sigmundskron-Brenner, km 96: 1,47, 0,75, 115,20, 1,96, 153,60, 0,75, 115,20.

Terlan-Terlano-Brenner, km 103: 1,47, 0,75, 130,20, 1,96, 173,60, 0,75, 130,20.

Untermais-Brenner, km 120: 1,47, 0,75, 130,20, 1,96, 173,60, 0,75 130,20.

Auf Seite 40 und 41 des Tarifs im Tarif Nr. 3:

Lana-Burgstall-Brenner, km 113: 3,52, 3,12, 2,92.

Sigmundskron-Brenner, km 96: 3,08, 2,76, 2,56.

Terlan-Terlano-Brenner, km 103: 3,28, 2,96, 2,76.

Untermais-Brenner, km 120: 3,64, 3,12, 2,92.

Der Frachtsatz für Branzoll (Branzollo)-Brenner in Serie A ist von 2,44 in 3,21 abzuändern.

Auf Seite 44 und 45 des Tarifs im Tarif Nr. 5 ist nachzutragen:

Lana-Burgstall-Brenner, km 113: 5,60.
Sigmundskron-Brenner, km 96: 4,92.
Terlan-Terlano-Brenner, km 103: 5,24.
Untermais-Brenner, km 120: 5,84.

2. Die Station Kaldenkirchen Ort wird mit Gültigkeit vom 1. September 1922 mit den für Kaldenkirchen Grenze geltenden Frachtsätzen und Entfernungen in den Tarif einbezogen; sie ist daher auf Seite 53 des Tarifs sowie in den außeritalienischen Schnittafeln (Seite 59—115 des Tarifs) mit den gleichen Entfernungen und Frachtsätzen wie Kaldenkirchen Grenze nachzutragen. Die Anmerkung (2) auf Seite 53 des Tarifs gilt jedoch nur für Kaldenkirchen Grenze.

3. Auf Seite 15 des Tarifs ist bei Pos. 44/13 der Gütereinteilung (Johannisbrot [Karoben] auch zerkleinert) die Tarifierung für die italienischen Strecken von 2 C in 2 b abzuändern. Gültig ab 1. Juli 1922.

München, 26. Juli 1922. (992)
Tarifamt beim RVM, ZB in München.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergangstation mit der Schweiz.

Auf 1. August 1922 erscheint zum Anhang zu den Gütertarifen Basel Bad. Bf. und Waldshut-Schweiz vom 1. VIII. 1920 Nachtrag I, ferner werden im Verkehr mit der Appenzeller Bahn, der Bern-Worb-Bahn und der Worblentalbahn die Bestimmungen geändert. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 26. Juli 1922. (977)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinsames Heft A für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander sowie für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1922 tritt für die beim Übergang nach und von den schmalspurigen Strecken Dorndorf-Kaltennordheim, Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn in Dorndorf, Hildburghausen und Eisfeld umzuladenden Wagenladungen eine Zuschlagsfrist von 3 Tagen in Kraft. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 26. Juli 1922. (988)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 an werden die Schnittsätze der dänischen Privatbahnstationen in der Schnittafel B ermäßigt und die Sonderbestimmung für Esbjerg Seite 30/31 des Tarifs geändert. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 28. Juli 1922. (990)
Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Cechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Gütertarif Teil II Änderung.

Mit Gültigkeit vom 4. August 1922 wird im Abschnitt IV B auf Seite 43 des Tarifes die Überfuhrgebühr in Bratislava dunajské nábrezie für Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von 16 auf 36 csl. h. für 100 kg abgeändert. (989)

Wien, am 25. Juli 1922. Nr. 76 126 Ia.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Zu den Binnentarifen für den Personen-, Gepäck-, Tier-, Expreßgut- und Güterverkehr treten am 1. Oktober l. J. eine Anzahl Tariferhöhungen in Kraft u. zw.

- für die Badischen Linien durch Nachtrag V (Tarifverz. 188 a),
- für die Hessischen Linien durch Nachtrag VI (Tarifverz. 188 d),
- für die Thüringischen Linien durch Nachtrag V (Tarifverz. 188 b).

Darmstadt, am 26. Juli 1922. (971)
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden ab 1. August 1922 im Binnen- und direkten Personenverkehr sämtliche Fahrpreise für unsere Strecken um 50 % erhöht. Nähere Auskunft wird durch uns erteilt.

Blankenburg (Harz), den 26. Juli 1922.
Direktion (981)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Mit dem 1. Oktober d. J. werden die Fahrpreise für den Personenverkehr in gleichem Umfange wie bei der deutschen Reichsbahn erhöht.

Rinteln, im Juli 1922. (972)
Der Vorstand.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und G[epäck]tarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 19[22] werden bei den deutschen Eisenbahn[en] die Personenfahrpreise und Gepä[ck]frachtsätze erhöht. Die Erhöhung [be]trägt im Personenverkehr im allgem[ei]nen 50 %. Im Gepäckverkehr wird [der] bisherige Einheitssatz von 3,6 ₰ [für] 10 kg und 1 km auf 10 ₰ erhöht. [Die] Mindestfracht beträgt künftig 10 ℳ. [Die] Erhöhungen werden durch Ausg[abe] neuer Tarife oder durch Nachträge [zu] den bestehenden Tarifen oder im V[er]fügungswege durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser V[er]kehrsbüro.

Berlin, den 26. Juli 1922. (9[..])
Eisenbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltunge[n].

Deutscher Eisenbahn-Personen- und G[e]päcktarif, Teile I (Tfv. 2000).

Mit Gültigkeit vom 1. August d. [J.] werden die Überführungsgebühren [für] Reisegepäck und Expreßgut zwisc[hen] Karlsruhe Hbf. und Karlsruhe Alb[tal]bahn (Anlage II C II, Seite 70 des [Ta]rifs) auf 8 ℳ für die ersten 25 kg [und] 4 ℳ für jede weiteren angefangen[en] 25 kg erhöht. (9[..])

Berlin, den 27. Juli 1922.
Reichsbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Vom 1. September 1922 ab werden [die] Personenfahrpreise um 100 % erhöht.

Mannheim-Waldhof, 27. Juli 1922.
Bahngesellschaft Waldhof. (9[..])

Binnen-Personentarif der Lausitze[r] Eisenbahngesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn [ent]sprechend werden, vorbehaltlich der [Ge]nehmigung durch die Aufsichtsbehö[rde] die Beförderungspreise ab 1. Okto[ber] 1922 um 50 % erhöht.

Sommerfeld, 27. Juli 1922. (9[..])
Direktion der Lausitzer Eisenbahn[-]gesellschaft.

5. Verdingungen.

Die Ausführung der Pflasterarbei[ten] zur Befestigung der Rampen der Cha[us]seeüberführung in Teilp. 114 + 38 [der] südlichen Umgehungsbahn soll verge[ben] werden. Die Angebotsmuster sind ge[gen] porto- und bestellgeldfreie Barein[sen]dung von 6 ℳ von der Eisenbahnbau[ab]teilung Michendorf zu beziehen. Rü[ck]porto ist miteinzusenden.

Die versiegelten, mit der äußeren A[uf]schrift: „Angebot auf Pflasterarbeit[“] versehenen Angebote sind bis Mittw[och], den 16. August, vorm. 11.45 Uhr pün[kt]lich und postfrei an die Bauabteil[ung] einzusenden.

Michendorf, den 29. Juli 1922. (9[..])
Eisenbahnbauabteilung.

6. Offene Stellen.

Junger Anwärter,

welcher mit der Fahrkartenausgabe [ve]rtraut ist und bereits im direkten Gü[ter]verkehr gearbeitet hat, für den Betrie[bs]assistentendienst zum alsbaldigen [Ein]tritt gesucht. Gehalt nach Tarifvertra[g] bei 100 % Reichsbesoldung, O[rts]klasse C.

Die Direktion der Stendal-Tangermün[der] Eisenbahn-Gesellschaft
in Tangermünde. (2)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 29. | Berlin, den 10. August 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Vertrustung der Industriebahnen im Ruhrbezirk.

Vom Eisenbahn-Oberinspektor **Christ**, Essen (Ruhr).

Es gehört zu den Erscheinungen der Nachkriegszeit, daß alles h „organisiert", zu großen Verbänden zusammenschließt, um i dem täglich schwerer werdenden Kampf ums Dasein igermaßen Stoßkraft zu besitzen. Dieser Vorgang hat, wenn n die Bahnen betrachtet, gewissermaßen bei den deutschen ichsbahnen zuerst eingesetzt, indem aus den verschiedenen atlichen Länderbahnen — Preußen-Hessen, Bayern, Baden, ürttemberg, Sachsen, Mecklenburg, Oldenburg — die „Deutsche ichsbahn" entstand, bis jetzt zwar noch kein ideal gestaltetes ternehmen, da vor allem seine jetzige Organisation zu werfällig ist, aber wenigstens als politischer Machtfaktor er der stärksten Pfeiler des deutschen Reichseinheitsdankens. Während sich diese „Konzentrationsbewegung" ter lebhafter Mitwirkung der Öffentlichkeit abspielte, ist im rtschaftlichen Herzen Deutschlands, dem Ruhrbezirk, auf m Gebiete der Industriebahnen eine anscheinend seit langem gfältig vorbereitete Zusammenschlußbewegung im stetigen chsen, die nur den fachmännischen Beobachtern einigerßen aufgefallen sein dürfte. Bei dem außerordentlichen eresse, das der Ruhrbezirk namentlich jetzt, nicht nur in utschland, erweckt, erscheint es angebracht, derartige Ereinungen aufmerksamer zu betrachten.

nter „Industriebahnen" verstehe ich folgende Bahngruppen:

) die nach dem preußischen Berggesetz vom 24. 6. 1865 zu behandelnden Grubenanschlußbahnen, die Zubehör eines Bergwerks sind;

) die nach dem preuß. Kleinbahngesetz vom 28. 7. 1892 zu genehmigenden Privatanschlußbahnen, die meist industriellen oder gewerblichen Unternehmungen angehören;

c) die gleichfalls unter letztgenanntes Gesetz fallenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Straßenbahnen, die dem Güterverkehr mehrerer Interessenten dienen;

d) eine besondere Gruppe unter den vorgenannten Bahnen bilden die Hafenbahnen, die als Erweiterung der unter a—c genannten Bahnen die durch diese bedienten Zechen, Hütten, Werke usw. mit den Wasserstraßen und deren „Bahnhöfen", den Häfen, in Verbindung bringen.

Zu den „natürlichen" Wasserstraßen des Ruhrbezirks gehören Rhein, Lippe und Ruhr — die vollkommene Schiffbarmachung der Ruhr von Ruhrort bis Hagen ist geplant — und die „künstlichen" Wasserstraßen: Dortmund-Ems-Kanal, Herner Zweigkanal bis zu dem berühmten Schiffshebewerk in Henrichenburg, der bei den Duisburg-Ruhrorter Häfen in den Rhein mündende Rhein-Herne-Kanal und der Lippeseitenkanal von Wesel nach Hamm.

Anschlußbahnen bzw. Anschlußgleise, die mit dem Reichsbahnnetz in Verbindung stehen, gibt es im Ruhrbezirk ungefähr 900 Stück; die größten unter ihnen sind die rund 300 km Gleislänge umfassenden Thyssenschen mit drei vorhandenen und vier im Bau befindlichen bzw. grundsätzlich genehmigten Reichsbahnanschlüssen, zwei vorhandenen und einem geplanten Hafen. Ihnen folgen die Kruppschen Bahnen mit rund 200 km Gleislänge. An Klein- und Straßenbahnen des Ruhrbezirks sind rund 100 Industriebahnen angeschlossen.

Das Zusammenschließen der Industriebahnen mit ihren Häfen ist keine Erscheinung, die sich, wie etwa die Konzentration der

Lfd. Nr.	Konzern	Zugehörige größere Unternehmungen		Im Betrieb befindliche Zechen		Im Betrieb befindliche Hütten	
		Bezeichnung	Sitz	Zahl	tägl. Wagenzahl 1918	Zahl	tägl. Wagenzahl 1918
1	Stinnes (Rhein-Elbe-Union)	a) Matthias Stinnessche Zechenverwaltung b) Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- u. Hütten A.-G. c) Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. d) Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation	Essen Bochum Essen Bochum	45	5 097	8	1829
2	Thyssen	August Thyssen Hütte, Gewerkschaft	Hamborn	14	775	7	539
3	Funke-Lothringen-Henschel	a) Essener Steinkohlenbergwerke A.-G. b) Bergwerk A.-G. Lothringen c) Henrichshütte (Henschel-Cassel) d) Elsaß-Werke e) Essener Bergwerksverein König Wilhelm f) Gewerkschaft König Ludwig	Essen Gerthe Hattingen Bochum Essen-Borbeck Recklinghausen	32	2 942	2	245
4	Krupp-Konstantin	a) Krupp b) Gewerkschaft Helene u. Amalie c) Friedrich-Alfred-Hütte d) Gewerkschaft Konstantin der Große	Essen Essen-Borbeck Rheinhausen Bochum	14	1 776	5	962
5	Phönix-Zollverein	a) A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb b) Zeche Zollverein c) Gewerkschaft Charlotte	Hörde Katernberg Altendorf	13	1 565	7	1945
6	Rheinstahl-Arenberg	a) Rheinische Stahlwerke A.-G. b) Arenbergsche A.-G. für Bergbau u. Hüttenbetrieb	Duisburg Essen	8	1 384	5	798
7	Haniel	a) Gutehoffnungshütte b) Steinkohlenbergwerk Neumühl c) Gewerkschaft Rheinpreußen	Oberhausen Hamborn Homberg	11	1 286	6	557
8	Köln-Neuessen-Hoesch	a) Köln-Neuessener Bergwerksverein b) Eisen- u. Stahlwerke Hoesch c) Bergwerksges. m. b. H. d) Gewerkschaft Fürst Leopold	Essen-Altenessen Dortmund Trier Dorsten	10	946	1	495
9	Mannesmann	a) Mannesmann-Werke b) Bergwerks A.-G. Konsolidation c) Wittener Stahlröhrenwerk d) Walzwerk Grillrillo-Funke	Düsseldorf Gelsenkirchen Witten Gelsenkirchen	7	963	5	173
10	Rombach	a) Rombacher Hüttenwerke b) Bergbau A.-G. Concordia c) Westfälische Stahlwerke	Coblenz Oberhausen Bochum	1	320	5	125
11	Röchling	a) Stahlwerk Buderus-Röchling b) Maximilianshütte A.-G. c) Gewerkschaft Mont Cenis	Wetzlar Hamm Sodingen	3	404	1	?
12	Stumm	a) Gebrüder Stumm b) Gewerksch. Minister Achenbach c) Aplerbecker Hütte d) Annener Gußstahlfabrik	Neunkirchen (Saar) Mengede Aplerbeck Annen	3	372	2	144
13	Klöckner	a) Gewerkschaft Victor u. Ickern b) Königsborner A.-G. für Bergbau u. Hütten u. Salinen c) Georgsmarien — Bergwerks- u. Hüttenverein	Rauxel Unna Osnabrück	7	951	2	?
14	Becker	a) Stahlwerk Becker b) Zeche Präsident c) Herbeder Steinkohlenbergwerke	Crefeld-Willich Bochum Bochum	3	160	3	?

Bezeichnung	Zugehörige Häfen			Bemerkungen
	Ort	an Wasserstraße	Umschlagsziffer 1921 t	
Matth. Stinnes	Karnap	Rhein-Herne-Kanal	256 000	—
Grimberg	Gelsenkirchen	,,	380 000	—
Städt. Hafen	Dortmund	Dortmund-Ems-Kanal	169 000	Anteil der „Union“ am Verkehr des öffentl. Dortmunder Hafens
Hardenberg	Dortmund	,,	15 000	—
Rheinbaben	Wesel	Lippe-Seitenkanal	—	Anschluß an geplanten staatl. Hafen vorgesehen
Vulcan	Duisburg	Rhein	?	—
Alsum	Hamborn	Rhein	} rd. 4 000 000	—
Schwelgern	Walsum	,,		
Lippolthausen	Lünen	Lippe-Seitenkanal	—	Geplanter Hafen
Teerverwertung	Duisburg-Meiderich	Rhein-Herne-Kanal	71 000	Teerverwertung steht mit den Thyssenschen Bahnen in Gleisverbindung
Levin	Bottrop	Rhein-Herne-Kanal	246 000	—
König Ludwig	Herne	Herner Zweigkanal	249 000	—
Bladenhorst	Herne	,,	—	Hafen geplant
Henrichshütte	Hattingen	Ruhrkanal	—	Nach Kanalisierung der Ruhr geplant
ahlhauser Tiefbau	Dahlhausen	,,	—	,,
Krupp	Rheinhausen	Rhein	715 000	Wasserverkehrszahlen für 1917
Horl (Krupp)	Essen	Rhein-Herne-Kanal	26 000	Hafen im Ausbau
Kleinbahnhafen	Wanne	,,	335 000	Anteil der Konstantinzechen an dem Verkehr des Wanner Kleinbahnhafens
Emscher-Lippe	Datteln	Herner Zweigkanal	70 000	—
Stadthafen	Hamm	Lippe-Seitenkanal	75 000	Westfälische Drahtindustrie (Krupp) benutzt den Stadthafen Hamm mit
Phönix	Ruhrort	Rhein	316 000	Wasserverkehrszahlen für 1917
Nordstern	Horst	Rhein-Herne-Kanal	122 000	} Zeche Graf Moltke benutzt den Hafen Nordstern mit
Graf Moltke	,,	,,	71 000	
Stadthafen	Dortmund	Dortmund-Ems-Kanal	192 000	Anteil des „Hörder Vereins“ am Wasserverkehr des dem allgemeinen Verkehr dienenden Dortmunder Hafens
,,	Hamm	Lippe-Seitenkanal	75 000	Phönix (Westfälische Union) benutzt den Stadthafen Hamm mit
Arenberg	Bottrop	Rhein-Herne-Kanal	521 000	—
Rheinpreußen	Homberg	Rhein	1 029 000	Wasserverkehrszahlen für 1917
Gutehoffnungshütte	Walsum	,,	1 154 000	,, ,, 1917
Köln-Neuessen	Essen	Rhein-Herne-Kanal	328 000	—
Stadthafen	Dortmund	Dortmund-Ems-Kanal	223 000	Anteil „Hoesch's“ am Wasserverkehr des Dortmunder Hafens
Baldur	Dorsten	Lippe-Seitenkanal	—	Hafen geplant
Leopold	,,	,,	—	,, ,,
Schulz-Knaudt	Duisburg-Wanheim	Rhein	—	,, ,,
Hibernia	Gelsenkirchen	Rhein-Herne-Kanal	204 000	Zu a) Die Mannesmannzechen liegen zwischen Essen und Wanne
Unser Fritz	,,	,,	403 000	Zu b) Zeche Konsolidation benutzt den dem Hibernia-Konzern — Nr. 17 — gehörigen Hafen mit
Concordia	Oberhausen	Rhein-Herne-Kanal	85 000	—
Kleinbahnhafen	Wanne	Rhein-Herne-Kanal	—	Anschluß der Zeche M. Cenis am Hafen Wanne geplant
Achenbach	Mengede	Dortmund-Ems-Kanal	255 000	—
Victor	Rauxel	Herner Zweigkanal	165 000	—
—	—	—		

Lfd. Nr.	Konzern	Zugehörige größere Unternehmungen		Im Betrieb befindliche Zechen		Hütten	
		Bezeichnung	Sitz	Zahl	tägl. Wagenzahl 1918	Zahl	tägl. Wagenza 1918
15	Mansfeld	a) A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb b) Gewerkschaft Mansleben c) Zeche Sachsen	Eisleben Langendreer Hamm	3	240	?	?
16	Harpen	Harpener Bergbau A.-G.	Dortmund	19	2 327	—	—
17	Hibernia	Bergwerksgesellschaft Hibernia	Herne	9	1 244	—	—
18	Preußischer Bergfiskus	Fiskalische Zechen	Bottrop, Gladbeck, Buer, Waltrop, Westerholt	7	1 036	—	—
19	Ewald	a) Steinkohlenbergwerk Ewald b) Ewald Fortsetzung	Herten Sinsen	3	499	—	—
20	Bismarck	Zeche Graf Bismarck	Gelsenkirchen	1	555	—	—
21	Adler	a) Steinkohlenbergwerk Adler b) Gewerkschaft Langenbrahm	Kupferdreh Essen	7	499	—	—
		Zusammen Konzerne		220	25 341	50	7912
		Zusammen Eisenbahndirektionsbezirk Essen 1913 .			30 583		
		1918 .			26 131		

Straßenbahnen des Ruhrbezirks, für sich allein entwickelt hat, sondern eine Folge der immer weiter um sich greifenden Konzernbildung der Industrie, die sich im Ruhrbezirk allmählich der amerikanischen Trustbildung nähert. Den deutlichsten Beweis für die ungeheuere Bedeutung dieser Konzerne gibt die vorstehende Nachweisung der einzelnen Konzerne mit der Zahl der zugehörigen Zechen, Hütten und Werke sowie Häfen und den Wagenzahlen des täglichen Bahnverkehrs der Zechen, Hütten und Werke sowie den jährlichen Wasserumschlagszahlen.

Unter dem Begriff Konzern sind alle Zechen, Hütten, Werke usw. zusammengefaßt, die entweder durch Ankauf (Fusion) bestimmten Stammunternehmungen fest angegliedert wurden, oder durch Interessengemeinschaft, Betriebsverträge, Übernahme eines Teiles der Aktien und Kuxe, Personalunion, Vertretung im Aufsichtsrat und dergl. von den Stammunternehmungen oder bestimmten Persönlichkeiten maßgebend beeinflußt werden.

Unter den vertikal gegliederten Konzernen ist der bedeutendste der von Stinnes, der neben den Stinnesschen Stammzechen im wesentlichen die Betriebe der Gelsenkirchener Bergwerks A.-G. (Kirdorf), der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. (Vögler) und des Bochumer Vereins (Baare) umfaßt.

Während die Stinnesschen Unternehmungen und demgemäß auch die Bahnen sich noch in zahlreichen mehr oder minder zusammenhängenden Gruppen über den Ruhrbezirk verteilen, bildet das Thyssensche Bahnnetz schon ein in sich geschlossenes Ganzes; es wird nach Ausführung der bereits genehmigten und geplanten Erweiterungsstrecken das große Gebiet zwischen Duisburg-Oberhausen-Hamborn-Wesel-Dorsten beherrschen.

Unter den horizontal gestalteten Konzernen nimmt der der Harpener Bergbau-A.-G. mit 19 Zechen (nicht Schächten) die erste Stelle ein.

Betrachtet man das Endergebnis der Zahlen, so sieht man, daß von durchschnittlich täglich 26 000 im Ruhrbezirk den Zechen im Jahre 1918 gestellten Eisenbahnwagen allein 25 000 auf die Konzernzechen entfallen, das sind bei A-nahme von durchschnittlich 15 t Ladegewicht rund 375 000 täglich oder bei 300 Arbeitstagen rund 113 Millione Tonnen jährlich.

Die in der Nachweisung enthaltenen Zahlen des täglich Wagenbedarfs der Konzernhütten usw. für Rohstof, Halb- und Fertigfabrikate müssen noch höher angenomm werden, da die Zahlen für die außerhalb des Ruhrbezir liegenden Konzernhütten usw. fehlen; insgesamt dürften sie Jahresdurchschnitt auf täglich 8000 Wagen zu beziffern se (täglich rund 120 000 oder jährlich rund 36 Millione Tonnen).

Ähnlich wuchtig sind die Wasserumschlagszahle, die rund 15 Millionen Tonnen jährlich betragen, u zwar ausschließlich in den reinen Privathäfen der Konzerne. bleibt aber zu berücksichtigen, daß auch die Benutzung der de allgemeinen Verkehr dienenden Häfen — z. B. Duisburg-Ruhro, Dortmund, Wanne — durch die Konzernzechen außerordentli hoch ist; 1920 z. B. wurden den Duisburg-Ruhrorter Häfen dur die Bahn rund 8 300 000 t Kohlen zugeführt. Vor allem da nicht vergessen werden, daß die Entwickelung der Privathäf im Ruhrbezirk erst in den Anfängen steht und nach Fertstellung des Lippeseitenkanals, der Ruhrkanalisierung und d Industriekanals zwischen Ruhr und Lippe usw. einen ungahnten Aufschwung nehmen wird.

Es sei u. a. nur auf folgende Industriehafenplä hingewiesen:

a) am Rhein:
   1. Schulz-Knaudt (Mannesmann) bei Duisburg,
   2. Ossenberg (Solvaywerke) bei Wesel,
   3. Rheinbaben bei Wesel (Mitbeteiligung durch Thysse;
b) am Rhein-Herne-Kanal beabsichtigt der Kleinbahafen Wanne, an den neben zahlreichen Priv-anschlüssen bereits vier Ewald-, acht Konstantin- u vier Hibernia-Zechen angeschlossen sind*), noch folgen Zechen an sich zu ziehen:

---

* Anm.: Der Wasserumschlag dieser Zechen betrug 19 rund 2 Millionen Tonnen.

Zugehörige Häfen				Bemerkungen
Bezeichnung	Ort	an Wasserstraße	Umschlags-ziffer 1921 t	
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
Stadthafen	Hamm	Lippe-Seitenkanal	—	Anschluß Zeche Sachsen an Stadthafen Hamm geplant
Harpen	Herne	Rhein-Herne-Kanal	120 000	Die 19 Harpener Zechen liegen zwischen Oberhausen und Dortmund
Preußen	Lünen	Lippe-Seitenkanal	?	Bahnanschluß des Hafens Preußen fehlt noch
Hibernia	Gelsenkirchen	Rhein-Herne-Kanal	307 000	Die 9 Hibernia-Zechen liegen zwischen Mülheim und Bochum
Kleinbahnhafen	Wanne	„	477 000	Anteil Hibernias (Shamrokzechen) am Wanner Kleinbahnhafen
Bergfiskus	Bottrop	„	698 000	—
Stadthafen	Lünen	Lippe-Seitenkanal	?	Bergfiskus benutzt für seine Zeche Waltrop den Stadthafen Lünen mit
Kleinbahnhafen	Wanne	Rhein-Herne-Kanal	758 000	Anteil der Hertener Ewaldzechen am Kleinbahnhafen Wanne. Die Ewald-Zechen haben bereits 7 Schächte im Betrieb
Bismarck	Gelsenkirchen	Rhein-Herne-Kanal	831 000	Zeche Bismarck umfaßt 8 Schächte
—	—	—	—	—
46*	—	—	14 917 000	* Von den 46 Industriehäfen sind 32 im Betrieb; es gibt im Ruhrbezirk außerdem noch Industriehäfen, die nicht zu Konzernen gehören.

1. Lothringen (Funke-Lothringen-Henschel),
2. Hannover und Hannibal (Krupp-Konstantin),
3. Holland (Phönix),
4. Centrum 1/3 und Fröhliche Morgensonne (Rheinstahl-Arenberg),
5. Centrum 4/6 (Adler),
6. Mont Cenis (Röchling),
7. Teutoburgia, Karolinenglück und Bochumer Gußstahlfabrik (Stinnes);

am Lippeseitenkanal sind folgende Häfen geplant:

1. Lippolthausen bei Lünen (Thyssen),
2. Leopold und Baldur bei Dorsten (Köln-Neuessen-Hoesch).

Der Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr sieht außer zwölf dem allgemeinen Verkehr dienenden Häfen noch sechs Industriehäfen vor.

s darf ferner nicht übersehen werden, daß in der Nachweisung nur Verkehrszahlen der vorhandenen Zechen ngeführt sind; ein Blick auf die Grubenfelderkarten zigt, daß neben dem engeren Ruhrgebiet namentlich der Lippekohlenbezirk eine außerordentliche Bedeutung ginnen wird.

em Abteufen der Zechen nachfolgend wird sich das Industriebahnnetz der verschiedenen Konzerne immer mehr zusmenziehen. Nachstehend seien einige charakteristische Beförderungsmöglichkeiten auf den Industriebahnen uer Ausschaltung der Reichsbahnen angeführt. (e Richtung ist in Klammern annähernd angegeben.)

Thyssen: Duisburg-Dinslaken 15 km (SN), später bis Wesel 25 km (SN).

Haniel: Rhein-Frintrop 16 km (WO), Oberhausen-Bottrop 10 km (SN).

Bergfiskus: Bottrop-Westerholt 16 km (WO).

Hibernia: Westerholt-Recklinghausen 10 km (WO).

Lothringen: Herner Zweigkanal-Mengede-Gerthe-Bochum-Hattingen — davon Herne-Gerthe und Bochum-Hattingen erst geplant — 30 km (NS).

Von annähernd zusammenhängenden SN-Linien mehrerer Konzerne sind besonders zu erwähnen:

6. Essen-Rhein-Herne-Kanal (Krupp)-Bottrop-Gladbeck (Bergfiskus) 16 km.
7. Essen-Altenessen (Krupp)-Katernberg (Köln-Neuessen)-Karnap-Horst-Gladbeck (Phönix) 20 km.

Ganz besondere Beobachtung verdient eine allmählich sich entwickelnde große West-Ost-Industriebahnlinie in dem aufstrebenden Gebiet zwischen Ruhr und Lippe; es handelt sich um die rund 85—90 km lange Strecke zu 8, bei der außer kurzen Verbindungsstücken nur die größere Teilstrecke Dinslaken-Bottrop — bereits beantragt — und Lünen-Werne fehlen:

8. Walsum am Rhein-Dinslaken-Bottrop (Thyssen) Bottrop-Gladbeck-Buer-Westerholt (Bergfiskus), Westerholt-Herten-Recklinghausen (Hibernia), Recklinghausen-Rauxel (Funke-Lothringen), Rauxel-Ickern-Mengede (Klöckner), Mengede-Brambauer (Stumm), Brambauer-Lünen (Bergfiskus, Thyssen), Lünen-Werne (fehlt noch), Werne-Hamm (Klöckner-Krupp).

Kennzeichnend für viele Industriebahnlinien ist es, daß sie namentlich im Gebiet zwischen Ruhr und Emscher meist von Norden nach Süden laufen; dies ist eine Folge davon, daß entsprechende Reichsbahnverbindungen in diesem Einflußgebiet fehlen, was im wesentlichen auf das verflossene Privatbahnzeitalter zurückgeführt werden muß, in dem die Köln-Mindener, die Bergisch-Märkische und die Rheinische Bahngesellschaft hauptsächlich ost-westliche Wettbewerbslinien durch den Ruhrbezirk bauten.

Wie die Industrie auch die Führung der den öffentlichen Belangen dienenden Klein- und Straßenbahnen in die Hand bekommt, zeigen verschiedene sich allmählich entwickelnde Vorgänge im Ruhrbezirk. Die erst im Entstehen begriffene Wanner Hafenkleinbahn der Hafenbetriebsgesellschaft Wanne-Herne m. b. H. und der Kanalhafengesellschaft Wanne, die fast ausschließlich dem Zwecke des Wasserumschlags von Zechen und der Industrie dient, kann aus Mitteln der an ihr beteiligten Kommunalverbände nicht ausgebaut und wirtschaftlich weiter erhalten bleiben; sie wird Hilfe bei der kapitalkräftigen Industrie suchen müssen und dadurch natürlich unter ihren maßgebenden Einfluß geraten.

Eine gleichartige Entwicklung ist bei der kommunalen Dortmunder Hafenkleinbahn möglich, deren wichtigste Anschlußinhaber die Zechen und Hütten von Hoesch (Konzern Köln-Neuessen-Hoesch) und des Hörder Vereins (Phönixkonzern) sind.

Ähnlich z. B. liegen die Verhältnisse bei der Westfälischen Straßenbahn m. b. H., welche die teuersten Personentarife im Ruhrbezirk besitzt und sich nur durch ihren nicht unbedeutenden Güterverkehr über Wasser hält; da auch in diesem Falle die beteiligten Gemeinden keine Zuschüsse mehr leisten können, sucht die Straßenbahn naturgemäß Anlehnung bei der wirtschaftlich starken Industrie, weil sie von Staat und Reich keine Beihilfe bekommt. Wenn ich schon früher wiederholt auf die Notwendigkeit hingewiesen habe, daß die Staatsregierung den Klein- und Straßenbahnen tatkräftig mit geldlichen Mitteln (Beihilfen) oder durch geldliche Erleichterung (Erlaß von Verkehrssteuern) beispringen müsse, so zeigt es sich, daß diese Unterlassungssünde sich jetzt rächt, indem die Klein- und Straßenbahnen immer mehr dem Einfluß des Staates entgleiten und in die Arme der Industrie sinken.

Trotz aller dieser nur kurzen Andeutungen dürfte es keinem Zweifel unterliegen, daß die Industriekonzerne des Ruhr- und Lippebezirks ein Machtfaktor geworden sind, mit dem auch im Verkehrswesen gerechnet werden muß; mir möchte es beinahe scheinen, als ob durch die Bildung großer Industriebahn- und Hafengruppen im wichtigsten Gebiet der deutschen Reichsbahnen ein neues „Privatbahnzeitalter" eingeleitet und der Weg der Privatisierung auf dem indirekten Wege beschritten werden soll, indem die großindustriellen Betriebe sich durch eigene Bahnen und Häfen immer mehr von den öffentlichen Verkehrsanstalten freimachen wollen, zunächst zwar nur im sog. Ortsverkehr.

Wenn man berücksichtigt, daß die Industriebahnen einen umfangreichen eigenen Lokomotiv- und Güterwagenpark besitzen sowie über eigenes Bahnpersonal verfügen — und zwar nicht das schlechteste, da sie gut bezahlen — liegt die Möglichkeit der Verwirklichung dieser Absicht in nicht zu weiter Ferne.

Ein Blick auf die Karte zeigt, daß der Zusammenschluß schon so weit gediehen ist, daß mit den üblichen Abwehrmaßnahmen der Reichsbahn nicht mehr viel gemacht werden kann, zumal da letztere nicht in der Lage ist, die Konzentration der Industrie als solcher zu verhindern, und die Werksbahnen als Zubehör ohne weiteres in den Konzentrationsvorgang einbezogen werden; für die Dauer wird es nicht verhindert werden können und — soweit es wirtschaftlich gerechtfertigt ist — auch nicht dürfen, daß dort, wo Gleisverbindungen vorhanden sind oder mit den einfachsten Mitteln hergestellt werden können, auch die Eisenbahnräder rollen.

Dem etwaigen Einwand, die Industriebahnen des Ruhrbezirks mit ihren vielen Nebenanschlüssen seien bei ihrer Bedeutung allmählich zu „Bahnen des allgemeinen Verkehrs" geworden — vergl. Artikel 89 der Reichsverfassung —, man müsse sie daher wie z. B. das schlesische Schmalspurbahnnetz verstaatlichen, ist entgegenzuhalten, daß hierzu sowohl Preußen wie dem Reich die finanziellen Mittel für absehbare Zeit fehlen; dann aber scheint es wenigstens hinsichtlich der die Mehrzahl bildenden Privatanschluß- und Grubenanschlußbahnen zweifelhaft, ob hierzu die gesetzlichen Unterlagen vorhanden sind.

Das nächstliegende Mittel dürfte es daher sein, ohne Hinblick auf Monopolfragen von rein wirtschaftlichem Standpunkt aus zu prüfen, ob, gegebenenfalls in welcher Weise, eine Neuregelung der Güterverkehrsbeziehungen im Ruhrbezirk notwendig ist, namentlich hinsichtlich des Orts- oder Nahverkehrs, dessen Begrenzung allerdings eine außerordentlich schwierige Frage bleibt.

Nachdem wir aber Oberschlesien sowie Elsaß-Lothringen verloren haben und das Saargebiet als wirtschaftlich nicht mehr zu Deutschland gehörend anzusehen ist, muß mit der ganz natürlichen Erscheinung gerechnet werden, daß die Industrie ihre Produktionsstätten immer mehr in die unmittelbare Nähe der Brennstofferzeugung, das heißt ins Ruhrgebiet verlegt; die vorerwähnten Fragen müssen daher aus allgemein-wirtschaftlichen Gründen namentlich unter dem Gesichtswinkel geprüft werden, jede sich bietende Arbeitsmöglichkeit zu unterstützen und alle Transporte so billig wie möglich zu gestalten. Daß es hierbei zwischen der Reichseisenbahnverwaltung, die bei ihrer schwierigen wirtschaftlichen Lage nur widerstrebend alte Beförderungsrechte aufgeben will, und zwischen der nach Unabhängigkeit und Wettbewerbsfähigkeit mit dem Ausland ringenden Industrie leicht zu gegensätzlichen Auffassungen kommt, bedarf keiner besonderen Betonung; wohl aber dürfte der Hinweis angebracht sein, daß es unzweckmäßig ist, wenn die Reichsbahn aus grundsätzlichen Bedenken heraus unrentable Nahtransporte behalten will, statt sie der im allgemeinen billiger arbeitenden Privatindustrie zu überlassen. Durch einen Verzicht auf Kleinarbeit muß sich die Reichsbahn Bewegungsfreiheit für größere Aufgaben verschaffen. Es darf nicht übersehen werden, daß Reichs- und Industriebahnen die Hauptadern in dem feingeästelten Mechanismus des Wirtschaftslebens sind und unbedingt aufeinander angewiesen sind; sollte es daher nicht möglich sein, die angedeutete Arbeitsteilung zwischen Nah- und Fernverkehr durchzuführen, so erhebt sich die Frage, ob nicht ein engeres Zusammenarbeiten als bisher zweckmäßig und notwendig ist, d. h. eine Verständigung, und zwar durch Paarung des staatlichen Allgemeingedankens mit dem individualistischen Kaufmannsgeist. Der monopolartige Staatsbetrieb ist für die jetzigen schnelles Einstellen verlangenden Zeiten zu schwerfällig, der reine Privatbetrieb verfällt zu leicht dem Profitgedanken zugunsten weniger; deswegen könnte man für die in Fluß gekommene Industriebahnfrage etwa nach dem Vorbilde der belgischen Kleinbahngesellschaften eine nach kaufmännischen Grundsätzen gestaltete Unternehmungsform wählen, eine Art gemischtwirtschaftlichen Betriebes, an dem außer den einzelnen Industriebahngruppen auch die Reichsbahn beteiligt ist; dann würde hoffentlich auch der so oft gehörte Vorwurf verschwinden, daß die Reichsbahn in ihrer monopolartigen Machtstellung nicht immer ein wohlwollender Förderer der Industriebahnen sei.

Neue Zeiten erfordern neue Wege! Diese unter gerechter Würdigung aller Belange mit weitausschauendem Blick und durch verständnisvollen Ausgleich zu suchen, ist eine ernste Pflicht der in den verschiedenen Lagern verantwortlichen Stellen. Eine derartige Aufgabe ist allerdings nicht leicht, da nach Durchführung der Verreichlichung der Staatsbahnen die Wahrnehmung der Belange der Reichsbahn einer Reichsbehörde, dem Reichsverkehrsministerium, übertragen ist, das als oberste Aufsichtsbehörde neben seiner Hoheitstätigkeit auch privatrechtliche Geschäfte ausübt; die Aufsicht über die preußisch verbliebenen Klein-, Privatanschluß- und Grubenanschlußbahnen obliegt dagegen dem preußischen Minister für Handel und Gewerbe. Die drohende Gefahr einer Gruppierung „Hie Reich — hie Preußen!" muß im Interesse der Sache unbedingt vermieden werden. Die Provinzialinstanzen — die Reichseisenbahndirektionen —, denen außer der Verwaltung der Reichsbahnen nebenamtlich die im Auftrage und für Rechnung Preußens auszuübende Beaufsichtigung der Klein-, Privat- und Grubenanschlußbahnen obliegt, sind dabei in einer wesentlich schwierigeren Lage als die preußischen Oberbergämter, die diese lediglich die Belange der Grubenanschlußbahnen wahrzunehmen haben. Es wird nicht zu verkennen sein, daß gerade die Eisenbahndirektionen, insbesondere Essen, bei der alle Fäden zusammenlaufen, in erster Linie in der Lage sind, ein zutreffendes Urteil abzugeben; drum gilt ihnen insbesondere das Wort: „Caveant consules!"

Die Kohlenlage der Reichsbahn.

In der Sitzung des Reichskohlenrats vom 29. Juli 1922 machte r Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, Ministerialrat rins, die nachstehenden Ausführungen, die klar und nüchrn die Dienstkohlennot der Reichsbahn in ihrer betrieblichen, ıanziellen und volkswirtschaftlichen Bedeutung zeigen. Die 'fentlichkeit wird sich mit diesen Fragen um so mehr zu beıäftigen haben, als die Kohlenfrage ein maßgebender ıktor für die Tariferhöhung im Güterverkehr ist, mit der m 1. Oktober d. J. gerechnet werden muß, und als sie ein ısschlaggebender Faktor für die Betriebsschwierigiten ist, denen sich die Reichsbahn beim Einsetzen des Herbstrkehrs trotz aller Gegenmaßnahmen gegenüber sehen wird.

A. Die Kohlenförderung des Ruhrbezirks ist r die Versorgung der Reichsbahn mit Dienstkohlen von übergender Bedeutung. Die Förderung der übrigen Steinkohlenzirke tritt gegen das Ruhrgebiet an Bedeutung wesentlich rück.

An der Ruhr wurden im Monatsdurchschnitt und arbeitsglich gefördert:

im Jahre 1920 . . . . . 289 000 t,
„ „ 1921 . . . . . 310 000 t.

Im Beginn dieses Jahres wurde die Förderung weiter gesteirt, und zwar

im Januar auf . . . . . 319 000 t,
„ Februar auf . . . . . 320 000 t,
„ März auf . . . . 331 000 t.

ɔn da ab beginnt sie leider zurückzugehen. Sie betrug

im April . . . . 324 000 t,
„ Mai . . . . 308 000 t,
„ Juni . . . . 290 000 t,

t also auf die Leistung von 1920 zurückgegangen und bewegt ch zurzeit noch weiter auf absteigender Linie.

B. Die Dienstkohlenversorgung der Reichsahn war im vergangenen Jahre ständig unzureichend und hat ch trotz aller noch so energischen Bemühungen der Eisenbahnrwaltung in diesem Jahre weiter verschlechtert. Zu einer dnungsmäßigen Betriebsführung der Eisenbahnen muß ein beimmter Mindestvorrat an Dienstkohlen in den Magazinen vornden sein, der für das gesamte Eisenbahnnetz wenigstens für Tage, in den ferngelegenen Bezirken wie Süddeutschland, stpreußen aber mindestens für 35 Tage reichen muß, damit cht bei jeder Unregelmäßigkeit in der Kohlenzufuhr die Aufchterhaltung des Betriebes gefährdet wird. In den Herbstrkehr, wo die Wagen für andere dringende Transporte in ıspruch genommen werden, müßte die Verwaltung mindestens it einem Vorrat für 35 Tage und in den entfernter gelegenen ezirken für 45 Tage eintreten. Wie liegen die Verhältnisse er tatsächlich?

Trotz aller dringenden Vorstellungen bei dem Reichskohlenommissar war die Reichsbahn im vergangenen ahre in die schwierige Zeit des Herbstverkehrs am 1. Okber v. J. nur mit einem Bestande von etwas über Million Tonnen gegangen, die bei einem Tagesverbrauch n durchschnittlich 45 000 t nur 22 Tage ausreichten. Als dann Herbst 1921 die verstärkten Lebensmitteltransporte eintzten, nahmen die Bestände an Dienstkohlen rasch ab, und n ganzen Winter bis in die neueste Zeit hinein lebte die eichsbahn in der Kohlenversorgung sozusagen von der Hand den Mund. Dienstkohlenbestände von 2 bis 3 Tagen wurden vielen Bezirken zur Regel, ständig drohte die Gefahr des ısammenbruchs des Betriebes, der teilweise überhaupt nur ırch die Beschlagnahme von Privatkohlen aufrechterhalten erden konnte. Der Reichsverkehrsminister hat her unablässig und mit allem Nachdruck die Forderung hoben, es möchten unverzüglich alle Maßnahmen ergriffen erden, um für die Folgezeit durch Mehrförderung diesen hwierigkeiten energisch abzuhelfen. Leider fanden diese Angungen in den beteiligten Kreisen kein Verständnis, man ınnte sich nicht entschließen, an diese für Deutschland lebenschtige Frage beizeiten heranzugehen und wies dabei immer eder auf die großen Haldenbestände hin, die die isenbahn erst einmal abfahren sollte. Alle Vercherungen der Reichsbahn, daß diese Haldenbestände zu der eit des Inkrafttretens etwaiger Überschichten wie in allen üheren Jahren schon längst zusammengeschmolzen sein würden, fruchteten nichts, es wurde nicht gehandelt. Tatsächlich sind die Halden, auf denen z. B. an der Ruhr im Frühjahr ungefähr 1,5 Millionen Tonnen Kohlen und Koks vorübergehend abgeladen waren (übrigens eine im Verhältnis zu früheren Jahren gar nicht große Menge, betrugen doch die Ruhrhaldenbestände z. B. im letzten Friedensjahre 1914 1,7 Millionen und im Jahre 1918 3,2 Millionen), zurzeit auf eine selbst für die Zechenbesitzer beängstigende Menge nämlich 200 000 t, davon nur 100 000 t Kohlen, abtransportiert worden. Die Kohlenmenge, allein betrachtet, bedeutet nur $^1/_3$ Tagesförderung. Seit dem 10. April d. J. hat die Reichsbahn die zur Kohlenabfuhr einschließlich des Abtransportes der Haldenbestände angeforderten Wagen restlos gestellt, und sie wäre mühelos in der Lage gewesen, nach Bedarf noch erheblich größere Kohlenmengen abzufahren, wenn sie gefördert worden wären.

Angesichts dieser Lage hatte der Reichsverkehrsminister im März d. J. unter eingehender Darstellung der Verhältnisse der Reichsbahn nochmals einen energischen Vorstoß bei den beteiligten Stellen unternommen, um wenigstens für die verkehrsschwache Zeit vorübergehend durch Überschichten eine Steigerung der Produktion durchzusetzen. Diese Bemühungen schienen, wenn auch verspätet, auf fruchtbaren Boden zu fallen, war doch endlich nach langen Verhandlungen für Anfang Juli das Verfahren von Überschichten an der Ruhr in Aussicht genommen. Leider ist diese Hoffnung durch die politischen Ereignisse der letzten Wochen vereitelt worden, und statt der erstrebten Steigerung der Kohlengewinnung ist gegen das Frühjahr an der Ruhr allein arbeitstäglich ein Rückgang der Förderung von 50 000 t (mehr als der Tagesbedarf der Eisenbahnen) eingetreten.

Die Reichsbahn hat sich aber in verantwortungsvoller Beurteilung ihrer Lage nicht auf die von ihr betriebene, vielleicht eintretende Besserung der einheimischen Kohlenförderung verlassen, sondern sie hat sich im Frühjahr außerdem entschlossen, ohne Rücksicht auf die erhebliche Belastung ihrer Ausgaben in großen Mengen englische und holländische Kohlen sowie Saarkohlen anzukaufen. Und als vom Mai ab die Förderung an der Ruhr immer weiter zurückging, die Belieferung der Eisenbahn mit Dienstkohlen immer schlechter wurde (zurzeit statt des arbeitstäglichen Ruhr-Solls von 40 000 t nur ungefähr 25 000 t), hat sie ihre Ankäufe in Auslandskohlen weiterhin verstärkt, und sie ist fest entschlossen, unter allen Umständen, koste es, was es wolle, auf diesem Wege fortzuschreiten, um mit einem möglichst hohen Bestand an Dienstkohlen in den Herbstverkehr zu gehen. Diese Bemühungen stoßen auf erhebliche Schwierigkeiten, die einmal in der begrenzten Aufnahmefähigkeit der deutschen Häfen liegen und zum anderen besonders verschärft wurden durch den unglückseligen Maschinistenstreik auf den Schiffen, der die Seezufuhr für längere Zeit fast lahm gelegt hat. Es braucht wohl nicht besonders hervorgehoben werden, welch ungeheurer volkswirtschaftlicher Schaden dadurch fortdauernd erwächst, daß die Reichsbahn darauf angewiesen ist, auch diese erheblichen Mehrkosten für ausländische Kohlen wieder durch notwendige Tarifsteigerungen hereinzuholen, um ihren Haushalt im Gleichgewicht zu erhalten, und daß im übrigen der hohe Betrag dieser Kohlenkosten dem Auslande zufließt anstatt bei inländischer Mehrförderung dem einheimischen Kohlenbergbau zugeführt zu werden.

Der Bestand der Reichsbahnen an Dienstkohlen betrug am 15. Juli d. J. ungefähr 750 000 t, ausreichend für etwa 16 Tage, während zur selben Zeit im Jahre 1913 3,5 Millionen Tonnen und im Jahre 1914 annähernd 4 Millionen Tonnen in den Lagern vorhanden waren. Bis zum 15. Juli waren ungefähr 500 000 t ausländischer Kohlen den Verbrauchsstellen der Eisenbahn zugeführt worden. Hätte die Reichsbahn also nicht mit Nachdruck den Ankauf und die Anlieferung dieser Auslandskohlen betrieben und sich lediglich auf die Inlandsbelieferung verlassen, so hätte sie zu diesem Zeitpunkt nur einen Bestand von 250 000 t, d. h. für ungefähr 5½ Tage im ganzen Bereich gehabt, und damit wäre die Einstellung des Betriebes und der Zusammenbruch des Verkehrs besiegelt gewesen!

Alles in allem ein trauriges Bild der gesamten Kohlenlage Deutschlands, insbesondere aber der Kohlenversorgung der Reichsbahn. Mit größter Sorge sieht die Reichsbahnverwaltung dem Herbst und Winter entgegen. Die Verantwortung für die der ganzen deutschen Wirtschaft drohenden Nöte muß sie heute schon ablehnen.

Die Gesundung der Reichsbahn.

Unter dieser Überschrift hat Staatssekretär **Stieler** in der „Voss. Ztg." folgende bedeutungsvollen Ausführungen gemacht:

„Die Reichsbahnverwaltung hat in diesen Tagen den endgültigen Abschluß des ordentlichen Haushalts für 1921 veröffentlicht und fast gleichzeitig den vorläufigen Abschluß für die ersten drei Monate (April bis Juni) des neuen Rechnungsjahrs. Der Abschluß für 1921 zeigt bei 45,1 Milliarden Einnahmen und 52,0 Milliarden Ausgaben einen Fehlbetrag von 6,9 Milliarden. Gegenüber dem Haushaltsvoranschlag mit seinen Nachträgen bedeutet das eine Steigerung der Einnahmen um 7,6 Milliarden, der Ausgaben um 3,7 Milliarden und eine Verminderung des Fehlbetrags um 3,9 Milliarden.

Das Rechnungsjahr 1920, das erste Jahr der Reichsbahn, hat mit einem Fehlbetrag von 15,6 Milliarden abgeschlossen. Der neue Abschluß zeigt demgegenüber eine Verbesserung um 8,7 Milliarden. Die Betriebsausgaben, die sich im Jahre 1920 zu den Einnahmen verhielten wie 172,8 : 100 stehen im Jahre 1921 zu den Einnahmen im Verhältnis von 108,5 : 100. Die freilich immer noch negative Betriebszahl hat sich danach um 64,3 verbessert.

Der Abschluß für das erste Vierteljahr des neuen Rechnungsjahres 1922 ist, wie erwähnt, ein vorläufiger. Die Reichsbahn hatte sich wie ihre Rechtsvorgängerinnen, die Staatsbahnen, bisher darauf beschränkt, nur die Einnahmen in vorläufigen Zahlen anzugeben. Von einer Veröffentlichung der Ausgabezahlen war bisher im Verlaufe des Rechnungsjahres abgesehen worden. Es ist einleuchtend, daß Zwischenabschlüsse nicht den Anspruch auf volle Genauigkeit erheben können. Die Verwaltung ist zum Teil auf Schätzungen angewiesen. Sie hat diese Schätzungen auf beiden Seiten mit größter Gewissenhaftigkeit und Vorsicht vorgenommen.

Für das erste Vierteljahr des Rechnungsjahres 1922 sind berechnet:

die Einnahmen auf 32,9 Milliarden,
die Ausgaben auf 30,4 Milliarden, danach ergibt

sich ein **Überschuß** von 2,5 Milliarden.

Bei der Beurteilung dieser Ergebnisse wird folgendes im Auge zu behalten sein:

Der Fehlbetrag des Jahres 1920 mit über 15 Milliarden sollte nach dem ursprünglichen Plane des Reichsverkehrsministers, dem auch dessen politische und wirtschaftliche Berater zugestimmt hatten, im Laufe der nächsten beiden Rechnungsjahre abgebaut werden, und zwar derart, daß etwa zwei Drittel davon durch Tariferhöhungen, ein Drittel durch Ersparnismaßnahmen zu decken gewesen wären. Der gebotene volle Ausgleich zwischen Ausgaben und Einnahmen wäre danach erst im Rechnungsjahre 1923 erreicht worden. Bei Einhaltung dieses Programms, dem die Tarifpolitik im ersten Halbjahr 1921 noch angepaßt war, wäre es möglich gewesen, mit den Tariferhöhungen langsam vorzugehen und das Wirtschaftsleben schonend zu behandeln. Die Verwaltung hätte insbesondere Zeit gehabt, die von Anfang an eingeleiteten Ersparnismaßnahmen sich auswirken zu lassen.

Welche Verhältnisse die Reichsbahn gezwungen haben, von dem ersten Plane abzuweichen, ist bekannt. Unter diesem Zwang hat die Reichsbahn, den allgemeinen Teuerungswellen folgend, vom zweiten Halbjahr 1921 an im Güterverkehr Tariferhöhung auf Tariferhöhung vornehmen müssen, und zwar in der rohen Form der prozentualen Zuschläge. Diese Politik mußte bis zum 1. d. M. fortgesetzt werden. Der für alle Teile unerwünschte Zustand wird im Reichsverkehrsministerium aufs unangenehmste empfunden. Kein Mensch freut sich dort über die Tarifdiktatur, zu der das Ministerium gedrängt wurde. Es wird aber zugegeben werden müssen, daß entgegen mancher Voraussage das eingeschlagene Verfahren den verfolgten Zweck erfüllt hat. Die Tariferhöhungen sind bisher vom Verkehr, im ganzen genommen, glatt getragen worden. Der Vergleich der Einnahmen aus den letzten sechs Monaten mit denen der entsprechenden Periode des Vorjahres und die Gegenüberstellung der Tarife zeigt, daß ein guter Teil der Mehreinnahmen nicht auf die Tariferhöhungen, sondern auf die Steigerung des Verkehrs zurückzuführen ist, die sich auch aus der Statistik über die Wagengestellung ergibt. Ob diese Tarifpolitik auch hätte durchgeführt werden können bei rückläufiger Wirtschaftskonjunktur, ist eine andere Frage. Ebenso wird nicht verkannt, daß die Tariferhöhungen für einzelne Güterarten, Tarifklassen und Verkehrsbeziehungen verkehrshemmend gewirkt haben mögen.

Es ist daher Aufgabe der Reichsbahn, jetzt in der durch die bisherige Tarifpolitik geschaffenen Atempause eine neue organische Durcharbeitung der Gütertarife vorzunehmen, bei der die angedeuteten Mängel beseitigt werden sollen. Diese Aufgabe ist von der Verwaltung längst in Angriff genommen. Sie wird so gefördert werden, daß der durch die Verfassung dem Ministerium als Berater in Tarifsachen beigegebene Reichseisenbahnrat und damit die beteiligten Wirtschaftskreise Gelegenheit hab[...], rechtzeitig zu den Plänen der Verwaltung Stellung zu nehm[...]. Der organisch umgearbeitete Gütertarif soll zum 1. Okto[...]r d. J. eingeführt werden.

Wenn von mancher Seite gewünscht wird, daß der neue Taf[...] früher in Kraft gesetzt werden möge, so ist daran zu erinne[...], daß diesem Verlangen nur entsprochen werden könnte bei V[...]zicht auf die von derselben Seite und mit Recht verlangte rec[...]zeitige Bekanntgabe des Entwurfs an die Interessentenkrei[...]. Auch nach dem hier mitgeteilten Plane werden alle Beteilig[...] sehr rasch arbeiten müssen, wenn der angegebene Termin e[...]gehalten werden soll.

Das Reichsverkehrsministerium hofft, daß trotz der immer [...]nehmenden Teuerung, die sicher auch weitere Steigerungen [...]r Gehälter und Löhne im Gefolge haben wird, das laufende Vi[...]teljahr von weiteren Tariferhöhungen verschont bleiben ka[...]. Das zweite Vierteljahr wird dann aber, das ist mit Sicherh[...] vorherzusagen, einen weit weniger günstigen Abschluß bring[...] als das erste. Es ist daher zu erwarten, daß mit der E[...]führung des organisch umgebildeten Gütertarifs eine weit[...] Erhöhung der Sätze vorgenommen werden muß. Die Verwaltu[...] wird aber alles daran setzen, künftig das Wirtschaftsleben [...] solch rasch aufeinanderfolgenden Tariferhöhungen zu bewahr[...], wie sie in letzter Zeit durch die Verhältnisse geboten war[...]. Eine gewisse Entlastung erfahren die Gütertarife durch die z[...] 1. Oktober vorgesehene Erhöhung der Personentarife, die a[...] dann noch weit hinter der durch das Sinken des Geldwertes [...]dingten Steigerung zurückbleiben werden. Die Erwägung[...], die zu der schonenden Behandlung des Personenverkehrs führ[...], liegen auf der Hand. Daß die Durchführung der hier kurz [...]gedeuteten Pläne durchkreuzt werden kann durch Ereignis[...], die von der Verwaltung nicht verantwortet werden, sei a[...]drücklich erwähnt.

Die Öffentlichkeit hat auch in letzter Zeit so oft hö[...] müssen, die Reichsbahn suche ihre Finanznot lediglich du[...] Steigerung der Einnahmen, durch Tariferhöhungen zu erreich[...]. Sie versäume es dagegen, ihre Aufmerksamkeit und Anstr[...]gungen auf die Verminderung der Ausgaben zu richten. I[...] Vorwurf ist unbegründet. Freilich sind die Ausgaben [...] Reichsbahn auf allen Gebieten in den letzten Monaten gewal[...] gestiegen. Keine Ersparnismaßnahme war imstande, das a[...]zugleichen, was durch Steigerung der Preise wie der Löh[...] und Gehälter mehr auszugeben war. So verschwinden die [...]gebnisse der Ersparnismaßnahmen für die oberflächliche Be[...]teilung. Ihre Bedeutung ist darum nicht geringer. Sie m[...] aus folgenden Beispielen erhellen: Von Beginn dieses Kalend[...]jahres bis zum 31. Mai ist das Personal der Reichsbahn [...] 27 000 Köpfe verringert worden. Dies bedeutet, für das Ja[...] berechnet, nach den heutigen Lohn- und Gehaltssätzen ei[...] Geldersparnis von 1½ Milliarden. Ferner: Der Kohlenverbrau[...] für das Lokomotivkilometer hat sich gegenüber dem Vorja[...] um 1,39 kg vermindert. Die Jahresersparnis auf diesem G[...]biete beläuft sich nach den heutigen Preisen auf 1,7 Milliard[...] Mark. Berücksichtigt man nun diese beiden allerdings bes[...]ders wichtigen Posten, so ergibt sich eine Jahresminderausga[...] von über 3 Milliarden, die sonst vom Verkehr aufzubring[...] wären. Die Verwaltung weiß ganz gut, daß auf dem Geb[...] der Ausgabenersparnis noch recht viel zu leisten ist. Sie [...] weit davon entfernt, sich mit dem bisher Erreichten zu [...]ruhigen. Sie wird sich aber immer mit Nachdruck dagegen v[...]wahren, daß sie diese wichtige Seite ihrer Aufgabe nicht [...]achte. Man wird ihr auch nicht verübeln dürfen, wenn sie d[...]auf hinweist, daß die Leistungen ihres Personals fortlaufe[...] steigen, während im Kohlenbergbau, dem am ehesten zum V[...]gleich heranzuziehenden privatwirtschaftlich geleiteten Ries[...]betrieb, die Leistungen in der verhängnisvollsten Weise zurüc[...]gegangen sind.

Die Reichsbahn steht dieser Tatsache mit größter Sor[...] gegenüber. Ihre Belieferung mit inländischer Kohle ist [...] schlecht, daß die in großen Mengen angekaufte fremde Koh[...], aus der ein Vorrat für den Herbst und Winter gebildet werd[...] sollte, heute schon zur Deckung des Tagesbedarfs herangezog[...] werden muß. Die Möglichkeit, fremde Kohle hereinzubeko[...]men, ist begrenzt. Wenn es also dem deutschen Bergbau nic[...] gelingt, die Belieferung der Reichsbahn rasch und erheblich [...] steigern, so wird der Herbstverkehr nicht glatt bewälti[...] werden können. Das bedeutet nicht nur Einnahmeausfälle f[...] die Reichsbahn, sondern vor allem die schwerste Schädigung d[...] gesamten deutschen Wirtschaftslebens. Die Verantwortu[...] hierfür muß die Reichsbahn heute schon aufs entschieden[...] ablehnen."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Arbeitszeit bei der Reichsbahn.** Die maßgebenden ıitzenverbände haben der vom Reichsverkehrsminister geplan-n Regelung der Arbeitszeit des Eisenbahnbetriebs- und Ver-hrspersonals zugestimmt. Der Reichsverkehrsminister hat e Dienstdauervorschriften erlassen.

— **Die erste Sitzung des Reichseisenbahnrats.** Der Reichs-rkehrsminister hat den Reichseisenbahnrat auf Donnerstag, n 17. August 1922, vormittags 10 Uhr, zur ersten Sitzung im oßen Sitzungssaal des Potsdamer Personenbahnhofs in Berlin rufen. Die Tagesordnung sieht folgende Beratungsgegen-inde vor: Feststellung der Gültigkeit der Mitgliedschaft. orlage des Reichsverkehrsministers, betreffend Entwurf einer eschäftsordnung für den Reichseisenbahnrat. Wahl der Mit-lieder und stellvertretenden Mitglieder des Ständigen Aus-husses des Reichseisenbahnrats. Vorlage des Reichsverkehrs-inisters, betreffend die organische Einarbeitung der am 1. März, April, 1. Mai, 1. Juni und 1. Juli 1922 in Form einheitlicher ıschläge durchgeführten Erhöhungen der Güter- und Tier-rife. Mitteilung des Reichsverkehrsministers über Erhöhung ıd Neuberechnung der Personentarife der Reichsbahn zum Oktober 1922.

— **Minister Groener über die „Reichsbahn-Direktionen“.** Der eichsverkehrsminister Groener äußerte sich auf der Durch-iso durch München zu einem Mitarbeiter der „M. N. N.“ über e Frage der Umwandlung einer Reihe von Eisenbahngeneral-rektionen in Reichseisenbahndirektionen, er sei sehr über-scht, daß diese Maßnahme so lebhafte Beunruhigung hervor-rufen habe (vgl. Nr. 28, S. 564 d. Ztg.). Es handle sich doch diglich um eine Änderung des Namens, irgendeine Änderung den Befugnissen und in der Stellung der bisherigen General-rektionen sei nicht eingetreten und auch nicht beabsichtigt. e Zuständigkeit bleibe genau so wie bisher. Die Klagen, ß durch eine Änderung der Organisation der Staatsvertrag rletzt werde, seien somit ganz unbegründet. Auf keinen Fall olle er die Reichsbahnorganisation in zentralistischem Sinne ıdern. Für die Zentralisierungsbestrebungen sei er nicht zu ben. Das möchte er besonders in Bayern betonen. Die oße Linie der Organisation werde auch weiterhin in der chtung der Dezentralisation liegen.

— **Staatsbahn oder Privatbahn?** Am 5. Dezember 1921 hat r Reichsverkehrsminister zur Beratung der Neuorganisation r Reichsbahn und zur Vorbereitung seiner Entscheidung in eser Frage einen Organisationsausschuß eingesetzt ıd den Staatssekretär Kumbier zu seinem Vorsitzenden stellt. Dieser Ausschuß hat sich am 16. und 23. Mai aus-hrlich mit dem Gutachten der Sachverständigen des Reichs-rbandes der deutschen Industrie betr. „Die deutsche Eisen-hnfrage“ (vgl. Nr. 15 S. 303 und Nr. 17 S. 329 d. Ztg.) schäftigt*). An diesen Sitzungen haben außer dem Vor-izenden 10 Vertreter der Reichsbahnverwaltung und 10 Ver-eter der Organisationen (Deutscher Eisenbahnerverband, eichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -An-irter, Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staats-diensteter, Allgemeiner Eisenbahnerverband) teilgenommen. er erste Berichterstatter, Ministerialrat Dr. Tecklenburg, t in einem sehr eingehenden Bericht hauptsächlich das von m Gutachten benutzte Zahlenmaterial näher untersucht und bei den Standpunkt vertreten, daß die Zahlen in wesent-chen Punkten unrichtig und irreführend seien. Dement-rechend seien auch die aus den Zahlen gezogenen Schlüsse fechtbar und zum Teil geradezu unzutreffend. Zu einem eichfalls ablehnenden Ergebnis kam der zweite Berichter-atter Riedel (Allg. Eis.-Verb.), der zunächst einmal die tsächlichen Voraussetzungen des Gutachtens als richtig iterstellte und seine Untersuchung auf die Frage richtete, ob von dem Reichsverband vorgeschlagenen Wege zur Um-rmung der Reichsbahnverwaltung die richtigen seien. Nach ner Aussprache, an der sich auch andere Mitglieder des Aus-husses beteiligten, faßte der Ausschuß seine Stellungnahme dem Gutachten des Reichsverbandes in folgenden Beschluß sammen:

In dem ersten Teil der Denkschrift haben die Verfasser des ıtachtens ihre kritischen Betrachtungen zur Lage der Reichs-bahn, deren Ergebnisse als Grundlage für ihre im zweiten Teil der Denkschrift gemachten Vorschläge zur wirtschaftlichen Gesundung der Reichsbahn dienen sollen, in der Hauptsache auf einen Vergleich zwischen den Verkehrs- und Betriebsleistungen der deutschen Eisenbahnen während der Vor- und Nachkriegszeit aufgebaut. Muß hierbei vor allem festgestellt werden, daß die Gutachter keinen ernstlichen Versuch machen, den von ihnen errechneten ungünstigen Zahlenergebnissen in ihren tieferen, vor allem in den Nachwirkungen des Krieges und der politischen Umwälzung liegenden Gründen objektiv nachzugehen, so muß die statistische Beweisführung selbst als geradezu leichtfertig aufgestellt und unsachgemäß ausgewertet angesprochen werden. Wenn beispielsweise bei dem Vergleich zwischen den Leistungen der Eisenbahnen in der Vor- und Nachkriegszeit nicht einmal die erhebliche Verringerung des Bahnnetzes nach dem Kriege berücksichtigt wird und weiterhin für die Beurteilung einer wirtschaftlichen Personalbemessung die Lokomotivnutzleistungen zugrunde gelegt werden, so kann eine derartige Beweismethode neben vielen anderen unsachgemäßen Behauptungen und Unrichtigkeiten in keiner Weise Vertrauen zur sachlichen Objektivität des Gutachtens aufkommen lassen. Die auf Grund derartig oberflächlicher kritischer Betrachtungen der Verhältnisse aufgebauten Verbesserungsvorschläge der Denkschrift müßten daher von vornherein als abwegig bezeichnet und abgelehnt werden.

Der Ausschuß hat die im zweiten Teil gemachten Vorschläge nach ihrer voraussichtlichen Wirkung auf die wirtschaftliche Gestaltung des Unternehmens und der gesamten Volkswirtschaft untersucht und geprüft. Zunächst stimmt der Ausschuß mit der Denkschrift darin überein, daß bei einem so großen Betriebsunternehmen wie der Reichsbahn die Grundsätze privatwirtschaftlicher Betriebsführung angewandt werden müssen und vor allem eine größere Bewegungsfreiheit, als es bisher der Fall war, in dem richtigen Einsatz von Material und Personal notwendig ist. Dagegen hält der Ausschuß eine Änderung der Wirtschaftsform durch Umwandlung der Reichsbahn in eine Privat-Aktiengesellschaft, wie sie das Gutachten vorschlägt, nicht für notwendig, sondern für recht bedenklich. Soweit nämlich das Gutachten Richtlinien über die künftige Form, Organisation, Finanzgebarung und Tarifpolitik der Eisenbahn-Gesellschaft überhaupt erkennen läßt, ist der Eindruck nicht von der Hand zu weisen, daß die Besserungsvorschläge der Denkschrift abgestimmt sind auf die Interessen der vorwiegend beteiligten Privatindustrie auf Kosten der allgemeinen Volkswirtschaft, und daß die neue Gesellschaft nichts weniger als gemeinwirtschaftlich eingestellt sein wird. Vor allem enthalten die Forderungen, die das Gutachten für die zukünftige Finanzierung und Tarifpolitik der Eisenbahn stellt, und mit deren Erfüllung es vor allem eine gesunde Finanzwirtschaft für möglich hält, nichts, was dem Begriff der von ihm betonten Gemeinwirtschaftlichkeit der Eisenbahn entsprechen könnte. Es muß im Gegenteil in der außerordentlich niedrigen Bemessung der Verkaufssumme, die das Reich für die Abgabe der Bahnen erhalten soll, und in der Forderung einer dreijährigen Tariffreiheit die große Gefahr erblickt werden, daß das finanzielle Ergebnis der deutschen Eisenbahnen über die Interessen der allgemeinen Volkswirtschaft gestellt wird und die Bahnen ihren gemeinnützigen Zwecken und Aufgaben zum Schaden der Gesamtwirtschaft entzogen werden.

Nach allem bieten die Vorschläge der Denkschrift keinen gangbaren Weg zur Gesundung der Reichsbahn. Der Ausschuß ist daher der Ansicht, daß das Gutachten als auf unrichtigen Voraussetzungen aufgebaut abzulehnen ist, und daß die von der Reichsbahnverwaltung in Aussicht genommenen Reformen im allgemeinen eine bessere Gewähr dafür bieten dürften, daß die im Reichsbesitz verbleibenden Bahnen mit ihrer eigenen Gesundung auch zum Wiederaufbau der gesamten deutschen Wirtschaft beitragen werden.

Hierzu machten jedoch die Vertreter der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter den Vorbehalt, daß sie nach wie vor in den vor allem im Entwurf zu einem Reichsbahnfinanzgesetz von der Reichsbahn niedergelegten Reformabsichten nur eine Etappe zu dem von ihnen gemachten weitergehenden Vorschlag auf Überführung der Reichsbahn in einen gemeinwirtschaftlichen Betrieb erblicken können.

— **Bahnhofsbuchhandel.** Der Reichsverkehrsminister hat auf die Anfrage des Abgeordneten Dr. Schreiber wie folgt geantwortet: „Es ist unzutreffend, daß der Firma Stilke ein Monopol für den Bahnhofsbuchhandel eingeräumt werden soll. Da die bisherigen preußischen, noch jetzt in Geltung befindlichen Bestimmungen über die Pachterhebung es nicht ermöglichten, bei der Pachtfestsetzung der Geldentwertung in der wünschenswert schnellen Weise zu folgen, werden neue, für das ganze Reich gültige Bestimmungen über die Bahnhofsbuchhandlungen vorbereitet, deren endgültige Feststellung binnen kurzem bevorsteht. In diesen Bedingungen ist eine Be-

*) Der Inhalt der Beratungen ist in Broschürenform erhienen (Verlag für Politik und Wirtschaft, Berlin W 35, otsdamer Str. 45.

rechnung der Pacht nach Hundertsätzen vom Umsatz vorgesehen. Um die daraus entspringende höhere Einnahme für die Reichskasse baldigst zu erreichen, ist für die mit der Firma Stilke abgeschlossenen Verträge eine Umstellung der Pachtberechnung bereits vom 1. Juli 1922 ab in Aussicht genommen. Eine Ausdehnung der mit Stilke abgeschlossenen Verträge auf weitere Bahnhofsbuchhandlungen ist damit nicht verbunden. In den bisherigen Vertragsbeziehungen tritt also, abgesehen von der Pachtberechnung, eine Änderung nicht ein. Die neuen Bedingungen sollen mit den Verbänden der Schriftsteller, Verleger und Buchhändler besprochen werden. Ich beabsichtige, zu dieser Besprechung auch Mitglieder des Reichstags hinzuzuziehen."

— **Eröffnung der Bahnstrecke Gasseldorf-Muggendorf.** Am 15. Juni d. J. wurde die 5,49 km lange Teilstrecke Gasseldorf-Muggendorf der staatlichen Nebenbahn Gasseldorf-Behringersmühle mit den Stationen Streitberg und Muggendorf eröffnet. Die Bahnlinie schließt in Gasselsdorf an die Nebenbahn Forchheim-Ebermannstadt-Heiligendorf (Ofr.) an. Die mit Dampfzügen betriebene Strecke dient dem Personen- und Güterverkehr. In Streitberg und Muggendorf findet unbeschränkte Güterabfertigung statt. Fahrzeuge und Gegenstände, die nur auf festen Rampen ver- oder entladen werden können, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Die neue Strecke bildet den Zugang zu den schönsten Teilen der Fränkischen Schweiz; sie ist der Betriebsinspektion Fürth (Bayern) zugeteilt; die Oberleitung ist der Eisenbahndirektion Nürnberg übertragen. Die Personenzüge führen nur vorzüglich eingerichtete Wagen 4. Klasse.

— **Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts.** In der Zeit vom 1. bis 15. Juli war die Wagenstellung in (I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken wie folgt:

	Es wurden gestellt (zu je 10 t)		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. für den Werktag
I. 1922	365 545	354 646	27 280
1921	395 622	384 930	29 610
1914	639 611	627 747	48 289
II. 1922	203 820	203 716	15 671
1921	175 830	175 610	13 510
1914	127 034	127 028	9 772

In den Steinkohlenbezirken beträgt die Abnahme der werktäglichen Wagenstellung gegen 1921 7,8 %, gegen 1914 43,5 %; in den Braunkohlenbezirken die Zunahme gegen 1921 16 %, gegen 1914 60,4 %.

— **Der Verkehr auf der Berliner Stadtbahn.** Der Verkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn hat im Jahre 1921 nicht nur den Stand der Vorkriegszeit erreicht, sondern ihn weit überschritten. Auf dem Netz der Berliner Stadt- und Ringbahn wurden im Jahre 1921 235 949 592 Personen, auf den Vorortstrecken sogar 277 345 340 Personen und im ganzen 513 294 832, also über eine halbe Milliarde Reisende befördert: das sind täglich 1½ Millionen, die von der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn befördert werden. Durchschnittlich fahren die Reisenden im Stadt- und Ringverkehr 6,60 km, im Vorortverkehr 15,10 km; das bedeutet eine jährliche Gesamtleistung von 1 557 267 307 km auf der Stadtbahn und von 4 187 914 634 km auf den Vorortstrecken, insgesamt eine Jahresleistung von 5¾ Milliarden Kilometern, einer Strecke, die etwa der 40fachen Entfernung der Erde von der Sonne oder rund 150 000 Äquatorlängen entspricht. Täglich werden also von Berliner Stadt-, Ring- und Vorortzügen rund 16 Millionen Kilometer zurückgelegt, so daß im Durchschnitt auf jeden Berliner eine tägliche Stadtbahnfahrt von 4 Kilometern entfällt.

— **Die Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Die Betriebslage war auch in der Woche vom 23.—29. Juli unverändert gut. Vereinzelt entstanden geringe Schwierigkeiten in der rechtzeitigen Bedarfsdeckung einiger Zechen, da der Leerwagenzulauf aus nördlicher Richtung infolge erheblichen Leerwagenbedarfs in den nördlichen Umschlagplätzen zur Abbeförderung englischer Kohlen fast ganz aussetzte und dadurch erhebliche Umverfügungen der Leerwagenbestände erforderlich wurden. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der genannten Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 127 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 21 028 Wagen (Höchstgestellung am 24. Juli: 21 312). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 282 Wagen. Der Wasserstand des Rheines ist immer n·h recht günstig. An den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Hä·n wurden werktäglich 17 713 (18 402) t, in den Zechenhäfen ·r Kanäle 27 536 (25 374) t umgeschlagen.

— **Ministergehälter der Eisenbahnstreikführer.** Die „D. A· Ztg.", der wir die unter dieser Überschrift in Nr. 23, S. ·) d. Ztg. erschienene Mitteilung entnommen haben, schreibt: ·n einer Darstellung einer Berliner Korrespondenz, die im J·i der gesamten Berliner Presse zuging, war im Zusammenh·g mit einer Schöffengerichtsverhandlung von Ministergehältern ·r Eisenbahnstreikführer die Rede. Die Gewerkschaft Deuts·r Lokomotivführer setzt uns nun von einer inzwischen erfolg·n Verhandlung in der Berufungsinstanz in Kenntnis, wobei ·h die Haltlosigkeit der obigen Darstellung ergeben habe."

Österreich.

— **Die Ergebnisse der Südbahnkonferenz in Venedig.** ·r kurzem wurden die Verhandlungen, die in Venedig wegen e· gültiger Regelung der technischen und administr· tiven Organisation der Südbahn geführt wurden, n·h dreiwöchiger Dauer zum Abschluß gebracht. Über fina· zielle Fragen wurden keine Verhandlungen geführt; vielm·r ist die Erledigung dieser Fragen in einer zweiten Konfere· die für Oktober in Rom in Aussicht genommen ist, vorgeseh·. Die getroffenen Vereinbarungen tragen keinen bindend· Charakter; sie sind Vorentwürfe, die den Regierungen zur G· nehmigung zu empfehlen sich die Vertreter verpflichtet hab·. Die endgültigen Vereinbarungen auf Grund dieser Vorentwü· sind der oben erwähnten, für Oktober in Aussicht genommen· Konferenz vorbehalten. Bei dem innigen Zusammenhange, ·r zwischen den organisatorischen Fragen und den Fragen fin· zieller Natur besteht, wurde beschlossen, daß der endgült· Abschluß der die Organisation der Südbahn betreffenden V· einbarungen gleichzeitig mit dem Abschluß der fin· ziellen Regelung erfolgen soll.

Es liegen zwei Vertragsentwürfe vor, von denen sich ·r erste auf das Verhältnis zwischen den beteiligten Sta· ten: Österreich, Ungarn, Südslawien und Italien einerseits ·d der Südbahngesellschaft anderseits, der zweite ·f das Verhältnis der beteiligten Staaten unterei· ander bezieht. Nach den Bestimmungen des ersterwähn· Vertragsentwurfes kann der Betrieb der Südbahnlinien in jed· Staate entweder durch den Staat selbst auf Grund eines ·n diesem mit der Gesellschaft abzuschließenden Pachtvertra· oder durch die Gesellschaft geführt werden, wobei es jed· Staate freisteht, sich für die eine oder für die andere Mögli· keit zu entscheiden. Die Linien der Südbahn werden in Ital· jetzt schon durch den Staat betrieben; es ist anzunehmen, d· auch die übrigen Staaten diesem Beispiel folgen werden.

Die Südbahn-Gesellschaft erhält von jedem Staate, der d· Betrieb auf den in seinen Gebieten gelegenen Südbahnstreck· im Pachtwege führt, eine Pachtrente von 22½ % der Rohe· nahmen. Für jeden Staat ist eine getrennte Rechnung · führen. Die mindeste jährliche Pachtrente, die also auch · Falle eines Gebarungsausfalles gezahlt werden muß, betr· für alle 4 Staaten zusammengenommen 20 Millionen Goldfrank· für das gesamte Netz der Südbahn. Wird der Betrieb von ·r Südbahn-Gesellschaft selbst geführt, so wird ihr von den · teiligten Staaten ein Reingewinn in gleicher Höhe gewä· leistet. Diese 20 Millionen Goldfranken wurden nach ein· Schlüssel, der auf Grund des investierten Kapitals und d· kilometrischen Länge des Netzes festgestellt wurde, auf ·r beteiligten Staaten in der Weise aufgeteilt, daß Österrei· 6 760 000, Ungarn 3 300 000, Südslawien 5 020 000 und Itali· 4 920 000 Goldfranken im Jahre zu zahlen hat. Mit Rücksi· auf das besondere Interesse, das Italien an der Hebung d· Triester Verkehrs besitzt, wird es für jede Tonne, die in ·r Ein- oder Ausfuhr über Triest verfrachtet wird, insoweit · 1 Million Tonnen überschreitet, der Südbahn eine Sonderv· gütung von 2 Goldfranken im Höchstbetrage von 4 000 000 Go· franken leisten. Die übrigen Staaten sind an der Belebung d· Verkehrs mit Triest gleichfalls dadurch interessiert, daß ih· Leistung an die Südbahn durch den verhältnismäßigen T· dieses italienischen Beitrages gekürzt wird, der aber ihre Pac· rente niemals unter insgesamt 20 Millionen Goldfranken her· drücken kann. Die Südbahn gibt also diese Sondervergütu· Italiens nur insofern ab, als die Pachtsumme eines ander· Staates über die Mindestrente steigt.

Von der erwähnten Mindestleistung von 20 Millionen Go· franken hat die Südbahn noch Kosten der Generaldirektion u· andere Zentralkosten zu bestreiten, so daß der Rest von v· aussichtlich 18 bis 19 Millionen Goldfranken in erster Li· für die Prioritätenbesitzer verfügbar sein wird. Die Pac· summe ist auf Grund einer Betriebszahl von 77½ % aufgeba·

rährend sie vor dem Kriege 60 % betrug; gegenwärtig ist sie llerdings weit höher, da die Südbahn mit einem Gebarungsusfall arbeitet. Die zugesicherten Reinerträgnisse, die in ioldfranken gezahlt werden sollen, sind steuerfrei. Nur für ie Überschüsse sind Steuern zu bezahlen, welche 25 % beragen und eine Art von Gewinnanteil des Staates an dem Irträgnisse der Südbahn darstellen. Die Schulden der Südahn, die bisher zum Teile durch die Vorschüsse der Staaten sterreich und Ungarn gedeckt wurden, sowie ihre ausstehenen Forderungen werden für jeden einzelnen Staat besonders estgestellt. Hinsichtlich ihrer Liquidierung wurden besondere 'ereinbarungen getroffen.

Die Aufrechterhaltung der Südbahngesellschaft, sei es als etriebführendes, sei es als Finanzunternehmen bis zum Ablaufe er Konzession Ende 1968 ist hiermit, wenn die getroffenen Abachungen bindend werden, gesichert.

Der Verwaltungsrat behält die gleiche Zusammensetzung wie rährend des Régime provisoire und setzt sich daher, wie folgt, usammen: Je 2 Mitglieder werden von der Generalversammıng auf Grund des Vorschlages der österreichischen, ungaschen, südslawischen und italienischen Regierung gewählt, ährend 4 Mitglieder von den französischen Prioritätenesitzern und 13 von der Generalversammlung frei gewählt erden. Der Verwaltungsrat hat einen direkten Tarif für die m internationalen Dienst dienenden Südbahnlinien einzuchten und die Verhandlungen und Vereinbarungen über die arife zu führen. Die Höhe dieses Tarifs ist gegeben durch ie Tarife der an der Südbahn beteiligten Staaten. Die Tarife önnen auch in einer einheitlichen Währung erstellt werden. ine Herabsetzung der Lokaltarife und die Einführung von onderfrachtsätzen für einzelne Transporte wird von der Geehmigung der betreffenden Staatenvertreter im Verwaltungsate abhängig gemacht. Bezüglich der Investitionen wurde vernbart, daß diese in Zukunft zu Lasten der Betriebsrechıng gehen, so daß die Südbahn durch einen etwaigen Gearungsausfall nicht getroffen würde. Die Investitionen bearfen der Genehmigung der Staatsverwaltung, ihre Höhe ist af die Pachtsumme ohne Einfluß. In Streitigkeiten entscheidet as Schiedsgericht.

Der Wagen- und Lokomotivpark wird unter die beteiligten aaten aufgeteilt werden. Eine technische Kommission der eteiligten Staaten und der Südbahn wird die Aufteilung auf rund eines in Venedig festgestellten Schlüssels vornehmen. uch die Personalfrage, die Frage der Ruheständler und andere amit im Zusammenhange stehenden Fragen wurden gelöst. Die etroffenen Vereinbarungen sollen an Stelle des Régime prosoire treten, das mit Ende des Jahres abläuft.

Der zweite Vertragsentwurf sichert die Verkehrsfreiheit if den Südbahnlinien, von der Erwägung ausgehend, daß eine lche die notwendige Voraussetzung für die technische und ministrative Organisation der Südbahn darstelle. Er besteht einer Zusammenfassung der bekanntlich noch nicht ratifierten Beschlüsse der Konferenzen von Barcelona und Portose. Diese Vereinbarungen stellen mit Rücksicht darauf, daß sich um Abmachungen handelt, die in der Regel in besonderen aatsverträgen Platz zu finden haben, den Entwurf eines aatsvertrages dar, der zugleich mit der endgültigen Regeng der Südbahnfrage von den beteiligten Staaten zu ratifizien sein wird. Um den Fachreferenten, die bei der Konferenz Venedig nicht anwesend waren, Gelegenheit zu geben, zu m Entwurfe Stellung zu nehmen, wird im September, somit ch vor der nächsten Südbahn-Konferenz, eine gemeinsame ırchberatung dieses Stoffes durch Fachleute der beteiligten aaten stattfinden.

— **Neufestsetzung der Grundlagen des Gütertarifs der Bunsbahnen.** Auf Grund der vom Hauptausschusse des Nationaltes erteilten Ermächtigung sind mit Gültigkeit vom 1. August J. die Grundlagen des Gütertarifs der österreichischen Bunsbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebein Privatbahnen für die allgemeinen Gütertarifklassen und für ie Artikel, für die allgemeine Gütertarifklassen nicht vorgeıen sind, neu festgesetzt. (Vgl. im einzelnen Nr. 26, S. 523 Ztg.)

— **Vereinfachte Inhaltsbezeichnung der Eisenbahnsendungen.** s Verkehrsministerium stellt in Aussicht, daß der neue Güterif eine Bestimmung enthalten werde, wonach auf den Bundeshnen künftig zur Erzielung der in der Güterklassifikation rgesehenen Tarifierung lediglich die Bezeichnung des Gutes t der in der Güterklassifikation gewählten Hauptbenennung d Anführung der Postnummer, erforderlichenfalls der Unterstnummer genügen soll. Welche Summe von Verdrießlichten und auch finanziellen Verlusten den Verfrachtern durch se erleichternde Tarifbestimmung erspart werden soll, kann r der ermessen, der wiederholt Gelegenheit gehabt hat, sich den Gerichten und Eisenbahndienststellen in Tarifierungsfragen zu beschäftigen. So haben beispielsweise die österreichischen Eisenbahnen zur Förderung der Papierindustrie für Schleifholz, das zur Erzeugung von Zellulose bestimmt ist, bei Adressierung an eine Zellulosefabrik die Wagenladungsklasse C zugestanden, haben jedoch, um eine mißbräuchliche Anwendung dieses billigen Tarifes zu verhindern, gewisse Bedingungen an die Beschaffenheit des Holzes geknüpft. Will ein Verfrachter sich die in Post H-14-g der Güterklassifikation vorgesehene Frachtberechnung für an eine Zellulosefabrik adressiertes 4 bis 7 m langes Schleifholz sichern, so muß er die Sendung nach dem gegenwärtigen Tarif folgendermaßen deklarieren: „Schleifholz, 4 bis 7 m lang, mit einem Durchmesser von höchstens 22 cm, am schwächeren Ende ohne Rinde gemessen." Zum Zwecke der Erreichung der in Post H-14-f vorgesehenen Tarifierung muß folgende Deklaration gewählt werden: „Stäbe und Brettchen (mit Ausnahme von Resonanzbrettchen) aus Nadelholz, oder aus weichem Laubholz, aus Aspen-, Birken-, Linden-, Weide- oder Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, nicht gefedert und nicht gehobelt, an den Kopfenden auch abgeschrägt oder gefräst." Läßt der Aufgeber in der frachtbrieflichen Deklaration nur eines dieser besonderen Kennzeichen des verfrachteten Artikels weg, so läuft er Gefahr, daß ihm die Eisenbahn eine höhere, wenn nicht gar die höchste Tarifklasse anrechnet. Künftighin wird es nun in den vorstehend beispielsweise angeführten Fällen zur Inanspruchnahme der den Verfrachtern vom Tarifgeber zugedachten Gebühren genügen, wenn die Inhaltsdeklaration lediglich lautet: „Holz der Post H-14-g" oder „Holz der Post H-14-f" oder „Papier der Post P-1-b".

— **Eisenbahnkonzessionswesen.** Die das Eisenbahnkonzessionswesen in Österreich regelnden Vorschriften wurden durch eine Verordnung der Bundesregierung vom 30. Juni 1922 auf das Burgenland ausgedehnt.

— **Die Kohlen- und Eisenversorgung.** Die Versorgung Österreichs mit Kohlen stand in der letzten Zeit unter dem Einfluß der starken Kurssteigerungen. Was ausländische Kohlen anbelangt, so ist auf weitere Preisermäßigungen wohl nicht zu rechnen. Vor allem sind die Valutenkurse inzwischen wieder erheblich gestiegen, außerdem stehen Preiserhöhungen sowohl für deutsche wie auch für polnische Kohlen unmittelbar bevor. Die Zufuhren aus Oberschlesien lassen viel zu wünschen übrig, so daß sowohl die Händlerfirmen wie auch die Kunden, die unmittelbar beliefert werden, nur einen geringen Prozentsatz (oftmals nur 20 % der üblichen Bezugsmengen) erhalten können. Es bestehen im oberschlesischen Reviere anläßlich der Angliederung an Polen große Schwierigkeiten im Abtransport der Kohle, die vielfach jetzt von neuen polnischen Verladebahnhöfen abbefördert werden muß. Diese Schwierigkeiten dürften auch nicht so bald überwunden sein. — Die Versorgung der österreichischen eisenverarbeitenden Industrie mit deutschem Roheisen stößt seit geraumer Zeit auf große Schwierigkeiten. Da die westdeutschen Eisenwerke selbst an empfindlichem Roheisenmangel leiden und daher fremdes Roheisen in bedeutenden Mengen einführen müssen, ist eine Ausfuhr nach Österreich derzeit fast unmöglich. Die österreichischen Maschinenfabriken, die Konstruktionswerkstätten und sonstigen verarbeitenden Industrien haben daher bedeutende Schlüsse in Roheisen im Saargebiet und in Lothringen getätigt. Meist handelt es sich um Gießereiroheisen, das in Österreich nur in ganz geringen Mengen hergestellt wird.

— **Technische Gemeinschaftsarbeit.** Am 7. Juli hielt der österreichische Normenausschuß für Industrie und Gewerbe „Önig" unter dem Vorsitze seines Präsidenten Dr. Exner im Beisein ausländischer Abgeordneter im Industriehause seine Hauptversammlung ab. Die Tätigkeitsberichte zeigten, daß die österreichische Normenarbeit im Berichtsjahre insbesondere auf den Gebieten des Maschinenbaues, des Bauwesens und der Elektrotechnik wesentliche Fortschritte gemacht hat. Nach den Erklärungen, welche die Vertreter des schweizerischen und holländischen Normenausschusses abgaben, erfreut sich die österreichische Normenarbeit in den ausländischen Ausschüssen voller Anerkennung. Die im April 1921 in London abgehaltene Konferenz der Sekretäre der größten bestehenden Normenausschüsse hat dazu geführt, daß seitdem nahezu zwischen allen Ausschüssen ein reger, die Angleichung der einzelstaatlichen Normen fördernder Verkehr herrscht.

— **Zdenko Forster.** Auf das Leben des verstorbenen österreichischen Eisenbahnministers Forster (vgl. Nr. 4, S. 80 d. Ztg.) wirft Eisenbahnminister a. D. v. Wittek, dessen langjähriger Präsidialchef Forster gewesen ist, folgenden Rückblick:

„Ein halbes Jahr ist verflossen, seit eine treue Gemeinde anhänglicher Berufskollegen und Freunde, den Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Walter Rodler begleitend, mit den

schwer gebeugten Familienangehörigen auf dem in tiefen Winterschnee gehüllten Grinzinger Friedhof versammelt war, um den am 16. Januar d. J. einem tückischen Leiden erlegenen vormaligen Eisenbahnminister Dr. Zdenko Forster in teilnahmsvoller Trauer die letzte Ehre zu erweisen.

Die von sensationellen Eindrücken bestürmte, in politischen Kämpfen sich zersplitternde und mit schweren materiellen Sorgen ringende Zeit, die seitdem vorübergeeilt ist, mag es begreiflich machen, wenn der Hingang des hervorragenden Fachministers in der breiten Öffentlichkeit nicht jene Beachtung gefunden hat, die der Bedeutung der Persönlichkeit und dem Wirken des Verewigten entsprochen hätte. Zdenko Forster entstammte einer von altersher im Böhmerwald ansässigen Familie. Zu Prag, ihrem zeitweiligen Aufenthaltsorte, 1864 geboren, legte er die rechts- und staatswissenschaftlichen Studien an der dortigen deutschen Universität ab und trat nach erlangtem Doktorat bei der Prager Postdirektion in den Staatsdienst. In das Handelsministerium berufen, fand er zu Wien eine zweite Heimat, die seiner kunstsinnigen Veranlagung entgegenkam, und in der Ehe mit Marianne Baronin Ferstel, der Tochter des genialen Erbauers der Votivkirche, den Segen eines unvergleichbaren häuslichen Lebensglückes. Berufsfreudigkeit, hingebungsvoller Arbeitseifer und gründliche Fachbildung vereinigten sich mit seinem frischen tatkräftigen Wesen zu einer die Kollegen und Vorgesetzten sympathisch anziehenden Eigenart, die seinen raschen Aufstieg in der Beamtenlaufbahn begründete. Die viel verheißenden Erwartungen, die an seine Amtstätigkeit als Vorstand des Präsidialbureaus und sodann als Sektionschef im Eisenbahnministerium anknüpften, wurden durch sein Wirken als Leiter des Eisenbahnministeriums 1908 und späterhin als Eisenbahnminister 1912—1916 voll gerechtfertigt. Die beiden ersten, noch in die allerdings schon gewitterschwüle Friedenszeit fallenden Jahre seiner Ministerschaft ermöglichten es ihm, seine rüstige Tatkraft der umfassenden Ausgestaltung des damals auf ansehnlicher Höhe stehenden Eisenbahnwesens unbeirrt zu widmen. Der Forderung des technischen Fortschrittes, dem er namentlich durch die Anlage des Wasserkraftkatasters als Grundvoraussetzung der Elektrisierung wichtige Wege ebnete, gesellte sich die Vorsorge für die Lösung der großen verkehrspolitischen Probleme, unter denen das der Südbahn und ihrer dereinstigen Verstaatlichung mit in erster Reihe stand. Volles Verständnis und warmes Gefühl für das im Dienste des Ressorts stehende Personal fanden in zahlreichen Wohlfahrtsmaßnahmen ihre Bestätigung. Schon damals begann neben der Wohnungsfürsorge die ausgedehnte Zuweisung verfügbarer Grundflächen an Staatsbahnbedienstete zur Anlage von Schrebergärten, eine Maßregel, der der Minister sein angelegentliches Augenmerk zuwandte, und deren Erfolg in den nachher eingetretenen Not- und Hungerjahren sich wohltätig fühlbar machte. Unvergessen bleibt ferner Dr. Forsters mannhaftes Eingreifen zur Wahrung der deutschen Dienstsprache bei den Staatsbeamten. Mit dem Ausbruch des Krieges im Juli 1914, der sich bald zum verhängnisvollen Weltbrande ausbreitete, trat, alles andere überbietend, die militärische Bedeutung der Schienenwege in den Vordergrund. Es galt, mit allen Mitteln und um jeden Preis den Anforderungen der Reichsverteidigung Genüge zu tun, die Leistungsfähigkeit der Bahnen bis zur äußersten Grenze des Möglichen auszunutzen und dem feindlichen Ansturm an den verschiedenen Fronten durch rasch herangebrachte Abwehrkräfte die Spitze zu bieten. Daß dies, von dem schwer heimgesuchten Galizien abgesehen, im großen und ganzen gelang und die altösterreichischen Länder von dem Elend und Jammer feindlicher Überflutung bewahrt blieben, wird stets als eine bewunderswerte Leistung anerkannt werden müssen, an der neben der zähen Ausdauer des tapferen Heeres und seiner umsichtigen Führung dem nie versagenden Hilfsapparat der Eisenbahnverwaltung mit dem gesamten Bahnpersonale ein rühmlicher Anteil zukommt.

Was Eisenbahnminister Baron Forster als oberster Leiter des Eisenbahnressorts in den ersten drei Kriegsjahren geleistet, wie sein starker Wille die sich auftürmenden Schwierigkeiten zu überwinden gewußt und — auch dessen sei gedacht — seine Fürsorge für die kriegsverletzten Staatsbahnbediensteten so viele von ihnen ihrem früheren Berufe zurückgegeben hat, das lebt fort in der dankbaren Erinnerung aller, die ihm in dieser schweren Zeit dienstlich oder persönlich näher standen.

Seinem Bemühen, den Anforderungen der Heeresleitung durch Anlagen und Einrichtungen zu entsprechen, die auch in einer späteren Friedenszeit dem Verkehr dauernden Nutzen bringen, verdankt das österreichische Staatsbahnnetz trotz seines grausam verminderten Bestandes Schöpfungen, die — wie die Umfahrungsanlagen für den Übergangsverkehr im Marchfeld — derzeit für die Verkehrsabwicklung von um so höherem Werte sind, als sie in der Kriegszeit mit der Arbeitshilfe von Kriegsgefangenen ausgeführt, heutzutage angesichts der gewaltigen Kosten unerreichbar wären. Sie sind ein bleibendes Denkmal des weitblickenden Fachmannes, der sie geschaffen. Nach seinem Rücktritt vom Amte des Eisenbahnministers im Jul 1916 widmete Baron Forster sich der Verwaltung des v erbten väterlichen Großgrundbesitzes im mittleren Böhm walde. Vorliebe für die Landwirtschaft und eine durch Fa studium und eigene Erfahrung gereifte Sachkenntnis ermö lichten ihm die mustergültige Ausfüllung dieses Wirkun kreises, in dem ihm — dem allbeliebten Exzellenzherrn — d ehrende Vertrauen seiner engeren Standesgenossen sowie d dortigen deutschen Bevölkerung zur Seite stand. In diesem reiche wird sein Verlust nicht minder schmerzlich empfund als im Berufskreise der Eisenbahner, die dem warmherzig verständnisvollen Ressortchef ein dankbares Angedenken wahren. Mit ihm ist eine in ihrer Eigenart scharf ausgeprä Persönlichkeit dahingegangen, die in der Vereinigung v nehmer Denkart, rückhaltloser Hingabe an die Berufspflicht und schwungvoller Erfassung großer Ziele die Lichtseiten d hohen Staatsbeamten vorbildlich verkörperte. Der Zauber gendlicher Frische, die ihm bis in seine späteren Lebensja treu blieb, verklärt sein Bild, das in der wehmutvollen Erin rung aller jener fortlebt, mit denen ihn die von ihm ho gehaltenen Beziehungen freundschaftlicher Zuneigung verb den. Diesem Gefühle wollen die schlichten Zeilen Ausdruck v leihen, die dem Andenken eines Staatsmannes gewidmet sin mit dessen Wirken die Geschichte des altösterreichischen Eise bahnwesens sich ihrem Abschlusse zuneigt."

Ungarn.

— **Neue Erhöhung der Gütertarife auf den Staatsbahnen.** G mäß einer in der Nationalversammlung gemachten Mitteilu des Ministerpräsidenten Grafen Bethlen werden die Gütertar der ungarischen Staatsbahnen demnächst wieder erhöht. D Erhöhung wird linearisch durchgeführt werden.

— **Der Eilzugverkehr nach Rumänien.** Die ungaris Staatsbahndirektion teilt mit, daß auf Grund einer Verständigung der rumänischen Staatsbahnen infolge der Unfahrbarkt der Strecke Sinaia-Predeal für die Dauer von 25 Tagen zwischen Budapest und Predeal verkehrenden Züge nicht üb Arad-Tövis-Predeal, sondern über Arad-Temesvár-Orsova v kehren werden.

— **Überlassung ungarischer Eisenbahnwagen an Rumäni** Laut eines aus Bukarest angelangten Telegramms begibt s dieser Tage der Direktor der rumänischen Staatsbahnen O lescu nach Budapest, um mit den ungarischen Staatsbahnen V handlungen wegen leihweiser Überlassung von Eisenbahnwag zur Abwicklung des rumänischen Getreideverkehrs zu pfleg.

— **Bau der Balaton-Ringbahn.** Der Handelsminister Val hat die Genehmigung zu dem Ausbau der Balaton-(Plattensee) Ringbahn erteilt. Mit dem Bau soll noch im Laufe dies Jahres begonnen werden.

— **Direkte Wagen Budapest-Paris.** Für die Strecken Bu pest-Paris und Budapest-München sind direkte Wagen I. und II. Klasse eingeführt worden.

— **Erhöhung des Zollaufgeldes.** Nach einer Verordnung d Finanzministers wurde das Zollaufgeld in Fällen, wo der Z nicht in Gold, sondern mit anderen gesetzlichen Zahlungsm teln beglichen wird, für je 100 K. der entfallenden Zollgebü auf 19 900 K. festgesetzt. Ebenso ist bei den Wägegebühr ein gleiches Aufgeld zu bezahlen.

— **Die Budapester Vereinigten Straßenbahnen während d Krieges und nach demselben.** Ingenieur Sztrókay, st vertretender Generaldirektor der Budapester Vereinign Straßenbahnen, veröffentlichte in der Zeitschrift „Elektris Kraftbetriebe und Bahnen" über die Lage der Budapester V einigten Straßenbahnen einen Artikel, dem wir folgende wich geren Angaben entnehmen:

Im Jahre 1913 waren in Budapest und Umgebung rund 670 n elektrische Bahnen in Betrieb mit jährlich rund 79 Million Wagenkilometern Leistung und rund 241 Millionen Fahrgäst Die Erhöhung der Betriebskosten hatte dazu geführt, daß i der Straßenbahngesellschaft in den ersten zehn Monaten d Jahres 1918 ein Fehlbetrag von 1 300 000 K. und bei der St bahngesellschaft ein solcher von 3 200 000 K. sich ergab. n Jahre 1919 gelangte die Leitung anläßlich des Ausbruches d Bolschewismus in die Hände der Arbeiter. Infolge der Erhöh der Löhne und Verkürzung der Arbeitszeit und wegen der u genügenden Erhöhung der Tarife bezifferte sich der Fehlbet nach dem Zusammenbruche der Proletariatsdiktatur a 120 Millionen Kronen.

Seitdem bemühte sich die Leitung der Straßenbahnen, die

ckerte Disziplin unter den Angestellten herzustellen und den 'agenpark in betriebsfähigen Zustand zu bringen. In beiden ichtungen waren die Bemühungen der Gesellschaft von Erfolg gleitet. Infolge Herabsetzung der Stromerzeugungsanlagen in zehn auf vier verminderte sich der Kohlenverbrauch um hrlich 2000 Wagen, d. h. rund 14 %. Die Unterleitung wird ufenweise auf Oberleitung umgestaltet, wodurch die sichere twicklung des Betriebes gewährleistet wird, andererseits aber e Erhaltungskosten vermindert werden. Tariferhöhungen ußten wiederholt durchgeführt werden. Die Folge dieser ariferhöhungen war, daß im Jahre 1920 der Betrieb keinen erlust hatte.

— Der Csepeler Handelshafen. Wir haben an dieser Stelle reits mitgeteilt, daß die französische Firma Schneider-Creuzot t dem Bau des Csepeler Handelshafens betraut worden ist. hon vor einigen Monaten wurde ein Vertrag hierüber abgeschlossen, und man rechnete sicher mit dem baldigen Beginn r Bauarbeiten. Doch vergebens wartete man in den Facheisen auf eine rasche Durchführung der Bauentwürfe; nichts hrt und regt sich mehr! Das Scheitern der Bauarbeiten ist f den Umstand zurückzuführen, daß die französische Regierung den Vertrag noch immer nicht genehmigt hat. Der Aufhub der Genehmigung ist wiederum der mißgünstigen Politik r tschechoslowakischen Regierung zuzuschreiben, die den ısbau dieses aus wirtschaftlichen Rücksichten für Ungarn unmein wichtigen Handelshafens zu vereiteln trachtet. In der t erfährt man aus der Prager Presse, daß die tschecho-slowaschen Interessenten bei der französischen Regierung alles ısetzen, damit der Hafen nicht in Budapest, sondern in Preßrg errichtet werde. Ferner vernimmt man aus den Prager itungen, daß tschechische Interessenten mit der Firma Schneir-Creuzot einen Vertrag geschlossen haben, wonach mit dem u des Preßburger Hafens noch im Laufe dieses Jahres bennen werden soll. Die Arbeiten wurden bereits in diesem onat begonnen, und man hofft, den Hafen noch im Jahre 1924 tigzustellen. Es bliebe daher für Ungarn nichts anderes rig, als den mit der französischen Firma Schneider-Creuzot schlossenen Vertrag außer Kraft zu setzen und einen neuen rtrag zum raschen Ausbau des Csepeler Handelshafens mit ier deutschen Finanzgruppe — wie dies ursprünglich vorschlagen war — zu schließen. Es unterliegt keinem Zweifel, ß unsere Hauptstadt infolge ihrer günstigen geographischen ge den Wettbewerb im Donauverkehr mit Tschechien erfolgch aufzunehmen imstande wäre.

Uebrige europäische Länder.

— Generaldirektor der norwegischen Staatsbahnen L. Rasmussen. Wie wir schon S. 462 d. Ztg. berichtet haben, ist bei n norwegischen Staatsbahnen ein Generaldirektorwechsel eingetreten, indem im Staatsrat vom 12. Mai d. J. der Direktor der rwegischen Arbeitgebervereinigung Lars Rasmussen zum chfolger des bisherigen Generaldirektors Holtfodt ernannt ırde. Nach Äußerungen der Fachpresse hat damit ein anernnt tüchtiger Eisenbahnfachmann die ausübende Leitung der aatsbahnen übernommen; die Regierung hat sicher eine glückhe Wahl getroffen, die in weiten Kreisen mit Befriedigung d Vertrauen begrüßt wurde. Direktor Rasmussen ist 1874 Stavanger geboren und steht also in seinen besten Jahren. ch seiner Ausbildung als Bauingenieur an der technischen chschule in Kristiania bekam er gleich bei den Staatsbahnen stellung, wobei er zuerst eine Zeitlang im Brückenbaubureau r Staatsbahnen und dann als Betriebsassistent im Bezirk ammen Dienst tat. Von 1902 bis 1909 war er Betriebsleiter der Tönsberg—Eidsfoßbahn, dann 4 Jahre — bis 1913 — riftleiter des „Teknisk Ukeblad“. 1913 wurde er als Bureauf bei der Hauptdirektion der Staatsbahnen angestellt und r 1917—18 Verkehrsdirektor. In letzterem Jahre wurde ihm bedeutungsvolle Stellung eines leitenden Direktors in der wegischen Arbeitgebervereinigung übertragen. Im übrigı hatte Rasmussen im Laufe der Jahre eine ganze Reihe von rtrauensstellungen inne, u. a. als Direktionsmitglied in der eisevereinigung“, im „Normandsforbundet“, als Vorstand in Abteilung Kristiania der Ingenieurvereinigung, als Sekre in der Eisenbahnergesellschaft u. a. m. Er machte dabei le Auslandsreisen, um die Eisenbahnverhältnisse zu studie- und er vertrat die Staatsbahnen bei einer Reihe von Eisennkonferenzen; insbesondere ist er auch im Personenverrsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen g gewesen. Zur Kennzeichnung Rasmussens mögen hier ige Worte Platz finden, die das bekannte „Järnbanebladet“ smussen 1918 bei seinem Abgang aus dem Staatsdienste gemet hat: „Die Arbeit, die er der Eisenbahn widmete, grenzte an das Unglaubliche. Aber mit der Ruhe und Sicherheit, d allein persönliche Einsicht, vollständiger Überblick und klares Urteil gibt, konnte er in jeder Sache schnell seinen Standpunkt einnehmen und daraus zum Handeln schreiten. Mit ausgeprägtem Sinn für das Wesentliche ließ er sich auch nicht durch kleinliche Bedenken aufhalten. Er konnte daher bei großer Arbeitslust und Wirkungsfähigkeit viel umfassen und viel leisten.“ Und in den 4 Jahren seiner Tätigkeit in der norwegischen Arbeitgebervereinigung ist sein Ansehen nicht kleiner geworden.

Gelegentlich der Ernennung des Generaldirektors Rasmussen ist in der norwegischen Presse u. a. aus dem Munde des Chefs des Arbeitsdepartements, Staatsrat Mjelde, zum Ausdruck gekommen, daß man künftig eine Änderung in der Durchführung der Leitung der Eisenbahnen versuchen wolle derart, daß die Stellung des Generaldirektors dem Arbeitsdepartement und dem Storthing gegenüber freier wird als dies bisher der Fall war. Damit würde die Tüchtigkeit und Einsicht des neuen Generaldirektors erst zur vollen Entfaltung kommen. Dr. S.

— Brand auf einer elektrischen Lokomotive der Riksgränsbahn. Auf der Station Gransjö der Riksgränsbahn ereignete sich dieser Tage ein Unglücksfall, der bedeutenden materiellen Schaden verursachte. Auf einer elektrischen doppelgekuppelten O.-A.-Lokomotive, die einen Erzzug von Gällivare nach Boden beförderte, entstand ein Brand. Ein Ölstromunterbrecher entzündete sich; es entstanden mehrere Explosionen, wobei die Flammen bis zu 4 und 5 m in die Höhe schlugen. Durch tatkräftiges Eingreifen wurde wenigstens eine Hälfte der Lokomotive gerettet. Der Schaden beziffert sich auf ungefähr 100 000 Kr. Der Anlaß zum Unglücksfall ist noch nicht ermittelt. Dr. S.

— Eisenbahn Brunflo-Sveg. Die Bahnstrecke Brunflo-Sveg oder richtiger Åsarne-Sveg ist nunmehr fertiggestellt. Sie soll Mitte September in feierlicher Form eingeweiht werden. Durch die neue Bahnstrecke wird eine zusammenhängende Linie Kristinehamn-Vilhelmina eröffnet. Dr. S.

— Geotechnische Kommission der schwedischen Staatsbahnen. Die geotechnische Kommission der schwedischen Staatsbahnen, von der wir schon mehrfach, zuletzt 1921 Nr. 39, S. 725, berichteten, hat an die Eisenbahndirektion ihren Schlußbericht eingereicht. Die Kommission begann im Januar 1914 ihre Tätigkeit und beendete ihren formellen Auftrag mit Ausgang des Jahres 1920, sie hat aber bis jetzt bestanden und über wichtigere, allgemeine Erfahrungen Berichte erstattet. Die Kommission, deren Vorsitzender bis Ende 1918 Professor de Geer und danach Professor Fellenius war, hatte den Auftrag, die von der Eisenbahndirektion näher angegebenen Staatsbahnlinien zu untersuchen und, sofern Verschiebungen der Bahndämme auf diesen Linien infolge von Rutschungen oder ähnlichen Vorgängen zu befürchten waren, Maßnahmen für die Sicherstellung der Eisenbahn vorzuschlagen. Die von der Kommission untersuchten Bahnstrecken sind: Göteborg-Alingsås, Norrköping-Mjölby, Göteborg-Strömstad, Järna-Norrköping und Göteborg-Kungsbacka, Stockholm-Mölnbo und Alingsås-Torp, Hallsberg-Örebro und Tranås-Aneby. Die Untersuchungen haben einen bedeutenden Umfang angenommen. Es sind zusammen über 300 Plätze einer Untersuchung unterzogen worden, wobei gegen 2400 Querschnitte behandelt wurden. Dabei sind für etwa 70 Plätze Verstärkungen in der einen oder der anderen Weise angeregt worden. Besondere Vorsichtsmaßnahmen in bezug auf Bahnbewachung und Zuggeschwindigkeit sind für über 100 Plätze mit einer Länge von mehr als 56 km begutachtet worden.

Um die geotechnischen Fragen bei den Staatsbahnen weiterzubehandeln, ist im Bahnbureau vom 1. Juli d. J. ab eine besondere geotechnische Abteilung eingerichtet worden. Auch im Jahre 1920 hat die Kommission eine Reihe von Untersuchungen durchgeführt, hat zur Verstärkung des Bahnkörpers verschiedentlich Druckbänke angeordnet, ständige Bewachungen eingerichtet und diese aus wirtschaftlichen und anderen Gründen mehrfach auch durch selbsttätige Erdrutschwarner, die mittels elektrischer Leitungen mit selbsttätig wirkenden Signalen in Verbindung stehen, ersetzt. Dr. S.

— Die griechischen Eisenbahnen und der Staat. Den Wiederaufbau des durch den Krieg zerrütteten Eisenbahnwesens von Griechenland hatte bekanntlich der Staat in die Hand genommen, der sich dabei französischer Hilfe bediente. Es war damals gleich beabsichtigt, daß bei Erreichung eines befriedigenden Zustandes der Privatbetrieb der Eisenbahnen wiederhergestellt werden sollte. Nunmehr wird aus Athen über London halbamtlich gemeldet, daß man den Zeitpunkt für gekommen erachtet, den Betrieb der griechischen Eisenbahnen durch den Staat wieder aufzugeben und seine Weiterführung den Eisenbahngesellschaften zu übertragen. Französische Hilfe, in Form von Kapital, ist auch bei dieser Neuordnung beteiligt. Die Kammer hat bereits ein Gesetz angenommen, durch das die Peloponnes-Eisenbahngesellschaft ermächtigt wird, ihr Eisen-

bahnnetz, zunächst auf die Dauer von zwei Jahren, selbst wieder zu übernehmen, nachdem es bisher unter staatlicher Verwaltung gestanden hat.

— **Großes Eisenbahnunglück in Frankreich.** In der Nacht zum 1. August ereignete sich zwischen Agen und Tarbes (Departemente Hautes-Pyrénées und Gers) ein furchtbares Eisenbahnunglück. Zwei von Allier kommende Pilgerzüge hatten den Bahnhof von Mirande verlassen und fuhren hintereinander Richtung Tarbes-Lourdes weiter. Zwischen den Stationen Miélan und Villecomtal blieb der erste Zug infolge Maschinenschadens stehen. Kurze Zeit darauf fuhr der nachfolgende Zug mit voller Wucht in den ersten hinein. Man meldet 40 Tote und über 50 Verletzte. Der Materialschaden ist sehr groß.

— **Die Madrider Untergrundbahn.** Die Untergrundbahn in Madrid hat im Jahre 1921 20 633 886 Fahrgäste befördert, das sind etwa 6 Millionen mehr als im Vorjahre. Die Betriebszahl war 43,20 % gegen 46,80 % im Vorjahr. Neben einer Dividende von 10 % hat dieses günstige Ergebnis einen kleinen Vortrag auf neue Rechnung ermöglicht. Am 26. Dezember 1921 ist eine Verlängerung der Stammstrecke von Puerta del Sol, dem Verkehrsmittelpunkt von Madrid, nach Atocha eröffnet worden. Im Juli 1921 ist der Neubau einer Verlängerung dieser Strecke nach Vallecas und einer dritten Strecke von Puerta del Sol nach Goya in Angriff genommen worden. Das Unternehmen, eine Untergrundbahn in Madrid zu bauen, wurde von manchen Seiten für aussichtslos gehalten, der Erfolg hat aber das Gegenteil erwiesen. — Die Arbeiterschaft der Madrider Untergrundbahn verlangt eine Erhöhung der Teuerungszulage zu ihrem Lohn von 40 auf 60 % und hat für den Fall der Ablehnung einen Ausstand in Aussicht gestellt, es wird jedoch gehofft, daß die Lohnfrage ohne eine so ernstliche Störung des Betriebes geregelt werden wird.

— **Durchgehende Bremse in England im Jahre 1853.** In Engineering vom 12. Mai 1922 berichtet Aspinall über die ersten Versuche mit durchgehenden Bremsen in England. Schon 1853 baute Newall für die East Lancashire Bahn eine brauchbare durchgehende Bremseinrichtung, die von der Lokomotive aus von Hand bedient wurde. Über die Dächer der Wagen hinweg lief eine Stange, die mit allseitig beweglichen Gelenken und Auszügen versehen war, so daß sie alle Bewegungen, Streckungen und Biegungen des Zuges mitmachen konnte. Diese durchlaufende Triebstange betätigte mittels Zahnrads an jedem Wagen und am Tender ein Zahnstangengetriebe, das an der Stirnwand des Wagens angeordnet war und auf die Bremsbacken wirkte. Die Streckung der Züge war damals recht beträchtlich und betrug auf 1 Wagen gerechnet 15—20 cm. Später verlegte man die durchlaufende Triebstange unter den Wagenboden, welche Bauart als Fay-Bremse bezeichnet und 1857 bei der Lancashire- und Yorkshire-Bahn eingeführt wurde. Beide Bauarten haben lange in Wettbewerb miteinander gestanden. Die Zuglasten waren damals noch sehr gering, ein Zug mit 3 Wagen wog etwa 26 t. Gl.

— **Altersversicherung bei den englischen Eisenbahnen.** Der bekannte Führer der englischen Eisenbahnarbeiter J. H. Thomas wird auf Veranlassung der Landesgewerkschaft der Eisenbahner dem Parlament einen Gesetzentwurf vorlegen, der die Zahlung einer Altersrente von 30 Sh. wöchentlich an über 60 Jahre alte Eisenbahnarbeiter zum Ziel hat. Die Mittel hierfür sollen zu gleichen Teilen vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer und vom Staat aufgebracht werden. Die Durchführung des Gesetzes soll den mit der Krankenversicherung betrauten Behörden zufallen.

— **Neue russische Eisenbahntarife.** Wie das „Handelsmuseum" mitteilt, ist am 1. Mai in Rußland ein neuer Eisenbahntarif eingeführt worden. Es kostet jetzt eine Fahrkarte von Moskau nach Archangelsk 9,2 Millionen Rubel, von Moskau nach Jekaterinburg 12,7 Mill. Rubel, nach Odessa 10,8 Mill. Rubel, nach Rostow 9,2 Mill. Rubel, nach Taschkent 18 Mill. Rubel und nach Petersburg 6,5 Mill. Rubel. Die billigste Fahrt im Fernverkehr bis zu 50 Werst kostet 750 000 Rubel. Auch der geltende Güterverkehrtarif ist erhöht worden; der Mindestpreis für 1 Pud Gepäck beträgt 115 000 Rubel, bei größeren Entfernungen entsprechend mehr, z. B. bei 200 Werst 3,3 Mill. Rubel. Bei Benutzung von Polsterwagen und den früher der Internationalen Schlafwagengesellschaft gehörenden Wagen wird der doppelte Fahrpreis erhoben. Für Platzkarten und Schlafplätze sind 6000 Rubel für die Werst zu zahlen. Der Schnellzugszuschlag beträgt 25 % des Fahrpreises. Außerdem wird bei der Fahrkartenausgabe eine Kommissionsgebühr von 200 000 R. für eine gewöhnliche Fahrkarte, eine Gebühr von 300 000 R. für Fahrkarten mit Platzkarten und 400 000 R. für Schnellzugskarten erhoben. Gleichzeitig mit der Genehmigung der Einführung der neuen Tarifsätze hat der Rat der Vol[k]kommissäre die neue Eisenbahnbetriebsordnung bestätigt, [d]ie mit geringen Ausnahmen eine Rückkehr zur alten, vor der [Re]volution geltenden Betriebsordnung der russischen Eisenbahn[en] darstellt.

Fremde Erdteile.

— **Eröffnung der Trans-Sambesi-Eisenbahn.** Am 1. Juli d. [J.] wurde, wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, diese Ba[hn,] die eine wichtige Stufe in der Erschließung des Nyassa-Lan[des] bedeutet, eröffnet. Dieses englische Schutzgebiet ist v[om] Indischen Ozean durch Portugiesisch-Ostafrika getrennt u[nd] hatte bis jetzt nur eine Eisenbahn, welche die Hauptst[adt] Blantyre mit dem Ort Chindio am Sambesi verbindet. Di[e] Strecke soll von der Haltestelle Luchanza nach Fort Joh[n]stone verlängert werden, von wo aus sich ein Wasserweg a[uf] dem Nyassasee auf etwa 600 km nördlich eröffnet. Die Schw[ie]rigkeit dieser Verbindung bestand darin, daß die Waren zw[i]schen Chindio und der Mündung des Sambesi auf dem Wass[er]wege befördert werden mußten und der Hafen Chinde am Sa[m]besi nur schlecht eingerichtet war. Durch die neue Eisenba[hn] werden diese Schwierigkeiten beseitigt, indem der Ort Muras[sa] am andern Ufer des Sambesi mit Chindio durch einen Schiene[n]weg verbunden wird. Es ist in Aussicht genommen, zwisch[en] Murassa und Chindio auch eine Brücke zu bauen. Vorläu[fig] verbindet eine Fähre die beiden Bahnlinien. Die neue Ba[hn] ist rund 280 km lang, sie verringert die Reisedauer von Be[ira] am Ufer des indischen Meeres nach Blantyre auf etwa 26 St[un]den, während früher auf dem Fluß hierfür mindestens fü[nf] Tage notwendig waren.

— **Der amerikanische Eisenbahnerstreik.** Der große Eis[en]bahnerstreik, der seit über einem Monat das Wirtschaftsleb[en] der Union schädigt, scheint als eine für die Ausständigen v[er]lorene Sache betrachtet zu werden. Nach seiner Beendigu[ng] werden wir im Zusammenhang über den Verlauf bericht[en,] möchten jedoch jetzt schon die Ausführungen des Beric[h]erstatters der D. Allg. Ztg. im wesentlichen wiedergeben, [die] interessante Bilder aus diesem großen Kampfe enthalten. I[hr] Berichterstatter schreibt aus New York am 20. Juli 1922 u. [a.:] Der Streik fing bekanntlich am 1. Juli an mit dem Ausstan[d] von ungefähr 400 000 Eisenbahnwerkstattarbeitern, nachdem [n]rund eine Million Werkstattarbeiter (Railway shopmen) [und] Eisenbahnunterhaltungsmänner (Maintenance of way men) [an] ihren Gewerkschaftsführern die Aufforderung ergangen w[ar,] in den Ausstand zu treten. Gleich nachher sollten die Eis[en]bahnbureauangestellten (Clerks) und Telegraphisten (Railw[ay] telegraphers) folgen — auch mehrere Hunderttausende —, w[or]auf, wie von den Streikern gehofft wurde, sich auch die eige[nt]lichen Eisenbahner, d. h. die Lokomotivführer, die Heiz[er,] Schaffner, Zugmannschaften und Weichensteller, dem Stre[ik] anschließen würden.

Gleich am Anfang jedoch klappte die Sache nicht; denn [die] Eisenbahnunterhaltungsmänner, ungefähr eine halbe Million [an] Anzahl, entschlossen sich, anstatt der Streikaufforderung sof[ort] zu folgen, erst am 15. Juli in den Ausstand zu treten, falls [der] Streik der Werkstattarbeiter nicht schon erledigt wäre. [Die] Eisenbahnbureauangestellten und Telegraphisten schoben ih[ren] Streikentschluß noch länger hinaus, während die oben gena[nn]ten eigentlichen Eisenbahner, die Mitglieder der vier größ[ten] Gewerkschaften, der sogenannten „Big Four", vorläufig üb[er]haupt nicht mitmachten.

Die Bereitwilligkeit der Gouverneure von nicht weniger [als] sechs Staaten, mit Truppenaufgebot die ersten Streikunruh[en] bzw. Gewalttaten gegen „Streikbrecher" zu unterdrücken, [und] der Aufruf des Präsidenten Harding, in dem er alle Störun[gen] des Bahnbetriebs und des Postverkehrs verbot, waren auch v[er]hängnisvoll für die ganze Ausstandsbewegung, da sie etwai[ge]n Arbeitswilligen, an denen es bei der heutigen Arbeitsnot [in] den Vereinigten Staaten kaum irgendwo fehlt, die T[ore] öffnete.

Am schlimmsten für die geplante Ausstandsbewegung, [die] sämtliche Eisenbahner mitreißen sollte, war die ablehne[nde] Haltung des Volkes im allgemeinen, die sich in der schon [er]wähnten Gleichgültigkeit der eigentlichen Eisenbahner wid[er]spiegelte. Das große Publikum verhielt sich ablehnend, wi[e] die Werkstattarbeiter erst zu ihrem Streikentschluß kam[en,] nachdem sie einen abfälligen Schiedsspruch der Bundes-Eis[en]bahnarbeitskommission (Federal Railway labour board), [dem] sie sich vorher freiwillig unterstellt, verworfen hatten. [Den] Amerikaner mit seiner sportlichen Disziplin sind im all[ge]meinen Schiedssprüche heilig, so daß diejenigen, die sich ge[gen] solche auflehnen, selten die Sympathie des Publikums [ge]winnen.

Der Schiedsspruch der Eisenbahnarbeitskommission, der [aus] einer Mehrzahl von drei Neutralen und drei Vertretern [der]

senbahnen gegen eine Minderzahl von drei Mitgliedern der senbahngewerkschaften gefällt wurde, sprach aus, daß die ›hne der Eisenbahner nach dem 1. Juli wegen der stetigen ›rluste fast aller amerikanischen Eisenbahneinnahmen bei den rrschenden schlechten Geschäftsverhältnissen herabgesetzt ›rden müßten. Die Gesamtersparnis für die Eisenbahnver-ıltungen, nach Abzug der geplanten Lohnverminderungen der erkstattarbeiter und der Eisenbahnunterhaltungsmänner ailway shopmen and maintenance of way men), wurde auf ›000 000 $ berechnet. Im einzelnen sollten die Löhne auf ıen Mindestsatz von 23 Cents die Stunde, 1,84 $ den Tag, er 563 $ das Jahr herabgesetzt werden. Auch für Überstunn sollte weniger bezahlt werden, und die notwendigen Arbeiı an Sonn- und Feiertagen sollten nicht mehr als Überstunn gelten.

Von seiten der Eisenbahngesellschaften wurde hervorgehoben, ß unter 200 000 solchen Arbeitern, die im Süden der Vereinigı Staaten beschäftigt wurden, höchstens 7000 den erwähnten ndestlohn von 23 Cents die Stunde bezogen, und dann waren nur ungelernte mexikanische Indianer oder Neger. Sonst ıren die Durchschnittslöhne 800 $ im Jahr.

Eine weitere Klage der Arbeiter gegen ihre Arbeitgeber war, ß die Eisenbahngesellschaften ihre Lohnverbindlichkeiten gen die Gewerkschaften dadurch umgingen, daß sie viele beitsaufträge nicht an ihre eigenen „unionisierten" Arbeiter, ıdern kontraktlich an andere Unternehmer abgaben, welche › Arbeiten dann durch „nichtunionisierte" und schlechter be-ılte Arbeiter anfertigen ließen. Diese Klagen waren in len Fällen begründet, so daß gewisse große Eisenbahngesell-ıaften, wie z. B. die Atchison, Topeka und Santa Fe, sich den werkschaften gegenüber verpflichteten, keine weiteren Aufge an andere Unternehmer als ihre eigenen Werkstätten zu rgeben.

Eine andere große Eisenbahngesellschaft, die es verstand, h mit ihren eigenen Arbeitern trotz teilweiser Lohnverminrung in gutes Einvernehmen zu setzen, war die Pennsylvania senbahn. Am 1. Juli, also gerade dem ersten Streiktage der deren, verminderte die Pennsylvania Eisenbahn die Löhne n 42 500 ihrer Werkstattarbeiter und Eisenbahnunterhaltungsnner, und zwar fast genau, wie von der Bundeskommission rgeschlagen worden war, während die Löhne von 163 500 deren Angestellten der Pennsylvania Eisenbahn unverminrt blieben. Die Pennsylvania Gesellschaft erreichte dies rch vorhergehende, sorgsam gepflegte Unterhandlungen mit trennt gehaltenen Gruppen ihrer Arbeiter, so daß sie bei den iteren Verhandlungen mit der Bundeskommission schon mit nem festen Übereinkommen aufwarten konnte.

Eine Erschwerung der Sachlage für den Präsidenten Harding d seine Regierung sowie für alle Beteiligten bestand in dem rennten Vorgehen zweier Bundesbehörden mit fast gleichen fugnissen und Zielen, nämlich des Bundesverkehrsamts (Instate commerce commission), das schon seit Jahren besteht, l der unter der Regierung Wilsons geschaffenen Bundessenbahnarbeitskommission (Federal railroad labour board), ren Tätigkeit letzthin wiederholt in die Befugnisse der anren, älteren Kommissionen übergriff.

Zu Anfang des neuen Eisenbahnerstreiks, als die vielen erikanischen Eisenbahngesellschaften die üblen Folgen des ßen Ausstandes kaum spürten, ging die Sache noch leidı; aber sowie die Stürme der Streikenden auf die elektrien Kraftanlagen und die blutigen Ausschreitungen der Streigegen Arbeitswillige kamen, und allenthalben in den veriedenen Staaten die Gouverneuere ihre Nationalgarden, izen und Konstabler unter die Waffen riefen, mußte der isident auf die einheitliche Maßregel eines Aufrufs mit der deutung von weiterem, einheitlichem Vorgehen zurückifen.

Schärfer noch als seine Aufrufe war des Präsidenten bezeichnde Äußerung in seinem Heimatsort Marion in Ohio am erikanischen Nationalfeiertage (4. Juli): „Jeder freie ıerikaner hat dasselbe unbestreitbare Recht zu arbeiten, das dere haben, die Arbeit zu verweigern". Wenn der Präsident nit sagen wollte, daß er jenes erste Recht nötigenfalls mit ffengewalt aufrecht erhalten wolle, dann wußten alle seine ndsleute, daß der Teilstreik der Eisenbahner so gut wie gechen war und seinem baldigen Ende entgegengehen mußte.

— **Die Brooklyn-Brücke in Newyork,** die den Eastriver übernnt, ist nach einem Telegramm der „Times" aus Newyork Gefahr des Zusammensturzes nahe. Vier von den Hängeen, die die Brücke tragen, haben derartig an Tragfähigkeit loren, daß der gesamte Verkehr mit Ausnahme des Fußgerverkehrs verboten werden mußte. Die Brücke, die 1883 aut worden ist und lange Zeit hindurch für ein technisches nderwerk galt, hat ein Gewicht von 24 000 t. Die Erungskosten betrugen fünf Millionen Pfund.

Allgemeines.

— **Ein neuartiges Eisenbahnfahrzeug.** Auf der Strecke Zürich-Romannshorn der Bundesbahnen, schreibt der in Bern erscheinende „Bund", finden seit einiger Zeit Probefahrten mit einem neuen Eisenbahnfahrzeug statt, das aus den Fabriken von Gebrüder Sulzer in Winterthur hervorgegangen ist und eine Vereinigung von Lokomotive und Personenwagen darstellt. Der motorische Teil besteht aus einem 250pferdigen Verbrennungsmotor System Sulzer, der dem Fahrzeug bis 70 km stündliche Geschwindigkeit zu geben vermag. Das Personenabteil enthält siebzig Sitzplätze dritter Klasse. Je nach den Steigungsverhältnissen können zudem noch ein bis zwei gewöhnliche Personenwagen mitgeführt, also kleinere Züge gebildet werden. Der Hauptvorteil gegenüber dem heutigen Dampflokomotivenbetrieb liegt in den außerordentlich niedrigen Brennstoffkosten. Beispielsweise soll das immerhin stattliche, 65 t wiegende Fahrzeug für die 32 km lange Strecke Winterthur-Frauenfeld und zurück nur für 2,20 Fr. Brennstoff brauchen. Wie wenig das ist, kann man daran ermessen, daß eine Fahrkarte 3. Klasse für diese Strecke 2,40 Fr. kostet. Das neue System soll sich ohne weiteres auch für Lokomotiven anwenden lassen; es dürfte somit im Lokomotivbau eine weittragende Umwälzung zu erwarten sein.

Wie wir vernehmen, sind bei diesem System die Lokomotivbetriebsausgaben im ganzen gerechnet, aber nicht nur gegenüber Dampfbetrieb, sondern auch gegenüber dem elektrischen Betrieb ganz wesentlich niedriger; sie sollen sogar nur etwa die Hälfte betragen. Angesichts dieser, in der heutigen Zeit der Defizite völlig überraschenden Behauptung wird wohl für die Eisenbahnen die bisherige nicht leichte Frage: Dampf oder Elektrizität? noch zu erweitern sein, und es werden auch die Elektrisierungsprogramme rechtzeitig einer nochmaligen Prüfung unterzogen werden müssen.

Die Probefahrten werden im Beisein von Organen der Bundesbahnen ausgeführt, und dem Vernehmen nach hat sich bisher nicht die geringste Betriebsstörung eingestellt. Man wird den endgültigen Ergebnissen, insbesondere aber den weiteren Schritten der Bundesbahnen in dieser Sache mit einiger Spannung entgegensehen.

Rechtspflege.

— **Besonders wertvolle Chemikalien zählen nicht zu den Kostbarkeiten im Sinne des I. Ü.** Am 15. April 1920 übernahmen die beklagten Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen von der klagenden Speditionsfirma N. L. & Co. in Basel einen Sammelwagen mit 52 Stückgütern zur Beförderung nach Antwerpen, darunter zwei Kisten Chinin. Als der Wagen am 23. April in Antwerpen ausgeladen wurde, fehlte eine dieser beiden Kisten und konnte nicht wiedergefunden werden. Die Klägerin klagt auf Ersatz des Wertes des verlorenen Chinins im Betrage von 20 500 Fr. und die Frachtauslagen von 683,80 Fr., zusammen von 21 183,80 Fr. nebst 6% Zinsen seit dem 7. August 1920. Mit Urteil vom 6. Dezember 1921 hat das Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt die Klage abgewiesen. Das Bundesgericht hat dagegen der Klage stattgegeben aus folgenden Entscheidungsgründen:

„Nach Art. 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr bezeichnen besondere Ausführungsbestimmungen diejenigen Güter, die wegen ihres großen Wertes zum internationalen Transport nur bedingungsweise zugelassen werden. Nach Ziff. (2) 2 des § 1 dieser Ausführungsbestimmungen sind es „Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten". Durch die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 wurde noch beigefügt: „Zu den Kostbarkeiten sind beispielsweise auch besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien zu rechnen."

Die Theorie hat das unterscheidende Merkmal für den Begriff „Kostbarkeit" übereinstimmend zunächst im Wert der Ware im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht gesucht. Eger (Das Intern. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, 3. Aufl., S. 28) bezeichnet als Kostbarkeiten alle Sachen, die im Verhältnis zu ihrem Umfang oder Gewicht einen außerordentlichen und ungewöhnlich hohen Wert haben. Staub (Kommentar zum HGB., Anmerkung 20 zu Art. 429) nennt Kostbarkeiten solche Gegenstände, die im Verhältnis zu ihrem Umfang und Gewicht einen im Vergleich zu anderen Waren das gewöhnliche Maß übersteigenden Wert haben, ebenso Rundnagel (Die Haftung der Eisenbahn, 2. Aufl., S. 63). Diese Umschreibungen dürften sich trotz ihres etwas abweichenden Wortlautes decken. Dagegen verlangt Eger noch ein weiteres in der Art der Ware gelegenes Merkmal, daß sie nämlich nicht

zu den gewöhnlichen Handelsgütern gehöre; denn es liege im Begriff der Kostbarkeit ein Gegensatz zu den gewöhnlichen Handelsgütern; diese könnten nur deshalb, weil sie teuer seien (wie z. B. Seide, feine Gewebe, Delikatessen, Pelzwaren), nach dem Sprachgebrauch wie nach der ratio legis nicht hierher gerechnet werden. Staub erwähnt ein solches in der Art der Ware zu suchendes Kriterium nicht; er legt vielmehr das ganze Gewicht auf den Wert der Ware und weist darauf hin (a. a. O.), daß durch die Kriegsverhältnisse und deren Folgen manche Waren den Charakter von Kostbarkeiten erlangten, die diesen Charakter bisher nicht gehabt hätten, wie z. B. Seide und gewisse Chemikalien.

Die Rechtsprechung der verschiedenen Gerichte ist keine einheitliche. Die französische Judikatur stimmt mit der von Eger vertretenen Auffassung überein, sie stellt neben dem Wert auch auf die Art der Ware ab und verlangt, daß eine solche Sache auch nach Sprachgebrauch und Verkehrssitte als Kostbarkeit gelte, was z. B. bei Kleidungsstücken von noch so hohem Werte nicht der Fall sei. Sie hat daher u. a. einen Luxuspelzmantel nicht als Kostbarkeit anerkannt, weil er als Kleidungsstück in eine ganz andere Warenkategorie gehöre, als die in den Ausführungsbestimmungen beispielsweise als Kostbarkeiten aufgezählten Waren (vgl. Eger: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen 1906, S. 361 und 1910, S. 171). Im Gegensatz hierzu hat die deutsche Praxis erklärt, schon nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch bedeute Kostbarkeit einfach ein „kostbar Ding" (Grimm Wörterbuch 6/1860), es gehöre daher „jedes im Verhältnis zu seinem Umfang und Gewicht besonders wertvolle Gut" dazu, z. B Kleidungsstücke. Im bewußten Gegensatze zu Eger, zu Senckpiehl (Verkehrsrecht: das Eisenbahntransportgeschäft, S. 213) und zur französischen Praxis ist daher von deutschen Gerichten ein wertvoller Zobelpelzmantel als Kostbarkeit bezeichnet worden (Eger: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen 1912, S. 79 und 96). Die österreichische Rechtsprechung scheint nach dem bei Eger (Eisenbahnrechtl. Entschd. 1912, S. 162) abgedruckten Urteil der französischen Auffassung zu folgen und den Begriff der Kostbarkeiten als gleichbedeutend mit demjenigen der Pretiosen aufzufassen, wobei es sich allerdings nicht um das Internationale Übereinkommen, sondern um das österreichische Betriebsreglement handelte.

Nach der ratio legis werden die in § 1 der Ausführungsbestimmungen genannten Gegenstände wohl deshalb nur bedingungsweise zum internationalen Transport zugelassen, weil sie für die Transportanstalt ein außergewöhnliches Risiko bedeuten, da sie ihres hohen Wertes wegen am ehesten gestohlen oder veruntreut werden, und weil sie, falls sie verloren oder zerstört werden, die Eisenbahn in einer Weise belasten würden, die mit der Höhe der bezogenen ordentlichen Transportgebühren in einem offensichtlichen Mißverhältnis stünde. Daher sollen die Transportanstalten nicht verpflichtet sein, solche Gegenstände anders als zu besonderen, speziell zu vereinbarenden Bedingungen anzunehmen. Solche Überlegungen gelten nun allerdings in gleicher Weise für alle außerordentlich wertvollen Gegenstände, ohne Rücksicht auf ihre besondere Art. Allein wenn man so weit hätte gehen wollen, hätte das Gesetz selbst den Grundsatz aufgestellt, daß die im Verhältnis zum Umfang und Gewicht unverhältnismäßig wertvollen Güter vom Transport ausgeschlossen seien. Statt dessen verlangt Art. 3, daß die Ausführungsbestimmungen diejenigen Güter bezeichnen, die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden. Diese Bestimmungen hatten daher die Aufgabe, diese Güter genau und unzweideutig zu bezeichnen in einer Weise, die keinerlei Zweifel bei den Interessenten aufkommen lassen konnten. Diesem Zwecke konnten die Ausführungsbestimmungen nicht genügen, wenn sie statt einer „Bezeichnung" der einzelnen vom gewöhnlichen Transport ausgeschlossenen Güter eine allgemein gehaltene Umschreibung einführten, die, wenn sie ausgelegt wird, wie es die Vorinstanz annimmt, darauf hinausläuft, alle im Verhältnis zum Umfang und Gewicht unverhältnismäßig teuern Güter vom Transport auszuschließen. Hätte das Gesetz gestattet, auf das bloße Wertverhältnis abzustellen, so hätte es jedenfalls eine Wertgrenze als normales Wertmaß angegeben, wobei dann allerdings diese Grenze je nach der Marktlage für die gleichen Gegenstände bald überschritten, bald nicht erreicht würde und der nämliche Gegenstand somit bald nur bedingungsweise, bald wie ein gewöhnliches Handelsgut ohne spezielle Bedingung zum Transporte zulässig wäre. Es ist daher der Kostbarkeitsbegriff eher so auszulegen, daß es dabei nicht nur auf dieses schwankende Wertverhältnis ankommt, sondern auf objektive, gleichbleibende Eigenschaften des Frachtgutes.

Wenn daher § 1 Ziff. 2 der Ausführungsbestimmungen im unmittelbaren Anschluß an die Aufzählung der Edelsteine, echten Perlen und Pretiosen die allgemeine Klausel „und andere Kostbarkeiten" enthält, so kann dies nur den Sinn haben, daß andere kostbare Gegenstände der gleichen Art, wie die unmittelbar vorher aufgezählten, die Edelsteine, echten Perlen und Pretiosen hierher zu rechnen seien. In der Art dieser Gegenständ liegt es aber nicht nur, daß sie wertvoll sind, sondern auc daß sie selten vorkommen und nicht zu den Bedarfsartikeln d gewöhnlichen menschlichen Wertschaft gehören. Diese B schränkung des Kostbarkeitsbegriffs entspricht auch dem lan läufigen Sprachgebrauch des täglichen Lebens. Daß darunt nicht wertvolle Objekte im allgemeinen in einem über die u mittelbar vorher aufgezählten Arten hinausgehenden Sinn g meint sein können, folgt auch aus dem Umstande, daß na dieser allgemeinen Klausel noch die Kunstgegenstände (G mälde, Statuen usw.) genannt werden, was überflüssig wär wenn unter den Kostbarkeiten kostbare Gegenstände überhau ohne Rücksicht auf ihre Art verstanden sein sollten.

Nun zählt allerdings ein später beigefügter Zusatz der Au führungsbestimmungen „beispielsweise" auch „besonders wer volle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien" zu den Kos barkeiten, und da Spitzen und Stickereien an sich der Art na nicht zur Warengattung Edelsteine, echte Perlen und Pretiose gehören, läge der Schluß nahe, es komme beim Begriff d Kostbarkeiten weniger auf die Art der Gegenstände als lediglic auf ihren hohen Wert an. Allein es sind eben nur ganz „b sonders wertvolle" Spitzen und Stickereien hierher zu rechne und diese nähern sich bereits den vorher genannten Arten vo Kostbarkeiten, da Spitzen und Stickereien namentlich dann b sonders wertvoll sind, wenn sie mit Perlen, Pretiosen u. dg behangen sind, oder wenn sie vermöge ihrer kunstgewerbliche Arbeit einen besonders hohen Wert haben, so daß sie aus d Gattung der gewöhnlichen Handelsgüter ausscheiden. Niema aber wird dieser Kostbarkeitsbegriff bei Chemikalien, wie d Chinin, zutreffen, auch wenn sie infolge des Marktes einen no so hohen Wert haben, so daß die Bahn für deren Verlu haftet."

— Seidenwaren. Keine Pflicht zu besondere Sorgfalt bei der Beförderung besonders kost barer Güter. Im September 1917 versandte die Firma I in Crefeld an die Firma B. in Berlin zwei Kisten Seiden waren. Die Verfrachtung geschah durch eine Crefelder Sp ditionsfirma mittels Eisenbahn als Eilfracht unter Versicherun der Sendung zu 37 393 ℳ. Die Empfängerin hat die Kisten a genommen und das Fehlen von 17 Stücken Seide im Faktur wert von 21 164 ℳ entdeckt, sowie ein Mindergewicht v 43 Kilogramm gegenüber einem Gesamtgewicht von 85 Kil gramm. Sie verlangt Schadensersatz vom Reichseisenbah fiskus.

Nachdem das Landgericht Berlin die Klage abg wiesen hatte, erklärte das Kammergericht den Klag anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Das Kamme gericht hält die Haftung der Bahn gemäß der §§ 88, 95 EV für begründet, weil die Beraubung des Gutes entweder von A gestellten der Bahn oder des als Gehilfen zu erachtenden Rol fuhrunternehmers ausgeführt worden sei, oder aber von Seite Dritter, dann aber infolge grober Fahrlässigkeit d Angestellten der Bahn oder des Rollfuhrunternehmers, die i einer gröblichen Vernachlässigung der Überwachungs- und B wachungspflicht zu erblicken sei. Das Reichsgericht h das Urteil des Kammergerichts aufgehoben u die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung a einen andern Senat des Kammergerichts zurückverwiese Aus den Entscheidungsgründen ist folgendes beme kenswert:

„Die für die Annahme einer groben Fahrlässigkeit der Eise bahn oder eines Diebstahls durch ihre Angestellten bzw. G hilfen vom Vorderrichter gegebenen Gründe sind nicht a reichend, auch nicht frei von rechtlicher Fehlsamkeit. Au zugehen ist zunächst von den derzeitigen Verhältnissen. Dab kann dem Kammergericht in der Rechtsanschauung nicht be getreten werden, daß die Bahn der fraglichen Sendung gege über zu ganz besonderer Sorgfalt bei der Bewachung und B förderung verpflichtet war, weil es sich um eine wertvolle Se dung gehandelt habe. Der Betrieb auf der Eisenbah ist ein Massenbetrieb, bei dem es sich vo selbst ausschließt, für einzelne Güter be sondere Aufsichtsorgane zu bestellen, möge auch die Güter wertvoll sein oder eine hoh Wertversicherung tragen. Es kann auch für solch Sendungen nur die allgemeine normale Aufsichtspflicht der Bah in Betracht kommen. Der einzige Grund, den der Vorderricht für die Haftung der Bahn anführt, ist der Umstand, daß di Kiste äußerlich keine Spuren der Beraubung trug, woraus g folgert werden müsse, daß die Diebe hinreichend Zeit, wo auch geeignete Werkzeuge gehabt hätten, um die Beraubung s auszuführen, daß sie keine Spuren hinterließ. Dieser Grund i nicht stichhaltig genug, um die Annahmen des Vorderrichte zu tragen. Auch während des Krieges kamen schon Diebstähl

Eisenbahngut vor, die von anderen Personen als Angestellten · Bahn verübt wurden. Wenn es sich nur um eine einfache lzkiste gehandelt hat, deren Verschluß in einigen am Deckel geschlagenen Nägeln bestand, ohne daß besondere, schwer zu rwindende sonstige Verschlußvorrichtungen angewendet ren, bedarf es erfahrungsgemäß keines langen Zeitaufwandes, den Deckel der Kiste zu öffnen, auch wenn der Dieb darauf bedacht ist, Spuren der Eröffnung zu vermeiden. Die Nichtbewachung während eines solchermaßen zur Ausführung des Diebstahls nötigen Zeitraums muß aber nicht in jedem Fall notgedrungen eine grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn und ihrer Angestellten bedingen. Auf diesem Wege läßt sich sonach die Haftung der Eisenbahn nicht lückenlos begründen. (Aktenzeichen: I. 188/21. — 21. 1. 22.) K. M.-L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Vom August 1922 ab wird der Stationsname Gremberg in remberghoven" geändert.

Bundesbahndirektion Wien-West. Vom 1. August J. an wird der Name des bisherigen Bahnstationsamtes iser-Ebersdorf in Wien-Holzmarkt-Kaiser-ersdorf umgeändert. Das Bahnstationsamt wird keine rsonen-, Gepäck- und Expreßgutabfertigung sowie keinen Eil- d Frachtstückgutverkehr haben, sondern ausschließlich für die f- und Abgabe von Wagenladungen der Firmen „Holzmarkt, w. A." und „Wiener Baustoffe A. G." eröffnet sein.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 165 vom 29. Juli 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über den Beschluß des Vereinswagenausschusses zu Ziffer VI der Niederschrift Nr. 75 und Durchführung des Beschlusses zu Ziffer VII (abgesandt am 3. August d. J.);

Nr. V 426 vom 1. August 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 4. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.).

m 1. September 1922 wird die normal-rige Reststrecke Harbergen-Staffhorst ienburg (Weser) als Nebenbahn mit Stationen Mehlbergen und Wietzen (Nienburg/Weser) für den Perso- -, Güter-, Gepäck- und Privatteleumverkehr sowie für die Abfertigung Leichen und lebenden Tieren er- et.

er Haltepunkt Blenhorst ist nur für Personen- und Gepäckverkehr eingetet. Mehlbergen und Wietzen eren das Dienstbeschränkungszeichen

ie Züge werden nach den besonders ffentlichten Fahrplänen verkehren. ür die neue Bahnstrecke haben Güleit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsnung vom 4. November 1904 und die nbahn-Verkehrsordnung vom 23. Deber 1908.

ber die Höhe der Tarifsätze geben die nststellen Auskunft. (1022)

ünster (Westf.), den 3. August 1922.
Reichsbahndirektion (8 V 18).

2. Gebühren.

it Gültigkeit vom 1. August 1922 den die Überfuhrgebühren für Bre-, Bremerhaven, Geestemünde und e (Tarifheft C I b, Nr. 200 des Tarifeichnisses) auf das Fünffache der erigen Sätze erhöht.

nnover, den 31. Juli 1922. (1001)
Reichsbahndirektion.

rbehaltlich der Genehmigung der ichtsbehörde tritt am 1. September eine Erhöhung der Umlade- und bockgebühren ein.

here Auskunft erteilt die unternende Direktion. (1026)

rdhausen-Wernigeroder Eisenbahn-gesellschaft.
Die Direktion.

Verkehrsstörungen und Wiederaufnahme.

mäß § 10 des VWÜ. wird mitgeteilt:
Wegen Verlegung der Strecke durch inen war der Gesamtverkehr in der Strecke St. Anton a. Alberg—Bludenz der Linie Innsbruck—Bregenz vom 9. Januar bis 13. Januar eingestellt. Am 13. Januar wurde der Gesamtverkehr Richtung West-Ost und der Personenzugverkehr Richtung Ost-West wieder aufgenommen. Die Aufnahme des Güterverkehrs Richtung Ost-West erfolgte am 16. Januar d. J.

2. Infolge Verkehrsausstandes ruhte in der Zeit vom 24. bis 27. Juni d. Js. der Gesamtverkehr auf allen Linien.

3. Wegen Hochwassers war am 16. Juli der Verkehr bei km 61, ⅝ der Linie Innsbruck—Bregenz und bei km 5,2 der Linie Feldkirch—Buchs unterbrochen.

Innsbruck, am 3. August 1922. (1021)
Bundesbahndirektion Innsbruck.

4. Güterverkehr.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird der auf den Reichsbahnen gültige Ausnahmetarif 10 b für Zeitungsdruckpapier auf ihren Verkehr mit den Saarbahnen ausgedehnt.

2. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. an werden die Entfernungen der Stationen Bremen-Hohentorshafen und Bremen-Neustadt Gbf. mit denjenigen der Station Bremen Hbf. gleichgestellt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und in der nächsten Nummer des gemeinsamen Tarifanzeigers.

Frankfurt (Main), den 4. August 1922.
Reichsbahndirektion. (1024)

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Abschnitt B, Besondere Tarifvorschriften, Ziff. 4, in Kronenwährung bezifferten Mindestfrachten, die Schutzwagengebühr und die Fracht für Privatwagendecken ermäßigt und die Nebengebühren des Abschnittes C, Nebengebührentarif, soweit sie in Kronenwährung zu berechnen sind, zum Kurse von 1 ℳ = 20 Heller umgerechnet. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen. (1020)

Dresden, am 5. August 1922.
Eisenbahn-Generaldirektion.

Gemeinschaftliches Heft CI b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 ab treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

A. Es werden erhöht:
1. Die Frachtzuschläge folgender Privatbahnen:
   a) Greußen-Ebeleben-Keula (teilweise),
   b) Hohenebra-Ebeleben (teilweise),
   c) Rhein-Sieg-Eisenbahn (sämtlich);
2. Die Umladegebühren der Rhene-Diemeltalbahn,
3. Die für die Beförderung zwischen Bentheim und Bentheim Nord zu erhebende Überfuhrgebühr.

B. Neu eingeführt werden:
1. Umladegebühren der Albtalbahn;
2. Frachtzuschläge für Salze zum Düngen zugunsten der Köln-Bonner Eisenbahnen.

Näheres enthält der Tarifanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914, Seite 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1007)

Berlin, den 31. Juli 1922.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 10. August 1922 ab wird die Station Wackerwerk des rechtsrheinischen bayerischen Netzes der Reichsbahn in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 2. August 1922.
Reichsbahndirektion. (1010)

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr. — Bk. 34. —

Die unterm 18. Juli 1922 für Neuschanz und Weener Grenze bekanntgemachten Tarifmaßnahmen treten nicht am 1. August, sondern erst am 1. September 1922 in Kraft.

Dresden, am 31. Juli 1922. (1004)
Eisenbahn-Generaldirektion
namens der beteil. Verwaltungen.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 ab treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

A. Es werden erhöht

1. die Frachtzuschläge folgender Privatbahnen:
   a) Greußen-Ebeleben-Keula (teilweise),
   b) Hohenebra-Ebeleben (teilweise),
   c) Rhein-Sieg-Eisenbahn (sämtlich);
2. die Umladegebühren der Rhene-Diemeltalbahn,
3. die für die Beförderung zwischen Bentheim und Bentheim Nord zu erhebende Überfuhrgebühr.

B. Neu eingeführt werden:

1. Umladegebühren der Albtalbahn;
2. Frachtzuschläge für Salze zum Düngen zugunsten der Köln-Bonner Eisenbahnen.

Näheres enthält der Tarifanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Juli 1922. (1014)
Reichsbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 7. August d. J. wird der Haltepunkt Elsensee der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn für den Wagenladungsverkehr der Anschlußinhaber in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. August 1922. (1005)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I a — Frachtsatzzeiger — Tfv. 200; Heft C II — Ausnahmetarife — Tfv. 200; und Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch — Tfv. 2 a.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1922 sind die Frachtsätze in Kronenwährung ermäßigt worden. Die neuen Frachtsätze werden durch den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger veröffentlicht.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. August 1922. (1006)
Reichsbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 15. August 1922 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Umlade- bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagsfrachten erhöht. Die neuen Sätze können aus der am 10. August 1922 erscheinenden Nummer des von der Reichsbahndirektion Berlin herausgegebenen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr entnommen werden. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (RGBl. 1914, S. 455). (1023)

Berlin, den 7. August 1922.
Centralverwaltung für Secundärbahnen.
Herrmann Bachstein

Güterverkehr d. bad.-schweiz. Übergangsstat. mit der Schweiz.

Auf 1. August 1922 erscheint zum schweiz. Ausnahmetarif 19 für Steine Nachtrag II; Preis 1,20 Fr.

Karlsruhe, den 30. Juli 1922. (998)
Eisenbahn-Generaldirektion.

Allg. Tarifvorschriften der schweizer. Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1922 wird das Wort „Bierfässer" in Ziffer 18 des Art. 22 der Tarifvorschriften in „Fässer" geändert.

Karlsruhe, den 30. Juli 1922. (999)
Eisenbahn-Generaldirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Zur Vermeidung von Zweifeln wird bekanntgegeben, daß die Verschiebegebühr (vgl. Oberschlesischer Wechselverkehr S. 23 Abschnitt 4 Frachtberechnung B (2) und S. 25 Abschnitt (5) sowie Verbandsverkehr S. 12 Abschnitt (4) Frachtberechnung B 2) übereinstimmend mit dem deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Kohlenausnahmetarif 6 (vgl. Nachtrag 5) vom 1. Juli 1922 ab 26 ₰ für 100 kg beträgt. Diese Verschiebegebühr ist den sich bei Anwendung der regelrechten Tarifklassen D bzw. Dn 10 bzw. Dn 5 für Kohlen ergebenden Frachtsätzen zuzuschlagen.

Im Verkehre mit Reichenberg (Sachs.) — vgl. Verbandsverkehr S. 12 Abschnitt 5 — beträgt der Zuschlag ebenfalls mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. für deutsche Dienstkohlen = 96 ₰, bei Frachtberechnung nach Klasse D = 108 ₰, nach Klasse Dn 10 = 134 ₰ und nach Klasse Dn 5 = 160 ₰ für 100 kg.

Der im Verkehr mit Oderberg (vgl. Oberschlesischer Wechselverkehr S. 24 Abschnitt (5)) einzurechnende Zuschlag von 2,2 ₰ für 100 kg bleibt unverändert.

Oppeln, den 27. Juli 1922. (1017)
Eisenbahndirektion Oppeln, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif vom 1. April 1921.

Es ist zu ändern und zu ergänzen wie folgt:

I.

Seite 9—21 des Schnittarifs.

1. Bei den nachstehenden Lokalbahnstationen ist die Abkürzung „OR" in „OK" zu ändern:
   Acholshausen, Alitzheim, Bürgstadt, Deiningen b. Nördlingen, Gochsheim (Ufr.), Grettstadt, Großenried, Großlangheim, Kitzingen-Etwashausen, Kleineibstadt, Lülsfeld, Neunstetten, Rittershausen, Rothhausen (Ufr.), Rüdenhausen-Feuerbach, Rügheim, Schippach, Sonderhofen, Stadelschwarzach, Tückelhausen, Wegfurt, Wintersbach (Ufr).
2. Bei den nachstehenden Lokalbahnstationen ist die Abkürzung „OK" nachzutragen:
   Bockenfeld, Diebach-Insingen, Gebsattel, Herrieden, Hofheim-Franken, Östheim-Gailnau.

II.

Seite 1 des Nachtrags I.

In der Überschrift bei den Zuschlägen für die Lokalbahnstationen Altenhammer, Flossenbürg usw. ist bei den Nebenklassen der Wagenladungen zu ergänzen „5 und 10" — also A^n 5 und 10, B^n 5 und 10 usw.

München, den 3. August 1922. (1015)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen.

Die durch Nachtrag 6, gültig vom 1. Juli d. J. festgesetzten Umschlaggebührensätze unter I, II und IV werden vom 16. August d. J. ab um 40 % und Aufrundung auf volle Mark erhöht. Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben. Die Inkraftsetzung der Erhöhung mit verkürzter Bekanntmachungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). (101…)

Oppeln, den 31. Juli 1922.
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebührentarif für die Lagerhäuser in Wien II., Praterkai-Fruchtplatz.

Am 25. Juli 1922 ist der derzeit gültige Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien II., Praterkai-Fruchtplatz, in Druck erschienen.

Der bezügliche Tarif ist durch die Direktion in Wien, durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I., Biberstraße 16, zum Preise von 100 Kronen per Stück zu beziehen. (100…)

Wien, am 25. Juli 1922. Nr. 79 206/I…

Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen einerseits und Stationen der ungarischen Eisenbahnen andererseits

a) im Durchgang durch Österreich[1]),
b) im Durchgang durch die Tschechoslowakei[1]),
c) im Durchgang durch Österreich und die Tschechoslowakei[1]),
d) im Durchgang durch die Tschechoslowakei und Österreich[1]).

Aufnahme des direkten Güterverkehrs.

Mit Gültigkeit vom 1. September 19… gelten für den Eil- und Frachtgutverkehr (einschließlich lebender Tiere) und für den Kohlenverkehr zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen einerseits und Stationen der ungarischen Eisenbahnen andererseits

a) im Durchgang durch Österreich,
b) im Durchgang durch die Tschechoslowakei[1]),
c) im Durchgang durch Österreich und die Tschechoslowakei[1]),
d) im Durchgang durch die Tschechoslowakei und Österreich[1])

folgende Bestimmungen:

A.

Die Beförderung der Sendungen erfolgt auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übereinkommen) vom 14. Oktober 1890 samt allen Nachträgen und der einheitlichen Zusatzbestimmungen, sofern nachstehend nicht besondere Bestimmungen vorgesehen sind.

(Die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens und die einheitlichen Zusatzbestimmungen sind dem Eisenbahngütertarif für den Internationalen Tarifverband, Teil I, Abteilung A (I. T. A.) vom 1. September 1914 zu entnehmen.)

---

[1]) Diese Verkehre werden derzeit noch nicht aufgenommen. Deren Einführung wird besonders bekanntgegeben werden.

. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände rt. 3 I. Ü.).

Von der Beförderung mit durchgehen- internationalen Frachtbriefen sind ier den in § 1 (1) der Ausführungs- immungen zum internationalen Über- kommen angeführten Gegenständen geschlossen:

Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.

Gilt ein Gegenstand auch nur in einem der an diesem Verkehr beteiligten Länder als Kostbarkeit, so darf er zur Beförderung mit internationalem Frachtbrief nicht angenommen werden.

Beispielsweise sind als Kostbarkeiten von der Beförderung mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen ausgeschlossen:

Waren aus Gold, Silber, Platina, Edelsteinen und echten Perlen, Korallen, Präzisionsuhren, Ganzseidenüllc, Ganzseidensamte, bedruckte, bemalte oder bestickte Ganzseidenstoffe, sowie Waren aus diesen Tüllen, Samten und Stoffen, gemusterte ganzseidene Möbelstoffe, besonders wertvolle Teppiche, besonders wertvolles Leder, besonders wertvolles Pelzwerk, und zwar: Biber, Blaufuchs, Chinchilla, Hermelin, Marder, Nerz, Otter, Persianer, Seehund (Seal), Seeotter, Silberfuchs, Skunks und Zobel, sowie Waren aus solchem Pelzwerk, besonders wertvolle Spitzen und besonders wertvolle Stickereien, Straußen-, Reiher- und Marabufedern, sowie Waren aus diesen Federn, Rosenöl, Filme. Leichen.

Transportpflicht der Eisenbahnen (Art. 5 I. Ü.).

ber die tschechoslowakisch-ungarin Grenzübergangsstationen

Parkáň-Nána-Szob
Komárom-Komárom
Slovenské Nové Mesto-Sátoraljaújhely
Šomosova-Salgóttarján

den Wagenladungssendungen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen sowie Stückgüter zur Beförderung angenommen.

ber alle übrigen tschechoslowakisch-ungarischen Grenzübergangsstationen Sendungen nur in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen zur Beförderung zugelassen.

Die Beigabe von Begleitern, abgesehen von Begleitern bei Tiersendungen und bei den auf eigenen Rädern laufenden Fahrbetriebsmitteln, ist unzulässig.

Inhalt des Frachtbriefes (Art. 6 I. Ü.).

enn eine ungarische Versandstation den Frachtbrief irrtümlich ohne die laut § 2 Absatz (3) der Ausführungsbestimmungen zu Art. 6 des internationalen Übereinkommens erforderliche Übersetzung angenommen hat, ist die übergebende ungarische Grenzübergangsstation verpflichtet, diese Übersetzung vorzunehmen. In diesem Falle wird sie als Beauftragte des Absenders angesehen und haftet für die Richtigkeit der Übersetzung nicht.

er Absender hat im Frachtbriefe den Beförderungsweg durch Anführung der Grenzübergangsstationen[2]) von Staat zu Staat vorzuschreiben. Frachtbriefe ohne diese Angaben werden zurückgewiesen.

4. Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften (Art. 10 I. Ü.).

Die Verpflichtung des Absenders, dem Frachtbriefe die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften erforderlichen Begleitpapiere beizugeben, erstreckt sich auch auf die für die Einfuhr, Durchfuhr und Ausfuhr vorgeschriebenen Begleitpapiere.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, diese Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen. Fehlen Begleitpapiere oder sind sie unrichtig oder unvollständig, so kann die Annahme des Gutes verweigert werden. Wird das Fehlen, die Unrichtigkeit oder die Unvollständigkeit der Begleitpapiere erst in einer Unterwegsstation festgestellt, so kann die Weiterbeförderung unterlassen und das Gut dem Absender zur Verfügung gestellt werden.

5. Berechnung der Fracht (Art. 11 I. Ü.).

Die Frachten und Gebühren werden auf dem tatsächlich benutzten Beförderungswege nach den Binnentarifen (Lokaltarifen, auch Wechsel- und Verbandstarifen) der beteiligten Eisenbahnen berechnet.

Für die Frachtberechnung sind diejenigen Lokal-, Wechsel- oder Verbandstarife maßgebend, die am Tage des Übergangs der Sendung in der betreffenden Übergangs- oder Umbehandlungsstation in Kraft stehen. Für jeden Frachtberechnungsabschnitt sind die in den Binnentarifen (Lokaltarifen, auch Wechsel- und Verbandstarifen) vorgeschriebenen Mindestentfernungen und Mindestfrachten anzuwenden.

6. Erhebung der Fracht[3]) (Art. 12 I. Ü.).

Im Verkehr über die Tschechoslowakei oder über Österreich unterliegen die Sendungen in beiden Verkehrsrichtungen bis zur ersten Grenzübergangsstation hinsichtlich der Fracht, Frachtzuschläge, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen dem Frankaturzwange.

Im Verkehr über Tschechoslowakei-Österreich oder Österreich-Tschechoslowakei besteht dagegen Frankaturzwang in beiden Verkehrsrichtungen bis zur zweiten auf dem Beförderungswege liegenden Grenzübergangsstation. Er erstreckt sich auch hier auf die Fracht, Frachtzuschläge, Nebengebühren, Zölle und Bargeldauslagen.

Die in diesen Stationen selbst etwa entstehenden baren Auslagen, Zollabfertigungskosten und sonstigen Nebengebühren sind, wenn sie in der Landeswährung der Übergabsbahn erwachsen sind, vom Absender einzuziehen, im übrigen an den Empfänger zu überweisen.

Die ab diesen Stationen erwachsenden Frachten, Frachtzuschläge, Nebengebühren, Zölle und Barauslagen werden vom Empfänger eingezogen.

Die Bestimmungen des Artikels 12 Punkt (2) und (3) des I. Ü., betreffend die Vorausbezahlung der Frachtgelder bei leichtverderblichen und geringwertigen Gütern werden durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt.

Die Umrechnung der Frachten und sonstigen Gebühren erfolgt

a) in der deutschen oder Saarbahnstation zu dem am Tage des Eingangs der Sendung oder der Frankaturrechnung gültigen bahnamtlichen Kurse;
b) in der ungarischen Station zu dem am Tage der Frachtzahlung gültigen bahnamtlichen Kurse;
c) in den Grenzübergangsstationen im Falle der Umbehandlung mit Umrechnung zu dem am Tage der Umbehandlung gültigen bahnamtlichen Kurse.

7. Nachnahmen[4]) (Art. 13 I. Ü.).

Nachnahmen und Barvorschüsse sind nicht zulässig.

8. Lieferfristen (Art. 14 I. Ü.).

Den reglementarischen Lieferfristen sind bis auf weiteres die in Deutschland für den Verkehr mit dem Ausland und die in Österreich, in der Tschechoslowakei und in Ungarn geltenden besonderen Zuschlagsfristen hinzuzurechnen.

Anmerkung: Für Deutschland betragen die Zuschlagsfristen zur Zeit 10 Tage.

9. Verfügungsrecht des Absenders (Art. 15 I. Ü.).

Nachträgliche Verfügungen des Absenders werden nur zugelassen, insolange die Sendung die Grenze des Versandlandes[5]) noch nicht verlassen hat. Hat die Sendung die Grenze des Versandlandes bereits verlassen, so kann, falls es sich nicht um die im Art. 18 und 24 I. Ü. vorgesehenen nachträglichen Verfügungen handelt, nur die Person des Empfängers in derselben Bestimmungsstation nachträglich geändert werden, so lange der Frachtbrief vom Empfänger nicht eingelöst ist.

10. Interessendeklaration (Art. 38 I. Ü.).

Eine Angabe des Interesses an der Lieferung ist unzulässig.

B.

Privatgüterwagen.

1. Zur Beförderung werden zugelassen:
   a) Privatkesselwagen,
   b) andere Privatgüterwagen.

2. Welche Güter in Privatkesselwagen befördert werden dürfen, richtet sich nach den Bestimmungen der Versandbahn.

3. In anderen Privatgüterwagen sind nur folgende Güter zur Beförderung zugelassen:
   a) Im Durchgang durch Österreich.
      1. Bier,
      2. Butter,
      3. Fische, auch Wasser zur Beförderung von Fischen,
      4. frisches Fleisch und frisch geschlachtetes Vieh,
      5. Kalk, gebrannter,
      6. Malztreber, nasse,
      7. Milch,
      8. Mineralwasser, auch künstliches, auch Trinksole,
      9. Obst, frisches (einschl. Südfrüchte),
      10. Säuren, wie zur Beförderung in Kesselwagen zugelassen,
      11. Spiritus, auch Sprit (Branntwein) vollständig vergällt, in Flaschen,

[2]) Siehe Anlage.

[3]) Der Saarkohlenverkehr nach Ungarn in geschlossenen Zügen über Österreich unterliegt nicht dem Nachnahmeverbot.

[4]) Der Saarkohlenverkehr nach Ungarn in geschlossenen Zügen über Österreich unterliegt nicht dem Frankaturzwang.

[5]) Deutschland und das Saargebiet gelten im Sinne dieser Bestimmung nicht als verschiedene Länder.

12. Wein,
13. Wurstwaren, auch geräuchert.

b) Im Durchgang durch die Tschechoslowakei sowie im Durchgang durch die Tschechoslowakei und Österreich.

1. Bier,
2. Fische, auch Wasser zur Beförderung von Fischen,
3. frisches Fleisch und frisch geschlachtetes Vieh,
4. Wein.

4. Die leeren Privatgüterwagen sind mit internationalen Frachtbriefen aufzugeben.

5. Im übrigen gelten die Bestimmungen dieses Tarifs.

Anlage.

Verzeichnis der Grenzübergangsstationen.

a) Deutsch-österreichische Grenzübergangsstationen.

Passau	Griesen
Simbach	Pfronten-Steinach
Salzburg	Lindau-Reutin[6])
Kufstein	Lindau Stadt[7])
Mittenwald	

b) Deutsch-Tschechoslowakische Grenzübergangsstationen.

Deutsche Bezeichnung	Tschechoslowakische Bezeichnung
Oderberg	Bohumín
Kuchelna	Ohuchelna
Troppau	Opava
Jägerndorf	Krnov
Ziegenhals	Hlucholazy
Heinersdorf (Obschl.)	Hynčice v Hroním Slezaku
Mittelwalde	Mezilesí v Kladsku
Mittelsteine	Mittelsteine
Halbstadt	Meciměsti
Liebau	Libava
Grünthal	Grünthal
Seidenberg	Seidenberg
Reichenberg	Liberec
Warnsdorf	Varnsdorf
Ebersbach (Sa.)	Georgswalde-Ebersbach
Sebnitz	Sebnice
Bodenbach	Podmokly
Tetschen	Děčín
Moldau	Moldava v. Čechách
Reitzenhain	Reitzenhain
Weipert	Vejprty
Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt
Klingenthal	Klingenthal
Franzensbad	Františkovy Lázně
Eger	Cheb
Fürth i. W.	Brod u. Lesy
Eisenstein	Zelesna Ruda
Haidmühle	Haidmühle.

c) Österreich-Tschechoslowakische Grenzübergangsstationen.

Österreichische	Tschechoslowakische
Grenzübergangsstationen	
Summerau	Horní Dvořiště-Český Heršlak
Gmünd Stadt	Cmunt
Unterretzbach	Šatov
Laa Staatsbahnhof	Hevlin nad Dyji
Wildendürnbach	Novosedly-Drnoholec
Bernhardsthal	Břeclav
Marchegg	Devinská Nová Ves
Kittsee	Bratislava Petržalka.

6) Nur Übergang für Frachtgüter.
7) Nur Übergang für Eilgüter.

d) Österreich-Ungarische Grenzübergangsstationen.

Österreichische	Ungarische
Grenzübergangsstationen.	
Nikelsdorf	Hegyeshalom
Mogersdorf	Szentgotthárd
Loipersbach-Schattendorf	Ágfalva
Baumgarten	Sopron Gy. S. E. V.
Pamhagen	Mekszikópuszta

e) Tschechoslowakisch-Ungarische Grenzübergangsstationen.

Tschechoslowakische	Ungarische
Grenzübergangsstationen.	
Petržalka[8])	Oroszvár[8])
Komárom	Komárom
Párkáň-Nána	Szob
Šaby[8])	Drégelypalánk[8])
Lučenec[8])	Jpolytarnócz[8])
Šomosova	Salgótarján
Šiač[8])	Bánréve[8])
Turňa[8])	Turňa[8])
Čaňa[8])	Ridasnémeti[8])
Slovenské Nové Mesto	Sátoraljaújhely
Čop[9])	Zahony[9])

Wien, am 26. Juli 1922. (1016)
T. A. B. Zl. 4896/3-1922.
Österreichische Bundesbahnen auch namens der beteiligten Verwaltungen.

8) Nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet.
9) Derzeit nicht eröffnet.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Ab 10. August 1922 werden die im Abschnitt F, Ziffer X und XI, in österreichischen Kronen festgesetzten Wartegelder und Verstellgebühren um 200 % erhöht. (1025)

München, im August 1922,
Z. 30 569/T/18.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil I Abteilung B. Änderung von Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1922 bis auf weiteres werden im Abschnitte F des obgenannten Tarifes die Ansätze in österreichischen Kronen im Punkt XI (Wartegeld) und im Punkt XII (Verstellgebühr) um 200 % erhöht.

Regensburg, am 7. August 1922. (1011)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Binnenpersonen- und Gepäcktarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Ab 1. Oktober 1922 tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 9 in Kraft. Durch diesen Nachtrag werden im Personen- und Gepäckverkehr die gleichen Tariferhöhungen wie auf der Reichsbahn eingeführt.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1013)

Eschershausen, den 4. August 1922.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-gesellschaft.
Die Direktion.

Brandenburgische Städtebahn-Aktie[n]gesellschaft.

Vorbehaltlich der Genehmigung du[rch] die Aufsichtsbehörde werden die Pr[eise] im diesseitigen Binnen-Personen-, [Ge]päck- und Expreßgutverkehr am 1. [Ok]tober d. J. auf die von diesem Tage gültigen Sätze der Reichsbahnen erh[öht].

Berlin, den 4. August 1922. (10

Die Direktion.

Braunschweig-Schöninger u. Oscher[s]leben-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. September 1922 werden die P[er]sonenfahrpreise usw. erhöht.

Braunschweig, den 29. Juli 1922.
Der Vorstand. (10

Tfv. 2540 b. Vorläufiger Tarif für [den] deutsch-österreichischen Personen- [u.] Gepäckverkehr über süddeutsch-österrei[]chische Grenzstationen, Heft B, gü[ltig] vom 1. Mai 1922.

Am 15. August 1922 tritt der Na[ch]trag II in Kraft. Er enthält die Änder[un]gen, die sich durch die Erhöhung [der] Personenfahrpreise und Gepäckfra[cht]sätze auf den Österreichischen Bun[des]bahnen ergeben.

München, den 28. Juli 1922. (10
Verkehrsamt beim RVM, ZB.

Tfv. 2540 a. Vorläufiger Tarif für [den] deutsch-österreichischen Personen- [u.] Gepäckverkehr über süddeutsch-öst[er]reichische Grenzstationen, Heft A, gü[ltig] vom 1. Dezember 1921.

Am 15. August 1922 tritt der Na[ch]trag III in Kraft. Er enthält die Än[de]rungen, die sich durch die Erhöhung [der] Personenfahrpreise und Gepäckfra[cht]sätze auf den Österreichischen Bun[des]bahnen ergeben.

München, den 28. Juli 1922. (10
Verkehrsamt beim RVM, ZB.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd- und Bet[on]arbeiten zur Herstellung der Wegeüb[er]führung in Teilpunkt 231 + 50 der s[täd]tischen Umgehungsbahn soll verge[ben] werden. Die Angebotsmuster sind ge[gen] porto- und bestellgeldfreie Bareins[en]dung von 12 ℳ ohne Zeichnung oder [von] 32 ℳ mit Zeichnung von der Eisenba[hn]bauabteilung in Michendorf zu beziehen. Rückporto ist mit einzusenden.

Die versiegelten und mit der äußer[en] Aufschrift: „Angebot für Erd- und [Be]tonarbeiten zur Herstellung der We[ge]überführung in Teilpunkt 231 + 50" [ver]sehenen Angebote sind bis zur Term[in]stunde am Sonnabend, den 26. Aug[ust] 1922, vormittags 11.45 Uhr, pünktlich [und] postfrei an die Bauabteilung einzu[sen]den. (10)

Michendorf, den 5. August 1922.
Eisenbahnbauabteilung.

7. Offene Stellen.

Junger Anwärter,

welcher mit der Fahrkartenausgabe [ver]traut ist und bereits im direkten Gü[ter]verkehr gearbeitet hat, für den Betri[ebs]assistentendienst zum alsbaldigen [An]tritt gesucht. Gehalt nach Tarifvertr[ag] A bei 100 % Reichsbesoldung, Cs klasse C.

Die Direktion der Stendal-Tangermün[der] Eisenbahn-Gesellschaft in Tangermünde. (10

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 30. | Berlin, den 17. August 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die „Vorläufigen Dienstdauervorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal der Deutschen Reichsbahn (D. D. V.)“ vom 5. August 1922*).

Von **Dr. Fromm**, Oberregierungsrat im Reichsverkehrsministerium.

ie Frage der Arbeitszeit des Eisenbahnbetriebspersonals schon lange vor dem Übergang der Staatseisenbahnen auf Reich insofern einheitlich für sämtliche Staatseisenbahnen itschlands geregelt, als den Vorschriften über die Dienst- Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten (sogenannte nstdauervorschriften) in den einzelnen Länderverwaltungen „stimmungen“ zugrunde lagen, die unter Leitung des Reichs- nbahnamts zwischen den deutschen Bundesregierungen mit itsbahnbesitz vereinbart worden waren. Die zuletzt im re 1912 aufgestellten Bestimmungen galten an sich noch jetzt, sie waren aber infolge der Einführung des Achtstun- arbeitstags auf Grund des Aufrufs des Rates der Volks- iftragten vom 12. November 1918 in manchen wesentlichen kten durch die Vorschriften, die die einzelnen Länderver- tungen zur Durchführung des Achtstundenarbeitstags im nbahnbetriebsdienst erließen, abgeändert worden. Da diese waltungen dabei nicht einheitlich vorgingen und vor allem Fragen, die durch die Anwendung der in erster Linie auf regelmäßigen Fabrikbetrieb zugeschnittenen allgemeinen timmungen über den achtstündigen Höchstarbeitstag auf die ntümlichen Verhältnisse des Eisenbahnbetriebsdienstes auf- orfen wurden (z. B. die Frage der Dienstbereitschaft und Pausen), in verschiedener Weise lösten, war beim Überg der Staatsbahnen auf das Reich die frühere Rechtseinheit auf diesem Gebiete tatsächlich nicht mehr vorhanden. Die deshalb vom Reichsverkehrsministerium schon im Frühjahr 1920 begonnenen Arbeiten zur Schaffung einheitlicher Dienstdauervorschriften für die Deutsche Reichsbahn auf dem Verwaltungswege kamen alsbald ins Stocken, weil die Arbeitszeit des Eisenbahnpersonals durch Gesetz geregelt werden sollte. Als sich indessen zeigte, daß diese gesetzliche Regelung in nächster Zeit nicht zu erwarten ist, andererseits aber aus förmlichen und sachlichen Gründen die einheitliche Ordnung der Arbeitszeitverhältnisse beim Personal der Reichsbahn nicht mehr länger hinausgeschoben werden konnte, wurden jene Arbeiten unter Beteiligung der gewerkschaftlichen Spitzenverbände (Allgemeiner deutscher Gewerkschaftsbund, Deutscher Gewerkschaftsbund, Deutscher Beamtenbund, Allgemeiner freier Angestelltenbund, Gewerkschaftsring und zuletzt auch Allgemeiner deutscher Beamtenbund), die wieder die ihnen angeschlossenen Eisenbahngewerkschaften sowie Vertreter des Hauptbeamten- und Betriebsrats beim Reichsverkehrsministerium zugezogen hatten, im Frühjahr 1922 wieder aufgenommen. Ihr Ergebnis sind die vom Reichsverkehrsminister unterm 5. August 1922 erlassenen und im Reichsverkehrsblatt Nr. 34 veröffentlichten Dienstdauervorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal der Deutschen Reichsbahn, die vorläufig, d. h. bis zur gesetzlichen Regelung des Gegenstandes gelten sollen.

Die D. D. V. gliedern sich in folgende Paragraphen: § 1: Geltungsbereich. § 2: Arbeitszeit. § 3: Dienstschichten. § 4: Pausen. § 5: Ruhezeiten. § 6: Ruhetage. § 7: Nachtdienst-

Im Verlag für Politik und Wirtschaft G. m. b. H. in in W 35, Potsdamer Str. 45, erscheint demnächst eine Aus- der D. D. V. mit Erläuterungen des Verfassers.

schichten. § 8: Besondere Bestimmungen für das Personal des stationären Dienstes. § 9: Besondere Bestimmungen für das Personal des Zug-, Verschiebelokomotiv- und Schiffsdienstes. § 10: Dienstpläne. § 11: Notmaßnahmen.

Der Geltungsbereich (§ 1) ist im wesentlichen der gleiche wie in den bisherigen Dienstdauervorschriften. Er umfaßt Beamte, Angestellte und Arbeiter, und zwar nicht nur im Betriebsdienst, sondern auch im Verkehrsdienst; auch das gesamte Personal der Bahnbetriebswerke fällt unter die Vorschriften.

Die folgenden Paragraphen enthalten grundlegende Bestimmungen über den Begriff der „Arbeitszeit", der „Dienstbereitschaft", der „Pausen" und der „Dienstschichten". § 2 Abs. 1 bestimmt in erster Linie, daß als Arbeitszeit die Zeit der wirklichen Arbeitsleistung anzusehen ist, im Gegensatz zu den Zeiten, in denen nur die Anwesenheit des Personals an der Dienst- oder Arbeitsstelle notwendig ist. Ferner werden als Arbeitszeit auch die Zeiten gerechnet, die auf dienstliche Gänge von einer zur andern Dienst- oder Arbeitsstelle sowie auf den dienstlich angeordneten Unterricht entfallen.

Der Begriff der Dienstbereitschaft hat gegenüber dem der Arbeitszeit und der Pausen eine genaue Abgrenzung erfahren und ist dahin gefaßt, daß als Dienstbereitschaft die Zeit anzusehen ist, während deren das Personal ohne Arbeitsleistung auf der Dienst- oder Arbeitsstelle anwesend zu sein hat, um nach Bedarf Arbeit zu leisten. Die Frage der zeitlichen Bewertung der Dienstbereitschaft wird so gelöst, daß diese anteilsmäßig auf die Arbeitszeit angerechnet wird, wobei sich der Umfang der Anrechnung nach der Art und dem Grad der Dienstbereitschaft richtet. Eine ähnliche Behandlung wurde den Fahrgastfahrten zuteil, die mit 50 % auf die Arbeitszeit angerechnet werden.

Das planmäßige Arbeitszeitmaß ist entsprechend den bisherigen Vorschriften auf höchstens 8 Stunden durchschnittlich an einem Arbeitstag und auf höchstens 48 oder 208 Stunden durchschnittlich in einem 7- oder 30tägigen Zeitraum festgesetzt.

Der Begriff der Dienstschicht und die Richtlinien für die Bemessung der Dauer der Dienstschichten (§ 3) sind im wesentlichen dieselben, die schon bisher gegolten haben.

Als Pausen (§ 4) sind die Arbeitsunterbrechungen bestimmt, während deren sich das Personal von der Dienst- oder Arbeitsstelle entfernen darf. Sie sind weder als Arbeitszeit noch als Dienstbereitschaft zu rechnen, sind aber Bestandteile der Dienstschicht.

Die Regelung der Ruhezeiten (§ 5) folgt im allgemeinen den bisherigen Vorschriften. Als Mindestruhezeit sind für den Regelfall 8 und beim Zugpersonal in der Heimat 10 Stunden festgesetzt; bis auf 6 Stunden darf nur heruntergegangen werden, wenn eine solche Ruhezeit in angemessenem Verhältnis zur Dauer und zum Arbeitsmaß in der vorangehenden und der folgenden Dienstschicht steht.

Auch bezüglich der Ruhetage (§ 6) ist im wesentlichen der bisherige Rechtszustand beibehalten worden. Jährlich sind dem Personal 52 Ruhetage zu gewähren, die im einzelnen eine zusammenhängende Ruhezeit von mindestens 32 Stunden umfassen sollen. Dem dienstlichen Bedürfnis nach kürzeren als 32stündigen Ruhetagen ist dadurch Rechnung getragen worden, daß z. B. neben 26 Ruhetagen von mindestens 32 Stunden noch 39 Ruhetage von mindestens 24 Stunden gewährt werden müssen. Für das Zugpersonal ist ferner die Sonderbestimmung getroffen, daß ihm statt der eben bezeichneten Ruhetage 39 Ruhetage zugeteilt werden können, die sämtlich dienstfreie Tage zwischen dienstfreien Nächten sein, und die mindestens dieselbe Gesamtdauer haben müssen wie die 52 mindestens 32stündigen Ruhetage. Den Ausgleich gegenüber der geringeren Zahl von Ruhetagen bildet hier eine längere Dauer und günstigere Lage der einzelnen Ruhetage. 17 der Ruhetage sollen im Jahre auf Sonn- und Feiertage gelegt werden.

Die zeitliche Regelung des Nachtdienstes (§ 7) e[illegible] spricht ebenfalls der bisherigen Übung. Dienstschichten, [illegible] mit mehr als 1 Stunde in die Zeit von 12 bis 4 Uhr fall[illegible] dürfen nicht mehr als 7mal und beim im Zugdienst täti[illegible] Personal nicht mehr als 4mal hintereinander zugeteilt werd[illegible] Kürzere Nachtdienstperioden sollen dadurch nicht aus[illegible] schlossen werden, insbesondere können solche beibehalten w[illegible] den, soweit sie jetzt schon nach den Gepflogenheiten und W[illegible] schen des Personals eingeführt sind.

In den beiden folgenden Paragraphen sind vor allem [illegible] Arbeitszeit und die Dienstschichten in ihrer besonderen [illegible] wendung auf das Personal des stationären Dienstes (§ 8) u[illegible] das Personal des Zug-, Verschiebelokomotiv- und Schi[illegible] dienstes (§ 9) behandelt.

Die Einführung des Begriffs „Arbeitszeit" in die Dienstdau[illegible] regelung machte Vorschriften über die Art und Weise [illegible] Ermittlung der reinen Arbeitszeit notwendig, u[illegible] zwar sind insbesondere beim stationären Personal zwei [illegible] rechnungsarten zugelassen: Arbeitszeit ist die Zeit, die s[illegible] nach Abzug der Pausen und der nicht auf die Arbeitszeit [illegible] zurechnenden Zeiten der Dienstbereitschaft von der Dauer [illegible] Dienstschicht ergibt, oder Arbeitszeit ist die Zeit, die s[illegible] aus der Summe der mittleren Zeitwerte der einzelnen Die[illegible] verrichtungen zuzüglich der auf die Arbeitszeit anzurechn[illegible] den Zeiten der Dienstbereitschaft ergibt. Dabei werden in [illegible] den Fällen Unterbrechungen von nicht länger als 5 Minu[illegible] Dauer zwischen den einzelnen Dienstverrichtungen als Arbe[illegible] zeit gerechnet (§ 8 Abs. 1).

Was die Höchstdauer der einzelnen Dien[illegible] schicht beim Personal des stationär[illegible] Dienstes anlangt, so sind im wesentlichen die bisheri[illegible] Vorschriften beibehalten worden. Bei ununterbrochener [illegible] schäftigung darf die einzelne Dienstschicht im 30tägi[illegible] Durchschnitt 8 Stunden nicht überschreiten, wobei indessen [illegible] unterbrochene Beschäftigung auch dann als gegeben an[illegible] nommen wird, wenn in einer 8stündigen ungeteilten Die[illegible] schicht Zeiten der Dienstbereitschaft von einer Gesamtda[illegible] bis zu 60 Minuten enthalten sind (§ 8 Abs. 2). Bei nicht [illegible] unterbrochener Beschäftigung dürfen die Dienstschichten [illegible] höchstens 12 und 15 Stunden ausgedehnt werden, sofern [illegible] soweit Arbeitsunterbrechungen (Pausen oder Dienstbereitsch[illegible] ten) von einer gewissen Mindestdauer in der einzelnen Die[illegible] schicht liegen (§ 8 Abs. 3 und 4).

Beim Personal des Zug-, Verschiebelokom[illegible] tiv- und Schiffsdienstes schließt sich die Berechn[illegible] der Arbeitszeit (§ 9 Abs. 1 und 2) wie die Bemessung [illegible] Höchstdauer der einzelnen Dienstschicht im allgemeinen [illegible] bisherigen Übung an. Die Frage der Bewertung der au[illegible] wärtigen Wendezeiten ist in der Weise gelöst, [illegible] bei solchen Wendezeiten, sofern sie keine Ruhezeiten enthal[illegible] die nach Abzug des planmäßigen Abschluß- und Vorbereitu[illegible] dienstes verbleibenden Pausen als Ausgleich für Verspätun[illegible] und Mehrleistungen in einer Dienstschicht bis zu höchs[illegible] 1 Stunde als Arbeitszeit gerechnet werden (§ 9 Abs. 3). [illegible] Höchstdauer der einzelnen Dienstschicht [illegible] für den Regelfall 12 Stunden festgesetzt; bis zu 15 Stun[illegible] darf sie bei weniger anstrengendem Gesamtdienst ausged[illegible] werden (§ 9 Abs. 4), und darüber hinaus ist eine Übersch[illegible] tung nur in besonders bezeichneten Fällen zulässig (z. B. [illegible] Fahrgastfahrten am Ende der Dienstschicht und Schlafwa[illegible] schaffnern) (§ 9 Abs. 5).

Für die Dauer der planmäßigen Fahrzeit auf [illegible] Lokomotive innerhalb einer Dienstschicht ist bestim[illegible] daß sie in der Regel 8 Stunden nicht überschreiten soll; [illegible] 8½ Stunden darf sie im Verschiebelokomotivdienst ohne w[illegible] res, im Streckendienst aber nur dann verlängert werden, [illegible] die Dienstschicht eine Pause auf einer Wendestation ent[illegible] (§ 9 Abs. 7 und 8). Die bisher in manchen Verwaltu[illegible] bereichen vorgesehen gewesene Zustimmung des beteili[illegible] Personals zu Abweichungen vom Regelfall ist hier ebensow[illegible]

r erforderlich wie bei der Ausdehnung der einzelnen Dienst-
cht über 12 Stunden.

er folgende § 10 regelt in der Hauptsache die Beteili-
ng des Personals bei der Aufstellung der
enstpläne. Während nach den bisher geltenden Dienst-
ervorschriften dabei im allgemeinen das unmittelbar be-
gte Personal oder Vertreter der am Plan beteiligten
ppen zu hören waren, ist jetzt nur der Beamten-
· Betriebsrat der Dienststelle zuzuziehen, für die der Dienst-
gelten soll. Diese Räte haben bei der Aufstellung des
stplans mitzuwirken (§ 10 Abs. 2), und wenn dabei keine
ständigung erzielt wird, so ist Berufung an das Amt (In-
tion) und, falls auch hier keine Übereinstimmung zustande-
mt, an die Direktion möglich, die mit dem Bezirksbeamten-
· Betriebsrat zu verhandeln hat. Führt auch diese Ver-
llung zu keiner Einigung, so hat als letzte Instanz der
sident nach Anhörung der Bezirkspersonalvertretung end-
tig zu entscheiden (§ 10 Abs. 3). Eine „Vereinbarung"
· den Dienstplan zwischen Verwaltung und den Räten oder
„Zustimmung" der Räte zu dem Dienstplan ist danach nicht
rderlich, und auch der Ausdruck „mitwirken" hat hier nicht
Bedeutung, die ihm im neuen Arbeitsrecht von der herr-
nden Meinung beigelegt wird, nämlich „mitbestimmen" mit
Wirkung, daß im Streitfall die Schlichtungsstelle angerufen
den kann.

ährend die §§ 2—9 den planmäßigen Dienst betreffen, sind
Schluß in § 11 die Notmaßnahmen behandelt, die
nahmen von diesen Vorschriften zulassen. Dabei wird unterschieden zwischen zwingenden Verkehrs- und Betriebsverhältnissen, die unvorhergesehen eintreten (wie z. B. Betriebsstörungen), Zugverspätungen (§ 11 Abs. 1) und solchen, die, weil sie regelmäßig auftreten (im Frühjahr oder Herbst), vorhergesehen werden können, oder die zwar unvermutet sich einstellen, aber auf längere Zeit hinaus wirken (z. B. vermehrte Verkehrsleistungen infolge von Umleitungen) (§ 11 Abs. 2). In den Fällen der ersteren Art kann das Personal ohne weiteres vorübergehend zu Mehrleistungen herangezogen werden, während bei den Ausnahmefällen des § 11 Abs. 2 in erster Linie die zur Verhütung von Mehrleistungen erforderlichen Maßnahmen und, wenn sich Mehrleistungen trotzdem nicht vermeiden lassen, die zu ihrer Bewältigung nötigen Dienstplananordnungen mit der Personalvertretung nach § 10 zu treffen sind.

Die Mehrleistungen sollen bei den Beamten und Angestellten durch die Gewährung von Freizeit ausgeglichen werden, und zwar erfolgt der Ausgleich dann, wenn die Überzeitarbeit im einzelnen mehr als ½ Stunde ausmacht, und wenn die durchschnittliche Arbeitszeit von 208 Stunden im 30tägigen Zeitraum im ganzen um mehr als 4 Stunden überschritten wird. Bei den Arbeitern muß Freizeit, und zwar auf Grund des zurzeit geltenden Lohntarifvertrags schon dann gewährt werden, wenn die Überstunden im einzelnen 10 Minuten und im ganzen 208 Stunden übersteigen (§ 11 Abs. 3).

Die D. D. V. treten sofort in Kraft; ihre Durchführung ist unverzüglich in Angriff zu nehmen und spätestens bis zum 1. November 1922 zu beenden.

Die Bahnpolizei.

Vom Ober- und Geheimen Regierungsrat **Hanow** in Magdeburg.

r nachstehende Aufsatz ist mit geringen Abänderungen
m Berichte gleichbedeutend, den der Verfasser, als er noch
lied der ehemaligen Königlich Preußischen Eisenbahn-
ktion Danzig war, im Auftrage ihres Präsidenten gelegent-
einer der üblichen Zusammenkünfte mit den Amtsvor-
len erstatten sollte; es erschien dem Auftraggeber einmal
allgemein von Wert, wenn ein rechtskundiger Mund die
reichen, viel verstreuten und oft nicht mehr recht in Ein-
g zu bringenden Bestimmungen verschiedener Jahrzehnte
rig zusammenstellte, sodann aber hatte er die Beobachtung
nen zu müssen geglaubt, daß die Vorstände der Betriebs-
r bei der Behandlung der Bahnpolizeisachen in leicht er-
icher Unkenntnis der oben gekennzeichneten Vorschriften
er begangen hatten, die zu verbessern oder auszugleichen
eßlich Sache der Eisenbahndirektion blieb.

r Verfasser, der vor seinem Übertritte zur Eisenbahnver-
ung fast ausschließlich auftragsweise als Richter, nament-
als Strafrichter eines kleinen Amtsgerichts tätig war und
diesem Grunde sehr viel mit „Übertretungen" zu tun hatte,
ot nunmehr, seine gerichtlichen Erfahrungen in Verbin-
mit den aus der langjährigen Tätigkeit als Strecken-
rnent gewonnenen hier niederlegen zu dürfen.

e Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, ein Reichsgesetz,
4. November 1909 (RGBl. Nr. 47) bestimmt in ihrem § 77,
Reisende und sonstiges Publikum den Anordnungen, die
der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung
rhalb des Bahnbetriebes und im Bahnverkehr getroffen
en, nachzukommen haben, und zählt dann in den §§ 78—81
ndere Verbote auf; für beide Arten von Fällen ist der
nbahnverwaltung auf Grund des Eisenbahngesetzes vom
ovember 1838 (GS. S. 505) und des § 1 des Gesetzes vom
April 1883 (GS. S. 65 ff.) die Befugnis, mit Geldstrafen
u 30 ℳ einzuschreiten, beigelegt.

ist also einmal mit Strafe bedroht, wer diesen Verboten
derhandelt und sodann der, der gegen eine auf Grund der
unten Ordnung erlassene Bestimmung allgemeiner Art ver-
; hier ist jedoch Voraussetzung für die Bestrafung, daß
der Bahnpolizeibehörde ein ordnungsmäßig bekannt-
benes Ver- oder Gebot allgemeiner Art erlassen und ein
toß im einzelnen festgestellt ist. Die Vorschrift, nach der
halb des Bereiches der ehemaligen preußisch-hessischen
seisenbahnverwaltung die örtlichen Betriebsämter, früher
ebsinspektionen, zur Verhängung von Bahnpolizeistrafen,
auch zu Ver- bzw. Geboten auf Grund der Bau- und Be-
sordnung, zuständig sind, finden wir in der Verwaltungsordnung § 11; da aber das Gesetz vom 30. Juli 1883 dem Minister der öffentlichen Arbeiten im § 136 unter 1) die Befugnis zum Erlaß polizeilicher Vorschriften und zu deren Ahndung zuerkennt, so geht daraus hervor, daß er das ursprünglich ihm zustehende Recht auf die Betriebsämter aus Gründen der Zweckmäßigkeit übertragen hat (GS. S. 195 ff.).

Die Bahnpolizeivergehen fallen unter die Klasse der Übertretungen im Sinne des Reichs-Straf-Gesetzbuches, d. h. sie verjähren innerhalb eines Zeitraumes von 3 Monaten. Ist also z. B. ein Reisender, Peter Müller aus Magdeburg, am 1. Februar 1922 auf einen aus dem Bahnhofe Magdeburg ausfahrenden Zug gesprungen, und hat das dortige Betriebsamt 1 ihn bis zum Ablauf des 1. Mai 1922 nicht mit einer polizeilichen Verfügung bedacht, so ist er straffrei. Es kommt auf den Zeitpunkt der Tat und nicht auf den der Kenntnis der zur Verfolgung berechtigten Stelle an, wie dies z. B. bei Beleidigungen der Fall ist. Ist ihr aber nun eine Kenntnis geworden, so hat sie nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, den Übeltäter zu verfolgen, und zwar durch den Erlaß einer Strafverfügung, die ihm bis zum 1. Mai 1922 zugestellt sein muß. Der Beschuldigte hat nun eine Woche nach der Zustellung dieser Verfügung als sogenannte Rechtsmittelfrist für sich. Wenn ihm also wegen der am 1. Februar 1922 begangenen Tat eine Strafverfügung am 10. Februar 1922 zugestellt wird, so läuft jene Frist bis zum 17. Februar mit der Wirkung, daß das Nichtanbringen des Rechtsmittels die Verfügung rechtskräftig macht, also in ihren Folgen auf die gleiche Stufe mit einem rechtskräftigen Urteile stellt, d. h. sie ist unmittelbar vollstreckbar. Nur ein Unterschied besteht zwischen beiden. Während grundsätzlich einem rechtskräftigen Urteile nur die Gnade abhelfen kann, ist seit dem Jahre 1913 (EVBl. vom 5. Juni 1913) dieses Recht dem Ressortminister bezüglich polizeilicher Maßnahmen eingeräumt worden.

Eine bahnpolizeiliche Verfügung kann also, wie gesagt, durch einen Antrag auf gerichtliche Entscheidung innerhalb einer Woche nach Zustellung angefochten werden. Sehr häufig wird aber eine solche von dem Beschwerten gar nicht beabsichtigt, vielmehr nur eine wohlwollende Nachprüfung des Sach- und Rechtsverhältnisses. Der Antrag auf gerichtliche Entscheidung kann nämlich zu einer Bestätigung der Strafverfügung durch richterliches Urteil führen, und dies wissen die einen nicht und scheuen die andern. Aus diesem Grunde hat es sich als in der Praxis sehr zweckmäßig herausgestellt, den Übeltäter durch polizeiliche Vernehmung sich darüber erklären zu lassen, was er mit seiner entsprechenden Eingabe bezwecken will, ob wirk-

lich einen gerichtlichen Akt oder nur eine Nachprüfung. Maßgebend ist aber, daß „jede Äußerung des Mißbehagens soweit wie möglich gefaßt werden soll“, d. h. es sollen alle Wege offen bleiben, die eine Aufhebung oder Abänderung ermöglichen. Ist nun also eine Beschwerde rechtzeitig eingegangen, so hat der Polizeiherr die Wahl, ob er die Verfügung aufheben, abändern oder bestehen lassen will. In den beiden letzteren Fällen wird er zweckmäßig eine neue Straffestsetzung aussprechen, da diese Entscheidung die Eigenschaft eines selbständigen Bescheides hat. Bei Bestehenlassen der ursprünglichen Verfügung gibt er die Sache an die Amtsanwaltschaft ab; ist ganz offensichtlich nicht ein Antrag auf gerichtliche Entscheidung beabsichtigt, so ist die dem Amte vorgesetzte Eisenbahndirektion die zuständige Stelle (s. Erlaß vom 24. Mai 1914 EVO. Bl. S. 187). Wesentlich ist hier nur, daß der neue Bescheid innerhalb der drei Verjährungsmonate erteilt sein muß. Zu beachten ist aber noch dreierlei:

1. Eine Verfügung dieser Art kann nur wegen reiner Bahnpolizeiübertretungen verfügt werden. Sind auch durch die Tat noch andere Tatbestandsmerkmale erfüllt worden, so muß die Sache zur Verfolgung sämtlicher Vergehen an die Staatsanwaltschaft abgegeben werden. Dies wird z. B. sehr häufig der Fall sein, wenn gelegentlich der bahnpolizeilichen Übertretung eine Beamtenbeleidigung oder -körperverletzung verübt worden ist. Die erforderlichen Strafanträge stellt die Eisenbahn-Direktion.
2. Der Arm der Bahnpolizei reicht nur über das Bahngebiet, das aber nicht gleichbedeutend mit dem Grundbesitz des Unternehmens ist. Ob ein Grundstück dazu gehört, hängt davon ab, ob es als Teil der Anlage dem Bahnbetriebe gewidmet ist. So hat z. B. ein in der Nähe der Gleise gelegener Hügel, der als Schneeschutzwehr verwendet wird, und bei dessen Fehlen besondere Anlagen gemacht werden müßten, dieser Verwendung halber noch nicht die Eigenschaft des Bahngebiets in unserm Sinne.
3. Auch fahrlässige Handlungen können verfolgt werden.

Wie durch einen Erlaß entschieden, kann sowohl der Minister der öffentlichen Arbeiten als auch die Eisenbahndirektion in das Bahnpolizeiwesen sozusagen abhelfend eingreifen, also im Beschwerdewege, d. h. bei Ablehnung eines Antrages auf Verminderung oder Aufhebung durch das Betriebsamt, dieses dahin anweisen bzw. anweisen lassen, ebenso wie beide die Anordnung ergehen lassen können, eine nicht rechtzeitig angefochtene Verfügung aufzuheben bzw. nicht zu vollstrecken oder, falls die Vollstreckung geschehen, das Gezahlte zurückzugeben. Es kann auch keinem Zweifel unterliegen, daß das Betriebsamt, wenn es eingesehen hat, daß eine nicht angefochtene Verfügung zu Unrecht erlassen war, die Vollstreckung nicht vornimmt. Dies ist ein Ausfluß der sogenannten diskretionären Gewalt des Polizeiherrn. Der häufig zur Widerlegung angezogene § 346 RStGB. trifft hier deshalb nicht zu, weil er etwas anderes meint, nämlich die Nichtausführung einer in den Amtsbereich fallenden Aufgabe; dies ergibt schon sein Wortlaut:

> Ein Beamter, welcher vermöge seines Amtes bei Ausübung der Strafgewalt oder bei Vollstreckung der Strafe mitzuwirken hat, wird mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren bestraft, wenn er in der Absicht, jemand der gesetzlichen Strafe zu entziehen, die Verfolgung einer strafbaren Handlung unterläßt oder die Vollstreckung der ausgesprochenen Strafe nicht betreibt.

Im „Archiv für Eisenbahnwesen“, Heft 1 von 1916, S. 92 ff. wird nun ein Aufsatz über die bahnpolizeiliche Strafgewalt gebracht, in dem u. a. ausgeführt wird, man habe zu unterscheiden zwischen einem Antrage auf gerichtliche Entscheidung und der sogenannten Verwaltungsbeschwerde, welche nach der Ausführungsanweisung vom 8. Juni 1883 eigentlich nicht gegeben sein soll, weil dort wörtlich gesagt ist: „Der Weg der vorgesetzten Behörde ist ausgeschlossen“. Nach die Ausführungen besagen diese Bestimmungen nur, die V. waltungsbeschwerde solle nicht als Rechtsmittel in dem Si gegeben sein, daß durch ihre Einlegung der Eintritt der Rec kraft aufgehalten werden könnte. Es soll also demgemäß Beschwerde so schnell behandelt werden müssen, daß dem Ü täter noch Zeit bleibt, den Antrag auf gerichtliche Entscheid zu stellen, es sei denn, daß er dies der Sicherheit wegen zugle getan habe. Auch soll das Betriebsamt in diesem Falle kei Bescheid erteilen dürfen, da sonst das Wesen der Beschwer nämlich die Anrufung der höheren Instanz, zunichte gema würde. Diese Ausführungen können deshalb nicht zutreff weil es praktisch kaum ausführbar ist, innerhalb einer Wo eine Sache sowohl durch das Betriebsamt wie durch die rektion erledigen zu lassen. Außerdem aber soll, wie bere angedeutet ist, jeder Ausdruck des Mißbehagens im weites Sinne gefaßt sein, also auch eine an einer falschen Stelle gebrachte Beschwerde immer den Antrag auf gerichtliche E scheidung enthalten, falls nicht ausdrücklich festgestellt daß nicht dieser, sondern nur die wirkliche Verwaltun beschwerde beabsichtigt ist. Was der bekannte große Un kannte, Gesetzgeber genannt, mit der in Rede stehenden stimmung, die jeder Verwaltungseinrichtung in das Gesi schlägt, bezweckt hat, ist dunkel und wird sich wohl mang von Motiven, die sonst den neuzeitlichen Gesetzen meist auf den Lebensweg gegeben werden, nie ganz klären lass Sicher ist nur das eine, daß er nicht das hat bestätigen woll was man sehr häufig aus den Kreisen der Vorstände der triebsämter zu hören bekommt, nämlich daß diese bezüglich Bahnpolizeiwesens unbeschränkte, unfehlbare Herren wä deren Maßnahmen nur durch die ordentlichen Gerichte ab ändert werden könnten.

Diese Ansicht ist unrichtig, weil der eigentliche oder sprüngliche Polizeiherr der Minister der öffentlichen Arbei war, der lediglich aus Gründen der Zweckmäßigkeit (eig Belastung auf der einen, Orts-, Personen- und Sachkenntnis der anderen Seite) sie auf die alten Inspektionen abwälzte, s aber damit durchaus nicht des Rechts begeben wollte, gegeben falls das letzte und entscheidende Wort mitzureden oder h mit die Eisenbahndirektionen zu betrauen. Anders ausgedrü heißt das, daß, wie eigentlich selbstverständlich ist, die jetzigen Ämtern übergeordnete Stelle, die Eisenbahndirekti eingreifen, also eine Bahnpolizeistrafe nicht nur mildern, s dern auch ganz aufheben kann.

Wie bereits angedeutet, ist es oberster Grundsatz der samten Verwaltung, daß jede Eingabe in dem für den schwerdeführer günstigsten Sinne aufgenommen und ausgel werden soll, d. h., daß auch durch ein an eine falsche, un ständige Stelle rechtzeitig gelangendes Schriftstück Rechtsmittel und ihre Fristen als gewahrt zu erachten si nützt doch bei der Vielseitigkeit der Verwaltungsbehörden ihrer oft verschwimmenden Grenzen der Hinweis, wo ein Rec mittel anzubringen ist, wenig; deshalb rufen gewandte Rec anwälte oft verschiedene in der Hoffnung an, daß eine richtige sein würde. Aus alledem folgt, daß unsere Bestimm genau genommen einen Sinn nicht hat und man sie o Schaden als unanwendbar erklären kann, etwas, was mit Lehre der Freirechtsschule heutiger Tage durchaus im I klange steht.

Daß auf Grund des Gesetzes vom 21. Dezember 1921 (R S. 1609) die allgemeine Strafgrenze auf 1000 ℳ und die ständigkeit der Ämter auf 300 ℳ erhöht worden ist, sei nur der Vollständigkeit wegen erwähnt, ebenso wie die sache, daß das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. M 1850 (GS. S. 265 ff.) die ursprüngliche Grundlage auch für Bahnpolizeiwesen bildet, wenn es davon, wie ganz natürlich erklärlich ist, auch nicht spricht.

Das österreichische Angestellten-Abbaugesetz.

Der Nationalrat hat mit Wirksamkeit vom 29. Juli 1922 ein Bundesgesetz, betreffend Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Bundes- (Bundesverkehrs-) Angestellten beschlossen, dem wir nachstehende wichtigere Bestimmungen entnehmen:

Das Gesetz findet auf alle Bundesangestellten (einschließlich der Bundesbahnangestellten sowie der Post-, Telegraphen- und Fernsprechanstalten) Anwendung, sofern nicht besondere Ausnahmen (für Richter, Hochschulprofessoren, Wehrmacht) festgesetzt sind.

I. Freiwilliges Ausscheiden.

1. Abfertigung.

Bundesangestellte, die bis 31. Dezember 1922 eine anrechenbare Dienstzeit von 2 Jahren zurückgelegt haben werden, können gegen eine einmalige Abfertigung freiwillig aus dem Bundesdienst ausscheiden. Das Ausmaß der Abfertigung trägt bei einer anrechenbaren Dienstzeit von 2 Jahren 8fache des dem ausscheidenden Angestellten in dem Anmeldung des freiwilligen Austrittes vorhergehenden Mo gebührenden Monatsbezuges. Diese Abfertigung erhöht bei einer 2 Jahre übersteigenden anrechenbaren Dienstzeit jedes Jahr um einen weiteren Monatsbezug der vorbezeichn Art, wobei auch Teile eines Jahres, sofern sie 6 Monate ül steigen, als ein volles Jahr zu rechnen sind; sie darf je das 36fache dieses Monatsbezuges nicht übersteigen.

2. Versetzung in den dauernden Ruhestan

Bundesangestellte, die bis 31. Dezember 1922 eine anrec bare Dienstzeit von mindestens 20 Jahren und, wenn sie Anspruch auf den vollen Ruhegenuß schon mit 30 Die

en erreichen, eine solche von 18 Jahren zurückgelegt haben len, sind auf Ansuchen ohne Nachweis der sonst geforderten aussetzungen in den dauernden Ruhestand zu versetzen, so- sie nicht auf die Abfertigung Anspruch erheben. Solche desangestellte erhalten bis zu dem Zeitpunkt, in dem sie Grund der geltenden Vorschriften den Anspruch auf den en Ruhegenuß erlangt haben, längstens aber während zweier e nach Versetzung in den dauernden Ruhestand, eine Zu- zum Ruhegenuß im Ausmaße des Unterschieds zwischen Ruhegenuß und den Bezügen, die ihnen gebühren würden, n sie im aktiven Bundesdienstverhältnisse geblieben wären.

3. Vorbehalt des Ruhegenusses.

indesangestellte, die bis 31. Dezember 1922 eine mindestens jährige anrechenbare Dienstzeit zurückgelegt haben wer- können auf Ansuchen ohne Nachweis der sonst geforderten aussetzungen in den dauernden Ruhestand versetzt werden. che Bundesangestellte erhalten bei einer anrechenbaren stzeit von 10 Jahren das 6fache, bei einer solchen von min- ens 15 Jahren das 12fache des in dem dem Einlangen des sionsgesuches vorhergehenden Monate gebührenden Monats- ges. Den Anspruch auf die Erfolgung des Ruhegenusses ngen sie erst dann, wenn sie nachgewiesenermaßen dauernd rbsunfähig sind, spätestens aber in dem Zeitpunkt, in dem bei Verbleiben im aktiven Dienstverhältnisse 20 bzw. 18 an- enbare Dienstjahre zurückgelegt hätten. Der Ruhegenuß uf Grund der im Zeitpunkte des freiwilligen Ausscheidens dem aktiven Dienste zurückgelegten anrechenbaren Dienst- zu bemessen.

II. Personalmaßnahmen von Amts wegen.

1. Zwangsabbau.

indesangestellte, die im Zeitpunkte des Inkrafttretens s Gesetzes eine anrechenbare Dienstzeit von 3 Jahren nicht erreicht haben, können unter Zuerkennung einer rtigung im Ausmaße des 3fachen des ihnen in dem der cheidung unmittelbar vorangehendem Monate gebührenden atsbezuges ausgeschieden werden.

ndesangestellte, deren Dienstposten zum Abbau bestimmt und andere überzählig gewordene Bundesangestellte sind, für sie kein anderer ihren Fähigkeiten entsprechender stposten zur Verfügung steht, von Amts wegen aus dem esdienst auszuscheiden. Diese erhalten mit einer am Tage Inkrafttretens des Gesetzes anrechenbaren Dienstzeit von ger als 20 bzw. 18 Jahren eine einmalige Abfertigung, die iner Dienstzeit von wenigstens 3 Jahren das 3fache, bei von 5 Jahren das 5fache, bei einer von 15 Jahren das he des dem ausscheidenden Angestellten gebühren- Monatsbezuges beträgt. Wenn solche Bundesangestellte einer anrechenbaren Dienstzeit von mindestens 10, jedoch ger als 20 bzw. 18 Jahren die Versetzung in den dauernden stand vorziehen, so ist ihnen der entfallende Ruhegenuß willigen. Bei einer anrechenbaren Dienstzeit von minde- 20 bzw. 18 Jahren, sind solche Angestellte in den dauern- Ruhestand zu versetzen.

ndesangestellte, die im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses zes die zur Erlangung des vollen Ruhegenusses erforderliche anrechenbare Dienstzeit erreicht und das 54. Lebensjahr vollendet haben, sind ohne Verzug in den dauernden Ruhestand zu versetzen. Liegt die Weiterverwendung eines solchen Angestellten in dringendem dienstlichen Interesse, so kann sie mit Beschluß der Bundesregierung auf Grund eines von der zuständigen Zentralstelle einvernehmlich mit dem Bundesministerium für Finanzen gestellten Antrages für die Dauer des unumgänglichen Bedarfes bewilligt werden.

Die Bestimmungen über den Zwangsabbau treten mit Ende März 1923 außer Kraft.

2. Angestelltenausgleich.

Die Bundesangestellten sind verpflichtet, sich auf Grund einer Verfügung des zuständigen Bundesministeriums (Rechnungshofes) in einem anderen Dienstzweig ihres Verwaltungsbereiches (Ressorts) oder in dem gleichen oder einem anderen Dienstzweig eines anderen Verwaltungsbereiches verwenden zu lassen, andernfalls sie je nach der Dauer ihrer anrechenbaren Dienstzeit nach den Bestimmungen über den Zwangsabbau zu behandeln sind.

3. Mitwirkungsrecht der Angestellten.

Den Bundesangestellten ist das Recht der Mitwirkung bei den vorgesehenen Maßnahmen gewährleistet. Diese Mitwirkung wird von Ausschüssen, die durch die Personalvertretungen bzw. durch Vertrauensmännerausschüsse der Personalorganisationen zu bilden sind, ausgeübt. Ist nach Ablauf einer bestimmten Frist eine Stellungnahme der Personalvertretung (Vertrauensmänner) nicht erfolgt, oder wird eine Einigung zwischen ihr und der Dienstbehörde nicht erzielt, so entscheidet über die Antragstellung bei den Bundesverkehrsangestellten der zu diesem Zwecke vom Zentralausschuß der Personalvertretungen eingesetzte Unterausschuß. Kommt es zwischen diesem und der Verwaltung zu keiner Einigung, so entscheidet der Verkehrsausschuß des Nationalrates, bei allen übrigen Bundesangestellten ein Ausschuß, der sich aus je einem Vertreter der gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen, drei vom Hauptausschusse des Nationalrates zu bestimmenden Vertretern und insgesamt ebenso viel Vertretern der Bundesministerien zusammensetzt.

3. Aufnahmesperre.

Die Neu- oder Wiederaufnahme von Bundesangestellten in den Bundesdienst ist während der Dauer von zwei Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes an gerechnet, rechtsunwirksam. Ausnahmen sind nur aus zwingenden dienstlichen Rücksichten mit Zustimmung der Bundesregierung zulässig. Eine Vermehrung der Posten von Arbeitern und nichtständigen Hilfsbediensteten gegenüber dem im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes vorhandenen Stande darf nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen und nur dann vorgenommen werden, wenn sonst die Dienstverrichtungen eines Verwaltungszweiges nicht besorgt werden könnten, oder die Aufrechterhaltung des Bundesbetriebes gefährdet wäre und der Bedarf nicht durch die Zuweisung von überzähligen Angestellten der angeführten Art anderer Dienstzweige oder Ressorts gedeckt werden kann.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

m 27. bis 29. Juni 1922 ist in Emden die 127. gemeinsame ng der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeord- Verkehrsausschusses abgehalten worden. Es wurden nde Beschlüsse gefaßt:

eutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A.

1. Die Reichsbahndirektion Mainz hatte beantragt, für die assung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Lade- n, Ladeplätze und Rampen als Werkplätze nach Ergän der Ausführungsbestimmung II zu § 63 EVO. eine be- re Gebühr festzusetzen. Wegen des mangelnden Zu- nhangs einer derartigen Leistung mit dem Frachtvertrage der Antrag aber abgelehnt.

2. Bei den allgemeinen Tariferhöhungen der letzten Zeit ist der Fall eingetreten, daß bei Güter- und Tiersendungen, folge Fehlens direkter Frachtsätze im innerdeutschen Ver- umbehandelt werden mußten, von der Umbehandlungs- die erhöhten Tarife auch dann angewandt worden sind, das Gut zwar vor dem Inkrafttreten der Tariferhöhung iefert, aber erst nach ihrem Inkrafttreten auf der handlungsstation eingetroffen war oder umbehandelt n mußte. Hierüber ist in Frachterstattungsanträgen wiederholt Beschwerde erhoben worden. Zur Beseitigung von Zweifeln, welche Fracht in solchen Fällen zu berechnen ist, soll die Ausführungsbestimmung I zu § 68 EVO. folgendermaßen gefaßt werden: „Für die Berechnung der Fracht ist der am Tage der Abfertigung, bei Umbehandlungen der am Tage der Umbehandlung geltende Tarif maßgebend. Die Grundsätze usw. wie bisher“.

II. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.

3. Im § 9 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften werden die in Ziffer 13 aufgeführten Zichorienwurzeln gestrichen, weil nachgewiesen worden ist, daß mit frischen Zichorienwurzeln das Ladegewicht der Wagen nicht ausgenutzt werden kann.

4. Für die Beförderung von Edelmetallen usw. in besonderem Abteil eines Personenwagens sieht § 22 (6) der Allgemeinen Tarifvorschriften ein mindestens für jedes Abteil zu bezahlendes Gewicht vor. Die Frage, welches die höchste Gewichtsgrenze sein soll, die in einem Abteil untergebracht werden darf, läßt der Tarif aber offen. Um eine Überlastung der Abteile und damit verbundene Betriebsgefährdungen zu vermeiden, wird § 22 (6) dahin ergänzt, daß für jedes Abteil höchstens die Fracht für 1200 kg erhoben wird. Ist das wirk-

liche Gewicht der Sendung höher als 1200 kg, so ist die Sendung in mehreren Abteilen derart unterzubringen, daß in keinem Abteil sich mehr als 1200 kg befinden.

5. Um den Verkehrtreibenden einen Anspruch auf Selbstverladung von frischem Obst in solchen Mengen einzuräumen, für die die Stückgutfracht niedriger ist, als die Wagenladungsfracht, und in Verbindung hiermit der Eisenbahn ein bestimmtes Mindestfrachteinkommen für die Hergabe eines besonderen Wagens zu sichern, wird in die Allgemeinen Tarifvorschriften folgender neuer § 23 a eingefügt:

„Frisches Obst.

Frisches Obst, folgendes: Beeren, Stein- und Kernobst, ausgenommen Südfrüchte und Weintrauben, in Körben, Kisten, Steigen u. dgl. wird, sofern die Eisenbahn auf Antrag einen besonderen Wagen stellt, als Eilgut nach den Bestimmungen über Wagenladungsgüter befördert. Berechnet wird für jede Frachtbriefsendung die tarifmäßige Fracht für Wagenladungen, wenn nicht die Stückgutfracht für mindestens 2000 kg zu den Sätzen der Kl. II e für jeden verwendeten Wagen billiger ist."

6. Der § 39 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Rückbeförderung von Milchgefäßen) ist durch den allgemeinen Ausnahmetarif für Milch entbehrlich geworden und soll gestrichen werden.

7. Im Verzeichnis I (der sperrigen Stückgüter) werden folgende Änderungen vorgenommen.

a) Gestrichen werden:
  Ziffer 4: „Bast, ausgenommen in gepreßten Ballen";
  Ziffer 12: „Faschingswaren und Laternen aus Papier oder ähnlichen Stoffen";
  in Ziffer 26: „Pressen"; „Pulte", „Schulbänke", „Sofagestelle", „Stühle und Stuhlgestelle", „Stuhlsitze" und „Waschmaschinen";
  Ziffer 27: „Holzwolle, ungepreßt";
  in Ziffer 37 a: „Buttermaschinen" und „Obstmühlen";
  Ziffer 46: „Raffia, ausgenommen in gepreßten Ballen";
  Ziffer 49: „Rohtabak, ungepreßt";
  Ziffer 63: „Wellpappe (Wellpapier)".

b) Geändert werden:
  die Ziffer 3 in: „Stroh- und Holzspan- (Bast-) Geflechte, ausgenommen in gepreßten Ballen. Nicht sperrig sind Strohmatten";
  in Ziffer 10 die Stelle „Fahrradfelgen" durch Anfügung des Zusatzes: „in Verschlägen";
  in Ziffer 11 b die Stelle „Fahrräder usw." in: „Fahrräder, auch Kraftfahrräder, ausgenommen unverpackte oder zerlegte. Nicht sperrig sind Motorroller. (Als unzerlegt gelten diese Fahrzeuge auch dann, wenn nur die Führungsstange, die Fußtritte und der Sattel abgenommen sind);
  in Ziffer 26 die Stelle „Hobelbänke, unzerlegt" in: „Hobelbänke, ausgenommen zerlegte. Als Zerlegen gilt nicht das bloße Abnehmen der Platte von dem Gestell, vielmehr muß das Gestell selbst zerlegt sein";
  in Ziffer 26 die Stelle „Möbel" in: „Möbel, ausgenommen zusammengelegte oder zerlegte:
    a) Wohnungs- und Büromöbel, ausgenommen Waschtische, Nachttische und Schreibtische, sämtlich mit Unterbau,
    b) Schulmöbel, ausgenommen Klassen- und Schulbilderschränke und Wandtafeln. Als Zerlegen gilt nicht das Abnehmen einzelner hervorragender Teile, sondern ein völliges Auseinandernehmen, z. B. Trennung der Kopf- und Seitenteile bei Bettstellen, der Schrankwände bei Schränken, der Platte und Füße bei Tischen (vgl. § 27)";
  in Ziffer 26 die Stelle „Packmittel, neue usw." in: „Lattenkisten, Verschläge, Käfige, Steigen, Harasse, ausgenommen ineinandergesetzte oder zerlegte. Ebenfalls sperrig sind Kisten aus Holzstoff";
  in Ziffer 26 die Stelle „Särge usw." in: „Särge, ausgenommen ineinandergesetzte. Nicht sperrig sind Eichensärge";
  in Ziffer 26 die Stelle „Waschfässer" durch Anfügung des Zusatzes: „ausgenommen ineinandergesetzte";
  die Ziffer 34 „Kränze usw." durch Anfügung des Zusatzes: „ausgenommen Perlkränze in Kisten verpackt";
  die Ziffer 40 „Packmittel, neue usw." in: „Packmittel, neue aus Aluminium. Siehe auch Packmittel unter Holzwaren";
  die Ziffer 43 „Pflanzen usw." in: „Pflanzen und Pflanzenteile, getrocknet, ausgenommen zerkleinert oder in festen Ballen gepreßt. Nicht sperrig sind Wurzeln";
  die Ziffer 52 „Schilfrohr usw." in: „Schilfrohrdecken und -gewebe".

8. In Ziffer 23 des Verzeichnisses III (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) „Ruß in Säcken, ungepreßt" werden die Worte „in Säcken" gestrichen.

9. „Formaldehyd in Ballons" wird durch Aufnahme in Verzeichnis IV zur Beförderung in großräumigen offe Wagen zugelassen.

10. Unter je besonderer Ziffer in alphabetischer Reihenfo werden in das Verzeichnis V (der zur Beförderung in Kes und anderen Gefäßwagen zugelassenen Güter) aufgenomm Dichloräthylen, Pentachloräthan, Tetrachloräthan, Tetrach äthylen (Perchloräthylen), Trichloräthylen, Essigäther (Es säureäthylester).

11. Kalzinierte Soda wird durch die Aufnahme in das V zeichnis VI zur Beförderung in Privatgüterwagen (ausgen men Kessel- und andere Gefäßwagen) zugelassen.

12. Ein Antrag auf Zulassung von Schlachtvieh zur Beför rung in Privatgüterwagen wird mangels anerkannten Bed nisses abgelehnt.

13. Zur Überprüfung der Tarifierung von Lebensmitt wurde ein besonderer Unterausschuß eingesetzt. Ihm wu auch die Vorbereitung der Anträge betr. Aufnahme von Wei käse sowie von frischen, auch geräucherten Kochwurstwaren die Ermäßigte Eilgutklasse übertragen.

14. Ein Antrag auf Versetzung von roher Baumwolle in Klasse B fand nicht die Zustimmung der Versammlung.

15. In der Ziffer 1 der Stelle „Holzwaren" der Klasse werden die Worte „ausgenommen eichene" gestrichen. Au dem wird als Ziffer 2 dieser Stelle neu aufgenommen: „F dauben und Faßböden, soweit nicht in Klasse C genan Die bisherigen Ziffern 2 bis 17 erhalten dadurch die N mern 3 bis 18. Endlich wird in Ziffer 5 der Stelle „H waren" der Klasse C aufgeführt: „Faßdauben und Faßbö gebrauchte".

16. Als neue Ziffer 9 werden unter „Glas" der Klasse aufgenommen: „Platten, photographische, gebraucht, auch gewaschen".

17. Es werden geändert:
  a) Die Stelle „Abfälle der Be- oder Verarbeitung von W usw." in Klasse B in: „Wollabfälle, Halbwollabfä Kunstwollabfälle (auch Abfälle der Be- oder Verar tung), soweit sie nicht in Klasse D genannt sind";
  b) die Stelle „Abfälle der Be- oder Verarbeitung von W usw." in Klasse D" in: „Wollabfälle, Halbwollabfä Kunstwollabfälle (auch Abfälle der Be- oder Verar tung), zum Düngen oder zur Herstellung von Dü mitteln, Papier, Pappe oder Wärmeschutzmasse bestimm
  c) die Ziffer 2 der Tarifstelle „Pflanzenfasern usw." Klasse B in: „Baumwollabfälle, Kunstbaumwollabfä (auch Abfälle der Be- oder Verarbeitung), soweit nicht in Klasse D genannt sind, auch gebleicht";
  d) die Ziffer 2 der Tarifstelle „Pflanzenfasern usw." Klasse D in: „Baumwollabfälle, Kunstbaumwollabfälle (a Abfälle der Be- oder Verarbeitung), zum Düngen zur Herstellung von Düngemitteln, Papier, Pappe Wärmeschutzmasse bestimmt";
  e) die Ziffer 1 des Verzeichnisses IV in: „Wollabfälle, H wollabfälle, Kunstwollabfälle (auch Abfälle der Be- Verarbeitung), wie in den Klassen B und D genann
  f) die Ziffer 44 I a des Verzeichnisses IV in: „Baumw abfälle, Kunstbaumwollabfälle (auch Abfälle der Be- Verarbeitung), auch gebleicht";
  g) die Ziffer 44 III a des Verzeichnisses IV in: „Baumw abfälle, Kunstbaumwollabfälle (auch Abfälle der Be- Verarbeitung), zum Düngen oder zur Bereitung Düngemitteln, Papier, Pappe oder Wärmeschutzmasse stimmt".

18. Die Ziffer 24 der Stelle „Eisen und Stahl" der Klass (Wagenachsen, Wagenfedern) wird gestrichen und in Ziff der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse B (Bestandteile Eisenbahnfahrzeugen usw.) am Schlusse zugesetzt: „T federn".

19. Hakenzapfenplatten, Klemmplatten und Unterlagspla werden in Ziffer 3 der Klasse C der Stelle „Eisen und St aufgenommen.

20. Lackröhren, d. s. Installationsröhren, die aus Bande hergestellt sind, in ein aus Asphalt und Teer bestehendes L bad getaucht und darauf im Wärmeofen getrocknet wer sollen künftighin nach Klasse B verfrachtet werden. Zu Zweck wird die Ziffer 15 der Klasse B der Stelle „Ei und Stahl" wie folgt ergänzt: „Röhren, lackiert oder im Fe oder Galvanisierungsverfahren verzinkt, verzinnt, verbleit, schließlich usw. wie bisher".

21. Ein Antrag „Drahtseile, abgängige, zum Aufspi im Versand an Drahtseilaufspinnereien" in die Klasse C zunehmen, wird abgelehnt.

22. Die Ziffer 10 a des Verzeichnisses III wird geändert „Holzdraht", die Ziffer 3 der Stelle „Holzwaren" der Klas in: „Zündholzdraht".

23. Die Ziffer 7a der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse D [wi]rd wie folgt gefaßt: „Roheisen in Waffeln oder gekörnt; [Ei]senschwamm; Schlackeneisen". Demgemäß werden in Ziffer 4 [(E]isenlegierungen) die Worte „in der Ziffer 7a genannten [Fo]rmen" geändert in: „in Waffeln".

24. Ein Antrag, für Wagen mit Schaustellungen und für [W]ohnungswagen (Künstlerwagen) usw. eine Frachtermäßigung [ei]nzuführen, soll im Wege der Ausnahmetarifierung weiter ver[fol]gt werden.

25. Die Versetzung kleiner Lederabfälle, die zur Dünger[he]rstellung verwendet werden, aus Klasse D in E wird ab[gel]ehnt.

26. Die Beschlußfassung über einen Antrag, Bruchsteine, [Fe]ldsteine und Findlinge zum Wohnungsbau in die [Kl]asse E zu versetzen, wird vertagt.

27. Die Stelle „Bimstein" der Klasse D wird wie folgt ge[faß]t:

„Bimsstein, folgender:

[a]) natürlicher, soweit nicht in Klasse E genannt, und künstlicher, sämtlich auch gemahlen (Bimssteinmehl);

[b]) Waren aus Bimssand oder Bimskies, auch hohl gearbeitet, auch mit Eiseneinlage, folgende: Bau- (Mauer-) Steine (Schwemmsteine), Decken- und Wandplatten, Deckensteine, Dielen, Dübelsteine, Pfähle, Pfosten".

Außerdem wird in Klasse E folgende Stelle neu aufgenom[me]n: „Bimsstein, folgender: Bimssand oder Bimskies, roh, auch [ge]siebt."

28. Abgelehnt wird ein Antrag, Kalk zu Hüttenzwecken aus [Kl]asse D in E zu versetzen.

29. Auch die Versetzung von Rohgaswasser aus Klasse D [in] E wird abgelehnt.

30. In Klasse E wird folgende neue Stelle gebildet: „Schutt, [fü]r gewerbliche Zwecke nicht verwendbar, auch Bauschutt."

31. Infolge der Erhöhung der Post-, Telegramm- und Fern[sp]rechgebühren werden die Telegrammgebühren

[a]) für Vorausbestellung von Fahrkarten und Gepäckscheinen (Ausführungsbestimmung 1 (2) zu § 14 EVO.) von 5 auf 10 ℳ,

[b]) für Vorausbestellung von Abteilen (Ausführungsbestimmung 1 (4) zu § 15 EVO.) sowie für Vorausbestellung bestimmter Plätze in den D-Zügen, auch wenn gleichzeitig Fahrkarten, Gepäckscheine und bestimmte Plätze bestellt werden (Ausführungsbestimmung 2 zu § 15 EVO.) von 10 auf 15 ℳ,

[c]) für Vorausbestellung von Bettkarten (Schlafwagenplätzen) für das Bestell- und Antworttelegramm zusammen ohne Rücksicht auf die Zahl der bestellten Plätze (Ausführungsbestimmung 3 (8) zu § 15 EVO.) von 15 auf 20 ℳ,

[d]) für Vormeldung von Tiersendungen zwecks Fütterung und Tränkung (Ausführungsbestimmung IV zu § 49 EVO. und Abschnitt VI des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I) von 5 auf 10 ℳ

[er]höht.

[D]ie Gebühr für Benachrichtigung des Absenders von der [Ei]nzahlung der Nachnahme (Abschnitt XI (2) des Neben[ge]bührentarifs im Teil I B) wird künftigen Erhöhungen durch [fol]gende neue Fassung der Bestimmung angepaßt: „für Be[na]chrichtigung des Absenders von der Einzahlung der Nach[na]hme werden neben dem Postgeld erhoben: 3 ℳ."

[D]er Zuschlag für Benachrichtigung durch Fernsprecher (Ab[sch]nitt XIV (3) des Nebengebührentarifs im Teil I B) wird von [.] auf 70 ₰ erhöht.

[II]I. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

32. Durch andere Fassung des zweiten Absatzes des § 7 [(1)] der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisen[ba]hn-Tiertarif, Teil I, werden die Mindestfrachten für Tiere [au]ch dann erhoben, wenn

a) der Antrag auf ausschließliche Benutzung eines Wagens erst nach der Ladebereitstellung zurückgezogen wird und eine Zusammenladung mehrerer Sendungen nicht stattfindet;

b) lebende Tiere aus dem Ausland auf Grund veterinärpolizeilicher oder Zollvorschriften von den Grenzuntersuchungsstellen oder nach oder von den Seekarantänestellen unter veterinärpolizeilicher oder Zollkontrolle ein- oder durchgeführt werden.

IV. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

33. Ein Antrag auf Einführung einer Fahrpreisermäßigung bei Reisen zum Studium des Reichswirtschaftsmuseums in Leipzig wurde abgelehnt.

34. Die Fahrpreisermäßigungen C III, C V, C VI und C VII zu § 12 EVO. werden auf die 4. Wagenklasse ausgedehnt.

35. In der Ausführungsbestimmung C V zu § 12 EVO. wird hinter Ziffer 4 b) folgender neuer Absatz c) aufgenommen: „Die Bescheinigung der Eisenbahnverwaltung darüber, daß der Verein als Jugendpflegeverein anerkannt und in die Liste der Jugendpflegevereine aufgenommen ist."

36. Ein Antrag, in der Ausführungbestimmung C V zu § 12 EVO. zum Ausdruck zu bringen, daß die Ermäßigung mit Genehmigung der Eisenbahnverwaltung auf den im Ausland liegenden deutschen Strecken auch den Angehörigen außerdeutscher Vereine für Jugendpflege gewährt wird, wurde abgelehnt.

37. Die Fahrpreisermäßigung C VI 1 A zu § 12 EVO. wird durch entsprechende Fassungsänderung ausgedehnt auf Reisen des Pflegepersonals, die durch Ausübung der öffentlichen Krankenpflege veranlaßt sind, sowie auf Reisen infolge von Versetzungen und zur Fortbildung, Kur und Erholung. Außerdem wird die Ausführungsbestimmung C VI unter Ziffer 3 wie folgt ergänzt: „Bei Reisen zur Aufsicht über das Personal (Ziffer A b und B b) ist außerdem der von der Eisenbahnverwaltung ausgestellte, mit Lichtbild und eigenhändiger Unterschrift des Ausweisinhabers versehene Ausweis vorzulegen." Endlich ist noch beschlossen worden, die Fahrpreisermäßigung C VI zugunsten der Magdalenenstifte auf alle Vereine und Anstalten auszudehnen, die sich satzungsgemäß der Fürsorge für gefallene und für sittlich gefährdete Frauen und Mädchen widmen.

38. Einer Anregung, in der Fahrpreisermäßigung C VII zu § 12 EVO. deutlicher zum Ausdruck zu bringen, daß sie auch bei Alleinreisen der Begleiter nach Unterbringung oder zur Abholung von Schützlingen Anwendung findet, wurde keine Folge gegeben.

39. Die Ausführungsbestimmung 8 zu § 13 EVO. wird wie folgt geändert: „Für die Benutzung der Fahrscheinhefte a) des Vereinsreiseverkehrs und b) der Reiseunternehmer sind neben den Vorschriften dieses Tarifs maßgebend: zu a) die Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und zu b) die den Heftumschlägen aufgedruckten Bestimmungen."

40. Um zu ermöglichen, daß eine Bahnsteigkarte bei Zugverspätungen für den verspäteten Zug nochmals gültig geschrieben werden kann, soll die Ausführungsbestimmung 6 zu § 16 EVO. wie folgt gefaßt werden: „Bahnsteigkarten gelten nur zur einmaligen Benutzung an dem Kalendertag, an dem sie vom Bahnsteigschaffner entwertet worden sind. Ausnahmen sind nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung zulässig. Die zwischen 11 und 12 Uhr nachts entwerteten Karten sind noch am folgenden Tage gültig."

41. Die Zulassung von Kommoden als Reisegepäck wurde abgelehnt.

Sämtliche in der 127. Sitzung der ständigen Tarifkommission gefaßten Beschlüsse mit Ausnahme der Beschlüsse zu lfd. Nr. 2 und 6 sowie die in der 126. Sitzung gefaßten Beschlüsse mit Ausnahme des Beschlusses über die Aufhebung der Vorschrift über die Frachtberechnung für eine Mindestentfernung von 10 km sollen als äußerst dringlich voraussichtlich zum 1. Oktober 1922 durchgeführt werden. Geisler.

Ford und seine Eisenbahn.

[H]enry Ford, der Besitzer der bekannten amerikanischen [Kr]aftwagen-Bauanstalt, in der die Massenherstellung auf die [Spi]tze getrieben ist, hat im März 1921 die Detroit-, Toledo- und [Ir]onton-Eisenbahn, deren Netz nach einer in Railway Age ver[öff]entlichten Karte gegen 700 km lang ist, erworben, um sei[ner] Fabrik billige Eisenbahnverbindungen zu sichern. Ob er [dab]ei auch bezweckt hat, der Welt einmal zu zeigen, was [er] den Arbeitsverfahren, der Lohn- und Arbeiterpolitik, die er in seiner Fabrik verfolgt, auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes geleistet werden kann, weiß man nicht; jedenfalls ist aber das Ergebnis der Übernahme der Eisenbahn durch Ford das gewesen, daß sie nach einem Fehlbetrag von rund 105 000 Dollar im Februar 1921, also im letzten Monat vor dem Übergang in Fords Eigentum, schon im April, also im ersten vollen Monat nach dem Besitzwechsel, einen Überschuß von nahezu 302 000 Dollar ergeben hat, und dieser Überschuß

ist in den nächsten drei Monaten ständig gestiegen. Die Mittel, mit denen dieses Ergebnis erzielt worden ist, sind Herabsetzung der Frachten, Erhöhung der Löhne, Verringerung der Arbeitskräfte.

Das größte Aufsehen hat dabei in den Vereinigten Staaten die von Ford eingeschlagene Lohnpolitik erregt. Er ging von dem Gedanken aus, eine zufriedene Arbeiterschaft, die dauernd im Dienste seiner Eisenbahn bleibt, zu schaffen. In einer Zeit, in der das staatliche Arbeitsamt die Löhne der Eisenbahnarbeiter so festsetzte, daß z. B. Übergangswärter, die am niedrigsten entlohnte Klasse, 2,65 Dollar Tagelohn erhalten sollen und nur bei einigen hoch zu bewertenden Gruppen, wie Schmieden, Lokomotivführern, Werkmeistern, Zugführern der Lohn 6 Dollar erreicht oder um einen geringen Betrag überschritten wird, führte Ford einen Mindestlohn von 6 Dollar ein, und hochbewertete Gruppen erhalten noch erheblich mehr. Am höchsten entlohnt er die Lokomotiv- und Zugführer, denen er auf der Grundlage einer sechstägigen Arbeitswoche und eines achtstündigen Arbeitstags einen Monatslohn von 375 Dollar zubilligt. Auf dieser Grundlage ist übrigens ganz allgemein die monatliche Dienstdauer geregelt, indem von Sonnabend abend 6 Uhr bis Montag früh 6 Uhr der Betrieb ruht; eine Ausnahme macht nur die Beförderung von lebendem Vieh und von leicht verderblichen Gütern. Hierzu sind etwa 40 Mann nötig, von denen aber z. B. 10 bei der Ausfertigung der Frachtbriefe nur ganz kurze Zeit arbeiten. Zu den Löhnen kommen noch Zulagen, die sich nach der Höhe des Lohns und dem Dienstalter zwischen 50 und 150 Dollar bei den am niedrigsten und 170 bis 270 Dollar bei den am höchsten besoldeten Gruppen jährlich bewegen.

Bei Regelung der Arbeitsverhältnisse war das Bestreben darauf gerichtet, Doppelarbeit zu vermeiden, die Arbeit zu vereinfachen, besseres Zusammenarbeiten der verschiedenen Stellen herbeizuführen und entbehrliche Zwischenstellen auszuschalten. Bei Übernahme der Bahn durch Ford hatte sie 2733 Bedienstete; im März 1921 wurde ihre Zahl auf 1326 herabgesetzt. Die Durchführung der sechstägigen Arbeitswoche und des achtstündigen Arbeitstags machte zusammen mit der weitergehenden Ausführung von Unterhaltungsarbeiten im Sommer eine Erhöhung auf 1822 Köpfe im Juli 1922 nötig. Die Verminderung der Arbeitskräfte war am größten bei der Streckenunterhaltung, wo im Juli 1921 nur etwa halb so viel — 646 Mann — Kräfte wie im August 1920 — 1921 Mann — verwendet wurde. Die laufende Streckenunterhaltung wurde kleinen Rotten von drei Mann einschließlich des Führers, der mitarbeiten muß, übertragen, während für größere Arbeiten fliegende Rotten von 15 bis 20 Mann verwendet werden, die nach Bedarf hier und dort eingesetzt werden. Für Gleiserneuerungen wurden noch drei Trupps von 45 bis 60 Mann eingestellt. In den Werkstätten wurde mit 60 % der früheren Kräfte dieselbe Leistung — etwa 4 Lokomotiven im Monat — erreicht; allerdings war dabei die Unterhaltung der Wagen eingeschränkt.

Sehr erheblich vereinfacht wurde die Lohnzahlung. Die früher zur Berechnung der Löhne bestehenden drei Dienststellen wurden zu einer zusammengefaßt, wodurch nicht nur eine Verminderung der Arbeitskräfte, sondern auch eine Beschleunigung der Auszahlung erreicht wurde. Die Befugnisse der Bahnhöfe wurden erweitert und außerhalb des Eisenbahndienstes stehende Vertreter abgeschafft.

Wie hat sich nun der Verkehr unter der Leitung der Eisenbahn durch Ford gestaltet, und welches wirtschaftliche Ergebnis ist dabei erzielt worden? In den ersten Monaten nach der Übernahme durch Ford hat sich der Verkehr gehoben, während er bei anderen Eisenbahnen zurückging, und diese Vermehrung des Verkehrs hat mit einigen Schwankungen angehalten. Das wesentliche dabei war aber, daß die Einnahmen von einem Cent für die Tonnenmeile (1 Meile = 1,609 km) in den letzten vier Monaten des Jahres 1920 auf 1,88 Cent im Durchschnitt der drei Monate April bis Juni 1921 gestiegen sind, während bei anderen Eisenbahnen die Steigerung nur von 1,1 Cent auf 1,33 Cent ging. (Eine Umrechnung auf deutsches Geld, die dem Fachmann einen besseren Überblick gewähren würde, unterbleibt, weil bei den derzeitigen eigenartigen Währungsverhältnissen die umgerechneten Zahlen auch nur ein schiefes Bild geben würden; gewürdigt werden kann nur das Verhältnis der Zahlen zu einander.) Diese Verbesserung der wirtschaftlichen Lage ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß der Verkehr von Gütern der niedrigen Tarifklassen, namentlich Kohle, stark nachgelassen hat, während halbfertige Erzeugnisse, insbesondere aber Kraftwagen, zum großen Teil, aber nicht ganz aus Fords Fabrik herrührend, in g[...] außerordentlich vermehrtem Umfang befördert und dadu[...] ganz erheblich höhere Tarifsätze erhoben worden sind. [...] Beispiel sei nur angeführt, daß der Verkehr mit landwirtsch[...]lichen Erzeugnissen in Empfang und Versand von 24 271 t [...] Durchschnitt der drei Monate September bis November 1[...] auf 7419 t im Mai 1921 zurückgegangen ist, während in [...] gleichen Zeit der Verkehr mit Kraftwagen sich von 668 t [...] 76 098 t gehoben hat. Unter diesen Umständen konnte es [...] Kauf genommen werden, daß in den drei Monaten April [...] Juni 1921 im Monatsdurchschnitt der Verkehr, gemessen [...] Tonnenmeilen für bezahlte Frachtgüter, um 25 % geringer w[...] trotzdem ist, da die beförderten Güter höheren Tarifklas[...] angehörten, eine Steigerung der monatlichen Einnahmen [...] 40 % erreicht worden. Dieses Ergebnis war nur dadu[...] möglich, daß eben gerade Ford die Eisenbahn übernahm [...] dadurch die Kraftwagenfabrik mit der Eisenbahn in eine H[...] kam. Es hätte höchstens noch dadurch zustande kommen k[...]nen, daß die Eisenbahn die Fabrik von Ford aufkaufte. A[...] in diesem Falle wären die umfangreichen Sendungen der Kra[...]wagenfabrik in Empfang und Versand der Eisenbahn Detr[...]-Toledo-Ironton zugute gekommen. Sie hat sonst nur ei[...] dürftigen Verkehr, eines der Werke von Ford hat aber all[...] täglich einen Umschlag von 300 Wagenladungen im Ein- [...] Ausgang, und von den 6000 Wagenladungen, die alle We[...] Fords monatlich aus Detroit verschicken, werden 5000 über [...] Strecke Toledo-Ironton geleitet. Auch sonst werden du[...] Fords Einfluß neuerdings manche Güter über seine Eisenbahn versandt, die früher andere Wege gingen.

Die günstigen Betriebsergebnisse ließen es angebracht [...]scheinen, am 18. Juli 1921 der zuständigen Behörde des Staa[...] Ohio einen Frachttarif zur Genehmigung vorzulegen, der e[...] allgemeine Ermäßigung der Binnenfrachten um 20 % vor[...]. Hierbei muß allerdings beachtet werden, daß Ford eine H[...]absetzung der Frachten auf seiner Eisenbahn selbst dann [...]machen kann, wenn sie ihm unmittelbar beim Eisenba[...]betriebe einen Verlust bringt. Er übt dadurch einen Dr[...] auf andere Eisenbahnen aus, auch ihrerseits die Frachten [...]abzusetzen, und da ihm seine Eisenbahn jährlich etwa 8 000 [...] Dollar an Frachten einbringt, er aber im ganzen jährl[...] 15 bis 20 Millionen für Frachten aufwendet, verdient er [...] einer Herabsetzung der Frachten als Benutzer der Eisenba[...] mehr, als er als Besitzer verliert.

Die Verfahren, mit deren Hilfe Ford seine Eisenbahn w[...]schaftlich und technisch hochgebracht hat, lassen sich lei[...] nicht verallgemeinern; ihr Erfolg hängt zum großen Teil [...] mit zusammen, daß der Besitzer der Eisenbahn auch der grö[...] Verfrachter auf ihr ist. Die Fordschen Werke liefern 60 [...] der Fracht für die Detroit-, Toledo- und Ironton-Eisenba[...] der sonstige Verkehr ist, wie schon gesagt, unbedeutend; [...] Eisenbahn hat nicht einmal einen eigenen Bahnhof in Detr[...] und das wäre erforderlich, wenn sie den Verkehr die[...] Stadt in ausgiebiger Weise bedienen wollte. Jedenfalls [...] aber Ford gezeigt, daß mit den Grundsätzen und Verfahr[...] die er in seinen Fabriken anwendet, auch im Eisenbahnbetr[...] doch manches zu erreichen ist. Ford selbst spricht sich [...] bezug auf die Formen, in denen seine Eisenbahn verwaltet [...] betrieben wird, dahin aus, daß sich in den langen Jahren, [...] denen bisher Eisenbahnen betrieben worden sind, manche [...]pflogenheiten ausgebildet haben, die bei genauer Untersuch[...] keine Berechtigung haben, und diese hat er beseitigt. So se[...] einmal gewisse statistische Aufzeichnungen für besond[...] Zwecke geführt worden, und ihre Sammlung sei nicht [...]gestellt worden, nachdem der Zweck sich erledigt hätte. [...] der Verwaltung hätten sich gewisse bürokratische Formen [...]genistet, die den örtlich zuständigen Vertreter der Eisenba[...] in seiner Bewegungsfreiheit lähmen, und infolgedessen kö[...] er nicht die Ergebnisse erzielen, die wünschenswert seien. [...] sei an seine neue Aufgabe mit dem Bewußtsein herangetre[...] daß er nur wenig von der Verwaltung und dem Betrieb ei[...] Eisenbahn verstehe; er halte das aber eher für einen Vort[...] denn er sei der Ansicht, eine Eisenbahn sei ebenso ein [...]trieb wie seine Fabriken, und die geschäftlichen Fähigkeit[...] die zur Leitung jener Werke nötig seien, reichten auch a[...] um eine Eisenbahn im Gang zu halten und günstige Erg[...]nisse aus ihr herauszuwirtschaften. Der Mensch spiele h[...] und dort eine ausschlaggebende Rolle, und es komme vor all[...] darauf an, ihn richtig zu behandeln und den richtigen Ma[...] an die richtige Stelle zu setzen. Ganz kann man vom euro[...]ischen Standpunkt Ford natürlich nicht beitreten, aber [...] Körnchen Wahrheit mag in seinen Ansichten schon enthal[...] sein.

Wernekke

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Vorsorge für den Herbstverkehr bei der Reichsbahn. Die ·wältigung des zu erwartenden starken Herbstverkehrs wird ır bei Anspannung aller Kräfte möglich sein. Der Reichsver-:hrsminister hat deshalb in einem soeben herausgegebenen Erß Richtlinien für die Steigerung der Leistungen ·s Personals während der schwierigen Herbstkampagne rausgegeben. Es handelt sich dabei um die Steigerung der ·istungen in den für die Betriebsabwicklung wichtigsten ienstzweigen, besonders dem Zugdienst, und an denjenigen ιgen, an denen die Betriebslage besonders gespannt ist und sondere Kraftanstrengung erfordert. Für die in diesen Fällen ıtigen Mehrleistungen werden dem Personal (Beamten und rbeitern) besondere Zulagen gewährt, und zwar werden dabei e Fälle erheblicher Mehrleistungen und be-ınders schwere Fälle unterschieden. Je nach den Ge-ıltsstufen beziffert sich die tägliche Zulage auf 30, 35 oder · M. und in den besonders schweren Fällen auf 60, 70 und · M für den Tag. Die Rangierprämien und die Aufwandsent-hädigungen des Zugpersonals werden, soweit die Voraus-tzungen für die besondere Zulage vorliegen, auf die gleichen ıtze gebracht. Auf diese Weise hofft die Reichsbahn ihr Ziel ι erreichen, die Spitzenleistungen des Herbstes mit dem vor-ındenen Personal zu bewältigen. Über die Einführung der aßnahmen entscheiden, was besonders hervorgehoben werden uß, nicht etwa die Dienststellen oder die Ämter, vielmehr ist e Einführung den Präsidenten persönlich übertragen.

Die in der Presse mehrfach vertretene Auffassung, als solle it der Maßnahme etwa der schwierigen Lage abgeholfen erden, in der sich das Personal wegen der augenblicklichen ler der späteren Teuerung befindet, oder als sollte dadurch e bevorstehende neue Teuerungsaktion abgeschwächt werden, t durchaus irrig. Die vorliegende Maßnahme steht vielmehr it der Frage der Erhöhung der Teuerungszulagen in einem Zusammenhang.

— Reisegepäck. Als Reisegepäck können bekanntlich nur egenstände, deren der Reisende zur Reise bedarf, und zwar ıter Vorlage der Fahrkarte, aufgegeben werden. Da mit jeder epäckbeförderung auch Fahrgeldeinnahmen erwachsen, sind e Sätze des Gepäcktarifs im Vergleich zu den Expreß- und ilguttarifen sehr niedrig bemessen.

Diese Spannung zwischen der Gepäckfracht und der Eilgut-ıd Expreßgutfracht erweckt bei den Reisenden immer mehr e Neigung, auch Gegenstände, die nicht zum Reisebedarf ge-ören, als Gepäck zu befördern, wodurch der Reichsbahn einer-its erhebliche Ausfälle entstehen, andererseits aber auch egen der Menge und des Umfanges des Gepäcks Schwierig-:iten in der glatten und schnellen Abwicklung des Reisever-:hrs entstehen. Sind doch in letzter Zeit Fälle festgestellt orden, in denen größere Mengen Garne, Stoffe usw. in eigens ı dem Zwecke angeschafften Koffern auf eine Fahrkarte Klasse oder eine Kinderfahrkarte als Reisegepäck aufgegeben orden sind. Da dieser „Ausverkauf Deutschlands" demnach ıch die Reichsbahn unmittelbar schädigt, ist die Eisenbahn-erkehrs-Ordnung dahin ergänzt worden, daß die Eisenbahn be-:chtigt ist, den Inhalt von Gepäcksendungen in Gegenwart des erfügungsberechtigten zu prüfen.

— Vermeidung von Prozessen. Der Reichsverkehrsminister eist in einem Erlaß an die Reichsbahndirektionen auf die otwendigkeit einer Entlastung von Prozeßtätigkeit hin. In ırem Geschäftsgebaren muß die Deutsche Reichsbahn die ormen und Gebräuche beobachten, die in der deutschen Wirt-:haft üblich sind. Die Privatwirtschaft pflegt aber den Pro-eßweg erst zu beschreiten, wenn alle anderen Möglichkeiten, ı einem befriedigenden Ausgleich zu kommen, erschöpft sind. ls unvermeidbar wird der Rechtsweg bezeichnet, wenn bei nzweifelhafter Rechtslage das Recht nur durch Prozeß zu ver-irklichen ist, wenn eine Aufklärung des Sachverhalts nur urch Gerichtsverfahren möglich ist, oder wenn es sich um die larstellung einer grundsätzlich wichtigen Rechtsfrage handelt. ı erster Linie muß stets im Verhandlungswege versucht erden, den Prozeß zu vermeiden.

Die Reichsbahndirektionen sollen ferner von dem Anwalt nter allen Umständen eigene und sorgfältige Durcharbeitung es Prozeßstoffes verlangen, während bisher vielfach die recht-che und sachliche Bearbeitung durch die stark belasteten eichsbahndirektionen selbst stattgefunden hat

Diese neuen Weisungen des Reichsverkehrsministers zielen uf Verringerung der Geschäfte bei den Reichsbahndirektionen und auf kaufmännische, nicht bürokratische Handhabung der Geschäfte durch die Reichsbahn hin.

— Die Folgen des Eisenbahnerstreiks. Der Reichsverkehrsminister hat vor kurzem in einem Erlaß die ihm unterstellten Behörden angewiesen, in eine Nachprüfung der Frage einzutreten, ob die verfügte vorläufige Dienstenthebung der an dem letzten Streik Beteiligten in allen Fällen aufrechtzuerhalten ist. Wo mit Wahrscheinlichkeit die Einstellung des Verfahrens wenn auch unter gleichzeitiger Festsetzung der Ordnungsstrafen zu erwarten ist, sind unbeschadet der Fortführung des Verfahrens alsbaldige Anträge auf Aufhebung der Dienstenthebung zu stellen. Weiter geben die ständig sich verschlechternden wirtschaftlichen Verhältnisse Anlaß, Anträgen auf Beschränkung des innebehaltenen Gehaltsteils tunlichst entgegenzukommen. Einkommende Anträge sind beschleunigt ohne Vornahme weitläufiger Ermittlungen zu behandeln.

— Bahnbau Dortmund-Münster. Auf eine Anfrage mehrerer Reichstagsabgeordneter über den Bahnbau Dortmund-Münster hat der Reichsverkehrsminister folgende Antwort erteilt: Der Bahnbau Dortmund-Münster ist, nachdem er nach dem Kriege wieder aufgenommen worden ist, nicht mehr unterbrochen worden. Er ist vielmehr soweit gefördert worden, wie dies unter den heutigen Verhältnissen möglich war. Die Baukosten sind aber infolge der fortschreitenden Geldentwertung derart gestiegen, daß trotz des Verbrauchs von bisher rund 70 000 000 Mark erst der kleinere Teil der Kosten gedeckt ist, obschon die Bahn entgegen dem ursprünglichen Plan vorläufig nur eingleisig ausgebaut wird. Für das Haushaltsjahr 1922 sind weitere 92 000 000 M bereitgestellt. Aber auch mit diesen bedeutenden Mitteln kann der Bau noch nicht zu Ende geführt werden, da zurzeit bereits mit Gesamtbaukosten von rund 200 000 000 M gerechnet werden muß. Ob diese Summe ausreichen wird, kann zurzeit noch nicht übersehen werden. Es erscheint mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Reichs und die übrigen finanziellen Bedürfnisse der Reichsbahn nicht angängig und nach Maßgabe des Baufortschritts auch nicht nötig, noch weitere Beträge für diesen Bahnbau im Jahre 1922 freizumachen. Vom Reichsverkehrsministerium wird aber dahin gewirkt werden, daß die Bahn sobald wie möglich fertiggestellt wird.

— Erhöhung der Bettkartenpreise. Im Gebiet der Deutschen Reichsbahn betragen vom 1. September d. J. ab die Bettkartenpreise

in der 1. Klasse = 500 M, Vormerkgebühr = 50 M
in der 2. Klasse = 250 M, Vormerkgebühr = 25 M
in der 3. Klasse = 150 M, Vormerkgebühr = 15 M.

Die Vorverkaufsfrist wird auf vierzehn Tage verlängert.

— Handgepäckaufbewahrung. Die Gebühren der Reichsbahn für Handgepäckaufbewahrung wurden von 1,50 auf 3 M und für größere Gepäckstücke von 3 auf 5 M erhöht.

— Verkehrslage bei der Reichsbahn im Juli 1922. Der Personenverkehr im Juli — dem stärksten Reisemonat — war sehr lebhaft. Außer vielen planmäßig vorgesehenen Fernzügen mußten zahlreiche Sonderzüge gefahren werden. Infolge des regnerischen Wetters setzte schon vor Ende Juli ein starker Rückstrom aus den Ostseebädern ein.

Der Güterverkehr allgemein war erheblich stärker als um die gleiche Zeit des Vorjahrs, was besonders der im ganzen Reiche regen Bautätigkeit zuzuschreiben ist. Die politischen Unruhen verursachten keine merkbaren Störungen des Eisenbahnbetriebs. Der Wechselverkehr mit Polen in Oberschlesien war infolge der mangelhaften Betriebsführung der polnischen Bahnen und der Schwierigkeiten in der Zollabfertigung noch immer Stockungen unterworfen, so daß täglich planmäßige Güterzüge ausfallen mußten. Der Wagenumlauf in den östlichen Bezirken wird hierdurch stark verlangsamt. Die Dienstkohlenversorgung der Reichsbahn konnte durch Einfuhr großer Mengen englischer Kohle etwas gebessert werden, ist jedoch für die kommenden verkehrsstarken Monate noch nicht ausreichend. Der neue Rangierbahnhof Eidelstedt an der Strecke Altona-Neumünster wurde in Betrieb genommen und wird zur glatteren Verkehrsabwicklung in Hamburg beitragen. Starke Regengüsse im Küstengebiet der Ostsee verursachten mehrfach Dammrutsche und Streckensperrungen. Die Abfuhr englischer, italienischer und französischer Truppen aus Oberschlesien stellte beträchtliche Anforderungen an die Reichsbahn. Der Auslandsverkehr war besonders stark nach Österreich und aus Polen (Holz). Wegen des Streiks des holländischen Schiffspersonals auf dem Niederrhein hatte die Reichsbahn die Beförderung weiterer Mengen Kohlen für die Entente, die sonst zu Schiff nach Rotterdam gefahren wurden, zu übernehmen. Rhein und Oder waren gut, die Elbe dagegen wegen Wassermangels nur beschränkt schiffbar. Der Seehafenverkehr

wickelte sich glatt ab. Die Einfuhr englischer Kohle über die deutschen Seehäfen hat sich weiter verstärkt; beträchtliche Mengen gingen auf den Eisenbahnweg über.

Die Nachfrage nach gedeckten Wagen ist im Juli lebhafter geworden. Die Gesamtgestellung wird rund 1 200 000 Wagen (zu 10 t) betragen. Ausfälle entstanden nur in den letzten Monatstagen vereinzelt bei plötzlichem Ansteigen des Bedarfs. Die Ernte ist gegenüber dem Vorjahre noch im Rückstande. Während z. B. im Juli 1921 schon 17 800 Wagen Kartoffeln verfrachtet wurden, sind im Juli d. J. nur 8500 Wagen verschickt. Der Getreideversand mit 41 700 Wagen stellt sich nur um ein Geringes höher, als im Vorjahre. Wie in den Vormonaten ist der Versand künstlicher Düngemittel sehr stark geblieben. Zusammen sind fast 67 400 Wagen beladen worden, das sind 27 000 Wagen mehr als im Juli 1921. Das Mehr entfällt hauptsächlich auf Kali mit 16 300 Wagen, Stickstoff mit 5500 Wagen, Phosphorsäure mit 3400 Wagen.

Die Gesamtgestellung offener Wagen wird rund 2 300 000 betragen, das sind 300 000 Wagen mehr als im Juli 1921. Der Wagenbedarf für Brennstoffe im Ruhrgebiet konnte bis auf ganz unerhebliche Ausfälle voll befriedigt werden. Die Tagesanforderung schwankte zwischen 20 000 und 21 000 Wagen. Die Haldenbestände sind bis auf die unbedingt nötigen Reserven abgefahren. In Oberschlesien konnte wegen der schon geschilderten Schwierigkeiten Volldeckung für Brennstoffe weder im polnischen noch im deutschen Teil erreicht werden. Die Wagengestellung hielt sich im polnischen Teil zwischen 3700 und 7000 Wagen, im deutschen Teil zwischen 1500 und 2500 Wagen täglich. Die Haldenbestände sind im polnischen Gebiet beträchtlich angewachsen. Im mitteldeutschen Braunkohlengebiet wurden über 236 000 Wagen — rund 38 000 mehr als im Juli 1921 — gestellt. Auch der Versand aus den niederlausitzer und sächsischen Revieren übertraf das Vorjahr um rund 16 000 Wagen. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind 516 000 t Brennstoffe von Bahn zu Schiff umgeschlagen; in Cosel von Bahn zur Oder 28 600 t.

Der August wird voraussichtlich ein starkes Anschwellen des Güterverkehrs wegen Einsetzens des Erntetransports für Obst, Gemüse und Getreide bringen.

— **Die Bedeutung der Verkehrsämter.** Die Handelskammer in Düsseldorf hat den nachfolgenden Beschluß gefaßt: „Die Handelskammer ist der Überzeugung, daß die Verkehrsämter der Reichsbahn ein unentbehrliches und für das Verkehrswesen selbst sehr wertvolles Bindeglied zwischen Eisenbahnverwaltung und Verkehrstreibenden sind, und daß deswegen ein Abbau oder gar eine Auflösung dieser Ämter nicht in Frage kommen kann. Die Eisenbahnverkehrsämter stehen dem Verkehr unmittelbar nahe und übersehen deshalb schneller und besser die Bedürfnisse, als es eine Bezirksbehörde, wie die Eisenbahndirektion, kann. Infolgedessen können die Verkehrsämter sich leicht den Bedürfnissen des Verkehrs anpassen und für ihre Befriedigung eintreten. Es ist deshalb anzustreben, den Verkehrsämtern mit Rücksicht auf diese Eigenschaften größere Zuständigkeit zu verleihen, damit sie im gegebenen Falle unverzüglich und schnell selbständig ihre Anordnungen treffen können. Werden jedoch die bisherigen Aufgaben der Verkehrsämter auf die Eisenbahndirektionen übertragen, so sehen wir darin eine Benachteiligung des Verkehrs, weil hierdurch Verzögerungen unvermeidlich sind.

Werden die Verkehrsämter an die Betriebsämter angegliedert, so besteht die Gefahr, daß der Zweck der Eisenbahn, nämlich die Verkehrsförderung, durch Betriebsrücksichten allzusehr beeinträchtigt wird. Die Handelskammer zu Düsseldorf beantragt deswegen beim Reichsverkehrsministerium und bei dem zuständigen Organisationsausschuß, die Befugnisse und Zuständigkeiten der Verkehrsämter den praktischen Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend zu erweitern.

Die Handelskammer hält eine Ausgestaltung der Verkehrsämter besonders in den Orten für erforderlich, die nicht Sitz einer Eisenbahndirektion sind. Auf alle Fälle würde es die Handelskammer zu Düseldorf als eine schwere Benachteiligung der Interessen des Düsseldorfer Wirtschaftsgebietes ansehen müssen, wenn das dort bestehende Verkehrsamt aufgehoben würde."

— **Eröffnung der Strecke Harbergen-Staffhorst-Nienburg (Weser).** Am 1. September d. J. wird die vollspurige Reststrecke Harbergen-Staffhorst-Nienburg (Weser) als Nebenbahn mit den Stationen Mehlbergen und Wietzen (Kr. Nienburg [Weser]) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Der Haltepunkt Blenhorst ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet. Mehlbergen und Wietzen erhalten das Dienstbeschränkungszeichen O R. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbal- Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

— **Die Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage Ruhrbezirk war auch in der Woche vom 30. Juli bis 5. Augu gut. Obwohl der Streik der Schiffer auf dem Niederrhein no anhält und infolgedessen weiterhin erhebliche Frachtenmeng vom Wasser auf die Eisenbahn übernommen werden müss konnten die angeforderten leeren Wagen sämtlich rechtzeitig g stellt werden. Für Kohlen, Koks und Briketts sind in der B richtswoche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich d nachträglich bestellten Wagen 20 421 angefordert und auch g stellt worden. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug d Durchschnittsgestellung 19 649 Wagen.

Die Verkehrslage bei der Rheinschiffahrt blieb, dank d anhaltend günstigen Wasserstandes, weiterhin zufriedenstellen

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Bayern.** Staatssekret Frank, der Leiter der Zweigstelle Bayern des Reichsve kehrsministeriums, ist, wie die D. Allg. Ztg. meldet, mit de Münchener Eisenbahnpräsidenten und mehreren Referenten na der Schweiz zum Studium elektrischer Eisenbahnbetriebe abg reist. Diese Studien haben für Bayern im Zusammenhang m dem Ausbau der bayerischen Wasserkräfte und der geplant Elektrisierung des bayerischen Eisenbahnnetzes hohe B deutung.

— **Zoll- und Gepäckabfertigung in der Wohnung.** Nach d Bestimmungen für Zollabfertigungen hat der Reisende bei d Revision seines Gepäcks persönlich anwesend zu sein; die Bestimmung verursacht vielfach Zeitverluste und Unbeque lichkeiten an der Grenze; um diesen Unzuträglichkeiten na Möglichkeit abzuhelfen, hat der Reichsfinanzminister zugelasse daß das nach dem Auslande bestimmte Reisegepäck bereits bei Antritt der Reise auf dem Abfahrtsbahnhof oder in der Wo nung zollamtlich vorabgefertigt wird. Diese Abfertigung find statt in Berlin auf dem Anhalter Bahnhof: bei der Gepäcka fertigung (Ankunftseite) werktags von 8 Uhr früh bis 7 U abends, Sonntags von 10 bis 12 Uhr und von 5 bis 7 Uhr, a dem Bahnhof Friedrichstraße: bei der Gepäckabfertigung (A kunftseite) von 8 Uhr früh bis 2½ Uhr nachmittags, auf de Stettiner Bahnhof: bei der Gepäckabfertigung von 8 bis 11 U vormittags. Anträge auf Vorabfertigung in der Wohnung od im Hotel des Reisenden sind an das Hauptzollamt zu richte in dessen Bezirk die Abfertigung stattfinden soll. Für Gro Berlin kommen die Hauptzollämter Berlin Packhof, Charlotte burg, Berlin-Neukölln und Berlin-Pankow in Frage. Da d Anträgen nur insoweit entsprochen werden kann, als Beam verfügbar sind, empfiehlt es sich, sie möglichst frühzeitig - etwa ein oder zwei Tage vor der gewünschten Abfertigung - zu stellen. Zugleich sei darauf hingewiesen, daß der Reisen sein Gepäck in der Wohnung auch bahnamtlich abfertige lassen kann.

— **Wohlfahrtseinrichtung für deutsche Bahnmeister und I genieure.** In Nr. 32 des Jahrg. 1909 konnte bereits auf die se segensreich wirkende Einrichtung einer wirtschaftlichen Selbs hilfe hingewiesen werden, deren sich die deutschen Bahnmeist seit 1890 in ihrer sogenannten Wohlfahrtseinrichtung erfreue Diese hat den Zweck, den Mitgliedern bei Pensionierung od unfreiwilligem Ausscheiden aus dem Dienste eine Beihilfe z gewähren, oder beim Tode eines Mitgliedes den Hinterblieben die Mittel zur Bestreitung der Beerdigungskosten oder so stigen beim Todesfalle unvermeidlichen Ausgaben zu b schaffen.

Die Kassenleistungen bestanden mit Rücksicht auf die de zeitigen Verhältnisse in Zahlung eines Sterbegeldes von 1000 an die Hinterbliebenen, oder bei Eintritt in den Ruhestand nach der Dauer der Mitgliedschaft 100 bis 1000 ℳ an das Mi glied selbst. Auch Unterstützungen können an hilfsbedürftig Mitglieder und deren Hinterbliebene gezahlt werden, zu we chem Zwecke der Verband deutscher Bahnmeister und I genieure (E. V.) der Wohlfahrtseinrichtung einen jährlich Zuschuß leistet.

Die Mittel wurden zunächst durch nach jedem Leistungsfal aufzurufende Umlagen beschafft, jedoch wurden später, als di Lebensfähigkeit der Kasse feststand, unter Genehmigung d Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherungen fes Jahresbeiträge eingeführt. Nach Ansammlung eines genügen hohen Grundvermögens konnte die Einzelversicherungshöh von 1000 ℳ für jeden Leistungsfall aufgegeben werden, und e wurden unter Beibehaltung dieser grundsätzlichen Versich rungshöhe noch zwei weitere Versicherungen in gleicher Höh für jedes Mitglied zugelassen. Es war also schon möglich, en sprechend der höheren Hilfsbedürftigkeit in Todes- und Pe sionsfällen, sich einen Betrag bis 3000 ℳ zu sichern. Dies Höher- und Nachversicherungsmöglichkeit hat so guten Anklan

nd zahlreiche Benutzung gefunden, daß die letzte, am 26. Mai
J. abgehaltene Hauptversammlung eine abermalige Höher-
ersicherungsmöglichkeit bis zu sechs Einzelsätzen, also bis
ı 6000 ℳ, beschlossen hat.

Dieser Beschluß war mit Rücksicht auf die Geldentwertung
letzter Zeit nötig, da bei Todesfall mit einer Summe von
00 ℳ keine Beerdigungskosten gedeckt werden können und
i Versetzung in den Ruhestand die wirtschaftliche Umstel-
ng höhere Kosten bereitet. Die Genehmigung zu dieser Er-
eiterung hat das Reichsversicherungsamt unterm 11. Juli
J. erteilt, und es sind bereits eine größere Anzahl Nachver-
herungen getätigt worden.

Die ehrenamtliche Verwaltung der Einrichtung durch sehr
hrige Vorstandsmitglieder und Vertrauensmänner macht sie
. der billigsten Versicherung unter den gleichen Arten von
erbe- und Kapitalversicherungen; sie kann auch anderen Be-
ıtengruppen zur Nachahmung empfohlen werden. Die Staats-
ıd Reichsverwaltungen sind bei der jetzigen schlechten Wirt-
haftslage nicht imstande, die sozialpolitischen Versicherungen
esentlich zu fördern und zu unterstützen. Am 31. März d. J.
tte die Wohlfahrtseinrichtung einen Mitgliederbestand von
55 Versicherungen zu je 1000 ℳ = 5 255 000 ℳ. An Aus-
hlungen sind in den 32 Jahren des Bestehens für 473 Sterbe-
lle zusammen 473 000 ℳ und für 730 Ruhestandsfälle 688 000
ırk geleistet worden. An Kapitalvermögen sind 639 250 ℳ
rhanden, trotz des augenblicklichen Niedrigstandes der ver-
hiedenen Anleihen und sonstigen Wertpapiere und der
rch Zwangspensionierungen erhöhten Beanspruchungen im
zten Geschäftsjahre. W. Thiem.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der Deutschen Reichs-
hn sind ernannt: der Oberregierungsrat Paetsch in
ılle (Saale) und der Oberregierungsbaurat, Geheimer Baurat
bert Wagner in Hannover zu Abteilungsdirektoren; die
gierungsräte Dr. jur. Gentsch in Berlin und Dr. jur.
ießß in Frankfurt (Main) zu Oberregierungsräten; die Regie-
ngsbauräte Panthel in Frankfurt (Main), Walter Grafe
Halle (Saale), Graebert in Essen, Weigelt in Elber-
d, Liebetrau in Hannover und Brede in Cassel zu Ober-
gierungsbauräten; die Regierungsbauführer des Maschinenbau-
chs Hans Rechenbach aus Berlin unter Einberufung zur
schäftigung im Reichsbahndienst bei der Reichsbahndirektion
Breslau und Winfried Draeger aus Berlin-Friedenau unter
nberufung zur Beschäftigung im Reichsbahndienst bei der
ichsbahndirektion in Berlin zu Regierungsbaumeistern. —
ersetzt sind: die Oberregierungsbauräte Karl Sarra-
n, bisher in Erfurt, zur Reichsbahndirektion nach Münster
Vestf.), Karl Jäger, bisher in Kitzingen, als Vorstand der
senbahn-Betriebsinspektion 1 nach Nürnberg; die Regierungs-
e Oertmann, bisher in Chemnitz, als Mitglied (auftrw.)
Reichsbahndirektion nach Magdeburg, Rimrott, bisher in
nnover, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach
lzen; die Regierungsbauräte Niemeier, bisher in Katto-
tz, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Erfurt, Ro-
oski, bisher in Wiesbaden, als Vorstand des Eisenbahn-
triebsamts nach Mainz, Kröh, bisher in Darmstadt, als Mit-
ed (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Sal-
ld, bisher in Hannover, als Vorstand der Eisenbahn-Bau-
eilung nach Frankfurt (Oder), Wagler, bisher in Breslau,
Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Oppeln,
llge, bisher in Schneidemühl, als Vorstand des Eisenbahn-
erkstättenamts b nach Magdeburg-Buckau; die Regierungs-
ımeister Georg Ebersbach, bisher in Dresden, zur Reichs-
ındirektion nach Magdeburg, Karl Grasselt, bisher in
enburg, zur Reichsbahndirektion nach Oppeln. — Über-
esen sind: der Oberregierungsbaurat Ertz in Berlin der
ichsbahndirektion Osten in Berlin; der Regierungsrat Dr. jur.
ıese in Berlin dem Eisenbahn-Zentralamt daselbst; der
gierungsbaurat Havliza in Magdeburg-Buckau der Reichs-
ındirektion in Magdeburg und der Regierungsbaurat Schieb
Halle (Saale) der Reichsbahndirektion in Halle (Saale). —
r Gerichtsassessor Dr. jur. et rer. pol. Lohse in Berlin ist
er Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor
uernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen worden. —
r Abteilungsdirektor Eduard Krüger bei der Reichsbahn-
ektion in Erfurt, der Oberregierungsbaurat Wilhelm Weis
der Reichsbahndirektion in Münster (Westf.), der Geheime
gierungsrat Dr. jur. Lütteken, Mitglied der Reichsbahn-
ektion in Köln, und der Regierungsrat Berndt, Rechnungs-
ektor bei der Reichsbahndirektion in Magdeburg, sind auf
en Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in
Ruhestand versetzt. — Der Oberregierungsrat Köster
Berlin ist infolge Ernennung zum Ministerialrat beim Rech-
gshof des Deutschen Reichs aus dem Reichsbahndienst aus-
schieden. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinen-
fachs Ernst Neumann in Berlin-Grunewald ist die nach-
ıchte Entlassung aus dem Reichsbahndienste erteilt. —
storben sind: der Oberregierungsbaurat Strahl beim
Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und die Regierungsbauräte Karitzky, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Kiel, Kohlhardt bei der Reichsbahndirektion in Hannover und Karl Dietz bei dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Österreich.

— **Die Übersiedlung des Verkehrsministeriums in das ehemalige Kriegsministerialgebäude.** Anläßlich der Übernahme der neuen Amtsräume des Verkehrsministeriums im Gebäude des ehemaligen Kriegsministeriums fand beim Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Odehnal ein feierlicher Empfang von Abordnungen sämtlicher Angestellten des Bundesministeriums statt. Der Vorstand des Präsidiums, Ministerialrat Dr. Lasnicek, begrüßte den Bundesminister und entbot ihm Willkommgrüße namens der gesamten Angestellten. Die Vereinigung sämtlicher Dienststellen des Verkehrsministeriums in einem Hause bedeute einen wesentlichen Fortschritt in der Vereinfachung der Geschäftsführung, die der Minister in Angriff genommen habe. Er dürfe wohl im Namen aller Angestellten dem Minister die Zusicherung geben, daß alle ihr bestes Können und Wissen einsetzen werden, um die vom Minister angestrebten Ziele zu erreichen. Der Direktor des Elektrisierungsamtes Sektionschef Ingenieur Dittes begrüßte den Minister namens jener Dienststellen, die schon seit längerer Zeit im Kriegsministerialgebäude untergebracht sind. Bundesminister Dr. Odehnal dankte herzlichst für die freundlichen Begrüßungsworte; er könne wohl als den besten Beweis für das ihm geschenkte Vertrauen die Tatsache ansehen, daß sämtliche Angestelltengruppen beim Empfang vertreten waren. Er rufe alle Angestellten des ihm unterstellten Ministeriums zu gemeinsamer Arbeit zum Wohle des Vaterlandes und des gesamten deutschen Volkes auf. Gemeinsame Arbeit aller im Interesse des Gemeinwohles werde die Gesundung unserer Verhältnisse sicher herbeiführen. Alle jene, die unter dem Zeichen des geflügelten Rades arbeiten, sind in erster Linie berufen, einen bedeutsamen Schritt auf dem Wege des Wiederaufbaues zu tun.

— **Transportscheinzwang.** Infolge des Abbaues der zentralen Bewirtschaftung gilt der Transportscheinzwang — insoweit gesamtstaatliche Vorschriften in Betracht kommen — nur noch für Spiritus, Futtererzeugnisse und Rotationsdruckpapier.

— **Abbau von Bundesbahnangestellten.** Zur Erleichterung des Abbaues der Bundes- (Bundesverkehrs-) Angestellten wurde beim Ersparungskommissär der Bundesregierung eine Stellenvermittlung geschaffen, an die sich Bundesangestellte, die eine Stellung im bürgerlichen Erwerbsleben anstreben, sowie Dienstgeber, die Stellen zu vergeben haben, wenden können.

— **Das Wagenstandgeld auf den Bundesbahnen.** Durch verzögerte Verfügungen der Parteien über die in Grenzbahnhöfen stehenden, zur Neuaufgabe ohne Umladung bestimmten Wagenladungen haben sich derartige Schwierigkeiten ergeben, daß sogar Betriebsstörungen eingetreten sind. Um nun eine Beschleunigung der Weiterbeförderung dieser Wagenladungen herbeizuführen und die glatte Betriebsführung zu ermöglichen, wurde mit Gültigkeit vom 1. d. M. das tarifmäßige Standgeld auf das Dreifache für Wagenladungen erhöht, die in den Bahnhöfen Salzburg, Passau, Simbach und Lindau-Reutin ohne Umladung zur Neuaufgabe gelangen, dies jedoch mit der Einschränkung, daß Wagenladungen, die innerhalb 24 Stunden nach Ablauf der standgeldfreien Frist neu aufgegeben werden, von dieser Erhöhung nicht betroffen werden.

— **Bahnbau Landeck-Pfunds** (vgl. auch Nr. 27, S. 546 d. Ztg.). In einer Sitzung des Nationalrates äußerte sich der Bundesminister für Verkehrswesen über den Bau der Eisenbahn Landeck-Pfunds wie folgt: Der Bau der Bahnlinie Landeck-Pfunds wurde im Frühjahre 1918 von der Militärbauleitung der Reschenscheideckbahn begonnen und mit Aufwendung eines großen technischen Hilfskörpers bis zum November 1918 fortgeführt. Infolge der Ereignisse dieses Monats entstand für die Staatsverwaltung die unabweisliche Pflicht, nicht nur die auf der Baustrecke vorhandenen Baustoffe und Werkzeuge zu sichern, sondern auch ungesäumt das Nötige vorzukehren, um die bereits bewirkte Herstellung vor Verfall und Zerstörung zu schützen. Nach Durchführung der hierzu unbedingt notwendigen Sicherungsarbeiten waren die Bestrebungen der Bundesbahnverwaltung in Übereinstimmung mit den Wünschen des Tiroler Landtages und der örtlichen Interessenten darauf gerichtet, die Bauarbeiten auf der in Angriff genommenen Teilstrecke Landeck-Tösens fortzusetzen und die begonnenen Arbeiten für die Zwecke einer das Oberinntal erschließenden Lokalbahn nutzbar zu machen. Diesem Zwecke wird nach den von uns gepflogenen eingehenden Erhebungen

unter den gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen am besten durch die Herstellung einer mit den Anlageverhältnissen der Rhätischen Bahnen auszustattenden, 1-m-spurigen Lokalbahn, deren Bau, Erhaltung und Betrieb billiger ist als bei einer Vollbahn, entsprochen. Leider hat die bedrängte Lage der Bundesfinanzen bis jetzt nicht gestattet, die Bauarbeiten in einer die Öffentlichkeit und, wie ich ausdrücklich feststellen muß, auch die Bundesbahnverwaltung befriedigenden Weise zu fördern, da seit dem Umsturze bis jetzt nur etwa 300 Millionen Kronen für den Bahnbau verausgabt werden konnten. Im Bundesfinanzgesetze für das Jahr 1922 ist bisher für den Bahnbau ein Kredit von 320 Millionen Kronen vorgesehen.

Der Knappheit der zur Verfügung stehenden Geldmittel entsprechend, konnten wir die an zwei Bauunternehmungen vergebenen, unter besonders schwierigen Verhältnissen von der Bauaufsicht in Landeck zu leitenden Arbeiten nur in beschränktem Maße und mit einer verhältnismäßig geringen Zahl von Arbeitern in einer Weise fortführen, die allerdings unter den gegebenen Verhältnissen nicht ganz den Geboten der Bauökonomie entsprechen konnte. Die mit den beiden Bauunternehmungen abgeschlossenen Verträge entsprechen durchaus jenen Vereinbarungen, die bei Vergebung ähnlicher staatlicher Bauten jetzt üblich sind. Die mehrfach geäußerte Besorgnis, daß die Bauunternehmungen aus den Verträgen einen übermäßigen, ungerechtfertigten Gewinn erzielen, erscheint daher nicht begründet. Dies geht auch aus der Tatsache hervor, daß die Bauunternehmungen sich durch einzelne Bestimmungen dieser Verträge benachteiligt fühlen, und über deren Änderung langwierige, derzeit noch nicht abgeschlossene Verhandlungen durchgeführt werden müssen.

Die im Zuge der Bahnlinie durchzuführenden Grundeinlösungen begegneten zeitweilig gewissen Hemmungen, die weniger auf die beschränkten Geldmittel, als auf den beim Grundbuchsgerichte Ried vorhandenen Personalmangel und auf die Weigerung der Grundbesitzer zurückzuführen war, ihre Gründe gegen eine den Verhältnissen angemessene Entschädigung in inländischem Gelde abzutreten. In all diesen Belangen ist seitdem eine gewisse Besserung zu verzeichnen, und es ist zu hoffen, daß die Grundeinlösung in klagloser Weise zu einem baldigen Ende geführt werden kann.

Falls für das Verwaltungsjahr 1923 zum Zwecke der Fortsetzung des Bahnbaues entsprechend höhere Beträge zur Verfügung gestellt werden können, wird es möglich sein, eine weitaus größere Anzahl von Arbeitern einzustellen und unter besserer Ausnutzung des vorhandenen Bauapparates die Bauarbeiten derart zu betreiben, daß die erste Teilstrecke bis Prutz in einigen Jahren betriebsfähig hergestellt sein wird.

— Zentralausschuß für Verbraucherinteressen. Durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Volksernährung vom 19. Juli wurde ein Zentralausschuß für Verbraucherinteressen errichtet, der berufen ist, insbesondere in Angelegenheiten der Volksernährung, der Versorgung der Verbraucher mit hauswirtschaftlichen Bedarfsgegenständen, der Markt- und Lebensmittelpolizei, der Nahrungsmittelhygiene sowie der hauswirtschaftlichen und allgemeinen geschäftlichen Unterweisung der Verbraucher Berichte, Gutachten und Vorschläge zu erstatten. Als Verbrauchervereinigungen im Sinne dieses Gesetzes werden jene Vereinigungen angesehen, die im Wege der Selbsthilfe und der Selbstverwaltung durch gemeinsame wirtschaftliche Unternehmungen den Haushaltungsbedarf von Verbrauchern durch organisierten Einkauf oder durch Eigenerzeugung zu decken suchen.

Ungarn.

— Änderung des Eisenbahnbetriebsreglements. Der Handelsminister hat die im § 6 Punkt (3) des Betriebsreglements enthaltene Bestimmung in der Weise abgeändert, daß die Frist zur Kundmachung von Tariferhöhungen oder anderen die Beförderung erschwerenden Bestimmungen von zwei Monaten bzw. 14 Tagen auf 5 Tage herabgesetzt wurde. — Diese Verordnung ist am 6. August d. J. in Kraft getreten.

— Neue Grenzstationen zwischen Ungarn und Südslawien. Im Verkehr zwischen Ungarn und Südslawien sind nachstehende neue Grenzstationen festgesetzt worden.

1. Subotica über Kelebia; bis Subotica werden der festgesetzten Entfernung 8 km zugeschlagen.
2. Subotica über Cikeria; bis Subotica werden der festgesetzten Entfernung noch 13 km hinzugerechnet.
3. Horgos; in der Richtung nach Szeged wird die bis Horgos festgesetzte Entfernung um 2 km erhöht.
4. Oroszlámos; in der Richtung nach Szeged wird die b Oroszlámos festgesetzte Entfernung um 9 km erhöht.
5. Ridjica; in der Richtung nach Baja wird die bish festgesetzte Entfernung um 3 km erhöht.
6. Rudic; in der Richtung nach Bácsalmás werden der b zu dieser Station festgesetzten Entfernung 3 km hinz gerechnet.
7. Bireg; in der Richtung nach Baja wird die festgesetz Entfernung um 1 km erhöht berechnet.
8. Djala; in der Richtung nach Szöreg wird der Entf nung 1 km hinzugerechnet.

— Regelung des direkten Güterverkehrs zwischen Unga und Deutschland. Die im Juni d. J. in Coburg geführten Ve handlungen über die Regelung des direkten Güterverkeh zwischen Ungarn und Deutschland durch Österreich und d Tschechoslowakei haben zu einem Übereinkommen geführt, daß der direkte Güterverkehr zwischen Ungarn und Deutschla auf Grund des Internationalen Übereinkommens mit dur gehenden Frachtbriefen demnächst eingeführt werden wird.

— Ausbesserungsarbeiten von südslawischen Lokomotiven u Eisenbahnwagen. Die ungarischen Lokomotivfabriken hab die in ihren Fabriken für Südslawien ausgebesserten 25 Wagen und 400 Lokomotiven bereits abgeliefert. Jüngst hab diese Fabriken wieder 2500 Eisenbahnwagen und 400 Lokom tiven zur Ausbesserung erhalten, so daß diese Unternehmu gen auf längere Zeit hinaus mit Arbeit reichlich versehen si

— Wohnungszuschläge für Eisenbahnangestellte. Mit Rü sicht darauf, daß auf Grund der jüngsten Wohnungsverordnu vom 1. August 1922 an der Mietzins im allgemeinen und staatliche Nutzanteil ebenfalls erhöht wurde, wurde der Wo nungsgeldzuschlag der Staatsbahnangestellten und pensioni ten Beamten entsprechend erhöht, und zwar: für die in Bu pest angestellten Staatsbahnangestellten, die im aktiven Dien stehen, wird der Wohnungsgeldzuschlag mit 420 % des einjä rigen Betrages des ihnen gebührenden Wohnungspauschales; f die nicht in Budapest, sondern anderwärts Angestellten it 360 % des einjährigen Betrages des ihnen gebührenden Wo nungspauschales festgesetzt.

Der Wohnungsgeldzuschlag der Staatsbahnpensionäre trägt — wenn sie in Budapest wohnen — im Verhältnis ihnen gebührenden Wohngeldzuschlages 440, 500, 550 od 660 %, bei pensionierten Beamten hingegen, die nicht in Bu pest ansässig sind, 360 % des einjährigen Betrages des Wo nungsgeldzuschlages.

— Eröffnung des Flugpostverkehrs zwischen Budapest u Wien. Der Flugpostverkehr zwischen Budapest und Wi wurde am 22. Juli d. J. eröffnet.

— Ausbau des Hafens in Mohács. Der Handelsminis Dr. Ludwig Valkó beabsichtigt, den Hafen von Mohács so a bauen zu lassen, daß er allen modernen technischen Anfor rungen entsprechen wird.

— Ausbau der Kalocsaer Wirtschaftsbahn. Die ungaris Wirtschaft- und Kleinbahn-Aktiengesellschaft beabsichtigt v der Station Kalocsa bis zur Schiffsstation Meszes eine W schaftsbahn in der Länge von 10 km und mit einer Spurwe von 76 cm auszubauen. Die Bauarbeiten werden noch im La dieses Jahres in Angriff genommen.

— Frank A. Vanderlip in der Handels- und Gewerbekamm Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hielt eine Vl sitzung ab, an der der amerikanische Bankier Frank A. Vand lip teilnahm. Präsident Arthur v. Belatiny erklärte in sei an den amerikanischen Gast gerichteten Begrüßungsrede, daß Konferenz in Genua die erste internationale Zusammenkunft wesen sei, auf der — bei Teilnahme fast aller Staaten der We — Sieger und Besiegte als gleichberechtigte Verhandlungst erscheinen konnten. Leider hat sich die Hoffnung, die Vere barungen von Portorose zu verwirklichen, als trügerisch wiesen. Trotzdem hat sich auch hier die Erkenntnis Bahn brochen, daß der wahre Friede nur durch Nachprüfung der Ve träge erzielt werden könne, und Ungarn hoffe, daß — sob die Großmächte die Frage der Streichung der Wiedergutmachu auf die Tagesordnung setzen würden —, Amerika die Du führung der Wiederaufbaupläne ermöglichen werde. Mr. Va derlip erwiderte, daß in ganz Europa Elend und Not herrsc weil die Gegensätze noch nicht überwunden seien. Europa als Wirtschaftseinheit ins Schwanken geraten. Nur Freih brüderliche Liebe und wirtschaftliche Einheit seien imstan

:uropa wiederherzustellen. Zum Schlusse stellte sich Vanderlip ls warmer Freund Ungarns hin.

— Regelung des Luftverkehrs und Aufhebung des Flugverotes. Über die Aufhebung des über Ungarn verhängten Flugerbotes hat die Botschafterkonferenz im Monat Juni d. J. eine :ote an die ungarische Regierung gerichtet. — Nach dem 'rieden von Trianon war das Verbot bereits am 26. Januar d. J. rloschen; die Entente hat jedoch erst in dieser Note die Beingungen mitgeteilt, unter denen die Flugzeugfabrikation und er Flugverkehr in Ungarn wieder aufgenommen werden önnen. Diese Bedingungen stimmen mit denen überein, die inerzeit im Wege des Londoner Ultimatums dem Deutschen eiche auferlegt wurden. Diese Note der Entente hat nun die ngarische Regierung nach reiflicher Erwägung erst jetzt beıtwortet. Sie erklärt in ihrer Antwort, daß sie hinsichtlich r Aufhebung des Flugverbotes auf dem Standpunkte des Verages von Trianon stehe und Verwahrung dagegen einlegen üsse, daß man dem ungarischen Luftverkehr derartige einhränkende Maßregeln aufnötigen wolle, von denen im Friensvertrage keine Rede sei. Sollten die in der Note erwähnn Bedingungen erfüllt werden, so würden sich der technischen ntwicklung des ungarischen Handelsflugverkehrs derart hwere Hindernisse in den Weg legen, daß von einer Lebensıhigkeit des Flugverkehrs keine Rede sein könnte. So soll die rößte Stundengeschwindigkeit der Flugzeuge 170 km, die öchststeigung 4000 m, das Nutzgewicht 600 kg betragen, und r Motor der einsitzigen Flugzeuge soll nicht stärker als) PS sein. Das sind Bedingungen, deren Erfüllung n Wettbewerb der Flugzeugfabriken vernichten würde. Nach n obigen Bedingungen könnten in Ungarn nur Flugzeuge für ichstens vier Personen gebaut werden, während in manchen ändern bereits Flugzeuge verkehren, die 15 bis 20 Personen fördern. Unter solchen Bedingungen würde Ungarn auf dem ebiete des flugtechnischen Fortschrittes hinter allen asiaschen Staaten oder südafrikanischen Kolonien zurückbleiben. hließlich betonte die Regierung in ihrer Antwortnote, daß, enn die verschärften Bedingungen Ungarn trotzdem auferlegt ürden, auch die ausländischen Gesellschaften im internationan Flugverkehr über Ungarn angehalten werden müßten, sich n oben erwähnten Einschränkungen in ihrem Betriebe zu ıterwerfen.

Uebrige europäische Länder.

— Düstere Aussichten für Kopenhagen als Großhafen. Dem '. Dagbladet entnehmen wir folgende bemerkenswerte ußerung über die Aussichten Kopenhagens als Großhafen. an hegt in Dänemark an maßgebenden Stellen ernste Befürchngen für die Zukunft Kopenhagens als internationaler Hafenadt. Man hat den Eindruck, als ob sich die Schiffahrt von rt wegzöge, und als ob Kopenhagen auf dem besten Wege i, ein für den Weltverkehr nebensächlicher Hafen zu werden. ne dänische Zeitung sucht die Ursachen dieser entmutigenden ıtwicklung festzustellen. Sie weist nach, daß die holländchen, belgischen und deutschen Häfen sich im Gegensatz zu ›penhagen in kräftiger Entwicklung befinden. Das Zurückeiben Kopenhagens findet die Zeitung u. a. begründet in den heren Hafenabgaben und der verhältnismäßig langsamen Gehäftsabwicklung in Kopenhagen. Dazu kommt, daß fremde edereien, hauptsächlich die amerikanischen, auf Grund der iheren langandauernden Streiks im Hafen von Kopenhagen ine Lust mehr zu haben scheinen, den Hafen anzulaufen und h dort langwierigen Aufenthalten auszusetzen. Ein wichtiger nstand liegt nach Ansicht der Zeitung auch darin, daß Kopengens Lage nicht mehr die gleiche ist wie früher. Man müsse h darüber klar sein, daß Kopenhagen nicht mehr an einer eltstraße liegt. Der Sund wird immer weniger von Fahrugen befahren, während der Ostseeverkehr in wachsendem nfange sich an Stelle des Sundes des Kielkanals bedient. Die ıtfernung, die man hierdurch einspart, ist nämlich jetzt für e Fahrzeuge viel mehr wert als vor dem Kriege, da die Preise r Kohle, Miete und Lebensmittel so stark gestiegen sind.

Dr. S.

— Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen 1920/21. Für s vom 1. Juli 1920 bis 30. Juni 1921 dauernde Betriebsjahr ist r amtliche Bericht erschienen. Die gesamte Bahnlänge ist m Vorjahre her mit 3286.4 km unverändert geblieben. Eine ränderung hat sich in den Eigentumsverhältnissen insofern geben, als die Strecke Notodden-Tinnoset mit 30 km Länge vom ivatbahn- in den Staatsbahnbetrieb überging. Die 20,8 km ige Strecke Skien-Eidanger-Brevik ist von 1.067 m Spurweite f Regelspur umgelegt worden.

Am Ende des Berichtsjahres verteilten sich die 3286.4 km hnlänge wie folgt:

		Staatsbahnen	Privatbahn.	Gesamtlänge
Spurweite	1.435 m	1 961.2 km	192.3 km	2 153.5 km
„	1.067 „	889.1 „	134.8 „	1 023.9 „
„	1.00 „	— „	25.9 „	25.9 „
„	0.75 „	— „	83.1 „	83.1 „
	zusammen	2 850.3 km	436.1 km	3 286.4 km.

Alle Staatsbahnen, mit einziger Ausnahme der 86 km langen Bratsbergbahn, die eine Staatsbahngesellschaft unter Beteiligung der privaten „Norsk Transportaktieselskap“ ist, befinden sich nunmehr ganz im Staatseigentum. Früher standen den reinen Staatsbahnen in bedeutendem Umfange sog. „Staatsbahninteressentschaften“ gegenüber. 1910/11 waren es noch 689 km reine Staatsbahnen und 1920 km Staatsbahnbeteiligungen. Dieses Verhältnis hat sich nun von Grund aus geändert. Die Staatsbahnen einschließlich der Bratsbergbahn werden von einer Staatsbahndirektion in Kristiania geleitet, die dem Departement für die öffentlichen Arbeiten untersteht. Die Direktion besteht aus dem Generaldirektor und vier Eisenbahndirektoren, wozu drei vom Storthing auf drei Jahre gewählte Mitglieder und ein immer auf ein Jahr gewählter Personalvertreter kommen. Die Staatsbahn ist in neun Distrikte (Kristiania, Drammen, Hamar, Trondhjem, Stavanger, Bergen, Kristiansand, Narvik und Arendal) eingeteilt. An ihrer Spitze steht je ein Distriktschef.

Die Verteilung der Bahnen in ganz Norwegen ist im Durchschnitt mit 13.74 km auf 10 000 Einwohner und 1.02 km auf 100 qkm unverändert geblieben. Mit der Bahnlänge auf den Flächeninhalt bezogen steht Norwegen unter allen europäischen Staaten an letzter Stelle; an erster steht Belgien mit etwa 30 km.

Die Einnahmen und Ausgaben betragen für sämtliche Bahnen:

	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuß	Fehlbetrag	Ueberschuß	Fehlbetrag
	im ganzen		auf 1 km Bahnlänge		im ganzen		auf 1 km Bahnlänge	
	Mill. Kronen		Kr.	Kr.	Mill. Kronen		Kr.	Kr.
1919/20	120,538	124,072	36 828	37 908	—	3,533	—	1 079
1920/21	124,173	142,935	37 640	43 327	—	18,762	—	5 687

Seitdem die norwegischen Bahnen in dem Betriebsjahr 1917/18 das erste Mal mit Fehlbetrag abschlossen, sind sie aus diesen Fehlbeträgen nicht mehr herausgekommen. Das letzte Betriebsjahr ist ganz ausnehmend ungünstig. Die Fehlbeträge der letzten vier Betriebsjahre sind 7 554 345, 2 587 963, 3 533 354 und 18 762 050 Kr. Über die Ursachen spricht sich der rein statistisch gehaltene Jahresbericht ebensowenig aus wie in früheren Jahren. Wir können nur vermuten, daß außer den Nachwirkungen des Krieges auch hier Schwierigkeiten der Brennstoffbeschaffung eine ausschlaggebende Rolle gespielt haben.

Die Anzahl der Personenkilometer, auf den Kilometer Betriebslänge gerechnet, ist von 251 804 auf 224 707, also um 11 % zurückgegangen, die Anzahl der Tonnenkilometer für Eil- und Frachtgut von 152 277 auf 146 351, also um 4 %.

46,1 % (i. V. 45 %) der Einnahmen trafen auf den Personenverkehr und 51,9 % (i. V. 53 %) auf den Güterverkehr, die übrigen 2 % auf Telegraphenverkehr u. a. Die in den letzten Jahren zu beobachtende Verschiebung der Einnahmenbeteiligung des Personenverkehrs zu ungunsten des Güterverkehrs hat sich auch im Berichtsjahre fortgesetzt. Die Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung der Bahnen sind gegen das Vorjahr um 17,2 % gestiegen. Die Betriebszahl, die 1917/18 110,1 betragen hatte und in den beiden Vorjahren mit 102,3 und 102,8 % ziemlich stehen geblieben war, ist auf 117 % hinaufgeschnellt, eine für Norwegen unerhörte Zahl. Auch im Berichtsjahre schlossen die meisten S t a a t s bahnen mit einem Fehlbetrag ab. Am günstigsten stand die Kongsvingerbahn mit 1 516 636 Kr. Überschuß da, womit sie die Ofotenbahn, die sonst immer weitaus an erster Stelle stand, diesmal aber nur 1 060 059 Kr. Überschuß abwarf, weit überholte.

Die Ausgaben auf den Kilometer Betriebslänge für Bewachung und Unterhaltung der Linie, Hochbauten und Telegraphen sind seit 1916/17 von 2299 auf 7278 Kr. bei den Staatsbahnen, bei der Hovedbahn von 9044 auf 23 670 Kr. gestiegen. Die Schnee- und Eisverhältnisse waren im Berichtsjahre besonders ungünstig. Die Kosten für Räumung erreichten 503 Kr. auf den Kilometer gegen 429 im Vorjahre und 137 i. J. 1916/17. Der Personalbestand hatte im Vorjahre 10 793 betragen und ist auf 11 037 hinaufgegangen.

Der Gesamtbestand an Lokomotiven war für Regelspur 392, an Personen- und Postwagen 750, die Anzahl der Güter- und Gepäckwagenachsen 17 500.

Größere Unfälle sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen, und es ist die Anzahl der bei Unfällen Getöteten gegenüber dem Vorjahre wesentlich zurückgegangen.

Dr. S.

— **Beurteilung der Wirtschaftslage nach dem Stande des Güterverkehrs in Schweden.** Das Wirtschaftsleben in Schweden scheint sich nach vorliegenden deutlichen Zeichen aus seinem langen unheilvollen Darniederliegen zu erholen. Immer schon ist der Güterverkehr als Gradmesser der Wirtschaftsveränderungen angesprochen worden, und auch jetzt dürfte das Zeugnis der statistischen Güterverkehrszahlen zur Beleuchtung der gegebenen Lage dienen. Nachstehend sind einige Zahlen wiedergegeben, die die Anzahl der auf den Stationen der Staatsbahnen im Tagesmittel im ersten Halbjahr 1922 beladenen Wagen in Vergleich stellen zur Anzahl der gleichen Zeit 1914 und 1921.

Monat	Jahr		
	1914	1921	1922
Januar	3118	2905	2381
Februar. . . .	3617	3276	2935
März	3965	3151	3239
April	4092	2858	3313
Mai	3854	2637	2879
Juni	3934	2596	3201

Es zeigt sich deutlich, daß die Zahlen der Güterbewegung auf den Eisenbahnen im Begriffe stehen, ihren früheren Umfang zu erreichen, wenn es auch bis zur Erreichung des Standes des Jahres 1914 noch gute Wege hat. Doch können die Zahlen immerhin als Anzeichen der werdenden Gesundung des schwedischen Wirtschaftslebens dienen. Die verhältnismäßig niedrige Zahl im Mai 1922 dürfte von der für den 1. Juni erwarteten und auch eingetretenen Frachtherabsetzung herrühren.

Dr. S.

— **Kaufmännisches Vorgehen bei den Frachtherabsetzungen in Schweden.** Die Handelskammer und die Stadtbevollmächtigten in Gäfle beklagten sich kürzlich bei der Regierung darüber, daß die Eisenbahndirektion Frachtnachlaß für Eisenerz von Fors nach Värtan, dagegen nicht auf der Teilstrecke Fors-Storvik für den Transport nach Gäfle bewilligt habe. In ihrer Antwort weist die Eisenbahndirektion auf die Richtlinien für die wirtschaftliche Behandlung der Staatsbahnen, die sowohl vom Reichstage wie auch von der Wirtschaftskommission gegeben worden seien, hin. Diese scheinen die Direktion zu berechtigen und sogar dazu zu verpflichten, bei der Behandlung der Eisenbahnen ganz geschäftsmäßig vorzugehen. Das beanstandete Verfahren der Direktion ist also nicht von dem Wunsche vorgeschrieben, die Häfen von Stockholm auf Kosten des Hafens von Gäfle zu begünstigen, wie die Klage geltend machen will, sondern ausschließlich durch eisenbahnwirtschaftliche Gesichtspunkte bedingt, da sich die Transporte aus mehreren Gründen vom Selbstkostenstandpunkt verhältnismäßig viel billiger in südlicher als in nördlicher Richtung stellen, und zwar deshalb, weil die Züge und die Zugkräfte nach Süden gegenwärtig weniger ausgenutzt sind und sonach eine Erhöhung der Belastung nach dieser Richtung ohne nennenswerte Mehrkosten ertragen können. Die Handelskammer in Karlstad hat ungefähr die gleiche Klage vorgebracht und eine ähnliche Antwort erhalten.

Dr. S.

— **Neue Fahrpläne für den Vorortverkehr in Stockholm und Gothenburg.** Die Eisenbahndirektion will in Erwägung ziehen, ob der Nahverkehr bei Stockholm und Gothenburg an Sonn- und Feiertagen nicht nach ganz anderem Fahrplan als an den Werktagen geordnet werden soll. Die Direktion ist der Ansicht, daß die Züge an den Sonn- und Feiertagen so gelegt werden sollen, daß die Stadtbewohner geeignete Verbindungen nach den Vororten und zurück bekommen, wogegen die Vorortbewohner an den Sonn- und Feiertagen angeregt werden sollen, zur Mittagszeit in die Städte zum Besuch der Nachmittagsunterhaltungen usw. hineinzukommen und am Nachmittag und Abend zurückzukehren. Die Eisenbahndirektion hat die beiden Bezirksverwaltungen aufgefordert, zusammen mit den Ortsvertretern die Frage zu untersuchen und Vorschläge für einen Fahrplan an Sonn- und Feiertagen vom 1. Oktober 1922 ab für die Strecken Upsala-Stockholm-Södertälje und Gothenburg-Alingsås zu machen. Bei den Erhebungen der Bezirksverwaltungen soll besonders erwogen werden, inwieweit man in Stockholm in gewissem Umfange den Gedanken durchgehender Vorortzüge an Stockholm vorbei verwirklichen könnte. Weiter sollen die Bezirksverwaltungen in Erwägung ziehen, inwieweit sich solche Fahrplananordnungen auch für andere Strecken eignen. Dr. S.

— **Einkaufsamt der polnischen Eisenbahnen.** Beim polnischen Eisenbahnministerium ist eine besondere Dienststelle mit der Aufgabe, die für den Betrieb der Eisenbahnen nötigen Stoffe einzukaufen, errichtet worden. Fahrzeuge und Brücken sind zunächst von ihrer Zuständigkeit ausgenommen, die im übrigen die Beschaffung von Schienen, Metallen, Gumm Asbest, Schmiermitteln usw. umfaßt. Ihre Tätigkeit soll Laufe der Zeit auf den Ankauf des gesamten Eisenbah bedarfs ausgedehnt werden.

— **Eisenbahnunglück in Oberschlesien.** Hinter dem Bahnh Sohrau ereignete sich kurz nach 1 Uhr am 9. August ein Eise bahnunglück. Die polnische Eisenbahndirektion Kattowi macht über das Unglück nachfolgende Angaben: Zwisch Sohrau und Boranowitz ist Mittwoch, den 9. August, geg 1 Uhr der Personenzug 1150 entgleist. Es gab einen Tot und sieben Schwerverletzte. Die Strecke ist auf längere Z gesperrt. Hilfsgeräte, Wagen und Hilfszug sind angeford worden. Die Schwerverletzten haben Beinbrüche und schwe Wunden davongetragen und befinden sich im Krankenhaus Sohrau.

— **Erhöhung des Genferseespiegels.** Aus der Schweiz wi geschrieben: Bekanntlich verlangt Frankreich, um zur Kra ausnutzung eine gleichmäßigere Wasserhaltung in der Rho zu erhalten, die Erhöhung des Genferseespiegels, so daß Rhone bei ihrem Austritt aus der Schweiz eine Wassermen von 200 cbm in der Sekunde erhält, während die durchschni liche Menge heute nur 150 cbm/Sek. beträgt. Vor etwa 30 Jahr hatte Frankreich erklärt, daß es kein Interesse an der Frage d Genferseespiegels habe, und daß es die Regelung den beteiligt schweizerischen Uferkantonen überlasse. So kam das heu noch in Kraft stehende Konkordat zustande. Heute aber, Frankreich sich endlich zur Ausnutzung der Rhonewasserkrä entschlossen hat und diesen Plan nur verwirklichen kann, we eine gleichmäßige Wasserführung ermöglicht wird, liegt ih außerordentlich viel an der Regelung des Genferseespiege. Zuerst verlangte es eine Seespiegelerhöhung um 80 cm, w aber nach Aussagen von Fachleuten nicht möglich ist, u später begnügte es sich mit einer Erhöhung von 40 cm, d. mit einer Erhöhung der Niederwasserstände um 20 cm und ei Ermäßigung der Höchstwasserstände um ebensoviel. Wel gewaltige Wassermenge durch eine solche Regulierung auf speichert wird, ergibt sich aus der Seeoberfläche von 582 qk. Bei einer Wasserspiegelerhöhung um nur 10 cm beträgt Mehrmenge Wasser 58 000 000 cbm.

Von den drei schweizerischen Uferkantonen hat bis jet einzig der Kanton Waadt der Seespiegelerhöhung um 40 cm gestimmt, was um so begreiflicher ist, als dieser Kanton du die Nachteile der Seespiegelerhöhung am allerwenigsten troffen wird. Anders aber steht es im Kanton Wallis, wo s bisher nur die dem „Rhein-Rhone-Schiffahrtsverband" in G nahestehenden Kreise zum Teil für die geforderte Regelu ausgesprochen haben, noch nicht aber die Regierung und zahlreichen Land- und Kraftwerkinteressenten. Durch Walliser Presse ging vor einiger Zeit ein Artikel, in dem schw Bedenken gegen die Erhöhung des Genferseespiegels aus sprochen und ganz gewichtige Gründe angeführt wurden die Erhaltung des heutigen Zustandes. Man weiß sich in Fra reich den Anschein zu geben, als ob man der Schweiz mit Ermöglichung der Rhoneschiffahrt von Genf nach Lyon großes Geschenk mache, und auf diesen Standpunkt hat s auch vor Jahresfrist Millerand gestellt, als er beim Besuch Rhonegegend der schweizerischen Abordnung des „Comi Franco-Suisse" empfahl, zuerst in der Schweiz für eine Lösu der Seespiegelfrage zu sorgen und damit an Frankreich zu langen. Man darf sich allerdings über solche Zumutungen ni wundern, wenn man erfährt, daß die Genfer Binnenschiffah kreise diplomatisch äußerst ungeschickt vorgingen, indem immer und immer wieder auf die ungeheure Bedeutung Rhoneschiffahrt für die Schweiz hinwiesen, so daß in Fra reich ganz von selbst der Eindruck entstand, daß man mit Schiffbarmachung der Rhone eigentlich die Interessen Schweiz vertrete. Eine gewisse Bedeutung hat ja die Rho schiffahrt für die Schweiz schon, nämlich als zweites Gleis Rheinschiffahrt, aber allzu hoch darf ihre Bedeutung nicht geschätzt werden, weil die Rhone keine internationalisie Wasserstraße ist, und man in der Schweiz nur allzu gut we daß die größten Feinde der Schiffbarmachung der Rhone Frankreich zu suchen sind und gerade deshalb eine gesiche Schiffahrt auf der Rhone stets gefährdet sein wird.

In einem Bericht des Präsidenten der waadtländischen teilung des Rhein-Rhone-Schiffahrtsverbandes wird bedenkens darauf hingewiesen, daß aus der Erhöhung des Genfer spiegels die Schweiz etwa 3 364 000 Kilowatt ziehen werde Frankreich deren 15 776 000, was für die Schweiz eine sparung von 330 Wagen Kohlen bedeuten würde und für Fra reich eine solche von 1500 Wagen. Frankreich zieht also der Erhöhung des Genferseespiegels, soweit die Kraftbesch fung in Frage kommt, fünfmal mehr Vorteile als die Schw die erst noch die gewaltigen Nachteile der Seespiegelerhöhu auf sich nehmen muß. Ob diese Opfer, für welche die Schwz

s Recht für Schiffahrt auf der Rhone erhalten soll, wofür sie e Schiffahrtseinrichtung wohl auch noch selber wird bezahlen üssen, rechtfertigen und im nationalen Interesse stehen, ist hr fraglich. Bedenkt man aber noch, daß dem Kanton Wallis, r bei einem zweckmäßigen Ausbau von Stauseen über eine illion Pferdekräfte verfügt, die Möglichkeit der Ausfuhr von ektrischer Energie nach Frankreich unterbunden wird, und ß dies gerade durch die Erhöhung des Genferseespiegels gehaffen wird, dann wird man begreifen, daß der Kanton Wallis d auch der in gleicher Lage befindliche Gebirgskanton Freirg sich nicht sonderlich für die von Frankreich geforderte höhung des Seespiegels begeistern werden. Es mutet nachrade höchst eigentümlich an, daß Frankreich, eines der an asserkräften reichsten Länder der Erde, sowohl am Rhein ie auch an der Rhone zur Verbesserung seiner Kraftbeschafng die Wasserhaltung schweizerischer Gewässer beeinflussen ill. Diese Bestrebungen haben kein anderes Ziel als die Beiedigung wirtschaftlicher Ausdehnungslust, und man wird in r Schweiz gut tun, dies bei Entschließungen in der Rheiner Rhonefrage nicht zu unterschätzen.

— **Eisenbahnverbindung Rom-Neapel.** Kürzlich wurde die rekte Eisenbahnverbindung von Rom nach Neapel durch önig Viktor Emanuel eröffnet. Durch diese neue Eisenbahnnie, welche über Formia nahe bei Gaeta geht, also viel näher der Meereskiiste entlangführt, als die bisherige Linie über ontecassino-Caserta, wird die Fahrt von Rom nach Neapel n 5 auf 2½ Stunden verringert.

— **Betriebsmittelbeschaffungen für die italienischen Staatsahnen.** Die italienische Regierung hat beim Parlament die ewilligung von 1750 Millionen Lire zur Beschaffung von isenbahnbetriebsmitteln beantragt; die Lieferungen sollen auf e nächsten fünf Jahre verteilt werden. 405 Millionen sollen r die Beschaffung von Lokomotiven aufgewendet werden, wor 500 neue Lokomotiven geliefert werden sollen; für 408 illionen sollen Personenwagen, für 60 Millionen sollen Geick-, für 240 Millionen Güterwagen beschafft werden. Für die hmalspurbahnen sollen für 35 Millionen Fahrzeuge angekauft rden, und für 400 Millionen sollen Oberbauvorräte beschafft rden. 50 Lokomotiven sind in Deutschland als Wiedergutachungsleistung bestellt. Außer den Beschaffungen für die isenbahnen sollen noch für 30 Millionen Lire Postwagen durch s Postministerium bestellt werden.

— **Der Bau des Tunnels unter dem Kanal „vertagt".** Die urchführung des Planes, den Kanal zu untertunneln, wurde r dem Kriege aus militärischen Sicherheitsgründen von Engnd stets abgelehnt. Als während des Krieges die englischanzösische Freundschaft besonders groß war, trat man dem lane wieder näher, und es schien, als sollte er nun endlich zur erwirklichung kommen. Vor einigen Tagen erklärte jedoch, ie die Tagespresse berichtet, Lloyd George auf Anfrage im nterhause, daß an den Tunnelbau nicht zu denken wäre, und var aus finanziellen Gründen. Die wahre Ursache des Stimungsumschwunges in England dürfte aber wohl eher in dem rkalten der englisch-französischen Freundschaft zu suchen in. Der Wunsch Frankreichs, sich eine große Unterseeboototte zuzulegen, ist zu offentsichtlich gegen England gerichtet, s daß dieses Land um verkehrstechnischer Vorteile willen ine militärisch so überaus günstige Insellage aufgeben sollte.

— **Berlin-London in 24 Stunden.** Nach dem neuesten Fahran der Südost- und Chatham-Eisenbahn ist es wieder möglich, ie vor dem Kriege die Reise von London nach Berlin und umkehrt über Folkestone und Vlissingen in rund 24 Stunden rückzulegen. Der Zug verläßt London (Victoria) um 8 Uhr Min. vorm. und ist um 10 Uhr 5 Min. in Folkestone; die Seehrt dauert von 10 Uhr 30 Min. bis 4 Uhr 20 Min.; 4 Uhr Min. wird die Eisenbahnfahrt fortgesetzt; um 10 Uhr 49 Min. bends ist der Zug in Köln, am nächsten Morgen 8 Uhr 18 Min. Berlin. Hamburg kann früh 7 Uhr 56 Min. erreicht werden. der Gegenrichtung muß man Berlin um 10 Uhr 42 Min. bends, Hamburg um 11 Uhr verlassen. Aus Köln fährt der ug um 7 Uhr 20 Min. ab und ist um 2 Uhr 15 Min. in Vlissinn. Nach einer Seefahrt von 5 Stunden 23 Minuten ist man n 8 Uhr abends in Folkestone und nach einer Eisenbahnfahrt n 1 Stunde 35 Min. um 10 Uhr 5 Min. in London. — Über alais-Dover dauert die Seefahrt nur ein und eine halbe Stunde, für aber die ganze Fahrt London-Berlin 27 Stunden 32 Min. w. 29 Stunden 27 Min.

— **Stellwerke und Signale in England.** Die 16 führenden isenbahngesellschaften von England haben bei einer Gleisnge von 47 770 km 11 016 Stellereien mit 29 468 Vor- und 230 Hauptsignalen. Nur jedes zweite Hauptsignal ist also mit einem Vorsignal verbunden. Auf 4,33 km Gleislänge kommt eine Stellerei, in jede deren im Durchschnitt 5,28 Signale eingebunden sind. Die Durchschnittsentfernung der Haltsignale beträgt 0,82 km. Diese Zahlen lassen auf einen sehr dichten Verkehr schließen, und zu dem gleichen Ergebnis gelangt man, wenn man die Zahl der Lokomotiven — 21 806 — im Verhältnis zur Gleislänge betrachtet. Auf 1 km entfallen 0,45 Lokomotiven. Bei Berechnung der Gleislänge sind dabei alle Gleise, die ganz oder teilweise dem Personenverkehr dienen, nicht aber die Kreuzungs-, Überholungs- und Verbindungsgleise gerechnet. Signale, die an einem Maste Arme für verschiedene Fahrtrichtungen tragen, sind dabei mehrfach gezählt; haben sie aber mehrere Arme, die die Fahrt im geraden Gleis und in eine oder mehrere Abzweigungen andeuten, so zählt ein solches Signal nur einmal.

Der schwache Verkehr der schottischen Eisenbahnen zeigt sich in den Zahlen ihrer Stellereien und Lokomotiven. Die Große Nordschottische Eisenbahn hat z. B. auf durchschnittlich 5,3 km Entfernung eine Stellerei mit durchschnittlich 3,8 Signalen. Auf 1 km Gleis kommen 0,72 Hauptsignale und 0,18 Lokomotiven. Merkwürdigerweise hat aber die London- und Südwestbahn, die doch einen starken Verkehr hat, noch weniger Stellereien, nämlich eine auf 6,0 km. Jede Stellerei enthält bei ihr im Durchschnitt 5 Hauptsignale, von denen eins auf 1,20 km Gleis kommt. Die meisten Stellereien, bezogen auf die Längeneinheit, hat die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn; bei ihr entfällt eine Stellerei auf 2,67 km Gleis; jede von ihnen hat allerdings nur 3 Vorsignale, aber 4,24 Hauptsignale; auch in bezug auf die Zahl der Lokomotiven steht diese Gesellschaft mit 0,83 auf 1 km Gleis an erster Stelle, und ihre Hauptsignale stehen am engsten; es entfallen nämlich auf 1 km 1,58 Hauptsignale. Bei der Great Central Eisenbahn sind unter den 2540 Hauptsignalen, die nur 1299 Vorsignale haben, 1005 Einfahrt- und 1105 Ausfahrtsignale; dabei stehen noch 430 Signale zwischen Ein- und Ausfahrt. Bei der Großen Westbahn stehen von den 4846 Vorsignalen 1569 dauernd in der Warnstellung.

— **Rennverkehr in England.** Die englischen Eisenbahnen rühmen sich gern der hohen Leistungen, die von ihnen verlangt werden, wenn große Menschenmengen, wie sie sich zu den Pferderennen und ähnlichen Veranstaltungen zu versammeln pflegen, innerhalb kurzer Zeit aus verschiedenen Richtungen an einen Ort gebracht und dann ebenso schnell wieder verteilt werden müssen (s. Nr. 24 d. Ztg. vom 22. Juni d. J.). Die Angelegenheit hat aber auch eine andere Seite, von der die Eisenbahngesellschaften natürlich nicht gern sprechen. Der starke Rennverkehr beeinträchtigt die sonstigen Leistungen der betreffenden Eisenbahnen, und so hat denn in einer der letzten Sitzungen des Parlaments ein Mitglied eine Anfrage an die Regierung gerichtet, ob sie Einfluß auf die für die regelmäßigen Benutzer der Eisenbahn höchst lästigen Änderungen des Zugverkehrs aus Anlaß der Rennen besitze, wenn nicht, ob sie bereit sei, sich vom Parlament zu einem Einschreiten gegen diese Störungen des regelmäßigen Zugverkehrs durch den Rennverkehr ermächtigen zu lassen. Der Vertreter der Regierung verneinte beide Teile der Anfrage, erklärte sich aber bereit, die Eisenbahngesellschaften auf die Mißstände aufmerksam zu machen, wenn ihm die nötigen Unterlagen geliefert würden.

— **Durchgehender Verkehr Italien-Kanada.** Die italienischen Staatsbahnen haben mit der Kanadischen Pacific-Eisenbahn, der Navigazione Generale Italiana, der Società Italiana Servizi Marittimi und dem Triester Lloyd ein Abkommen getroffen, auf Grund dessen Fahrgäste 1. und 2. Klasse und Gepäck durchgehend von italienischen nach kanadischen Bahnhöfen befördert werden können. Die Seefahrt wird dabei auf Schiffen der italienischen Schiffahrtsgesellschaften zurückgelegt. Die Fahrpreise von Italien aus sind in Lire, diejenigen von Kanada aus in Dollar berechnet. Fahrkarten gelten 6 Monate, wenn die Fahrt von und bis Port Arthur am Oberen See, und ein Jahr, wenn sie darüber hinaus geht. Bei Reisen um die Welt werden Fahrkarten mit zweijähriger Gültigkeit ausgegeben. Fahrtunterbrechungen sind innerhalb der Gültigkeitsdauer an beliebiger Stelle zugelassen. Das Abkommen gilt zunächst für drei Jahre und soll dann von Jahr zu Jahr erneuert werden.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbau in Japan.** In Japan bestehen 152 Privatbahnen von 3480 km Länge. Neuerdings sollen 87 neue Privatbahnen von zusammen 1660 km Länge gebaut werden. 102 weitere Eisenbahnen sind genehmigt, ihr Bau ist aber noch nicht vollendet; ihre Länge wird auf 2200 km geschätzt. Es ist also eine lebhafte Erweiterung des japanischen Privatbahnnetzes im Gange.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Amerika.** Bei einem Zusammenstoß zwischen einem Schnellzug und einem Personenzug bei Sulphur Springs in Missouri wurden etwa 60 Personen getötet und 100 verletzt. Viele Personen erlitten durch den aus der Schnellzugslokomotive ausströmenden Dampf so schwere Verbrühungen, daß sie daran starben.

— **Argentinische Tarifpolitik.** In einem Artikel von Ramm Doman über Argentinien in der Zeitschrift „Wirtschaftsdienst“ wird über das Eisenbahnwesen folgendes gesagt: „Eine wichtige Rolle in dem argentinischen Wirtschaftsleben hat in den letzten sechs Monaten die Eisenbahntarifpolitik gespielt. Die Einnahmen der Eisenbahngesellschaften (meist englisch) sind infolge des wirtschaftlichen Niederganges seit Ende 1920 stark herabgegangen, so daß die einzelnen Gesellschaften ohne die im Gesetz vorgesehene behördliche Genehmigung eigenmächtig zu Tariferhöhungen geschritten sind und dadurch in scharfen Widerstreit mit der argentinischen Nationalregierung kamen. Die Regierung hat ihrerseits durch energische Maßnahmen und Strafen die Eisenbahngesellschaften zur Aufhebung dieser Tariferhöhungen gezwungen, hat sich dann aber bereit gezeigt, in eine sachgemäße Prüfung der Lage einzutreten, um eine für das Land wie für die Gesellschaften annehmbare Tarifpolitik festzusetzen. Es ist vor Monaten eine gemischte Kommission zu diesem Zwecke ernannt worden, die offenbar eine beiderseitige zufriedenstellende Lösung gefunden hat, und deren endgültige Annahme von der Regierung in kurzer Zeit zu erwarten steht. — Neuerdings sind aus dem Kreise der Viehzüchter wiederum Vorstellungen erhoben worden, um die Eisenbahngesellschaften zur Einführung von Spezialtarifen für den Viehtransport zu gewinnen, jedoch dürften die Gesellschaften kaum zu Konzessionen sich bereit finden, zumal die gemischte Kommission grundlegende Arbeiten für die weitere Tarifentwicklung geschaffen hat.“

— **Bahnbau in Südamerika.** Argentinien und Bolivien sind bereits durch eine Eisenbahn, die über La Quiaca führt, miteinander verbunden. Die argentinischen Staatsbahnen betreiben aber mit Nachdruck den Bau einer zweiten Eisenbahn, die die Grenze von Bolivien bei Yacuiba, weiter östlich, erreichen soll. Die neue Strecke, die etwa 140 km lang ist, geht von Embarcacion aus und führt durch Urwald, der wegen der Unmöglichkeit der Abbeförderung des Holzes noch vollständig unausgebeutet ist. Brasilien sieht diesen Bahnbau mit scheelem Auge an, weil es ebenfalls die Schaffung einer Verbindung mit der Grenze von Bolivien erstrebt. Auf 26 km Entfernung von Embarcacion, wo der Bau im September vorigen Jahres in Angriff genommen worden ist, ist der Oberbau bereits vorgestreckt. Auf den ersten 30 km soll der Betrieb demnächst eröffnet werden. Bis Kilometer 90 sind die Erdarbeiten im Gange, und bis Kilometer 120 sind die Arbeiten zur Freilegung der Strecke durch den Urwald vergeben. Die Vorarbeiten haben wegen der Unwegsamkeit des Urwaldes erhebliche Schwierigkeiten gemacht; nachdem aber diese überwunden sind, schreitet der Bau rüstig vorwärts. Das gleiche gilt von der neuen Anden-Querbahn, die Huaytiquina in Argentinien mit Antafagosta in Chile verbinden soll. Auf argentinischer Seite ist die Strecke auf 77 km freigelegt; auf 38 km sind die Erdarbeiten vollendet; auf 18 km ist der Oberbau vorgestreckt und die Strecke nahezu betriebsfertig. Eine 60-m- und eine 30-m-Brücke sowie zwei 10-m-Brücken sind gebaut worden. Ein 103 m langer Tunnel ist durchgeschlagen. Eine Talbrücke von 260 m Länge über den Toro-Fluß ist im Bau; der eiserne Überbau ist bereits angeliefert. Auf 10 km ist die Eisenbahn eingezäunt, und 13 km Telegraphenlinien sind errichtet, die im Zusammenhang mit dem staatlichen Telegraphennetz betrieben werden.

— **Die australische Nord-Süd-Eisenbahn.** Als Gegenstück zu der Australien in der Ost-West-Richtung durchquerenden Eisenbahn, die Fremantle an der Westküste mit Port Augusta in Südaustralien und weiterhin mit Victoria, Neusüdwales und Queensland, also mit dem Südosten und Osten des Erdteils, in Verbindung bringt, soll bekanntlich eine zweite Eisenbahn durch den Staatenbund erbaut werden, die Australien von Süden nach Norden durchquert. Ihr Ziel im Norden ist gegeben; die Ausgangspunkte im Süden und die Linienführung stehen aber noch nicht fest. Ein Ausschuß des Bundesparlaments für öffentliche Arbeiten erörtert zurzeit die Angelegenheit, und seine Entscheidung wird augenscheinlich mit einer gewissen Spannung erwartet.

Bisher ist der Gedanke stark vertreten worden, Adelaide in Südaustralien mit Darwin an der Nordküste durch die Nord-Süd-Bahn zu verbinden; neuerdings taucht der Plan auf, den südlichen Ausgangspunkt weiter östlich, also in Neusüdwales zu suchen. Von Adelaide über Port Augusta führt bereits eine Eisenbahn landeinwärts über Marree nach Oodnadatta; ebenso ist von Darwin nach Süden ein Fühler bis Emungalan vorgestreckt. Die sogenannte westliche Linie will die zwischen de beiden Endpunkten der Eisenbahnen im Süden und Norden be stehende Lücke von 1720 km Länge in ziemlich gerader Lini über Alice Springs und Daly Waters überbrücken; sie soll e einer bereits bestehenden Überland-Telegraphenlinie folgen. Di Gesamtentfernung zwischen Adelaide und Darwin würde hie 3070 km betragen. Ein andrer Plan sieht die Abzweigung de neuen Strecke aus der bestehenden Eisenbahn in Marree, etwa au dem halben Wege zwischen Port Augusta und Oodnadatta vor statt westlich um den Eyre-See soll sie östlich um ihn herum führen und sich nach Birdsville wenden; dort würde die Eisen bahn das Gebiet von Queensland betreten, zunächst rein nördlic nach Boulia führen und wieder nach Nordwesten abbiegend übe Camooweal in Daly Waters die westliche Linie erreichen. Hie würde die Gesamtentfernung 3160 km betragen. Das Geländ durch das diese als Ostlinie bezeichnete Eisenbahn führen würd ist besonders zur Viehzucht geeignet. Der Bahnoberingenieur de Bundesbahnen, der mit einem Bundesausschuß für öffentliche Ar beiten vor kurzem die Strecke bereist hat, tritt für die letzt genannte Linienführung ein. Sie würde den Vorteil haben, da die stumpf im Innern des Landes endigenden Eisenbahnen vo Neusüdwales und Queensland besser mit ihr als mit der West linie in Verbindung gebracht werden könnten. Ein dritter Plan hinter dem der Oberingenieur der Eisenbahnen von Neusüdwale steht, geht in dieser Beziehung noch einen Schritt weiter, inden er die von Sydney nach Bourke landeinwärts führende Eisenbah als südliche Strecke der Verbindung nach Darwin benutzen wil Diese Eisenbahn soll über Thargomindah und Windorah verlän gert werden und würde dann in Boulia in die sogenannte West strecke einmünden, also weiter deren Verlauf beibehalten Bei der Entscheidung über diese Linienführung würde nicht nu ihr Ausgangspunkt Sydney, sondern auch Melbourne und Bris bane sowie die zukünftige Bundeshauptstadt Cauberra i bessere Verbindung mit dem Norden des Erdteils gebrach werden, als durch die Verbindung Port Augusta-Darwin. De genannte Ausschuß des Parlaments hat zwar nur den Auf trag, die beiden erstgenannten Eisenbahnen zu erörtern, ha sich aber entschlossen, seine Untersuchungen auf alle be stehenden Pläne auszudehnen. Namentlich aus Südaustralie wird tatkräftig für die Beibehaltung von Port Augusta al Ausgangspunkt eingetreten, da dort behauptet wird, die Bun desregierung habe sich bereits in diesem Sinne festgelegt, u den Häfen dieses Bundesstaats zu einem Aufschwung zu ver helfen.

— **Eisenbahnbau in Neuseeland.** Auf der Südinsel von Neu seeland ist der Bau einer Eisenbahn zur Verbindung der Ost mit der Westküste im Gange. Der neuen Eisenbahn wird er hebliche Verkehrsbedeutung zugeschrieben, da jetzt der ganz Güterverkehr zwischen den beiden Küsten zu Wasser durc die Cook-Meerenge zwischen beiden Inseln geht und nu Reisende und die Post zu Lande befördert werden; es dürft ihr daher ein erheblicher Güterverkehr zufallen. Dem Bahn bau stehen große Schwierigkeiten entgegen. Durch das Ge birge, das die Insel durchzieht, waren neben einem Haupt tunnel auf einer Länge von rd. 15 km 17 Tunnel zu bauen von denen der längste nach dem Haupttunnel allerdings nu etwa 600 m lang ist; ferner waren drei eiserne Talbrücke zu errichten, von denen eine 72 m über der Talsohle liegt. De Haupttunnel ist 8,55 km lang und damit der längste Tunne im britischen Weltreich. Er ist eingleisig angelegt und lieg vollständig in einer Geraden mit 1 : 33 Steigung. Beim Durch schlag trafen sich die Achsen von beiden Enden her mit eine Seitenabweichung von nur 16 mm und einer Höhenabweichun von 28 mm; die Länge war auf 914 mm, also nahezu auf ei Zehntausendstel, genau errechnet. Die Eisenbahn soll elektrisc betrieben werden. Zurzeit ist die Herstellung des Oberbau und der elektrischen Ausrüstung im Gange. Es wird erwartet daß der Betrieb noch vor Ende des Jahres wird eröffnet wer den können.

Allgemeines.

— **Warum müssen Zugverspätungen vermieden werden?** De Verfasser des unter dieser Überschrift erschienenen (Nr. 27 S. 537 d. Ztg.) Aufsatzes weist auf die ungeheure Verteuerung der Betriebsstoffe seit Abschluß seiner Berechnungen (Dezem ber 1921) bis Juli 1922 hin und gibt an, daß nach den im Juli 192 gültigen Preisen für Kohle von 1700 ℳ/t und für Wasser vo 5 ℳ/cbm sich in dem ersten und zweiten Beispiel auf S. 53 die Geldwerte von 300 auf 1458 ℳ und bei der Jahresangab für den Reichsbahnbezirk auf S. 540 von 3,6 auf 17,6 Millio nen Mark erhöhen.

— **Lichtsignale für Vorortbahnen.** In einem Aufsatz übe „die Vielfach- oder Kettenaufhängung fü

ektrische Bahnen und die Signalfrage“ ist er-
ihnt, daß man sich in Amerika mit dem Gedanken trage, auf
hnen mit elektrischem Betrieb und selbsttätiger Signalge-
ng auf bewegliche Flügelsignale überhaupt zu verzichten und
chtsignale anzuwenden. In einer Anmerkung der Schrift-
tung ist hinzugefügt, daß man auf einer Vorortbahn bei
iladelphia auf Formsignale Verzicht geleistet und sich seit
hreren Jahren mit Lichtsignalen auch bei Tage anscheinend
t gutem Erfolge begnügt habe. Auch die Melbourner Vorort-
hnen sowie die Berliner Hochbahn trügen sich mit ähnlichen
danken.

Es mag im Zusammenhang hiermit von Interesse sein, daß
h auch in Deutschland ein Beispiel für eine ähnliche Anlage
det. Die elektrische Vorortbahn von Köln nach Ber-
sch-Gladbach, die im Jahre 1906 dem Betriebe über-
ben wurde, besitzt seit ungefähr zwölf Jahren eine selbsttätige
eckensicherung, die sich durchaus bewährt hat. Die Strecken-
ockierung erfolgte anfänglich nur durch Lichtsignale, die
rchaus einwandfrei arbeiteten. Später ist man zur erhöhten
cherheit dazu übergegangen, mit dem Lichtsignal ein Flügel-
nal zu verbinden. Eine Notwendigkeit hierfür bestand aber
ht. An einer anderen Stelle des Vorortbahnnetzes hat man an
lle des Flügelsignales eine vor der Laterne angebrachte, in
Schwerpunkt-Wagerechten gelagerte, durchsichtige Scheibe
er Farbe angebracht. Diese Scheibe verdeckt in der Halt-
llung einen Teil der hinter ihr befindlichen Lampen, so daß
s Signalbild weiß und rot erscheint. Näheres ist zu ersehen
der „Zeitschrift für Kleinbahnen“, Jahrgang 1911, S. 538 ff.
d Jahrgang 1915, S. 541 ff. Dr. Kayser.

Rechtspflege.

— **Haftpflicht der Eisenbahn, Mitverschulden des Getöteten.**
m 17. September fuhr der Fuhrhalter Jakob Wolfgang aus
ldenburg auf seinem Einspännerfuhrwerk von Weinheim nach
ldenburg. In der Nähe des Hauptbahnhofs in Weinheim, dort,
die Rangiergleise der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft
Straße kreuzen, wurde sein Fuhrwerk gegen 8 Uhr abends
n einem rückwärts rangierenden Zuge erfaßt. Als W. die
fahr des Zusammenstoßes erkannt hatte, war er von seinem
hrwerk gesprungen, um das Pferd von dem auf dem Gleise
gefahrenen Wagen frei zu machen und in Sicherheit zu
ngen. Hierbei geriet er unter einen Bahnwagen und wurde
bald getötet. Seine Witwe und seine drei Töchter verlangen
n der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft in Mannheim
hadensersatz in Form von Renten. Das Landgericht
nnheim erkannte auf Abweisung der Klage, dagegen hat das
erlandesgericht Karlsruhe den Klageanspruch zur
lfte dem Grunde nach für gerechtfertigt er-
lärt. Auf die Revision der Klägerinnen hat das Reichs-
richt das Urteil des Oberlandesgerichts mit folgenden
tscheidungsgründen bestätigt:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts fuhr der
hrhalter Wolfgang im Schritt mit seinem unbeleuchteten
gen auf die ordnungsmäßig beleuchtete Gleisanlage. Die Be-
rungsrichung der Rangierabteilung war in ausreichender Ent-
nung erkennbar. Wolfgang und sein Begleiter Strecker haben
h auf etwa 10 Meter wahrgenommen, daß der Zug sich rück-
rts bewegte und die Straße schnitt. Bei einiger Aufmerksam-
t hätte der Getötete noch rechtzeitig halten und den Unfall
meiden können. Zudem waren beide durch das Läutewerk
Lokomotive, Pfeifensignale und Achtungsrufe des Zeugen H.
besonderen Aufmerksamkeit veranlaßt. Auch war dem
lfgang die Örtlichkeit und der Bahnbetrieb daselbst genau
annt. Alles dies rechnet das Berufungsgericht ihm als eine
be Vernachlässigung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt
Recht an. Auf der anderen Seite steht es aber auch fest,
die Betriebsgefahr durch verschiedene Umstände gesteigert
r. Das Berufungsgericht hat in dieser Richtung nicht bloß
damals bereits eingetretene Dunkelheit berücksichtigt, son-
n auch Gewicht darauf gelegt, daß keine Schranke oder
stige Vorrichtung bestand, um Unfälle auf dem über die
entliche Fahrstraße gelegten Bahngleise zu verhüten, daß der
terste Wagen des aus fünf Wagen bestehenden Zuges ohne
Schlußlaterne war, und daß auch der diesen Wagen be-
tende Rangierer keine Handlaterne bei sich hatte. Daß der
all trotz des Selbstverschuldens des Getöteten durch den
gierzug verursacht worden ist, ist nicht zweifelhaft. Wenn
Berufungsgericht aber die festgestellte erhöhte Betriebs-
ahr gegenüber der groben Fahrlässigkeit des Getöteten dahin
ewogen hat, daß es den Klageanspruch zur Hälfte für be-
ndet erklärt hat, so kann in dieser wesentlich tatsächlichen
vägung ein Verstoß gegen die Vorschrift des § 254 BGB.
it gefunden werden. Hieran ändert sich auch dadurch nichts,
der Getötete, der sofort von dem Fuhrwerke herunter-
prungen war, nach dem Urteile erster Instanz von dem Zuge
erst erfaßt wurde, als er versuchte, das in Gefahr befindliche
Pferd frei zu machen. Sein Verhalten mag insoweit unvor-
sichtig gewesen sein, vermag aber angesichts der großen Be-
triebsgefahr und der sonstigen Sachlage die vom Berufungs-
gericht vorgenommene Schadensteilung nicht zu beeinflussen.
Die Revision der Beklagten war hiernach zurückzuweisen.
(Aktenzeichen: VI. 473/21. — 12. 1. 22.) K. M.-L.

— **Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck.** Der Innsbrucker
Rechtsanwalt Dr. G. K. verklagte die Südbahngesellschaft auf
Schadenersatz für Effekten (ein Smokinganzug u. a. m.) im
Gewichte von etwa 3 kg, die ihm aus dem als Reisegepäck auf-
gegebenen Koffer auf der Strecke St. Pölten-Innsbruck abhan-
den gekommen waren. Die beklagte Bahn berief sich auf die
Ausführungsbestimmung des Staatsamts für Verkehrswesen vom
28. Januar 1920 zum § 35 EVO., demzufolge die Haftung der
Bahn für Reisegepäck auf 50 K. für das Kilogramm des ver-
lorenen Gutes eingeschränkt wurde. Da die Bahn durch Be-
zahlung von 150 K. als Entschädigung für die in Verlust ge-
ratenen 3 kg ihrer Haftpflicht vollkommen nachgekommen sei,
beantragte sie Abweisung des Klagebegehrens. Entgegen dem
Urteile des Erstrichters gab das Oberlandesgericht
Innsbruck auf die vom Kläger eingebrachte Berufung der
Klage mit der Begründung Folge, daß die im Verwaltungswege
erfolgte Einschränkung der Haftung der Bahn auf den Betrag
von 50 K. als den guten Sitten widersprechend bezeichnet wer-
den müsse und daher rechtsungültig sei. Der Oberste Ge-
richtshof, der sich auf die von der Südbahn eingebrachte
Revision nochmals mit der Sache zu befassen hatte, gab der
Revision keine Folge und bestätigte das Urteil des Ober-
landesgerichts Innsbruck vollinhaltlich mit ungefähr folgender
Begründung:

„Die Beschränkung der Haftungssumme auf 50 K. wider-
spricht den guten Sitten und ist daher gemäß § 879 A. B. G. B.
nichtig. Eine Haftungssumme von 50 K. für das Kilogramm ist
im wirtschaftlichen Sinne überhaupt keine solche mehr, son-
dern bedeutet wirtschaftlich den Ausschluß der Haftung; sind
doch 50 K. im Zeitpunkte der Urteilsfällung erster Instanz
höchstens dem Werte von drei Hellern der Vorkriegszeit gleich
gewesen, und ganz gewiß würde niemand, auch keine Eisen-
bahnverwaltung, vor dem Kriege in dem Angebote von drei
Hellern für das Kilogramm das Angebot eines Ersatzes erblickt
haben. Es ist auch ganz sicher, daß kein Eisenbahnunternehmer
es vor dem Kriege unternommen haben würde, eine Haftungs-
beschränkung für Reisegepäck auf den Betrag von drei Heller
für das Kilogramm der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vor-
zulegen, und daß die Aufsichtsbehörde einen solchen Antrag
nicht gebilligt haben würde. Es erscheint demnach eine Her-
abminderung der Haftgrenzen für Reisegepäck nach § 35/3
E. B. R. auf 50 K. für das Kilogramm nur noch als die Auf-
rechterhaltung des äußeren Anscheines einer Haftpflicht der
Eisenbahn für Reisegepäck; der Sache nach ist sie aus-
geschlossen. Eine derartige Anwendung des § 35/2 E. B. R.
verstößt aber gegen die guten Sitten und ist darum nichtig.

Es dient dabei nicht zur Entlastung der Beklagten, daß in-
folge der Valutaentwertung der ziffermäßige Wert des Reise-
gepäcks sehr gestiegen sei, worauf sich die Revision beruft,
denn es sind ja auch die Transportgebühren, wie bei Gericht
offenkundig ist, hoch hinaufgesetzt worden. Daraus ergibt sich
der gewiß nicht alltägliche Zustand, daß die Transportgebühren
an die Beklagte sich mit der Valutaentwertung erhöhen, daß
aber gleichzeitig die Haftung der Beklagten für Reisegepäck
wirtschaftlich ausgeschlossen und rechtlich nur dem Anscheine
nach aufrechterhalten wird. Nun befindet sich die Eisenbahn
dem Publikum gegenüber tatsächlich in einer Monopolstellung.
Es ist nicht ganz verständlich, wie die Revision das zu be-
streiten vermag und meint, daß der Reisende „aus Bequem-
lichkeitsrücksichten es vorzieht, sein gesamtes Hab und Gut
als Reisegepäck aufzugeben“. Ist es doch bei Gericht offen-
kundig, daß es keineswegs Bequemlichkeitsrücksichten sind,
die den Reisenden veranlassen, sein Reisegepäck nicht als Hand-
gepäck mitzunehmen. Die Revision verweist allerdings noch
darauf, daß dem Reisenden die Möglichkeit einer Reisegepäck-
versicherung offen steht. Dadurch kann aber die Beklagte sich
nicht entlasten. Denn ihre Haftpflicht beruht auf dem Gesetze
und wird nicht durch den Hinweis darauf erledigt, daß der
Reisende auch noch mit einer dritten Person eine Haftpflicht-
übernahme vereinbaren kann. Diese Verweisung des Reisen-
den auf den Versicherer kommt um so weniger in Betracht,
als der Reisende noch die Versicherungsprämie bezahlen muß.

Das Revisionsgericht tritt daher der Rechtsansicht des Be-
rufungsgerichts bei, daß die Beschränkung der Haftpflichtver-
sicherung auf 50 K. für das Kilogramm des Reisegepäcks gegen
die guten Sitten verstoße und daher nichtig sei. Es ist dabei
gleichgültig, daß die Aufsichtsbehörde, wie sie es in der Tat
getan hat, diese Herabminderung der Haftpflicht der Beklagten
genehmigt hat. Denn hierdurch sind die ordentlichen Zivil-

gerichte der Prüfungspflicht nicht enthoben, ob diese tarifmäßige Herabminderung der Haftpflicht der Beklagten gegen zwingende Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes verstoße oder nicht. Die Revision bestreitet allerdings diese Prüfungspflicht oder, wenn man so will, dieses Prüfungsrecht. Allein die Revision ist nicht im Rechte. Diese Genehmigung der Aufsichtsbehörde im § 35/2 E. B. R. ist nämlich weder ein Gesetz, noch eine Verordnung, noch eine selbständige Verfügung des Staates. Vielmehr stellt dieser Genehmigungsbeschluß der Aufsichtsbehörde nur eine der drei Voraussetzungen dar, welche für die Gültigkeit der privatrechtlichen Haftungsbeschränkung aufgestellt sind: a) Genehmigung der Aufsichtsbehörde, b) ordnungsgemäße Veröffentlichung nach § 6 E. B. R., c) Übereinstimmung mit dem zwingenden Rechte. Danach darf das ordentliche Zivilgericht allerdings keine Haftungsbeschränkung anerkennen, welche der Genehmigung der Aufsichtsbehörde entbehrt, aber diese Genehmigung deckt Verstöße einer solchen Haftbeschränkung gegen das zwingende bürgerliche Recht nicht.

Daß es sich bei dieser staatlichen Genehmigung nicht um einen selbständigen Verwaltungsakt handle, ergibt sich übrigens auch daraus, daß die Haftbeschränkung einen Teil der Tarifbestimmungen bildet, und daß diese Tarifbestimmungen weder Gesetz noch Verordnung, sondern nur Vertragsentwürfe sind. In der Tat üben denn die Gerichte gleichartige Prüfungsbefugnisse auch immer aus, verweigern zum Beispiel trotz der erteilten Konzession die Eintragung einer Aktiengesellschaft in das Handelsregister dann, wenn eine der Satzungsbestimmungen gegen zwingendes Recht verstößt."

Zu dieser Entscheidung äußert sich ein Bundesbahnbeamter in einem an eine Zeitung gerichteten Schreiben, wie folgt:

„Bei den dermaligen Währungsverhältnissen könnte sich die Haftung der Eisenbahn für Reisegepäck, wenn sie nicht begrenzt würde, ins Uferlose ausdehnen und schon bei einem einzelnen, wenige Kilogramm schweren Kollo in Millionenbeträge gehen. Zum Unterschiede von der Beförderung anderer Güter fehlt es bei der Gepäckbeförderung bekanntlich an irgendwelcher Feststellung des Inhalts, und die Bahn ist in Streitfällen fast durchwegs den Angaben der Partei ausgeliefert. Gründliche Erfahrungen in diesen Beziehungen haben die Notwendigkeit der erwähnten Beschränkung hervorgerufen. Die Gepäckfracht stellt nur einen Pappenstiel dar im Verhältnis zur Tragweite einer unbeschränkten Haftung. Wir glauben daher, daß die in Rede stehende Beschränkung keineswegs unsittlich, sondern vielmehr eine finanzielle Notwendigkeit bildet. Gerade umgekehrt würde ein leoninischer und deshalb unsittlicher Vertrag vorliegen, wenn der verhältnismäßig geringfügigen Leistung der einen Partei eine unbegrenzte Haftung des anderen Teiles gegenüberstehen sollte. Die Eisenbahn, deren Betrieb ohnehin schon passiv ist, dürfte, wenn die erwähnte Rechtsprechung andauern sollte, nicht umhin können, das ihr auferlegte Risiko wie jeder Kaufmann in den Tarif einzubeziehen, und die Allgemeinheit würde es zu büßen haben, daß einige Parteien die Kosten der Gepäckversicherung ersparen wollen. Nicht unerwähnt kann schließlich bleiben, daß schon im § 29 des Eisenbahnbetriebsreglements vom Jahre 1874 eine ähnliche Haftbeschränkung enthalten war, ohne daß es einem Gerichte eingefallen wäre, diese Bestimmung für „unsittlich" zu erklären."

— **Anwendung von Tariferhöhungen auf unterwegs befindliche Sendungen.** Für die Firma Felten & Guilleaume wurde im Dezmber 1920 von Deutschland ein Wagen Kohlen nach Wien-Nordbahnhof mittels internationalen Frachtbriefes abgesendet, der am 18. Dezember in der Grenzstation Lundenburg anlangte. Berechnet wurde die Fracht, da die Sendung bis Oderberg vom Absender frankiert war, für die Strecke Oderberg-Lundenburg mit 1360 tsch. K., und für die Strecke Lundenburg-Wien-Nordbahnhof mit 3610 K. Der letztgenannte Betrag entsprach der mit 15. Dezember 1920 für die österreichischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Tariferhöhung. Die Firma Felten & Guilleaume reklamierte bei der Eisenbahnverwaltung einen Betrag von 1202 K., da der Frachtsatz für die Strecke Lundenburg-Wien am 13. Dezember 1920 nur 2408 K. ausmach[te] und die am 15. Dezember 1920 in Kraft getretene Tariferhöhu[ng] im Hinblicke darauf, daß die Sendung am 13. Dezember 1920 au[f]gegeben und nicht umkartiert (umbehandelt) wurde, der Par[tei] nicht in Anrechnung gebracht werden dürfe. Da die Bund[es]bahndirektion Wien-Nordost die Reklamation abwies, wur[de] gegen das Eisenbahnärar die Klage auf Rückzahlung der zu vi[el] erhobenen Fracht eingebracht. Das Bezirksgericht f[ür] Handelssachen in Wien und das Handelsgericht als Berufun[gs]instanz hatten das Klagebegehren abgewiesen, im wesentlich[en] mit der Begründung, daß das österreichische Eisenbahnärar z[ur] Erhebung der seit 15. Dezember 1920 in Kraft getretenen [Er]höhung der Fracht deshalb berechtigt sei, weil die Sendung na[ch] dem 15. Dezember 1920 auf österreichisches Gebiet gelangt s[ei] und eine Umkartierung (Umbehandlung), selbst wenn sie t[at]sächlich nicht vorgenommen worden ist, doch hätte vorgenomm[en] werden können, und es nicht darauf ankomme, wann die Umb[e]handlung wirklich vorgenommen wurde. Infolge Revision [d]es Klageanwaltes hat nunmehr der Oberste Gerichtshof die E[nt]scheidungen der beiden Unterinstanzen abgeändert und d[as] Eisenbahnärar zur Rückerstattung des zuviel erhobenen Frac[ht]betrages sowie zur Tragung der Prozeßkosten aller drei [In]stanzen verurteilt. In den Entscheidungsgründen wird auf d[ie] Zusatzbestimmung I zum § 68 EBR. verwiesen, die lautet: „[Fü]r Umbehandlungen (Umkartierungen) sind die am Tage ihr[er] Vornahme gültigen Tarife maßgebend". Diese Bestimmung se[tzt] also nicht bloß voraus und betrachtet es nicht als genügend, d[aß] eine Umbehandlung zulässig sei, sondern sie verlangt, daß di[e] Umbehandlung stattfinde. Tarifänderungen, daher auch Ta[rif]erhöhungen nach dem Tage der effektiven Umbehandlung si[nd] einflußlos, auch wenn eine neuerliche Umkartierung spät[er] hätte stattfinden dürfen. Es steht fest, daß die letzte Um[be]handlung am 13. Dezember 1920 in Oderberg stattfand; von [d]a an lief das Gut nach Wien, ohne daß mit dem Gute oder mit d[em] Frachtbriefe manipuliert worden ist, darum durfte der a[m] 15. Dezember 1920 in Kraft getretene höhere Tarif nicht i[n] Wien nachgefordert werden, wie es geschehen ist, obwohl d[as] Gut erst am 18. Dezember 1920 den österreichischen Boden b[e]treten hat.

Bücherschau.

— **Bücherei des Verbandes deutscher Eisenbahnfachschul[en]** (E. V.). Band 6: Erdkunde von Albert Müller, Lehr[er] an der Eisenbahnfachschule in Magdeburg. I. Teil: Deutschla[nd] und sein Verkehrsnetz. Mit 44 Zeichnungen. Verlag von B. [G.] Teubner, Leipzig-Berlin 1922. Ladenpreis 18,75 ℳ.

Der Inhalt des Lehrbuchs weicht erheblich von dem der Le[it]fäden ab, die in der Schule für den geographischen Unte[r]richt gewöhnlich benutzt werden, und in denen die politisch[en] Einteilungen, die Aufzählung der Städte mit ihren Einwohn[er]zahlen u. dgl. einen breiten Raum einnehmen. Entsprechend d[er] Zweckbestimmung, gerade den Verkehrsbeamten bei ihrer b[e]ruflichen Fortbildung zu dienen, liegt der Schwerpunkt in d[er] Darstellung der Bodenform des Deutschen Reiches, die für d[ie] Gestaltung der Verkehrsstraßen die natürliche Voraussetzu[ng] bildet. Sehr anschaulich ist die Schilderung der Gebirgszüg[e], die Deutschland durchschneiden, und der Höhenlage der e[in]zelnen Gebiete und Städte: Der Verfasser läßt den Meere[s]spiegel immer höher steigen und zeigt, welche Teile v[on] Deutschland unter dem Wasser verschwinden, und welche no[ch] herausragen würden, wenn das Wasser die Linie von 100, 2[00], 300 usw. bis 1000 m erreichte. Die zahlreichen Karten e[nt]halten vorwiegend die Berg- und Flußläufe mit nur einig[en] verkehrswichtigen Städten; in schematischen Skizzen sind [d]ie von den größeren Verkehrsmittelpunkten ausgehenden Eis[en]bahnlinien dargestellt.

Das Lehrbuch ist sicher für den Zweck, als Hilfsmittel z[ur] Unterstützung des Unterrichts in den Eisenbahnfachschulen u[nd] bei häuslichen Übungen und Wiederholungen zu dienen, se[hr] gut geeignet. Es bietet aber auch für denjenigen, der d[ie] Erdkunde unseres Vaterlandes schon gut beherrscht, sehr int[er]essante Gesichtspunkte und Anregungen. —r

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. September 1922 wird die vollspurige Reststrecke Harbergen-Staffhorst-Nienburg (Weser) als Nebenbahn mit den Stationen Mehlbergen und Wietzen (Kr. Nienburg [Weser]) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind [er]lassen worden:

Nr. III 164 vom 29. Juli 1922 an sämtliche Vereinsverwaltu[n]gen, betreffend die Niederschrift Nr. 75 des Vereinswagenau[s]schusses, d. d. Beuron, den 21./22. Juni 1922 (abgesandt a[m] 10. August d. J.);

Nr. III 171 vom 5. August 1922 an sämtliche Vereinsverw[al]tungen, betreffend die Niederschrift Nr. 75 des Satzungsau[s]-

schusses (Lindau, den 5./6. Juli 1922) (abgesandt am 10. August d. J.);

Nr. IV 161 vom 6. August 1922 an die Mitglieder des Besonderen Unterausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (Reichsbahndirektionen in Stuttgart, Karlsruhe, Dresden, Altona und Köln; R. V. Min., Z. Bayern in München; Südbahn; Österr. Bundesministerium für Verkehrswesen; Ungarische, Dänische und Schwedische Stb.; Schweiz. Bundesb.), betreffend den Antrag der R. B. D. Berlin auf Änderung des FEÜ. (§ 15 und Ziff. 13 und 14 der AV.) (abgesandt am 10. August d. J.);

Nr. IV 201 vom 6. August 1922 an die Mitglieder des Besonderen Unterausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Antrag der EGD. Karlsruhe auf Änderung des FEÜ. (§ 16 und der AV. dazu) (abgesandt am 13. August d. J.);

Nr. III 172 vom 7. August 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses zu Ziffer II und IV bis VIII der Niederschrift Nr. 75, d. d. Lindau, den 5./6. Juli 1922 (abgesandt am 9. August 1922);

Nr. III 177 vom 7. August 1922 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Ruhegehaltsansprüche von Vereinsbeamten (abgesandt am 10. August 1922).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 9. August 1922 verschied nach längerem Leiden

Herr Regierungsbaurat **Karl Dörffer,**

Vorstand des Reichsbahnbetriebsamtes Friedberg i. H.

Der Verstorbene war seit seiner Ernennung zum Regierungsbaumeister im Jahre 1908 mit Ausnahme der Kriegsjahre ausschließlich im Bezirk der Reichsbahndirektion Frankfurt (M) tätig. Es war ihm vergönnt, bei den großen Neubauten zur Erweiterung der Bahnanlagen in der Umgebung von Frankfurt als Bauabteilungsvorstand mitzuwirken und diese Aufgabe mit hingebendem Fleiß und anerkanntem Interesse zu fördern. Auch als er zum Vorstand eines Amtes bestellt wurde, blieb er nahe dem Sitz der Direktion in einer für den Betrieb wichtigen Stelle.

Als das Vaterland seine Söhne zum großen Kriege aufrief, eilte auch er gleich anderen begeistert zur Fahne und gab sein Bestes zum Wohle des Ganzen.

Leider befiel ihn im Felde ein tückisches Leiden, dem er nun in der Blüte der Mannesjahre erliegen mußte.

Wie er im Leben stets seinen Mann gestanden, so trug er auch sein schweres Leiden mit tapferem Mannesmut, bis in die letzte Zeit bemüht, den von ihm geliebten Dienst voll und ganz zu versehen.

Wir trauern an der Bahre des lieben Fachgenossen, dessen allzeit offene und frische Art stets das treffende Wort am rechten Platz gefunden.

Ehre seinem Andenken! (1047)

**Der Präsident
und die Oberbeamten der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).**

2. Gebühren.

Die Beförderung von Gütern zwischen Bremen Hbf. und Bremen Neustadt Gbf. sowie zwischen Bremen Weserbf. und Bremen-Hohentorshafen wird mit sofortiger Gültigkeit gegen Berechnung von Überfuhrgebühren zugelassen.

Näheres ist aus der nächsten Nummer des Tarifanzeigers zu ersehen.

Hannover, den 9. August 1922. (1039)
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit sind in der Schnittafel 2 die Tarifentfernungen von Stettin Freibez. wie folgt richtigzustellen:

Stettin Freibez.-Vossowska = 470 km,
Stettin Freibez.-Borsigwerk = 515 km,
Stettin Freibez.-Gleiwitz Verschbf. = 511 km,
Stettin Freibez.-Nensa = 503 km.

Oppeln, den 2. August 1922. (1041)
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Basel Bad. Bf. — Basel S. B. B.

Auf 1. September 1922 wird der Tarif für die Basler Verbindungsbahn neu ausgegeben. Preis 30 Rappen.

Karlsruhe, den 8. August 1922. (1042)
Reichsbahndirektion.

a) Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 20. 8. 1922 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit der Güternebenstelle Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 10. August 1922. (1046)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Heft C II. Ausnahmetarife.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Altenrheine als Versandstation in den Ausnahmetarif 10a für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen. (1045)

Münster (Westf.), den 9. August 1922.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Basel Bad. Bf.-Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Malz und Reis des Spezialtarifs I nach einigen bei Waldshut gelegenen schweizerischen Stationen eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1033)

Karlsruhe, den 7. August 1922.
Reichsbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.) — Tfv. 200. —

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Verkehr mit den Privatbahnen
a) Butzbach-Lich,
b) Greifswald-Grimmen,
c) Liegnitz-Rawitsch,
d) Mühlhausen-Ebeleben und
e) Stralsund-Tribsees

zu erhebenden Frachtzuschläge für Sendungen des Ausnahmetarifs für Düngemittel (Tfv. 2) und des Ausnahmetarifs 10 für frische Kartoffeln erhöht.

Näheres enthält die am 10. August 1922 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. August 1922. (1036)
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

a) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Sosnitza für den Verkehr von Holz und Gütern in Kesselwagen bei Aufgabe in Wagenladungen und zwar nur im Verkehre ab den Stationen Dziedzice (Dzieditz), Granica pod Katowicami (Kattowitz Landesgrenze), Granica pod Szopienicami (Schoppinitz Landesgrenze), Myslowice (Myslowitz) und Oswiecim (Oświecim), ferner für leere Kesselwagen, die nach den genannten Übergangsstationen zurückkehren sollen, in den obengenannten Tarif einbezogen. Gänzliche oder teilweise Entladung der Sendungen in Sosnitza ist ausgeschlossen.

b) Ebenfalls mit sofortiger Gültigkeit werden bei Aufgabe in Wagenladungen für Holzsendungen und Güter in Kesselwagen, welche auf den vorgenannten Übergangsstationen nach Deutschoberschlesien aufgeliefert werden und in Sosnitza zur zollamtlichen Behandlung gelangen müssen (vgl. Abschnitt IV § 9 des Oberschlesischen Wechselverkehrs), direkte Tarifentfernungen über Sosnitza eingeführt.

Für sonstige Güter bleiben die bisherigen Entfernungen des Oberschlesischen Wechselverkehrs in Kraft.

Zu a und b. Wegen der Tarifentfernungen für Sosnitza und über Sosnitza wird auf die Bekanntmachung vom heutigen Tage im „Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn“ verwiesen.

Oppeln, den 2. August 1922. (1040)
Eisenbahndirektion Oppeln, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Beringen Bad. Bf. usw. — Schweiz.

Auf 10. August 1922 wird für die Beförderung roher Gipssteine in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Felsenau (Aargau) nach Thayngen ein Ausnahmefrachtsatz von 64 Rappen für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 8. August 1922. (1032)
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Heft C II. Ausnahmetarife.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Aurich als Versandstation in den Ausnahmetarif 10 a für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungsstellen (1027)

Münster (Westf.), den 4. August 1922.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tierhefte 1, 2 und 3.

Vom 20. August 1922 ab wird die Station Neudorf b. Bomst in die oben bezeichneten Tarifhefte aufgenommen. Ferner sind die in Ost-Oberschlesien gelegenen Stationen, die an Polen übergegangen sind, aus dem Ostdeutsch-Südwestdeutschen Verkehr ausgeschieden und daher zu streichen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der Deutschen Reichsbahn (preußisch-hessisches Netz).

Breslau, den 9. August 1922. (1037)
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz), Tarifheft 7 B.

Am 1. September 1922 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält neben den bereits durch Bekanntmachung eingeführten Änderungen und Ergänzungen Gesamtentfernungen für eine größere Zahl von Stationen unseres Bereichs. Der Nachtrag kann vom 20. August an von unserer Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt oder durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 8. August 1922. (1029)
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (pfälz. Netz), -Baden und -Württemberg.

Am 1. September 1922 treten zu den Tarifheften 8 B, 9 B und 11 B die Nachträge I in Kraft. Sie enthalten außer den bereits durch Bekanntmachung verlautbarten Änderungen und Ergänzungen noch Entfernungen für eine Anzahl neu einbezogener sächsischer Stationen. Der Nachtrag I zum Tarifheft 8 B bringt außerdem für einige Stationen der Eisenbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) infolge von Entfernungsänderungen geringfügige Frachterhöhungen mit sich, die ab 1. Oktober 1922 gelten. Die verkürzte Veröffentlichung dieser Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Die im Tarifheft 8 B für die Station Weida Ost vorgesehenen Entfernungen werden mit Gültigkeit vom 1. September 1922 aufgehoben. An deren Stelle treten Entfernungen für die Station Weida im Mitteldeutsch-Südwestdeutschen Verkehr. Die Nachträge können durch die beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Dresden, am 4. August 1922. (1030)
Eisenbahn-Generaldirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Stickstoff-Düngemehl aus Abfällen tierischer Art — Tfv. 2c. —

Der durch Bekanntmachung vom 31. Mai 1922 mit Gültigkeit vom 10. August 1922 aufgehobene Ausnahmetarif bleibt bis auf weiteres in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. August 1922. (1028)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Am 1. September 1922 tritt Nachtrag II in Kraft. Er enthält die bisher im Verfügungswege eingetretenen Änderungen sowie weitere durch die Binnentarife der beteiligten Bahnen bedingte Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung, u. a. neue Bestimmungen über die Beförderung und Frachtberechnung von leeren Privatgüterwagen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 7. August 1922. (1031)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Ungarn.

Am 1. September 1922 gelangt ein Eisenbahn - Gütertarif enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen und Stationen der ungarischen Eisenbahnen

a) im Durchgang durch Österreich,
b) im Durchgang durch die Tschechoslowakei,
c) im Durchgang durch Österreich und die Tschechoslowakei,
d) im Durchgang durch die Tschechoslowakei und Österreich

zur Ausgabe.

Der Tarif kann zum Preise von 3 ℳ für das Stück bezogen werden.

München, den 2. August 1922. (1034)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B. Änderung von Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1922 bis auf weiteres werden im Abschnitte D des obengenannten Tarifes im Punkt XI (Wartegeld) die Ansätze in Mark um 100 %, die Ansätze in österr. Kronen um 200 % und im Punkt XII (Verstellgebühr) die Ansätze in österr. Kronen um 200 % erhöht.

Wien, am 10. August 1922. (1043)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Ab 20. August 1922 werden die im Abschnitt F, Ziffer X, in Markwährung festgesetzten Wartegelder um 100 % erhöht. (1049)

München im August 1922.
Z. 30569/T/18.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Akti-gesellschaft.

Gütertarif Teil I Abteilung Änderung von Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 20. August bis auf weiteres werden im Abschnitt des obengenannten Tarifs die Ans in Mark im Punkt XI (Wartegeld) 100 % erhöht. (1(

Regensburg, 15. August 1922.

4. Personen- und Gepäckverkeh

Deutsche Eisenbahn-Personen- und päcktarife, Teile I und II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Gebühren für die Aufbewahrung Gepäck erhöht und zwar die in der A Ausf.-Best. 1 (6) des Deutschen Ei bahn-Personen- und Gepäcktarifs Te zu § 39 der Eisenbahn-Verkehrsordn vorgesehene Gebühr von 1,5 ℳ auf 3 die in der bes. Ausf.-Best. 1 des Pe nen- und Gepäcktarifs, Teil II zu § der Eisenbahn-Verkehrsordnung vo sehene von 3 ℳ auf 5 ℳ.

Die vorstehenden Änderungen und verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrs nung bzw. auf Grund der vorübergeh den Änderung des § 6 EVO. (R 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 8. August 1922. (1(
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltung.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II, kehr der Deutschen Reichsbahn mit Kleinbahnen und Fähren im Bezirk Reichsbahndirektion Oldenburg.

Zum 1. Oktober 1922 wird der vo nannte Tarif neu herausgegeben. enthält eine allgemeine Erhöhung Tarifsätze. Nähere Auskunft erte unser Verkehrsbureau und die F kartenausgaben.

Oldenburg, den 8. August 1922. (1(
Reichsbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Erd- und Nebenarbeiten zur I stellung des Bahnkörpers und se Nebenanlagen für den zweigleisi Ausbau und die Hochlegung der Str Tegel-Hennigsdorf von km 14,8 + 50 i 18,2 + 90 und von km 18,3 + 50 i 18,8 + 50 (im ganzen rund 540 000 Erdbewegung) sollen öffentlich dungen werden. Die Angebote sind Donnerstag, den 14. September vormittags 10 Uhr portofrei, versie und mit der Aufschrift: „Angebot Erdarbeiten zur Hochlegung der Str Tegel-Hennigsdorf, Bauabschnitt versehen, an uns, Berlin W 35, Sch berger Ufer 1/4, Zimmer 258, ei reichen.

Die Angebote werden um 11 Uhr Dienstgebäude der Reichsbahndirekt Berlin SW 11, Königgrätzer Str. 105 Erdgeschoß (Speisesaal) geöf werden.

Angebotshefte sind, soweit Vorrat handen ist, bei uns, Berlin W 35, Sch berger Ufer 1/4, Zimmer 258, ge portofreie Einsendung von 56 ℳ in (nicht in Briefmarken) zu bezie Zeichnungen und Bedingungen liegen technischen Büro, Königgrätzer Str. Zimmer 24, zur Einsicht aus.

Zuschlagfrist 15. Oktober 1922.

Berlin, im August 1922. (1(
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 31. | Berlin, den 24. August 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Film und Eisenbahn.

Vom Regierungsbaurat **Bach**, Unterrichtsdezernent der Eisenbahndirektion Elberfeld.

[D]ie verschiedensten Zeitungen und Zeitschriften — vornehm[lich] „Technik Voran!", die Wochenschrift des Reichsbundes [Deu]tscher Technik — weisen gerade in letzter Zeit auf die [Aus]gestaltung, die Bedeutung und den Wert des Filmes im all[gem]einen und des Bildungsfilms im besonderen hin. An[fan]g April d. J. fanden im Anschluß an die außerordentliche [Hau]ptversammlung der Deutschen Lichtbild-Gesellschaft in [Ber]en Sonderveranstaltungen statt, in denen vorgeführt wurde: [D]er Film im Dienste der Industrie; Verkehrswerbung durch [den] Film; Film und Presse; Film und Schule.

[D]iese Vorführungen zeigten, daß der Film für die Eisen[bah]nverwaltung von Vorteil sein könnte, nicht nur als Ver[keh]rswerbung, nicht nur der Allgemeinheit als Auf[klä]rungsfilm für die Schwierigkeiten und das Inein[and]ergreifen der einzelnen Teile des „Betriebes" und den [Rei]senden als Bildungsfilm für das Verhalten während [der] Fahrt, sondern auch dem Eisenbahnpersonal im Bereich der neugeschaffenen Unterrichtsdezernate als Belehrungsfilm. Diese Filme müssen, wie es der Aufsatz: „Fachfilme" in Nr. 20 der „Technik Voran!" richtig bezeichnet, „technische Spielfilme" sein. Und weiter wird im gleichen Aufsatz, ebenfalls sehr richtig, gesagt: „Wer soll das machen? Weder der Techniker, noch der Filmoperateur oder Regisseur, sondern ein Mensch, der beides ist, der die Technik liebt, eine dramatische Ader besitzt und vom Film etwas versteht." Da es sich in den folgenden Ausführungen um Filme aus dem Betrieb und Verkehr handelt, müssen die Kennzeichen für den Hersteller des „Manuskripts" geändert und erweitert werden in: „der die Seele des Eisenbahners kennt, im Betrieb und Verkehr Erfahrung hat."

Jeder Vorstand eines Betriebsamts weiß aus den Schaffnerprüfungen, wie gut die Prüflinge z. B. die Deckung eines liegengebliebenen oder gerissenen Zuges „gelernt" haben, aber gleichzeitig weiß er auch, wie allzuhäufig es leider immer noch

vorkommt, daß das „Gelernte“ im richtigen Augenblick nicht in die Tat umgesetzt wird. Jeder Prüfling hat „gelernt“, die Knallkapsel aufzulegen, die Schlußfackel mit dem Sturmstreichholz zu entzünden, aber jemals „gemacht“ und gar die Wirkung einer Knallkapsel gesehen haben die Wenigsten. Große Abhilfe dieser Mängel sollen und werden die Neueinrichtungen mit sich bringen, die durch die Umgestaltung des Eisenbahn-Bildungswesens geschaffen werden. Aber niemand wird es leugnen, daß ein guter Spielfilm, in dem nach dem bereits erwähnten Aufsatz „zu den nackten technischen Tatsachen ein gehöriger Zug dramatischer Handlung getan“ wird, den Wert der Belehrung und Übung beträchtlich erhöhen muß, und daß für den Augenblick der Gefahr das einst gesehene, lebendige Bild besser haftet und hilft, als das vielleicht vor langer Zeit Gehörte und Geübte. Es müßte mithin ein „Film für den Zugbegleitdienst“ zeigen: Verhalten des Personals vor, während und nach der Fahrt; Ausrüstung des Zuges; Darstellung einer Zugtrennung mit den furchtbaren Folgen, wenn das Personal sich falsch verhält, und wie gefahrlos eine Zugtrennung ist, wenn das Personal die in den Vorschriften gegebenen Weisungen genau befolgt. Wie leicht lassen sich an die Vorführung eines solchen Filmes für die Anfänger des Büro- usw. Dienstes Übungen über Tatbestandsaufnahmen, Unfallberichte u. ä. m. knüpfen. Wenngleich ein solcher Film in der Hauptsache der Belehrung des Personals dient, kann er, richtig aufgebaut, als Aufklärung den Reisenden zugute kommen. Die allgemeine Auffassung, daß ihr Leben lediglich in der Hand des Lokomotivführers liegt, muß dahin erweitert werden, daß auch Weichensteller, Aufsichtsbeamte und vor allem Fahrdienstleiter in gleicher und gleich verantwortlicher Weise für die glatte Abwicklung und Sicherheit des Betriebes sorgen. Es kann nichts schaden, wenn bei einem auf der Strecke liegengebliebenen Zuge seitens der Reisenden, die einen derartigen Film gesehen haben, aus dem Zuge heraus das Personal gefragt wird: „Ist der Zug richtig gedeckt?“ Daß weiter ein derartiger Film den Hörern der technischen Hochschulen in den Vorlesungen über Eisenbahnbetrieb sicherlich von großem Nutzen ist, soll nur nebenbei erwähnt werden.

Weiterhin weiß jeder Vorstand eines Betriebsamtes zur Genüge, wie schwer es ist, die Bahnunterhaltungsarbeiter in der Rotte zu halten, denn jeder drängt, so schnell wie möglich von der Stopfhacke fort in den Schaffner-, Weichensteller- usw. Dienst zu kommen; der gute, alte „Oberbauer“ ist, besonders in den städtischen Bahnmeistereien, nicht mehr vorhanden. Nicht nur die bessere Bezahlung in den anderen Dienstzweigen treibt die Leute aus der Rotte heraus, sondern vor allem die Nichtachtung, die der Rotte fälschlicher- und bedauerlicherweise entgegengebracht wird. Grade in dieser Beziehung kann der Film aufklärend, achtungerweckend und erziehlich-hebend wirken, wenn in richtiger Darstellung die Wichtigkeit der Rotte in bezug auf die Wirtschaftlichkeit bei guter Bahnunterhaltung, ihre Arbeiten am und im Gleise, ihr Verhalten dem vorbeifahrenden Zug gegenüber usw. vorgeführt werden. Im Zusammenhang damit läßt sich das meist herabsetzende Urteil der Reisenden, wenn sie während der Vorbeifahrt vom Zuge aus die Rottenarbeiter nicht stopfend neben dem Gleise stehen sehen, zugunsten der Rotte beeinflussen. Auch aus einem derartigen Film können die technischen Hochschulen und Baugewerkschulen Nutzen ziehen, vor allem wenn die bestehende Absicht zur Tatsache wird, daß jeder Bauingenieur einen Monat im Bahnunterhaltungsdienst gearbeitet haben muß. Fügt man dann noch Aufnahmen mit der Zeitlupe (300—500 Aufnahmen in der Sekunde) hinzu von einem gut- und einem schlechtgestopften Stoß während des Überfahrens durch den Zug, von den Wirkungen derartiger Stöße auf den Wagen und seine Federn, d. h. Wahrnehmungen, die das Auge nie machen und eindeutig festhalten kann, so erhält ein solcher Film nicht nur belehrende und aufklärende, sondern auch nicht zu unterschätzende wissenschaftliche Bedeutung.

In ähnlich belehrender Weise für das Personal und in aufklärender Weise für jeden Nichteisenbahner kann ein Film f den Rangierdienst leicht hergestellt werden. Dabei sich das Mißtrauen gegen das neueingeführte Rangiergeld seitigen,*) man kann seinen Zweck und seine Vorteile zei und kann auf die vielfachen Gefahren, die der Rangierbetr unbedingt aufweist, und auf ihre Milderung durch Ruhe, A merksamkeit usw. bei Handhabung des Dienstes hinwei Wiederum wissenschaftlich läßt sich der Film ausbeuten, w z. B. Wesen und Wirkung der Hemmschuhe mit Hilfe der Z lupe aufgenommen werden. Nicht ausgeschlossen ist, daß „Rangierfilm“ der psychotechnischen Versuchsanstalt dem Verfahren, das demnächst für die Auswahl der Rangi zur Einführung gelangen soll, hilfreich zur Seite stehen k

In einem Film über den Stellwerksdienst, hauptsächlich die Allgemeinheit über die Maßnahmen, die Sicherung eines Zuges notwendig sind, aufklären würde, m für die besondere Belehrung des Personals der „Trickfilm“ Hilfe genommen werden, z. B. zur Darstellung des Stromla von Block zu Block. Dagegen würde man als reinen „Sp film“ den Verkehrsdienst „abrollen“ lassen, wo sieht, was alles einem Reisenden, z. B. einem bekannten beliebten Filmstern, vor, während und nach der Fahrt mit sei Fahrkarte und seinem Gepäck usw. zustoßen kann**). Le ließe sich damit der Dienst und die Abfertigung einerseits der Fahrkartenausgabe und andererseits auf den Güterbö verbinden. Auf die Reisenden könnte man durch geschic Hinweise erzieherisch wirken, wie die Eisenbahnverwalt z. B. durch Fahrgeldhinterziehung geschädigt wird, und man das Eisenbahnpersonal bei der Aufdeckung und Un bindung von Mißständen unterstützen kann und muß.

Die vorstehenden Ausführungen und Anregungen, die, bereits gesagt, lediglich dem Betrieb und Verkehr dienen sol lassen sich von Sachkennern leicht auf den Betriebsmaschi und Werkstättendienst ausdehnen.

Die Benutzung des Filmes für den Unterricht wird erleich durch die neuesten Vorführungseinrichtungen, die das Abla des Filmes ohne die bisher vorgeschriebenen, feuerpolizeilic Sicherheitsmaßnahmen gestatten. Der Film kann mithin o Schwierigkeit und Gefahr in jedem Unterrichtsraum, der elektrischem Licht ausgerüstet ist, gezeigt werden. Sollte aus irgendeinem Grunde nicht möglich sein, so wird der treffende Film in einem Kino, das heute selbst der kleinste besitzt, vorgeführt, weil, wie stets erwähnt wurde, beim Auf des Filmes nicht nur auf die Belehrung für das Eisenba personal, sondern in gleicher Weise auch auf die Aufkl rung der Reisenden und der Allgemeinheit Rücksicht ge men ist; der Film dient den Belangen aller Kreise, und da wird kein Kino sich ihm verschließen. Gerade dieser le Umstand, das „Verleihen“ an Kinos gegen Entgelt, verdient sonderer Erwähnung, weil er die Abtragung der Aufnahmeko ermöglicht.

Nach den letzten, selbstredend unverbindlichen Schätzun kostet die Herstellung eines Films von etwa 2000 m Läng das entspricht mit den nötigen Pausen einer Vorführung von nahezu 2 Stunden und würde das gesamte Abrollen der schriebenen Filme ermöglichen — etwa 250 000 ℳ. Diese und für sich nicht kleine Summe braucht die Eisenbahnver tung nicht allein zu tragen; man darf mit Sicherheit anneh daß sich beteiligen werden die technischen Hochschulen Baugewerkschulen, interessierte Firmen, selbst Versicheru

---

*) Der Deutsche Eisenbahnerverband nennt es in dem A satz: „Unfallverhütungsvorschriften u. Gedingen beim Ran dienst“ der Nr. 7/8 der Ztg. „Deutsche Eisenbahner“ Ran prämie und wittert „Akkordarbeit“. Daher wäre statt „Ran geld“ die s. Zt. vorgeschlagene Bezeichnung: „Gewinnbeti gung“ vorteilhafter gewesen, denn das Rangiergeld ist zur minderung der Rangierschäden eingeführt, und jeder Ni Schaden ist für die Verwaltung Gewinn.

**) Die Anregungen zu einem derartigen Spielfilm stam von Herrn Oberregierungsrat Teubner bei der Eisenbahndi tion Berlin.

sellschaften und nicht zuletzt die Filmgesellschaft, die die ıfnahmen macht und die Filme verleiht. In dieser Beziehung . an die Deutsche Lichtbild-Gesellschaft gedacht, an deren ·ündung und Leitung große Wirtschafts- und Verkehrsvernde, wie z. B. der Reichsverband der deutschen Industrie, die ·ichszentrale für deutsche Verkehrswerbung u. a. m. maßbend beteiligt sind, und die in einer selbstredend zwanglosen, verbindlichen Vorbesprechung ihre Teilnahme zugesagt hat.

Daß eine Beteiligung der Eisenbahnverwaltung an den Kosten r vorgeschlagenen Filme vom kaufmännisch-wirtschaftlichen ındpunkte Vorteile bringen wird, dazu genügt der Hinweis f den Belehrungsfilm für den Zugbegleitdienst. Wenn es mit lfe dieses Filmes gelingt, bei einer Zugtrennung auch nur ıen einzigen der allzu häufigen, schweren Unfälle zu ver- ·iden, so würde der ersparte Schaden am Gleise, an den Fahrzeugen, an dem Wohl der Reisenden und dem Wert des Frachtgutes, ganz abgesehen von den eintretenden Streckensperrungen, Zugumleitungen und Verletzungen oder Tötungen des Personals, die entstandenen Filmkosten leicht aufwiegen. Man darf sich sogar zu der Behauptung versteigen, daß die vorgeschlagenen Filme durch Aufklärung der Allgemeinheit und lebendig gestaltete Belehrung des Personals die Finanzlage der Eisenbahnverwaltung günstig beeinflussen werden.

Daher steht zu erwarten, daß die vorstehenden Ausführungen in der Lage sind, die maßgebenden Stellen zu überzeugen nicht nur von der Notwendigkeit derartiger Eisenbahnfilme, sondern auch davon, daß zu ihrer Herstellung die ersten Schritte baldigst getan werden müssen. Möge der Film wie so viele Gebiete des öffentlichen Lebens auch das der Eisenbahnverwaltung erfolgreich betreten und sich erobern!

Die Betriebsergebnisse der österreichischen Staatsbahnen während des Weltkrieges.

Von Sektionsrat Dr. **Rottleuthner**, Wien.

Naturgemäß mußte der Weltkrieg einerseits mit Rücksicht ı' die Stellung der Eisenbahnen als Kriegsmittel ersten ıges, anderseits bei den engen Wechselbeziehungen zwischen enbahnen und Volkswirtschaft eines Landes auch die finan- ɪllen Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen nachhaltig influssen.

'or allem brachte die Bewältigung der ungeheuer gesteiger- Leistungen, wie sie die Kriegführung von den Eisen- ınern forderte, erhöhte Ausgaben mit sich, denen das von Heeresverwaltung entrichtete Beförderungsentgelt, weil den bedeutend ermäßigten Sätzen des Militärtarifs be- hnet, bei weitem kein ausreichendes Gegengewicht bot. Dann r steigerte die wirtschaftliche Not insbesondere hinsichtlich Lebensmittel- und Rohstoffversorgung und im Gefolge da- ı die fortschreitende Teuerung die Betriebsausgaben der enbahnen in verhängnisvoller Weise, wohingegen diesen allgemein staatlichen Gründen die Möglichkeit genommen ', sich durch entsprechende Verkehrsleistungen oder Tarif- setzungen die zum Ausgleiche nötigen Mehreinnahmen zu chaffen.

ie Einwirkung des Weltkriegs auf die finanzielle Lage der erreichischen Staatsbahnen war daher äußerst ungünstig. s zeigt ohne weiteres schon ein Blick auf die nachfolgenden riebsrechnungen der österreichischen Staatsbahnen in diesen J ren:

hr*)	Betriebs- Einnahmen	Betriebs- Ausgaben	Betriebs- Überschuß	Schulden-dienst	Erforderlicher Staatszuschuß	Betriebszahl
	in Millionen Kronen					
19 . .	886,7	690,7	196,0	246,9	50,9	77,9
19/15 .	715,3	663,8	51,5	247,0	195,5	92,8
19/16 .	977,8	895,8	82,0	236,5	154,5	91,6
19/17 .	1052,6	1042,3	10,3	238,3	228,0	99,0
19/18 .	1413,9	1534,1	— 120,2	227,9	348,1	108,5

er Betriebsüberschuß von 196 Millionen Kronen im Frie- sjahre 1913 verringerte sich im ersten Kriegsjahre auf 51,5 ionen Kronen; er konnte wohl im folgenden Jahre noch 82 Millionen Kronen gesteigert werden, sank aber dann ınghaft. Im dritten Kriegsjahre betrug er nur noch 10,3 ionen Kronen; das Jahr 1917/18 brachte sogar einen Be- ebsverlust von über 120 Millionen Kronen. Dasselbe ergeben naturgemäß die Betriebszahlen für diese Jahre.

ı nachfolgenden sollen die verschiedenartigen Gründe er Gestaltung der Betriebsergebnisse des Näheren be- chen werden. Sie erscheinen durch die aus der folgenden ammenstellung ersichtliche Entwicklung der Betriebs- ahmen und -ausgaben im einzelnen auffallend bestätigt.

Seit 1914 währte das staatliche Budgetjahr in der österh-ungar. Monarchie jeweils vom 1. Juli des einen bis zum Juni des nächsten Jahres.

Betriebseinnahmen und -ausgaben der österreichischen Staatsbahnen.

	Jahr 1913	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	Steigerung 1913 gegen 1917/18
	in Millionen Kronen					%
A. Betriebseinnahmen.						
Personen- und Gepäckverkehr	196,7	168,7	227,6	274,1	469,9	139
Eilgut- und Frachtenverkehr	600,0	467,7	637,2	656,7	773,3	29
Verkehrseinnahmen zusammen . .	796,7	636,4	864,8	930,8	1243,2	56
Verschiedene Einnahmen des Staatsbahnbetriebes . . .	84,8	72,3	99,2	104,4	146,7	73
Sonstige auf die Betriebsrechnung wirkende Einnahmen .	5,2	6,6	13,8	17,4	21,0	361
Betriebseinnahmen zusammen . .	886,7	715,3	977,8	1052,6	1413,9	59
B. Betriebsausgaben.						
1. Ausgaben des Staatsbahnbetriebes:						
Ordentliche Personalausgaben	342,9	362,1	447,8	491,9	608,1	77
Kriegshilfsmaßnahm.	—	—	15,0	62,8	318,9	—
Personalausgaben zusammen . .	343,2	362,1	462,8	554,7	927,0	170
Sachausgaben*) . .	261,0	202,5	283,8	304,2	420,6	61
Ausgaben des Staatsbahnbetriebes zus.	604,2	564,6	746,6	858,9	1347,6	123
2. Andere auf die Betriebsrechnung wirkende Ausgaben:						
Zentralleitung . . .	8,6	7,8	7,4	7,7	8,5	—
Wohlfahrtsausgaben	48,2	50,9	54,3	53,6	54,4	13
Betriebsanteil der Investitionsausgaben	28,1	38,3	80,7	121,2	123,0	338
Sonstige Ausgaben .	1,6	2,2	6,8	0,9	0,6	—
Betriebsausgaben zusammen . .	690,7	663,8	895,8	1042,3	1534,1	122
C. Verhältnis der Personal- zu den Sachausgaben des Staatsbahnbetriebes (in %).						
Persönliche Ausgab.	56,8	64,1	62,0	64,6	68,8	—
Sachliche Ausgaben	43,2	35,9	38,0	35,4	31,2	—

*) Siehe die nachfolgende Aufteilung der Sachausgaben des Staatsbahnbetriebs nach Dienstzweigen.

Durch die Einstellung des Zivilverkehrs gleich bei Kriegsbeginn und den dadurch hervorgerufenen Einnahmeentgang erfuhren die Betriebsergebnisse der österreichischen Staatsbahnen zunächst eine bedeutende Verschlechterung, die auch der an Stelle des Zivilverkehrs getretene gewaltige Militärverkehr infolge der geringen Vergütungssätze des Militärtarifs nicht wettzumachen vermochte. Auch die zeitweilige Räumung eines großen Teiles von Galizien und der Bukowina hatte mehr Einnahmeausfälle als Ausgabenersparnisse zur Folge, zumal das geflüchtete Personal zwischenzeitig weiter bezahlt werden mußte. Wohl wurde im Sinne strenger Weisungen der Finanzverwaltung getrachtet, durch Sparmaßnahmen aller Art den Betriebsaufwand herabzudrücken; die Stellung der Eisenbahnen als wichtigstes Kriegswerkzeug und deren fortgesetzt starke Inanspruchnahme für die Militärverwaltung ermöglichte jedoch Ersparnisse höchstens bei der Unterhaltung und Erneuerung, Ersparnisse, die um so bedenklicher waren, als solche Arbeiten später doch, vielfach vermehrt, jedenfalls aber verteuert vorgenommen werden mußten, zu welchen Ersparnissen übrigens auch der allgemeine Mangel an Arbeitskräften und Baustoffen zwang. Somit erscheint das erste Kriegsjahr durch einen bedeutenden Rückgang der Einnahmen und eine verhältnismäßig unbedeutende Verringerung der Ausgaben gekennzeichnet.

Mit dem zunehmenden Verkehre, mit dem wieder erwachenden Wirtschaftsleben und der fieberhaft gesteigerten Produktionstätigkeit flossen allmählich wieder reichlichere Einnahmen den Staatsbahnen zu. Deren Finanzlage gestaltete sich erheblich besser; auch war die Teuerung nur unmerklich, und es wirkten günstige Lieferungsabschlüsse aus der Friedenszeit noch fort. Dazu kam den Staatsbahnen die Einstellung oder Einschränkung des erfahrungsmäßig überall passiven Personenzugverkehrs zugute.

Die folgenden Jahre des Weltkriegs zeigten jedoch, daß diese Besserung der Betriebsergebnisse nur scheinbar und nur auf Zufallserscheinungen zurückzuführen war. Die vorerwähnten günstigen Umstände fielen hinweg, die allzuweitgehende Zurückstellung von Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten ließ sich insbesondere im Fahrparke nicht länger aufrechterhalten, Hilfskräfte aller Art mußten neu eingestellt werden, diese erforderten ungeachtet ihrer minderwertigen Leistungen infolge des veränderten Arbeitsmarkts besonders hohe Löhne. Immermehr mußte zu kostspieliger Überzeitarbeit und Akkordarbeit gegriffen werden. Infolge des Produktionsrückganges, des durch den Mehrverbrauch im Kriege bedingten Warenmangels und der immer wirksameren Absperrung vom Auslande wuchs zusehends die Teuerung. Bis gegen Ende des Krieges stiegen die Preise im allgemeinen auf das Dreifache, bei einzelnen schwerer erhältlichen Artikeln noch mehr. Dank der Sparmaßnahmen, Rückstellungen und Verwendung von Ersatzstoffen, dann infolge der unfreiwilligen Drosselungen im Eisenbahnverkehre kam es bei den Sachausgaben bei weitem nicht zu einer vollen Auswirkung dieser Teuerung; der Sachaufwand des Staatsbahnbetriebs war gegen Kriegsende im allgemeinen nur um 61 % gegenüber dem Friedensjahre 1913 gestiegen.

Sachausgaben des Staatsbahnbetriebs.

	Bezeichnung	Jahr					Steigerung 1913 gegenüber 1917/18
		1913	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	
		in Millionen Kronen					%
1	Zentraldienst der Direktionen . .	1,8	1,5	1,9	2,5	3,1	72
2	Bahnaufsicht und Bahnunterhaltg.	56,7	38,9	48,2	54,7	78,9	39
3	Stations- u. Fahrdienst	14,4	11,7	17,5	20,0	24,8	72
4	Zugförderungsdienst.	59,5	49,6	87,0	100,6	165,1	177
5	Werkstättendienst und Erhaltung der Fahrbetriebsmittel.	37,9	28,1	31,4	43,3	65,2	72
6	Hilfsanstalten für den Betrieb. . .	1,8	1,5	1,8	2,5	3,7	106
7	Sonstige Betriebsausgaben	37,8	28,3	44,6	48,4	50,9	35
8	Steuern und Umlagen	49,6	40,9	48,8	29,2	26,4	—
9	Salzgeschäft . . .	1,4	2,0	2,6	3,0	2,5	80
10	Pauschalerfordernis f. neue Streck.	0,1	—	—	—	—	—
	Sachausgaben (Summe)	261,0	202,5	283,8	304,2	420,6	61

Aus der Zusammenstellung läßt sich die Steigerung dies Sachausgaben dienstzweigweise ersehen. Hierbei fällt einerse die geringe Ausgabensteigerung bei der Bahnaufsicht u Bahnunterhaltung sowie bei den sonstigen Betriebsausgab anderseits die verhältnismäßig hohe Ausgabensteigerung Zugförderungsdienste und bei den Hilfsanstalten für den I trieb (Fahrkartenerzeugung, Materialdepotdienst, Beleu tungs- und Kraftübertragungsdienst) auf.

Die vorerwähnte geringe Ausgabensteigerung der Bahnaufsic und Bahnunterhaltung sowie der sonstigen Betriebsausgab ist der Hauptsache nach auf die Bestrebungen nach Herabm derung des Betriebsaufwandes durch möglichste Rückstellu von Ausgaben und durch Sparsamkeit zurückzuführen. Die Rückstellungen sind im Bahnunterhaltungsdienste in Wirklic keit noch viel größer gewesen, als der oben ausgewiesen Steigerung um 39 % entspricht, da bei dieser Ausgabenp auch die Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter mitverrechn sind und ihre Bezugsaufbesserungen den Durchschnitt der A gabensteigerung im Bahnunterhaltungsdienste wesentlich erhö haben.

Die verhältnismäßig bedeutende Steigerung der Ausgaben Zugförderungsdienste dagegen findet ihre Erklärung vor all in dem bedeutenden Mehrverbrauche an Lokomotivbrennstoff den der Militärverkehr mit seiner überwiegenden Verwendu hoch belasteter Züge und seiner Unregelmäßigkeit, insbeso dere mit den langen Steh- und Wartezeiten der Lokomotiv erforderte, dann aber in der bedeutenden Preissteigerung d im Zugförderungsdienste vornehmlich verwendeten Betriel stoffe, so vor allem der Brenn- und Schmiermaterialien, der Güte sich zugleich merklich verschlechtert hatte, endlich wo auch in der unwirtschaftlichen Arbeit, dem stetigen Wechsel d Bedienungspersonals, der minderen Pflege und Wartung d Lokomotiven wie überhaupt in der zunehmenden Unmöglichke den ungenügenden Fahrpark in gutem Zustand zu erhalten.

Die für den Gesamterfolg nebensächliche Ausgabensteig rung bei den Hilfsanstalten für den Betrieb war mehr dur Zufallserscheinungen sowie durch den Neudruck von Fal karten infolge der Tariferhöhungen verursacht.

Bemerkt sei noch, daß das verhältnismäßig bescheidene M der Ausgabensteigerung im Werkstättendienste sich einersei aus der Verwendung billiger Ersatzstoffe an Stelle der mangel den hochwertigen Metalle, anderseits aber auch aus dem U stande erklärt, daß die Wiederinstandsetzungsarbeiten — d mit die erneuerungsbedürftigen Fahrbetriebsmittel so bald w möglich dem Verkehre wieder zugeführt werden könnten jeweils nur auf die rascheste Wiederherstellung der Lauffähi keit der Fahrzeuge beschränkt werden mußten.

Bedeutend höher (170 %) gestaltete sich die Ausgabensteig rung bei den persönlichen Ausgaben des Staatsbahnbetriel Infolge der zunehmenden Verteuerung aller Lebensmittel u Bedürfnisse des täglichen Gebrauchs mußten dem Person Kriegszulagen und Teuerungszuwendungen — unter welche Namen immer — gewährt werden, sollte nicht drückende N und Unzufriedenheit die Dienstleistung beeinträchtigen — i letzten Kriegsjahre allein betrug dieser Aufwand gegen 3 Millionen Kronen — Mehrausgaben, die das finanzielle Glei gewicht der Staatsbahnen um so mehr erschütterten, als die Bahnen, die nach den Vorschriften den zur aktiven Milità dienstleistung eingerückten Bediensteten ihre Zivilbezüge tei in voller, teils in nur mäßig verminderter Höhe nach wie v zu Lasten ihres Etats weiter zu bezahlen hatten, noch a Ersatz hierfür wie auch für sonstige Personalabgaben an d Heeresverwaltung viele und gut bezahlte Hilfskräfte aufnehm mußten.

Während sohin die persönlichen und sachlichen Betriebsau gaben der österreichischen Staatsbahnen im weiteren Krieg verlaufe erschreckend zunahmen (Steigerung 122 %), vermoch anderseits die Einnahmeentwicklung infolge fortgesetzter Ve kehrsdrosselungen und -einschränkungen im Transportdiens dieser Steigerung bei weitem nicht zu folgen (Steigerung ledi lich 59 %). Der zunehmenden Wagen- und Lokomotivnot g sellte sich im Jahre 1917 auch Kohlennot hinzu, an der nic zum geringsten Teile der Mangel an den erforderlichen B förderungsmitteln Schuld trug; die mit dem wiedererwachend Wirtschaftsleben gestiegenen Verkehrsbedürfnisse konnten nic mehr bewältigt werden, zumal die Heeresverwaltung die Staat bahnen für ihre eigenen Zwecke weitestgehend in Anspru nahm; die Staatsbahnverwaltung war damit der Möglichke beraubt, den Einnahmen schaffenden Verkehrsdrang des le hafter dahinströmenden Wirtschaftslebens auszuwerten, wi wohl die verhängnisvolle Steigerung der Betriebsausgaben d möglichste Förderung und Ausnutzung der Verkehrsbedürfnis im Interesse einer namhaften Einnahmensteigerung erheisc hätte. Ja, es mußten sich die Staatsbahnen sogar zu vo übergehenden Verkehrsbeschränkungen, insbesondere zu wei gehenden Drosselungen des Personenverkehrs, zur Warnung v

erflüssigen Reisen und selbst zu Abschreckungstarifen verchen.

Lediglich im Wege linearer Tariferhöhungen (allgemein um % am 1. Februar 1917, für Personen-, Güter- und Gepäckrkehr um weitere 50% je am 1. Dezember 1917, 1. Januar d 1. Februar 1918), durch Aufhebung von Frachtbegünstingen und Ausnahmetarifen sowie durch Auftarifierungen aren die Staatsbahnen einigermaßen in der Lage, ins Gewicht llende Mehreinnahmen zu erzielen, doch durften alle diese ariferhöhungen aus allgemeinwirtschaftspolitischen Rücksichn bei weitem nicht den zwischenzeitigen Lohn- und Materialeissteigerungen angepaßt werden, auch kamen sie in ihrer irkung immer zu spät.

So bereitete sich auch bei den Finanzen der österreichischen aatsbahnen der den dargestellten Ergebnissen wenige Monate nachgefolgte Zusammenbruch vor. Ein Eisenbahnnetz mit vernachlässigten, heruntergewirtschafteten und infolge Verwendung von Ersatzstoffen minder leistungsfähigen Anlagen und Fahrbetriebsmitteln, ohne genügende Bau- und Betriebsstoffe, mit infolge Überanstrengung und Unterernährung entkräftetem, dazu durch den Krieg haltlos gewordenem Personal war übrig geblieben.

Es vermag daher auch nicht Wunder zu nehmen, wenn sich die Finanzlage der an Stelle der ehemaligen k. k. österr. Staatsbahnen getretenen Staatsbahnen der einzelnen Nationalstaaten nach dem Umsturze äußerst ungünstig gestaltet hat und eine Gesundung in finanzieller Beziehung nur dort möglich wurde, wo nicht eine unbefriedigende Entwicklung der allgemeinen Volkswirtschaft, wie fortschreitende Entwertung des Geldes, die Sanierungsbestrebungen vereitelte.

Die erste Sitzung des deutschen Reichseisenbahnrats.

Die erste Sitzung des Reichseisenbahnrats, am 17. August J., eröffnete Staatssekretär Stieler, der vom Reichsäsidenten zum Vorsitzenden des Reichseisenbahnrats ernannt rden ist, mit folgenden Ausführungen:

Im Auftrage des Reichsverkehrsministers, der durch eine unfschiebliche Dienstreise am Erscheinen verhindert sei, gebe der Freude Ausdruck, daß es nach langwierigen Verhandngen gelungen sei, den nach der Reichsverfassung ihm beigeenen Rat zur Behandlung von Verkehrs- und Tariffragen berufen. Die Mitglieder, zu denen gegen früher auch die rtreter der Verbraucher und Arbeitnehmer getreten seien, rüße er herzlich. Im Gegensatz zu der früheren Übung der nder habe die Reichsregierung darauf verzichtet, ihrerseits glieder für die Landeseisenbahnräte und den Reichseisenrat zu bestellen, und dies dem Reichswirtschaftsrat übersen. Im Vordergrund der Aufgaben des Reichseisenbahnrats he die Begutachtung der Tarifmaßnahmen der Verwaltung. In zter Zeit werde so oft von Diktaturgelüsten des Reichsverrsministers gesprochen. Solche Gelüste lägen ihm durchaus n. Aber die gebotene rasche Entscheidung über die durch den rz der deutschen Währung notwendig werdenden Tariferhöhunmüsse eine Vorberatung durch wirtschaftliche Körperschaften möglich machen. Der Minister lege aber den größten Wert auf, das Gutachten des Reichseisenbahnrats zu allen grundzlichen Änderungen des Tarifs rechtzeitig anzurufen. Er e, die Reichsbahn doch mit demselben Maße zu messen, das an große privatwirtschaftliche Unternehmungen anlege. Reichsverkehrsminister wisse ganz gut, wie schlimm kurztige Tariferhöhungen auf die deutsche Wirtschaft wirkten. mand mute es aber etwa der Kohlenwirtschaft oder der nindustrie zu, von solch raschen Erhöhungen ihrer Preise uschen.

edner gab alsdann einen kurzen Überblick über die heutige Lge der Reichsbahn. Der Verkehr betrage heute a 115% des entsprechenden Zeitpunktes des Vorjahres; mit zen sehe die Reichsbahn dem Herbstverkehr entgegen. isontarife seien nur für Kali möglich gewesen, da nur Kali ein gewisser, den augenblicklichen Bedarf übersteigen Vorrat vorhanden war. Das Schmerzenskind sei die Kohversorgung. Die deutsche Kohlenproduktion liefere Reichsbahn entgegen der Zusage des Reichskohlenkommisnur ⅔ des Tagesbedarfs. Die Bevorratung mit engler und mit Saarkohle sei mißlungen, heute schon müsse fremde Kohle zur Befriedigung der Tagesleistungen herzogen werden. Diese fremde Kohle sei 440mal so teuer als deutsche Ruhrkohle vor dem Kriege und doppelt so teuer eute die deutsche Kohle. Angesichts ihrer Kohlenbestände se die Reichsbahn die größte Sorge haben, ob sie den bstverkehr glatt überstehen werde. Was die Finanze der Reichsbahn anbelange, so habe bekanntlich das erste teljahr des Jahres 1922 einen Überschuß ergeben. Die ste Entwicklung der Mark, die hierdurch verursachte geige Steigerung aller Preise und als deren Folge auch der ilter und Löhne habe die Hoffnung des Reichsverkehrssters, während des laufenden Vierteljahres das Wirtschaftsmit neuen Tariferhöhungen verschonen zu können, zugemacht. Um nur einigermaßen die Ausgabensteigerung leichen zu können, sei die Reichsbahn genötigt, den ertarif am 1. September um 50% zu erhöhen. er Zuschlag werde in die organische Umarbeitung der fe auf den ersten Oktober einbezogen. Die Reichsbahn eine der allgemeinen Geldentwertung vorgreifende Tarifik nicht betrieben. Die Bemühungen, die Ausgaben abzusetzen, dürften nach der Seite ihres Erfolges unterschätzt werden. Die Frage der Herbeiführung erer Personalleistungen sei ganz unabhängig der Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn. Von der Reichsbahn verlange man mit Nachdruck eine Senkung ihrer Betriebskosten, während man sich ohne weiteres damit abfinde, daß die Leistungen im Bergbau nicht gesteigert werden könnten, und daß die Kohlenpreise fortwährend erhöht werden müßten. Da vermisse die Reichsbahn mit Schmerzen die Anwendung von gleicherlei Maß. Auf dem Gebiete der Selbstkostenverminderung bedürfe es noch weiterer angestrengtester Arbeit; diese könne aber nie das ausgleichen, was infolge der Geldentwertung an Ausgaben zuwachse. Staatssekretär Stieler schloß seine Ausführungen mit dem zuversichtlichen Wunsche für ein gedeihliches Zusammenarbeiten zwischen Reichsbahn und Reichseisenbahnrat.

Der Reichseisenbahnrat beschäftigte sich nach dieser Ansprache mit der Feststellung seiner Geschäftsordnung und den Wahlen des ständigen Ausschusses, der dringende Angelegenheiten zu erledigen und bedeutendere Gegenstände für das Plenum vorzubereiten hat. Die Zahl der Ausschußmitglieder, die in der Vorlage mit 12 angenommen war, wurde vom Reichseisenbahnrat auf 16 erhöht. Die Feststellung dieser Zahl durch den Reichsverkehrsminister ist zu erwarten.

Einer Anregung des Geh. Hofrats Held, die Vorlagen des Reichseisenbahnrats auch den Landeseisenbahnräten zur vorherigen Prüfung zu überweisen, sagte Staatssekretär Stieler wohlwollende Prüfung zu, wobei er bemerkte, daß durch die Beratung der großen Verkehrsfragen in dem Landeseisenbahnrat keinesfalls eine Verzögerung in der Beratung der Vorlagen durch den Reichseisenbahnrat eintreten dürfe.

Abgesehen von diesen Geschäftsordnungsfragen fand eine längere Aussprache über die Lage des Reichsbahnunternehmens und die Notwendigkeit von Tariferhöhungen zwecks Anpassung an den gesunkenen Geldwert statt. Gegenüber einzelnen Stimmen, die in den schnellen Tariferhöhungen der Reichsbahn eine Gefährdung der Wirtschaft erblickten, wurde von namhaften Vertretern der Wirtschaft — insbesondere auch aus Süddeutschland — anerkannt, daß die Tariferhöhungen durchaus gerechtfertigt seien, und daß man, wenn man an das Reichsbahnunternehmen die Grundsätze der Privatwirtschaft anlege, auch gegen beschleunigt einsetzende Tariferhöhungen keine Einwendungen werde machen können. Es gehe nicht an, von dem Reichsbahnunternehmen höchste Wirtschaftlichkeit zu fordern, ihm aber die Möglichkeit eines schnellen Ausgleichs der Einnahmen mit den Ausgaben zu versagen. Von einem Mitgliede wurde besonders hervorgehoben, daß sich die privaten Verkehrsunternehmungen noch in weit schwierigerer Lage befänden als die Reichsbahn, weil sie, soweit sie in erster Linie dem Personenverkehr dienten, den Wettbewerb mit den niedrigen Personentarifen der Reichsbahn nicht mehr aufnehmen könnten. Es wurde von verschiedenen Seiten als ein großes Entgegenkommen des Reichsverkehrsministers bezeichnet, daß der Personenverkehr im vergangenen Sommer gegenüber der allgemeinen Preissteigerung geschont worden sei. Einer von mehreren Mitgliedern gegebenen Anregung, in Zukunft vor der Entscheidung über plötzlich notwendig werdende prozentuale Tariferhöhungen den Ausschuß des Reichseisenbahnrats zu hören, sagte Staatssekretär Stieler Berücksichtigung zu. Er betonte, daß die Verwaltung es nur begrüßen könne, wenn die Verantwortung für diese unumgänglich notwendigen, aber für die Wirtschaft schwierigen Entscheidungen von einem sachverständigen Gremium mitgetragen werde, zumal dadurch die Legende von den Diktaturgelüsten des Reichsverkehrsministers beseitigt werden würde.

Die noch auf der Tagesordnung stehende neue Tarifvorlage zum 1. 10. d. J. und Personenverkehrsfragen werden zunächst am 29. d. M. von dem ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats behandelt, sodann am 30. vom Plenum beraten werden.

Die Elektrisierung der Nebenbahnen in Frankreich.

Von Baurat **G. Soberski**, Berlin-Wilmersdorf.

Auf der vom 20. bis 23. Oktober 1921 in Paris abgehaltenen zweiten Generalversammlung der Union des voies ferrées d'intérêt local et des transports publics automobiles de France, die dem Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen entspricht, hat der technische Direktor des Omnium Lyonnais, Sekutowitsch, einen Bericht über die Elektrisierung der Nebenbahnen in Frankreich erstattet, der auch manches für deutsche Betriebe Interessante enthält, obwohl man in Deutschland teilweise zu anderen Erfahrungen und Ergebnissen gelangt ist.

Sekutowitsch betont von vornherein, daß im Hinblick auf die zurzeit in der ganzen Welt bestehenden schwierigen Verhältnisse bei den Verkehrsunternehmungen alle Fragen der zukünftigen Entwicklung mit äußerster Vorsicht behandelt werden müssen, und daß es kein Allheilmittel zur Beseitigung der Schwierigkeiten gibt, mit denen diese Unternehmungen zu kämpfen haben.

Die Elektrisierung ist bereits in verschiedenen Fällen für die Nebenbahnen vorteilhaft gewesen und dürfte in Zukunft infolge der Steigerung der Kohlenpreise noch häufiger von besonderer Wichtigkeit sein bei der Wiederherstellung der im Kriege zerstörten Bahnnetze oder für den Ausbau neuer Linien.

Der Bericht behandelt insbesondere den Betrieb mit hochgespanntem Gleichstrom im Dreileitersystem von 2 × 600 oder 2 × 700 Volt Spannung, bei dem entweder — wie bei der Linie Saint-Georges de Commerce-la Mure — drei Luftleitungen verlegt werden, oder — wie bei der Métropolitain Nord-Süd in Paris — die Schienen als Mittelleiter Verwendung finden, um dadurch zugleich die elektrolytischen Zerstörungen der Gas- und Wasserrohre zu beseitigen, die aber bei den Nebenbahnen meistens von geringerer Bedeutung sind. Der Betrieb mit hochgespanntem Gleichstrom ist seit Einführung der Wendepolmotoren in den Vordergrund getreten, und demgemäß hat auch die Administration des Ponts et Chaussées die Spannung von 2400 Volt für einen Versuch auf der Strecke la Mure-Gap gewählt, mit dessen Durchführung sie die französische Thomson-Houston-Gesellschaft schon vor dem Kriege beauftragt hatte.

Im Hinblick auf die Bevorzugung des einphasigen Wechselstromes in Deutschland, Skandinavien und teilweise auch in der Schweiz wurden zunächst für die Nebenbahnen in Frankreich noch keine Gleichstromspannungen von 1200, 1500 und 2400 Volt zugelassen, obwohl diese bei größerer Betriebsdichte nötig sind, um mit e i n e r Unterstation für je 20—30 km Bahnlänge auszukommen.

Der Richtungswiderstand (Impedanz) der Stromleitung und des Gleises sowie der kleine Wert für cos φ beeinträchtigen bei der Verwendung von Wechselstrom für Bahnbetriebe die Vorteile der hohen Spannung hinsichtlich des mittleren Nutzeffekts, des Spannungsabfalles und der Schienenrückleitung. Diese Nachteile können bei normalspurigen Bahnen durch reichliche Bemessung der Motoren ausgeglichen werden, bei Schmalspurbahnen zwingen sie jedoch zur Anwendung einer niedrigen Periodenzahl (15—16), wodurch dann in den Unterstationen Frequenzwandler notwendig werden, die wieder größere Kosten für Überwachung und Stromverluste verursachen.

Bereits vor dem Kriege wurden in Europa 44 Linien bzw. Netze von 880 km Länge mit hochgespanntem Gleichstrom (von 800 bis 2000 Volt Spannung) betrieben; die Motoren waren für 500 bis 1200 Volt gewickelt; nach dem Dreileitersystem wurden 100 km betrieben.

Seitdem ist in Italien versuchsweise hochgespannter Gleichstrom von 3000 Volt und in Amerika solcher von 5000 Volt in Benutzung gekommen.

Die Elektrisierung der Nebenbahnen wird in Frankreich wesentlich erleichtert werden, wenn erst die großen Vollbahnlinien elektrisiert sind, da dann der Betriebsstrom für die Nebenbahnen unter besonders günstigen Bedingungen zur Verfügung stehen wird; die durch diese Stromabgabe entstehende Mehrbelastung der Kraftstationen für die Hauptbahnen ist unwesentlich, sie beträgt z. B. für die Linien der Compagnie des Tramways de Nice et du Littoral nicht mehr als 4,3 %.

Bei Verlängerung eines schon bestehenden, mit 600 Volt Gleichstrom betriebenen Straßenbahnnetzes wird somit in Frankreich vornehmlich hochgespannter Gleichstrom von 1200 bis 1500 Volt, für unabhängige, isoliert gelegene Linien solcher von 2400 oder 3000 Volt Anwendung finden; 3000 Volt besonders dann, wenn es sich um ein ausgedehntes Nebenbahnnetz mit schwachem Betrieb handelt und Strom dieser Spannung von einer benachbarten Vollbahn zur Verfügung steht.

Wenn auch die Verschiedenheiten in den Spannungen einer Normalisierung der Anlageteile nicht günstig sind, so können doch die für die Motoren und die Stromleitung in Betracht kommenden Grundsätze für die Ausbildung von Normalkonstru tionen als genügend geklärt angesehen werden, dagegen ist di bezüglich der Ausbildung der Unterstationen noch nicht d Fall, da für verschiedene Neuerungen auf diesem Gebie (Quecksilbergleichrichter, automatischer Betrieb usw.) die Pr fungen noch nicht völlig abgeschlossen sind.

Gleichzeitig mit den technischen Einzelheiten ist natürli auch stets zu untersuchen, ob sich die Anwendung des ele trischen Betriebes oder der Ersatz eines bestehenden Dam betriebes durch den elektrischen Betrieb v o m w i r t s c h a f l i c h e n S t a n d p u n k t a u s lohnt; hierbei sind von b sonderem Einfluß: die Gestalt des Bahnnetzes sowie die Ste gungen und Kurven der einzelnen Bahnlinien, die Betrieb verhältnisse, die Verhältnisse für die Beschaffung der Kohl oder anderer Kraftstoffe, die jeweilig aufzuwendenden Kost für Kohle oder andere Kraftstoffe, Stand des Geldwertes, d Metallpreise usw.

D i e L i n i e n e i n e s B a h n u n t e r n e h m e n s könn sich entweder netzartig über ein gewisses Gebiet ausbreit oder strahlenartig von einem Mittelpunkt ausgehen oder en lich aus einzelnen, im wesentlichen parallel laufenden Streck ohne Verzweigung bestehen. Bei einem netzartigen Verla der einzelnen Strecken kann es im Hinblick auf die Stro rückleitung zweckmäßig sein, an jedem Knotenpunkt ei Unterstation anzulegen, auch wenn diese sonst nicht unbedin nötig wäre; bei strahlenartig verlaufenden Linien empfiel sich die Anwendung einer ziemlich hohen Spannung, um mö lichst mit e i n e m Speisepunkt im Mittelpunkt auszukomme bei größerer Länge der von einem Mittelpunkt ausgehend Strecken wird allerdings für jede derselben die Anlage ein Unterstation nicht zu umgehen sein. Bei einer sehr lang Linie mit großen Unterschieden in den Steigungen wird m die Speisepunkte möglichst nahe an die stärksten Steigung strecken rücken oder auch Verstärkungsleitungen für diese a ordnen.

Vor allem kommt es aber darauf an, a n w e l c h e n P u n t e n d i e e l e k t r i s c h e E n e r g i e i n d e r e r f o d e r l i c h e n S p a n n u n g b e s c h a f f t w e r d e n k a n

In absehbarer, kürzerer Zeit wird in allen französischen Pr vinzen — wenigstens in gewissen Gegenden — eine Drehstro anlage mit 3000 bis 30 000 Volt Spannung und 50 Perioden v solcher Leistungsfähigkeit vorhanden sein, daß sie noch d Stromlieferung für eine Eisenbahnlinie übernehmen kann, oh ihren Hauptzweck zu beeinträchtigen; es wird dann den Nebe bahnen alle 20—50 km die Möglichkeit zum Anschluß an ei Hochspannungsleitung geboten sein; bis dahin müßten no Drehstromleitungen bis zu den Unterstationen verlegt und der Kosten bei dem Strompreis berücksichtigt werden.

D i e S t e i g u n g s - u n d K r ü m m u n g s v e r h ä l t n i s s hängen nicht nur von dem Gelände ab, sondern auch davon, es sich um die Elektrisierung einer bereits vorhandenen Li oder einer neuen Linie handelt.

Kommt die Elektrisierung einer bereits mit Dampf betr benen Linie in Betracht, so werden kaum größere Steigung als 3 bis 3,5 % vorhanden sein; bei neu anzulegenden od wiederherzurichtenden, im Kriege zerstörten Strecken könn jedoch bei dem elektrischen Betriebe auch — namentlich Gebirge — zur Abkürzung der Strecke Steigungen bis zu 7 Anwendung finden, ohne daß man deshalb das einfac Adhäsionssystem verlassen müßte. Die Kraftstation muß da natürlich leistungsfähiger sein, wenn die Züge auf den stark Steigungen nicht geteilt werden. Die Kraftkosten werden un sonst gleichbleibenden Verhältnissen durch Verkürzung d Weges geringer, da sich die Größe der passiven Widerstän verringert und alle Betriebskosten, die der Streckenlänge o der kilometrischen Leistung proportional sind, geringer w den. Voraussetzung ist jedoch die Verwendung von Tri wagen mit Nutzbelastung und nicht von Lokomotiven, die folge ihres (toten) Gewichts den Stromverbrauch auf den St gungsstrecken erheblich vergrößern.

Selbstredend verringert sich bei dem einfachen Adhäsio betrieb auf den starken Steigungen die Leistung der Tri wagen erheblich, und es wird deshalb diese Art des Betrie für Nebenbahnen nur dann in Betracht kommen können, we ihr Güterverkehr nicht von besonderer Bedeutung ist, andernfalls die Zugförderungskosten stark wachsen und au Betriebserschwernisse eintreten.

Die mit der Streckenkürzung durch stärkere Steigungen v bundenen wirtschaftlichen Vorteile lassen sich im übrigen al in vielen Fällen auch durch Anwendung einer geringeren Sp weite (von 60 cm) erzielen, die bei elektrischem Betrieb v brauchbarer ist, als bisher allgemein angenommen wurde.

Die Rückgewinnung des Stromes in den ;efällen gewinnt erst Bedeutung, wenn etwa 50 % des ;tromverbrauches für eine Hin- und Rückfahrt auf die Steigungen entfällt; die Grenze der für die Stromrückgewinnung in Betracht kommenden Gefälle ıängt von dem Laufwiderstand des rollenden Materials in den Krümmungen und von dem Wirkungsgrad der motorischen Ausüstung bei der Stromrückgewinnung ab; sie liegt im allgeıeinen bei 2 bis 3 % (bei der Schmalspur höher als bei der ollspur).

Bei der Verwendung von hochgespanntem Gleichstrom ist die ;tromrückgewinnung nicht ohne Schwierigkeiten möglich und ıicht so von Bedeutung wie bei der Verwendung von Drehtrom oder einphasigem Wechselstrom; bei Drehstrom können ıuf Gefällen von 3,5 % bis zu 55 % der auf den Steigungsahrten aufgewendeten Strommengen wiedergewonnen werden.)er Mehrbeanspruchung der motorischen Wagenausüstung bei der Stromrückgewinnung steht die Schonung der nechanischen Wagenausrüstung (Radreifen und Bremsdötze) gegenüber, und dieser Umstand hat vielfach zur Anvendung von Drehstrom bei Zahnrad- und Seilbahnen Vernlassung gegeben; da jedoch die Stromrückgewinnung anderseits auch von dem guten Zustand der Fahrleitungen abhängig st, so ist doch selbst auf Zahnradbahnen häufig der Widertandsbremsung der Vorzug gegeben worden.

Der Einfluß der Krümmungen ist ähnlich wie ler der Steigungen und verursacht eine Erhöhung des Zugviderstandes, der sonst noch von der mittleren Fahrgeschwindigeit, der Spurweite und der Wagentype (Drehgestelle oder feste \chsen) abhängig ist. Der Einfluß des Anfahrens auf den ;tromverbrauch ist bei den Nebenbahnen im allgemeinen unedeutend.

Die Betriebsverhältnisse sind durch die Zahl er täglichen Züge, ihre Zusammensetzung ınd ihr Gewicht sowie durch die Höchsteschwindigkeit, die Reisegeschwindigkeit ınd die mittlere Geschwindigkeit zwischen en Haltestellen bestimmt.

Im allgemeinen ist bei dem Übergang vom Dampfbetrieb zum lektrischen Betrieb vorteilhaft, die Zahl der Züge zu ergrößern, da dadurch nicht nur die Verkehrsbedürfnisse esser befriedigt, sondern auch die Kosten der ersten Anlage n Hinblick auf das geringere Gewicht einer Zugeinheit für ieselbe Verkehrsstärke kleiner werden.

Bei dem Personalbedarf kommt in Betracht, daß die Dampfkomotive 2 Mann Bedienungspersonal erfordert, dagegen die lektrische Lokomotive oder der Motorwagen nur 1 Mann.

Als beste Zugbildung hat sich bei der elektrischen Beörderung gemischter Züge das Einstellen der Güteragen hinter den Personenwagen erwiesen.

Das Zuggewicht beträgt auf den französischen Nebenahnen mit Dampfbetrieb 70 bis 80 t, wovon 15 bis 20 t, also ınd 25 % auf die Lokomotive entfallen. Der elektrische Beieb ergibt eine Verringerung der toten Last um 5 bis 10 t, ie besondere Bedeutung auf den starken Steigungen gewinnt, enn bei Steigungen von 6—7 % könnte eine Dampflokomotive on 20 t Gewicht nur noch 20 t schleppen, so daß das tote ewicht ebenso groß wie die Nutzlast ist; bei Einführung elekischen Betriebes aber würde dasselbe infolge des geringeren ewichts des Zugorgans auf 50 % zurückgehen.

Die Bildung gemischter Züge vermindert zwar die Reiseeschwindigkeit infolge der längeren Aufenthalte auf den Staonen erheblich, empfiehlt sich aber trotzdem, wenn der Güterrkehr nicht bedeutend ist.

Bei elektrischem Betrieb besonderer Personen- und Güterige gibt man zweckmäßig den letzteren ein großes Gewicht, er eine geringe Fahrgeschwindigkeit, so daß durch ihre Berderung die Unterstationen etwa in gleicher Stärke beısprucht werden wie durch die Personenzüge; trotzdem kann r beide Zugarten unter Anwendung verschiedener Zahnradersetzungen dieselbe Motortype benutzt werden.

Man hat also bei dem elektrischen Betrieb einen weiten ielraum in der Zugzusammensetzung sowie in der Gestaltung s Betriebes, und die zulässige Höchstgeschwindigkeit hängt diglich von den Forderungen der Betriebssicherheit ab. Eine he Fahrgeschwindigkeit ist aber nicht nur häufig im Wettwerb mit anderen Verkehrsunternehmungen ausschlaggebend, ndern verringert auch die Ausgaben für Löhne und Gehälter wie die Größe des für 1 Personen- bzw. 1 Tonnenkilometer fzuwendenden Anlagekapitals.

Das Letztere wird an sich allerdings durch das Hinzukommen r Leitungsanlagen und Unterstationen bei den elektrischen hnen höher als bei den Dampfbahnen, und zwar um 10 000 s 15 000 Fr. für das Kilometer nach den Vorkriegspreisen d um 40 000—50 000 Fr. nach den Gegenwartspreisen.

Der Kohlenverbrauch betrug bei den mit Dampf betriebenen anzösischen Nebenbahnen je nach der Zahl der Haltestellen und der Größe der Steigungen und Kurven 100—250 g für 1 tkm vor dem Kriege und war 1920 infolge Rückganges der Kohlenqualität und der Personalleistungen 20—40 % höher; die Höchstzahlen gelten für ein sehr unebenes Netz mit Höchststeigungen von 3,5 %. Bei den elektrisch betriebenen Nebenbahnen schwankte im Jahre 1918 der Stromverbrauch (in Hochspannung beim Eintritt in die Unterstationen gemessen) zwischen 80 und 130 Wattstunden für 1 tkm.

Über die Zahl der für den elektrischen Betrieb von Nebenbahnen erforderlichen Unterstationen ist bereits im vorstehenden Näheres angegeben; die Maschinenleistung in jeder Unterstation ist gewöhnlich doppelt so groß zu bemessen wie der Kraftbedarf für einen mittleren Zug. Vor dem Kriege kostete eine Unterstation etwa 200 Fr. für 1 installiertes Kilowatt, gegenwärtig 600—700 Fr. und für automatischen Betrieb noch ungefähr 20 % mehr.

Eine Nebenbahnlokomotive (für Dampfbetrieb) von 20 bis 30 t Gewicht kostete in Frankreich vor dem Kriege 35 000 bis 45 000 Fr., im Jahre 1921 120 000 bis 150 000 Fr.; ein Drehgestellwagen mit 40 Sitzplätzen vor dem Kriege 16 000 Fr., im Jahre 1921 55 000 Fr. Ein elektrischer Motorwagen mit 4 Motoren von 60—70 PS. für 1200—2400 Volt Gleichstrom kostete vor dem Kriege 50 000—60 000 Fr., und heute etwa 200 000 Fr., also etwa ebensoviel wie die Dampflokomotive und der Anhängewagen, die er ersetzt. Da außerdem die (kilometrische) Leistung des Motorwagens höher ist als die einer Dampflokomotive, so ergibt sich bei Neueinrichtung des elektrischen Betriebes für das rollende Material keine höhere Ausgabe als bei dem Dampfbetrieb; bei Ersatz eines bestehenden Dampfbetriebes durch elektrischen Betrieb würden sich gegenwärtig, da bei den französischen Nebenbahnen etwa 1 Dampflokomotive auf 10 km Betriebslänge kommt, die Kosten der Elektrisierung um etwa 20 000 Fr. für 1 km Länge erhöhen, sofern neue Dampf-Betriebsmittel ersetzt werden; da es sich jedoch fast immer um die Auswechselung schon abgenutzter Betriebsmittel handeln wird, kommt nur ein entsprechender Bruchteil jener Mehrkosten in Frage, abgesehen davon, daß die tägliche (kilometrische) Leistung der Motorwagen wesentlich größer sein kann als die der Dampflokomotiven.

Außerdem kann bei Neuanlagen in bergigen Gegenden durch Anwendung des elektrischen Betriebes — wie bereits erwähnt — bis zu 20 % an Betriebslänge gespart werden, da bei ihm stärkere Steigungen überwunden werden können, während beim Dampfbetrieb Steigungen von mehr als 3,5 % unzulässig erscheinen.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Angaben würde sich für die Elektrisierung einer bestehenden, mit Dampf betriebenen Nebenbahn in Frankreich folgendes Bild hinsichtlich der Kapitalaufwendung und der Betriebskosten für verschiedene Verkehrsdichtigkeiten ergeben:

Anzahl der jährlich auf 1 km Betriebslänge geleisteten Zugkilometer	2 200	4 400	8 800
	Franken		
Erhöhung der Anlagekosten durch die Elektrisierung von 1 km Betriebslänge 1913	12 000	14 000	16 000
1921	40 000	45 000	52 000
Erhöhung der Zinslast (bei 8 %) 1913 um	960	1 120	1 280
1921 „	3 200	3 600	4 160
Oder für 1 Zugkilometer 1913	0,44	0,255	0,146
„ „ 1 „ 1921	1,46	0,82	0,475
Kraftkosten für 1 Zugkilometer 1913: bei Dampfbetrieb 8 kg Kohlen (1 t = 25 Fr.)	0,20	0,20	0,20
Kraftkosten für 1 Zugkilometer 1913: bei elektr. Betrieb 3 bzw. 2,75 u. 2,50 kWh (1 kWh = 0,05 Fr.)	0,15	0,138	0,125
1921: bei Dampfbetrieb 9 kg Kohlen (1 t = 100 Fr.)	0,90	0,90	0,90
1921: bei elektr. Betrieb 3 bzw. 2,75 u. 2,50 kWh (1 kWh = 0,15 Fr.)	0,45	0,413	0,375
Ersparnis an Kraftstoffkosten für 1 km Betriebslänge bei dem elektr. Betrieb 1913	110	273	660
1921 „	990	2 099	4 620
Oder in Prozenten der durch den elektrischen Betrieb verursachten Erhöhung der Anlagekosten 1913	0,9	1,95	3,75
1921	2,4	4,67	8,86

Da die auf 1 km Betriebslänge angenommenen kilometrischen Leistungen einem täglichen Verkehr von 3, 6 und 12 Zügen in jeder Richtung entsprechen und der mit 5 Cts. für 1 kWh berechnete Strompreis die Erzeugung des Stromes durch Wasserkraft voraussetzt, so zeigt die vorstehende Zusammenstellung, daß im Flachlande die Elektrisierung bestehender, mit Dampf betriebener Nebenbahnen nur bei stärkerem Verkehr von Vorteil ist — vor allem dann, wenn Wasserkraft zur Erzeugung des elektrischen Stromes zur Verfügung steht.

Verschiedene elektrisierte Nebenbahnen konnten noch im Jahre 1920 durch Wasserkraft erzeugte elektrische Energie zum Preise von 8 Cts. für 1 kWh beziehen, während an Wärmekraftwerke zu dieser Zeit bereits 30—65 Cts. für 1 kWh bezahlt werden mußten. Der Stromverbrauch schwankt zwischen 50 und 100 Wattstunden für 1 tkm.

Die Betriebsausgaben betrugen bei den französischen Nebenbahnen vor dem Kriege 0,66—1,50 Fr. für 1 Zugkm., nach dem Kriege (1920) 4,50—10 Fr., was auf 1 km Betriebslänge für die Zeit vor dem Kriege etwa 2700—4000 Fr. und für die Zeit nach dem Kriege 9000—17 000 Fr. ausmacht.

Die Betriebszahl war vor dem Kriege 0,73—0,90, nach dem Kriege (1920) jedoch auf fast allen Nebenbahnen höher als 1.

Von besonderer Wichtigkeit für die Elektrisierung der Nebenbahnen ist der in neuerer Zeit eingeführte automatische Betrieb der Unterstationen, der nicht nur die Personalausgaben, sondern auch die Unterhaltungskosten verringert, da bei dem automatischen Betrieb Beschädigungen der Anlagen durch falsche Handhabung der Anlageteile ausgeschlossen sind.

Der automatische Betrieb, für den sich besonders Quecksilber-Gleichrichter eignen, erhöht zwar die Anlagekosten einer Unterstation um etwa 20 %, ist aber trotzdem besonders für Nebenbahnlinien mit schwachem Verkehr vorteilhaft. Gewöhnlich gelangen in den Unterstationen für Nebenbahnen bei 1200 Volt Gleichstrom Gleichrichter von etwa 300—400 kW Leistung zur Anwendung; bei den gegenwärtigen Preisen werden sie er von 600 kW an vorteilhafter als rotierende Umformer, es sir bei ersteren jedoch der Wirkungsgrad sowie cos φ günstig und die Unterhaltungskosten geringer. Von größerer Bede tung für die Unterstationen sind auch die verbesserten Ko struktionen für Momentausschalter (namentlich bei rotierend Umformern) und die automatischen Leistungsbegrenzer.

Auch in der Ausführung der Leitungsanlagen sind wesen liche Verbesserungen durchgeführt worden; bei größer Fahrgeschwindigkeiten sind allgemein die Kettenaufhängun und der Bügelstromabnehmer in Verwendung; für die Fah leitung ist mit gutem Erfolge Stahldraht, für die Speiseleitu gen Aluminiumdraht benutzt worden.

Die elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge entspricht im al gemeinen der für Straßenbahnen, insoweit nicht Änderunge durch die bei den französischen Nebenbahnen fast allgemein i Anwendung befindlichen Schmalspur (von 1 m) bedingt sin Die Motoren sind für das Doppelte ihrer Bürstenspannung is liert und werden für eine Leistung von 50—160 PS hergestell sie können also mit 600 und 1200 Volt bzw. 750 und 1500 Vo (Gleichstrom-) Spannung arbeiten. Für den Antrieb mehrer Fahrzeuge von einer Stelle aus ist die Vielfachsteuerung m elektromagnetischer Betätigung in Anwendung, so z. B. a der Nord-Süd- (Unterpflaster-) Bahn in Paris; neuerdings wir jedoch mehr die elektropneumatische Betätigung, besonders vo der Compagnie Westinghouse, empfohlen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die techn schen Fortschritte auf dem Gebiet der Elektrisierung der fra zösischen Nebenbahnen durch den Krieg nicht zum Stillstan gekommen sind, und daß heute keine Hindernisse mehr fi derartige Ausführungen sowohl bei Normalspur als bei 1-n Spurweite bestehen; auch bei Spurweiten von 60 cm ist d elektrische Betrieb durchführbar und bei genügender Verkehr dichtigkeit in seinen wirtschaftlichen Ergebnissen dem Damp betrieb überlegen, besonders wenn elektrische Energie a einer Wasserkraftstation oder von einer benachbarten, bereit elektrisierten Vollbahn bezogen werden kann.

Der Sammelladungsverkehr.

Von E. **Zedligk**, Eisenbahninspektor, Breslau.

Die Eisenbahnen haben den Sammelladungsverkehr bisher der Spedition überlassen; er ist aber, wie man an der Zunahme derartiger Unternehmen sieht, so lohnend, daß es sich wirklich empfiehlt, ihn in eigene Regie zu übernehmen. Bei der unbedingten Notwendigkeit, erhöhte Einnahmen zu erzielen, ohne deshalb den Weg weiterer Tariferhöhungen beschreiten zu müssen, müssen etwaige Gefühlsmomente ausscheiden. Wenn die Eisenbahnen bisher diesen Zweig des Beförderungsdienstes vernachlässigten, so daß sich das Speditionsgewerbe damit befassen konnte, so liegt kein Grund vor, ständig darauf zugunsten dieses Gewerbes zu verzichten. Für dieses bleibt noch genügend Tätigkeitsfeld übrig, zumal die Übernahme des Sammelladungsverkehrs durch die Eisenbahnen selbst nur schrittweise vor sich gehen könnte.

Es könnte anfangs der Sammelladungsverkehr nur zwischen solchen Stationen eingerichtet werden, wo genügend Lagerraum vorhanden ist. Nach diesen Stationen könnten Nachbarstationen in einem bestimmten Umkreise einzelne Stückgutsendungen zur Vereinigung mit den Sammelladungen abfertigen, ebenso könnten auch Stückgüter nach solchen Stationen einbezogen werden, die den Zielstationen benachbart sind und selbst keinen Sammelladungsverkehr haben.

Die Stationsverbindungen, zwischen denen ein solcher Sammelverkehr eingerichtet werden kann, sind unter Angabe der Verkehrszeiten allgemein bekanntzugeben. Sagen wir z. B. zwischen München-Hbf. und Breslau-West. Die Lauftage werden sich aus der Praxis ergeben. Sämtliche Stationen im Umkreise bis zu etwa 100 km von München, auf denen selbst ein Sammelverkehr nach Breslau nicht möglich ist, und die in der Richtung auf München-Hbf. sowieso ihr Stückgut verladen, könnten ihre als Sammelgut bezeichneten Stückgüter auf München-Hbf. abrichten, und zwar nicht nur solche Güter, die unmittelbar nach Breslau-West bestimmt sind, sondern auch solche nach den übrigen Breslauer Bahnhöfen und darüber hinaus im Umkreise von gleichfalls etwa 100 km.

Als längste Sammelzeit sind vielleicht 4 Wochen anzunehmen; sie verkürzt sich je nach der einlaufenden Menge. Die genauen Ablauftage sind, soweit sie nicht ein- für allemal feststehen, etwa 5—6 Tage vorher bekanntzugeben. Stehen nicht genügende Lagerräume zur Verfügung, oder empfiehlt sich aus sonstigen Gründen die vorherige eisenbahnseitig Einlagerung nicht, dann kann auch die Annahme der Samme güter auf einige Tage vor dem Ablauf der Sammelwagen b schränkt werden. Dieser Weg dürfte zweckmäßig auch d übliche sein. Schließlich übernimmt auch die Eisenbahn geg mäßige Gebühren die Abholung der telephonisch oder schrif lich angemeldeten Sammelgüter. Für den Sammelverkehr ei nen sich sämtliche Stückgüter, die an keine Lieferfristen g bunden sind, die also mindestens 4 Wochen auf den Abtran port warten können.

Sie müßten mit einem Frachtbriefe aufgegeben werden, d vielleicht die Bezeichnung trägt: „Sammelfrachtbrief". Di eisenbahnseitigen Lieferfristen würden erst am festgesetzt Ablauftage beginnen. Als Sammelstückgutfracht wäre ei Fracht festzusetzen, die zwischen der Stückgutfracht I oder I und der Ladungsklasse An 10 (+ 10 % für gedeckte Befö derung) liegt. Sie würde also zwischen München-Hbf. un Breslau-West 503 ℳ für 100 kg statt der jetzigen Stückgu fracht I von rund 635 ℳ für 100 kg und der Ladungsfrach (An + 10 %) von rund 372 ℳ betragen. Die jetzigen Samme frachten der Spediteure sind wesentlich höher als das vo mir angenommene Mittel.

Die Verkehrswelt würde durch eine Ersparnis von 132 ℳ für 100 kg zur Aufsammlung ihrer Stückgüter für die fes gesetzten Ablauftage angespornt, und die Eisenbahn würd für die Übernahme des Wäge-, Sammel- und Ladegeschäft mit einem gleichen Mehr gegenüber der Ladungsfracht ent schädigt werden. Wenn der Sammelverkehr ausschließlic dem Speditionsgewerbe überlassen bleibt, verliert die Eisen bahn dieses Mehr gänzlich. Einen weiteren bedeutenden Vo teil hätte die Eisenbahn dadurch, daß ihr ermöglicht würd unter Umgehung von Umladestationen auf weiteste Entfer nungen fest verschließbare Ortswagen abzurichten. Sie könnt beim weiteren Ausbau dieses Sammelverkehrs allmählich da Kurswagensystem, das das Grundübel der vielen Unregelmäßig keiten einschließlich der Diebstähle ist, abbauen, angefange mit den weitlaufenden, der Diebstahlsgefahr besonders aus gesetzten Kurswagen. Schließlich genügen Kurswagen nac den Sammelabrichtestationen und für die übrigen Stückgüte nach den größeren Umladestationen, wo nur Orts- oder Um ladewagen abzurichten wären. Diese Wagen könnten aus

ıahmslos festverschlossen und beim Verladegeschäft ständig beaufsichtigt werden, so daß die Unregelmäßigkeiten auf das geringste Maß herabgedrückt werden könnten. Diese Vorteile lägen selbstverständlich auch im Interesse der Verkehrswelt, die, wenn richtige Aufklärung vorangeht, sicher im weitesten Maße von dieser Neueinrichtung Gebrauch machen würde. Auch den Eilstückgutverkehr kann man in ähnlicher Weise ausbauen.

Bei der Übernahme des Sammelverkehrs durch die Eisenbahnen wäre auch die Übernahme des An- und Abrollwesens hinsichtlich der Stückgüter für eigene Rechnung an Stelle des jetzigen halbamtlichen Rollfuhrwesens zu erwägen. Das entspräche ebenfalls einer mehr kaufmännischen Gestaltung unseres Verkehrsbetriebes. Selbstverständlich muß man der Gefahr der Bürokratisierung dieses Erwerbszweiges durch Einstellung kaufmännisch geschulten Personals zu entgehen versuchen. Auf kleineren Stationen mit geringerem Stückgutverkehr würde das bisherige Verfahren des privaten oder halbamtlichen Abrollwesens wohl das zweckmäßigste bleiben.

Weiter muß die Reichsbahn darauf bedacht sein, sich den Stückgutverkehr wieder zu sichern, der ihr in der letzten Zeit infolge der besonders den Nahverkehr stark belastenden Tariferhöhungen durch den privaten Lastkraftverkehr abgenommen ist. Sie muß unbedingt in den Entfernungen bis zu 200 km Tarifermäßigungen eintreten lassen. Durch Einrichtung günstiger Sammelkurse und möglichst vorteilhafte Regelung des übrigen Stückgut- und des Ladungs-Nahverkehrs muß nicht nur für die Eisenbahn geworben, sondern müssen auch die Selbstkosten zum Ausgleich des Verlustes an Fracht möglichst gemindert werden. Hierbei muß die Reichsbahn nötigenfalls Hand in Hand mit der Reichspost behufs Ausnutzung ihrer Kraftfahrlinien gehen. (Wegen Verwendung von Lastkraftwagen als Verkehrsmittel verweise ich auch auf den Aufsatz in Nr. 19 auf Seite 371 dieser Zeitung.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unter dem 24. Juli 1922 die Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin ergänzt, daß die Eisenbahn berechtigt ist, den Inhalt von Gepäcksendungen in Gegenwart des Verfügungsberechtigten zu prüfen.

Die Bekanntmachung ist im Reichs-Gesetzblatt II Nr. 20 vom . August 1922 veröffentlicht.

— **Erhöhung der Gütertarife.** Die Reichsbahn ist infolge der katastrophalen Entwicklung der Mark und der sich daraus ergebenden Ausgabesteigerungen genötigt, die zurzeit gültigen Gütertarife zum 1. September d. J. um 50 % zu erhöhen. Diese Erhöhung wird bei der zum 1. Oktober erfolgenden organischen Umarbeitung des Gütertarifes, bei der der neue Reichseisenbahnrat mitwirkt, bereits berücksichtigt (vgl. oben S. 621). Nachdem das erste Vierteljahr des laufenden Rechnungsjahres mit einem Betriebsüberschuß von rund 2,5 Milliarden abgeschlossen hatte, sah die Reichsbahn trotz der gewaltigen Preis- und Lohnsteigerungen, die Anfang Juli einsetzten, von einer Tariferhöhung am 1. August ab. Die neuerdings erfolgte Steigerung aller sachlichen und persönlichen Ausgaben ist aber so stark, daß beispielsweise zurzeit für Schienen das 194fache, für Stabeisen das .5fache, für deutsche Kohle das 158fache, und für englische Kohle, auf die die Reichsbahn heute zu mehr als ein Viertel ihres Gesamtbedarfes angewiesen ist, das 440fache des Friedenspreises zu bezahlen ist. Nur die günstige Verkehrsentwicklung der letzten Monate ermöglicht es, von einer völligen Anpassung der Gütertarife an diese Preissteigerungen abzusehen. (Die durchschnittliche Tariferhöhung gegenüber dem Frieden beträgt vom 1. September ab rund das 140fache.) Die Sparnismaßnahmen der Reichsbahn sowohl auf persönlichem wie auf sachlichem Gebiet sind bei der Bemessung der heutigen Tarifsätze nach dem heutigen Geldstande entsprechend hoch bewertet.

— **Kartoffeltransporte im Herbst.** Mit großer Sorge sehen die Verbraucher der Kartoffeleindeckung im Herbst entgegen, und es ist mehrfach die zweifelnde Frage aufgeworfen worden, ob und welche Vorkehrungen die Reichsbahn getroffen habe, um die kommenden Kartoffeltransporte sicherzustellen.

Die Frage der Abbeförderung der Herbstkartoffeln ist unter Beziehung der Erzeuger-, Händler- und Verbraucherorganisationen im Reichsverkehrsministerium und Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft eingehend erörtert worden. Ein brauchbares Ergebnis ist noch nicht erreicht worden, weil einerseits noch kein Anhalt vorhanden ist über die Kartoffelanbaufläche und das voraussichtliche Ernteergebnis in den einzelnen Landesteilen und anderseits Kaufverträge vor Ende August schwerlich geschlossen werden. Es steht somit auch nicht annähernd fest, welche Transportleistungen (nach Mengen und Verkehrsbeziehungen) der Eisenbahn obliegen werden. Die genannten Organisationen werden voraussichtlich erst Anfang September nähere Unterlagen in dieser Hinsicht geben können. Es ist mit ihnen vereinbart worden, daß zu diesem Zeitpunkt eine Besprechung der genannten Angelegenheit unter Vorsitz des Eisenbahn-Zentralamtes stattfinden wird. Bis dahin lassen sich besondere Vorbereitungen für die Bewältigung des Kartoffelverkehrs eisenbahnseitig noch nicht treffen. Von der Reichsbahn wird selbstverständlich alles geschehen, um eine glatte Abwicklung des Herbstverkehrs, von dem die Kartoffeltransporte nur einen Teil ausmachen, zu erzielen. Ausschließen lassen sich die Herbstschwierigkeiten bei den geringen Kohlenbeständen der Reichsbahn nicht.

— **Dienstprämien zur Bewältigung des Herbstverkehrs.** Der Reichsverkehrsminister hat an das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, in München und an die Präsidenten der Reichsbahndirektionen unterm 12. d. M. folgenden Erlaß gerichtet:

„Um den gewaltig wachsenden Verkehrsanforderungen im Herbst zu genügen, muß mit allen Mitteln danach getrachtet werden, auch die Leistungen des im Betriebs-, Betriebsmaschinen- und Verkehrsdienste tätigen Personals in den besonders betroffenen Diensten auf das höchstmögliche Maß zu steigern. Wegen der Steigerung der Leistung durch Verstärkung des Personals aus der Rotte verweise ich auf den Erlaß vom 30. Juni 1922 E. II. 90. Nr. 21 928. Es muß versucht werden, das vorhandene Personal des Außendienstes, insbesondere des Zugdienstes zu veranlassen, seine Dienstleistungen bis zum Höchstmaße zu vermehren. Zu diesem Zweck bin ich im Einverständnis mit dem Herrn Reichsminister der Finanzen bereit, versuchsweise in diesem Herbste über die Verpflichtungen des Besoldungsgesetzes und des Lohntarifs hinaus für außergewöhnliche Mehrleistungen anläßlich des Herbstverkehrs eine jederzeit widerrufliche besondere Vergütung (Dienstprämie) zu gewähren. Ich ermächtige dementsprechend die Herren Präsidenten, in der Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1922 solche Dienstprämien in folgenden Abstufungen zu bewilligen:

a) zur Erzielung besonderer Mehrleistungen an den Tagen und in den Betriebs- und Verkehrsdiensten mit angespannter Betriebs- und Verkehrslage,

b) zur Erzielung ganz außerordentlicher Mehrleistungen an den Tagen und in den Betriebs- und Verkehrsdiensten mit äußerst angespannter Betriebs- und Verkehrslage.

Für die Höhe der Dienstprämien gelten folgende Grundsätze:

1. Die Aufwandsentschädigung des Zugpersonals kann im Falle a) verdreifacht, im Falle b) versechsfacht werden.

2. Die Rangierprämien des Rangierpersonals können im Falle a) versechsfacht, im Falle b) verzwölffacht werden.

3. Dem übrigen Personal (einschließlich des nicht mit Rangierprämien bedachten Rangierpersonals) des Betriebs-, Betriebsmaschinen- und Verkehrsdienstes kann, für die Tage, an denen es Dienst verrichtet, eine Tagesvergütung gewährt werden von

im Falle a)	im Falle b)	für Beamte der Gruppen:
30 ℳ	60 ℳ	I—V
35 ℳ	70 ℳ	VI—VIII
40 ℳ	80 ℳ	IX und weiter.

4. Die Arbeiter der Betriebs- und Verkehrsstellen können für die Tage, an denen sie arbeiten, soweit sie nicht im Gedinge beschäftigt werden, unter den gleichen Voraussetzungen ebenfalls eine Dienstprämie in Höhe von 30 ℳ im Falle a) und 60 ℳ im Falle b) erhalten. Arbeiter, die im Gedinge beschäftigt sind, sowie die Empfänger von Mehrleistungs- und Bewertungszulagen können im Falle a) einen Zuschlag von 10 %, im Falle b) von 20 % zu den Grundlöhnen erhalten. Diese Prämien gelten nicht als Lohn im Sinne des § 4 Ziffer 1 des Lohntarifvertrages.

Bei Bediensteten, die zum Zwecke der Bewältigung von Spitzenverkehrsleistungen abgeordnet werden, ist die Dienstprämie neben den verordnungsmäßigen Abordnungsgebühren zulässig. Solche Abordnungen sind aber auf ganz besonders dringende und unvermeidliche Fälle zu beschränken.

Erläuternd wird dazu noch folgendes bemerkt:

6. Die Maßnahme ist zu beschränken auf die Tage, an denen sie unbedingt erforderlich erscheint. Sie ist nur einzuführen bzw. fortzusetzen, wenn ein bestimmter, unter Umständen genau zu bezeichnender Erfolg erreicht wird. Dies ist dem Personal bei Ankündigung der Maßnahme mit besonderem Nachdruck bekanntzugeben. Soweit objektive Merkmale für die Mehrleistungen gefunden werden können, sind sie möglichst als Anhalt dabei zu benutzen. Beim Nachlassen der außerordentlichen Anforderungen oder Leistungen ist die Maßnahme sofort aufzuheben.

7. Die Maßnahme ist ferner auf die Dienste des Verkehrs und Betriebes zu beschränken, bei denen eine Leistungssteigerung notwendig ist. In Frage kommen dafür im allgemeinen nur die wichtigen Verkehrsgebiete, die von dem gesteigerten Herbstverkehr besonders stark betroffen werden. Die durch die Betriebs- und Verkehrsnotlage gemeinsam beeinflußten Gebiete sind einheitlich zu behandeln. Zu diesem Zwecke wollen sich die Herren Präsidenten der Bezirke mit gleichartigen Verhältnissen verständigen. Über die Anordnung der Maßnahme ist jeweils eine kurze Anzeige durch Telegrammbrief in vier Ausfertigungen an die Registratur E II des Reichsverkehrsministeriums einzusenden, in der besonders anzugeben ist, für welche Dienste und Gebiete die Prämien gelten und ob Fall a) oder b) vorliegt.

8. Einzelne Bedienstete, die sich offensichtlich nicht der gewünschten stärkeren Anstrengung unterziehen, sind unter Mitwirkung der Bezirks-, Betriebs- und Beamtenräte auszuschließen.

9. Es kann nicht in Frage kommen, die Maßnahme gleichmäßig über längere Perioden zu erstrecken, vielmehr m u ß das Maß des Notwendigen von Tag zu Tag erneut geprüft werden.

10. Die Maßnahme ist wirtschaftlich nur zu rechtfertigen, wenn die Mehrausgabe sich angesichts der erzielten Mehrleistungen in der Bewältigung des außergewöhnlichen Verkehrsanfalls bezahlt macht. Hierauf ist schärfstes Augenmerk zu richten. Über die Bewährung des Versuchs ist zum 15. Januar 1923 möglichst unter zahlenmäßigen Angaben über den wirtschaftlichen Erfolg zu berichten, damit geprüft werden kann, ob sich eine Wiederholung empfiehlt.

11. Die Prämien sind monatlich bzw. für den Löhnungszeitraum zahlbar. Wegen des rechnerischen Nachweises ergeht besondere Weisung.

— Wegnahme von Eisenbahnfahrzeugen in Oberschlesien durch polnische Insurgenten. Der Reichsverkehrsminister hat auf eine Anfrage geantwortet, daß die Zahl der von den Insurgenten aus Oberschlesien weggeführten Eisenbahnfahrzeuge nicht genau feststehe; ein Teil derselben sei inzwischen an die Deutsche Reichsbahn zurückgegeben worden. Die noch fehlenden Fahrzeuge würden bei der Übergabe der an Polen auf Grund des Artikels 371 des Friedensvertrages zugesprochenen Fahrzeuge erfaßt; sie würden entweder auf das Abgabesoll der Polen angerechnet oder nach Deutschland zurückgeführt. Bei der Übergabe wirkten deutsche, nach Polen abgeordnete Übergabekommissionen mit. Wegen der oberschlesischen Aufstandsschäden habe das Auswärtige Amt eine Note an die Botschafterkonferenz gerichtet, deren Ergebnis bisher nicht bekannt sei. Die Haftung für diese Schäden könne die Reichsbahn nach den maßgebenden Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht übernehmen. Der Eingriff der Insurgenten müsse als höhere Gewalt angesehen werden, für die die Eisenbahn nach § 64 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht hafte.

— Personalentlassungen bei der Reichsbahn. Auf eine Anfrage des Reichstagsabgeordneten Dr. Höfle hat das Reichsverkehrsministerium geantwortet:

Für die Einschränkung des Personalbestandes der Reichsbahn ist neben dem eigenen Bestreben des Reichsverkehrsministeriums, seinen Haushalt wieder ins Gleichgewicht zu bringen, das Verlangen der Reparationskommission und des Garantiekomitees maßgebend gewesen, das dahin geht, alle Maßnahmen zur Wiederherstellung des gestörten Gleichgewichts der Betriebsverwaltungen so schnell wie möglich zur Durchführung zu bringen. Zu diesen Maßnahmen gehört vor allem eine durchgreifende Herabminderung des Personalbestandes, der selbst in Berücksichtigung der verkürzten Arbeitszeit und des verlängerten Urlaubs sowie des gegenwärtigen Zustandes der Betriebseinrichtungen, der Strecken- und Gleisanlagen und sonstiger Umstände immer noch als zu hoch erscheint. Der Personalbestand der Reichsbahn betrug noch vor kurzem rund 300 000 Mann mehr gegenüber der Vorkriegszeit. Dabei ist außer Betracht gelassen, daß die gesamte Bahnlänge der heutigen Reichsbahn durch die Abtretung großer Gebiete von Deutschland an Umfang wesentlich eingebüßt hat. Die genannte Zahl dürfte durch die angeordneten Entlassungen inzwischen heruntergegangen sein.

— Zuständigkeitserweiterung bei Vergebung von Bauarbeiten. In Anpassung an die veränderten Geld- und Zeitverhältnisse hat der Reichsverkehrsminister unter Aufrechterhaltung der Bestimmungen für die Vergebung von Leistungen und Lieferungen die Zuständigkeiten der ihm nachgeordneten Stellen zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen neu geregelt. Die Reichsbahndirektionen haben allgemein die Berechtigung erhalten, innerhalb der ihnen zugeteilten Haushaltsmittel Arbeits- und Lieferungsverträge ohne Rücksicht auf den Wert des Gegenstandes und die Art der Vergebung abzuschließen. Sofern jedoch bei freihändigen Lieferungs- und Arbeitsverträgen der Wert des Vertragsgegenstandes den Betrag von 5 Millionen Mark übersteigt, hat der Präsident den Abschluß in jedem Falle besonders zu genehmigen. Bei der Beschaffung der Fahrzeuge bedarf die Zuschlagserteilung nach wie vor in jedem Falle der Genehmigung des Reichsverkehrsministers. Die den Reichsbahndirektionen unmittelbar nachgeordneten Betriebsdirektionen, Ämter, Bauabteilungen, Inspektionen sind ermächtigt worden, Arbeiten und Lieferungen, die auf Grund genehmigter Kostenanschläge oder besonderer Anordnungen auszuführen sind, freihändig bis zum Betrage von 100 000 ℳ, bei beschränkter Ausschreibung bis zum Betrage von 150 000 ℳ und bei öffentlicher Ausschreibung bis zum Betrage von 500 000 ℳ selbständig zu vergeben. Für die Beschaffungen des Eisenbahn-Zentralamts bleiben die bisherigen Bestimmungen unberührt.

— Die deutsch-polnischen Verhandlungen. Im Bureau der Delegation für die deutsch-polnischen Verhandlungen fand, wie wir der „D. Allg. Ztg." entnehmen, eine Konferenz statt, die der Fragen behandelt wurden, die den Deutschland zu gewährenden D u r c h g a n g s v e r k e h r n a c h S o w j e t r u ß l a n d und der U k r a i n e betrafen. Der Güterverkehr soll sich im Sinne des Artikels 22 des Rigaer Vertrags vom 18. März 1921 abwickeln. Ausgeschlossen von der Beförderung sind Waren, die im 4. Absatz des Artikels verzeichnet sind: Kriegsmaterial, militärische Ausrüstungsgegenstände usw. Die genauen Bestimmungen über den Durchgangsverkehr werden in einer besonderen Konferenz, die im September stattfinden wird, festgelegt werden.

— Wagenverkehr mit Polen. Die Deutsche Reichsbahn hat zugleich namens der deutschen Privatbahnen mit der Polnischen Staatsbahn über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen Vereinbarungen getroffen, wonach zwischen der Polnischen Staatsbahn einerseits und der Deutschen Reichsbahn sowie den deutschen Privatbahnen andererseits für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen ab 1. September d. J. das Internationale Wagenübereinkommen (RIV.), Ausgabe Stresa 1921, gilt. Der Naturalausgleich endet am selben Tage. Zu § 3 Ziff. 3 des RIV. sollen die Grenzübergangsstationen beiderseits angewiesen werden, die Nichtübernahme angebotener Wagen der anbietenden Stelle schriftlich oder telegraphisch zu bestätigen. Die Mietsätze des RIV. sind erheblich ermäßigt worden. Die im Korridorverkehr laufenden Wagen werden in die Abrechnung einbegriffen.

Die am 1. September d. J. auf den gegenseitigen Netzen befindlichen deutschen und polnischen Wagen werden von diesem Tage ab in die Abrechnung nach dem RIV. aufgenommen. Sie werden also von diesem Tage ab, mit der ersten Staffel beginnend, weiter abgerechnet. Die Wagenmieteabrechnung zwischen Polen und Deutschland ist bis zum 10. November 1921 geregelt. Von diesem Tage ab wird die gegenseitige Wagenschuld in zehntägigen Abschnitten ermittelt und der Wagentag mit 20 ℳ deutscher Währung abgegolten. Diese Abgeltung erfolgt durch den Hauptausgleich für Wagenmieten unter Inanspruchnahme der Eisenbahndirektion Osten. Hinsichtlich des Korridorverkehrs bleibt die bisherige Miete von 10 ℳ deutscher Währung für den Wagen vom 15. September 1921 bis zum 31. August 1922 bestehen. Gegenseitig wird die unentgeltliche Beförderung der den Wagendienst betreffenden Mitteilungen — Korrespondenzen — auf dem Dienstwege zugesichert.

Einheitlicher Regelung bedarf die Frage der für die Wagenmieteabrechnung nach dem RIV. nötigen Übernahme und Übergabe der Wagen zwischen den beiderseitigen Grenzstationen. Polnischerseits soll die Eisenbahndirektion in Danzig, deutscherseits die Eisenbahndirektion Osten diese Frage als Geschäftsführende Verwaltungen für den Durchgangs- und Wechselverkehr regeln.

— Entwickelung des Herbstverkehrs. Das Eisenbahnzentralamt sandte dem Deutschen Industrie- und Handelstag folgendes Schreiben:

„Um über die Bedürfnisse des Verkehrs im Herbst d. J. unterrichtet zu sein, kommt es darauf an, möglichst frühzeitig eine Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung des Massenverkehrs (Kohlen, Koks, Briketts, Düngemittel, Steine, Ziege

ment, Rüben, Zucker usw.) zu erhalten. Je früher und voll-
ändiger die hierzu notwendigen Unterlagen vorhanden sind,
sto zeitiger und eingehender kann die Eisenbahn mit ihren
rbereitungen beginnen. Sind die Massentransporte zweck-
ißig geregelt, so bietet die Abwicklung des übrigen Verkehrs
ine nennenswerten Schwierigkeiten.

In Betracht kommen nur regelmäßige Massentrans-
rte in großem Umfange, die über den Bezirk eines
rektionsbezirkes hinausgehen. Beispielsweise scheiden Massen-
ndungen von Staßfurt-Leopoldshall nach Schönebeck zum Um-
lag auf die Elbe aus, da ihre Beförderung in direktem Be-
hmen mit der Eisenbahndirektion Magdeburg geregelt werden
nn. Ebenso kommt der Kohlenverkehr aus dem
uhrgebiet, der besonders geregelt wird, nicht in Be-
acht. Dagegen sind Angaben über den Massenbezug mittel-
utscher, schlesischer und englischer Kohle erwünscht.

Wir beabsichtigen, die gesamten Angaben zwecks Erörterung
t den am Transport beteiligten Direktionen zusammenzustel-
n. Die Angaben werden vertraulich behandelt und sind Dritten
ht zugänglich.

Das Zentralamt stellt hierauf sehr eingehende Fragen über
n Umfang des Absatzes und Bezuges von Massengütern der
lustrie und Landwirtschaft im Jahre 1921 und über die mut-
ßliche Gestaltung des Verkehrs im Herbst 1922.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Eisenbahnbetrieb
kelte sich im Ruhrgebiet auch in der Woche vom 6. bis
August glatt ab. Die zur Versendung von Brennstoffen
geforderten Wagen wurden sämtlich gestellt. Für Kohlen,
ks und Briketts sind in der Berichtswoche im arbeits-
lichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestell-
Wagen 20 925 (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch
stellt worden (Höchststellung am 12. August 21 266). Im
ichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnitts-
llung 19 808 Wagen. — Der Wasserstand des Rheins ist
h wie vor günstig (Cauber Pegel etwa 3 m). Die Kipper-
tung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug 16 909
(708) t, der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle 26 160
(948) t werktäglich.

— **Das Urteil im Schlafwagenprozeß.** Das deutsch-belgische
ischte Schiedsgericht hat in dem seinerzeit in Genf verhan-
ten Prozesse der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft
(S. G.) gegen das Deutsche Reich als Gegenpartei und die
ropa als Nebenintervenientin nunmehr in Paris das Urteil
ällt. Den Vorsitz im Schiedsgericht führte der Genfer Uni-
sitätsprofessor Moriaud, die Beisitzer waren der auf dem
iete des internationalen Rechtes als Schriftsteller bekannt
ordene Belgier Roderic Rollin und der deutsche Ober-
desgerichtsrat Geh. Justizrat Hoene aus Frankfurt (Main),
auf dem Gebiete des Handelsrechts dort als Richter beson-
es Ansehen genießt. Bekanntlich hatte die I. S. G. in ihrer
ge neben zahlreichen Schadenersatzansprüchen die Rückgabe
183 Fahrzeugen verlangt, die von der früheren preußischen
tseisenbahnverwaltung auf Grund von Vorkriegsverträgen
ckauft und von ihr an die Mitropa weiterverkauft worden
en. Von diesen 183 Fahrzeugen sind der I. S. G. durch den
iedsspruch nur 25 Speisewagen und 3 Schlafwagen zuge-
chen worden, bei denen über die richtige und rechtzeitige
übung des vertraglichen Ankaufrechts ein Zweifel möglich
. Im übrigen hat das Schiedsgericht festgestellt, daß bei
verbleibenden 155 Wagen die Käufe rechtlich unanfechtbar
. Der von der I. S. G. erhobene Vorwurf, daß die Über-
ung dieser Wagen durch die deutsche Zwangsverwaltung
I. S. G. an die damalige preußische Staatsbahnverwaltung
die Mitropa zu Unrecht erfolgt sei und, wie ihr Vertreter
ausdrückte, einen Raub (spoliation) darstelle, ist also end-
ig als unbegründet anerkannt worden.

er Prozeß ging um mehr als um die Rückgabe der Wagen.
I. S. G. beabsichtigte, die unbequeme Konkurrentin durch
chränkung ihres Wagenparkes der Möglichkeit zu berauben,
n Betrieb in dem bisherigen Umfange weiterzuführen. Dieser
uch ist mißlungen. Die I. S. G. wird dauernd damit rechnen
sen, daß der Speise- und (zum Teil) Schlafwagenbetrieb in
mit Deutschland der deutschen Gesellschaft verbleibt, die
nntlich einer deutsch-englisch-schweizerischen Interessen-
inschaft angehört. Ob die I. S. G. aus der durch den
edsspruch geschaffenen Lage die im Verkehrsinteresse einzig
chenswerte Folgerung ziehen und sich entschließen wird,
mit der Konkurrenz über gemeinsame Verkehrsarbeit zu
ändigen, wozu die Mitropa stets bereit war, steht aller-
bei der bekannten Denkungsart der Franzosen und Belgier
n.

r das Deutsche Reich hat das Urteil, abgesehen von der
e der Wagenrückgabe in natura, noch keine endgültige Ent-
dung gebracht. Ein Teil der Entschädigungsansprüche der
I. S. G. fällt allerdings mit der Ablehnung der Forderung auf
Rückgabe des größten Teils des Wagenparkes in sich zusammen.
Es bleiben aber noch sehr zahlreiche Ersatzansprüche bestehen,
über die die Erhebung von Sachverständigengutachten angeordnet
worden ist, und die abzuwenden oder auf ein der tatsächlichen
und rechtlichen Lage entsprechendes Maß zurückzuführen, noch
viel Arbeit und manche Kämpfe kosten wird.

Wie die „Frankfurter Zeitung“ zutreffend ausführt, läßt also
das Urteil „zwar die deutschen Parteien die Härte der Bestim-
mungen des Friedensvertrages fühlen, läßt aber auch den Wil-
len, Gerechtigkeit zu üben, erkennen und wird, anders als manche
Urteile anderer Schiedsgerichte, die sich wie vom Sieger ver-
hängte Sanktionen lesen, der hohen Aufgabe der Schiedsgerichte,
die Welt von der Herrschaft der Gewalt in das Reich des Frie-
dens und des Rechtes überzuführen, gerecht“.

— **Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts.** In der Zeit
vom 16. bis 31. Juli gestaltete sich die Wagenstellung in
(I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken
wie folgt:

	Es wurden gestellt		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. für den Werktag
I. 1922	398 241	380 727	29 287
1921	447 629	426 344	32 796
1914	691 212	679 474	48 553
II. 1922	215 484	215 364	16 566
1921	174 462	174 402	13 416
1914	135 707	135 787	9 700

In den Steinkohlenbezirken ist die Wagenstellung gegen 1914
um 292 971 zurückgeblieben; in den Braunkohlenbezirken sind
79 697 Wagen mehr gestellt als in der entsprechenden Zeit des
Jahres 1914.

— **Leichenüberführung aus Frankreich.** Für den Transport
von Leichen in Frankreich verstorbener deutscher und in
Deutschland verstorbener französischer Kriegsgefangener war
eine Ermäßigung der Leichenfracht um 50 % auf den Bahnen
des fremden Landes unter Gewähr der Gegenseitigkeit vorge-
sehen. Die französische Regierung hat jedoch mitgeteilt, daß
sie nicht die Möglichkeit hat, bald das Einverständnis der ver-
schiedenen französischen Privatbahngesellschaften zur Gewäh-
rung von Gegenseitigkeit für die Überführung der deutschen Sol-
daten zu erlangen, und hat deshalb darauf verzichtet, von der
Ermäßigung der Leichenfracht auf den deutschen Bahnen Ge-
brauch zu machen. Der Reichsverkehrsminister hat daher in
einem Erlaß angeordnet, daß für diese französischen Trans-
porte auf den deutschen Bahnen ebenfalls die volle Leichen-
fracht zu erheben ist.

Österreich.

— **Neufestsetzung der Grundlagen des Personen- und Ge-
päcktarifs der Bundesbahnen.** Auf Grund der vom Hauptaus-
schusse des Nationalrats in seiner Sitzung vom 15. Juli 1922
erteilten Ermächtigung werden mit Gültigkeit vom 15. August
1922 die Grundlagen des Personentarifs der österreichischen
Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung be-
triebenen Privatbahnen neu festgesetzt.

— **Beförderung von Personen auf nicht öffentlichen Eisen-
bahnen.** Nach einer Verordnung des Bundesministeriums für
Verkehrswesen vom 2. August 1922 kann dieses Ministerium
zur vorläufigen Befriedigung dringender örtlicher Verkehrsver-
hältnisse auf Ansuchen des Inhabers einer nicht dem öffent-
lichen Verkehre dienenden Eisenbahn (Industriebahn, Berg-
werksbahn, Forstbahn u. dgl.) unter bestimmten Voraussetzun-
gen und Bedingungen gestatten, daß auf einer solchen Bahn
bestimmte Personen oder einzelne genau umschriebene Gruppen
von Personen befördert werden dürfen, die mit dem Betriebe
dieser Eisenbahn oder mit dem Unternehmen, dem sie dient,
in Beziehung stehen. Die Bewilligung kann nur auf bestimmte
Zeit oder auf Widerruf erteilt werden. Die Beförderung von
Personen darf erst eingeleitet werden, wenn der Vollzug aller
die Bauanlage und die Einrichtung der Bahn betreffenden
Maßnahmen, die vom Bundesministerium für Verkehrswesen
aus Rücksichten der Betriebssicherheit für notwendig erachtet
werden, eisenbahnbehördlich festgestellt ist.

Die Personen, deren Beförderung nach Inhalt der vom Bun-
desministerium für Verkehrswesen erteilten Bewilligung zu-
lässig ist, sind mit auf ihren Namen lautenden Fahrtausweisen

zu beteilen, die sowohl den Bahnbediensteten als auch den vom Bundesministerium für Verkehrswesen entsendeten Aufsichtsbeamten auf Verlangen jederzeit vorzuweisen sind. Personen, die ohne Fahrtausweise angetroffen werden, sind von der Fahrt auszuschließen. Im übrigen setzt das Bundesministerium für Verkehrswesen bei Erteilung der Bewilligung fallweise die Bedingungen fest, die von dem Inhaber der Eisenbahn und von den zu ihrer Benutzung zugelassenen Personen bei der Beförderung zu beachten sind.

— **Das Venediger Abkommen der Südbahn.** Aus Zeitungsberichten entnehmen wir: Die französische Regierung und die Association nationale stehen auf dem Standpunkt, daß die italienische Regierung verpflichtet ist, die Annuität, insoweit die hypothekarischen Pfandrechte der Besitzer der Südbahnobligationen reichen, zu bezahlen, bzw. nicht berechtigt ist, die Annuität auf Reparationskonto Österreichs und Ungarns zu verrechnen. Diese Auffassung hat bekanntlich die italienische Regierung bestritten und sie hat der österreichischen Regierung mitgeteilt, daß sie von ihrem Rechte der Beschlagnahme der Annuität und ihrer Verrechnung auf Reparationskonto Gebrauch zu machen beabsichtige. Unter solchen Umständen ist es begreiflich, daß der von den italienischen Vertretern der Südbahnkonferenz von Venedig vorgelegte Plan, der zu dem Entwurfe eines Übereinkommens geführt hat, sich ausschließlich mit der Frage der Verwertung des Netzes beschäftigt, während die finanziellen Fragen, wozu auch die Annuitätenfrage gehört, erst auf einer für den Herbst in Aussicht genommenen Konferenz in Rom behandelt werden sollten. Die französische Regierung ist nun entgegengesetzter Anschauung. Sie wünscht, daß zuerst die Annuitätenfrage ihrer Lösung zugeführt werden soll, um zu wissen, auf wie viel von den Zahlungen, welche nach ihrer Anschauung durch die italienische Regierung zu leisten sein werden, der einzelne Obligationenbesitzer rechnen kann. Erst in Kenntnis dieser Lösung soll über das Schicksal des Netzes und damit über seine Verwendung entschieden werden.

— **25 Jahre Schneebergbahn.** Im Sommer dieses Jahres ist es ein Vierteljahrhundert seit der Eröffnung der Schneebergbahn Wiener-Neustadt-Puchberg-Hochschneeberg, einer der schönsten Gebirgsbahnen Österreichs. Die Mittel zu diesem Bahnbau wurden zum größten Teil durch die Opferwilligkeit der Wiener-Neustädter Bevölkerung aufgebracht, der auch in erster Linie die Verwirklichung dieses Planes zu verdanken ist.

— **Eine Statistik der Bundesangestellten.** Die seit Bildung der österreichischen Republik verbreiteten Behauptungen über den Beamtenüberfluß des Bundes haben das Bundesamt für Statistik veranlaßt, bei der statistischen Kommission einen Beschluß zu erwirken, der die Aufstellung einer Beamtenstatistik zum Gegenstande hat und die nötigen Unterlagen über Zahl und Verteilung der Beamten auf die einzelnen Dienstzweige und die einzelnen Dienststellen schaffen soll. Diese Arbeit wurde unter Mitwirkung sämtlicher Zentralstellen vorgenommen und ist nun fast beendigt. In den Mitteilungen des Bundesamtes für Statistik werden nun mit dem Stande vom 1. Juli 1921 die vorläufigen Ergebnisse der Statistik über die dem Besoldungsgesetze vom 13. Juli 1921 unterstehenden Bundesangestellten veröffentlicht. Da dieses Gesetz auf die Bundesbahnangestellten, die Angestellten der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebe, die Arbeiter und jene Personen, deren Dienstverhältnis durch Einzelvertrag geregelt ist, keine Anwendung findet, sind diese Klassen in die vorliegende Statistik nicht aufgenommen, doch kündigt das Bundesamt für Statistik die Veröffentlichung der sie betreffenden Ausweiszahlen in naher Zeit an.

Der Statistik über die dem Besoldungsgesetz unterstehenden Bundesangestellten ist zu entnehmen, daß am 21. Juli 1921 insgesamt 37 472 Bundesbeamte gezählt wurden, darunter 3690 weibliche. Davon entfielen auf das Bundesministerium für Verkehrswesen 643 Bundesangestellte. Die Bundes**bahn**angestellten sind hierbei nicht berücksichtigt. Von den 37 472 Bundesangestellten besitzen 9806 Hochschul-, 6834 Mittelschulbildung und 20 832 geringere Vorbildung.

— **Die Radiokonzession der Marconi-Gesellschaft.** Die Erteilung einer Konzession an die Marconi Wireless Telegraph Cy. Ltd. in London zum Zwecke der Gründung einer österreichischen Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer radiotelegraphischen Anlage in und bei Wien hat den radiotelegraphischen Verkehrsproblemen auch für Österreich besondere Bedeutung und Wichtigkeit gegeben. Es lag nahe, das Drahtnetz durch staatliche Radiolinien zu ergänzen; allein der Bau entsprechender Radiostationen verursacht heute so hohe Kosten, daß ein Staat nach dem andern schon mit Rücksicht auf die ständigen Betriebsabgänge es für ratsam hielt, den Radioverkehr erprobten und erfahrenen Fabrikationsgesellschaften für ra telegraphische Apparate und Stationen zu übertragen. Ös reich ist nun dem Beispiele von England, Frankreich, Schweiz, des Deutschen Reiches und anderer europäis Staaten in dieser Richtung gefolgt.

Die Marconi-Gesellschaft bildet mit ihren Tochterge schaften einen Konzern, der mit dem Telefunkenkonzern Polverhältnisse steht, wodurch ein kapitalskräftiger Ring Unternehmungen gebildet ist, die sich zur gegenseitigen Un stützung und Förderung, Überlassung ihrer Patente und gleichen verpflichtet haben und Betriebskonzessionen in vi europäischen Ländern besitzen.

Auch für Österreich war ein Festhalten am rein staatli Radiobetriebe nicht rätlich, und die Regierung entschloß zur Erteilung der Konzession an die Marconi-Gesellschaft. österreichische Telegraphenverwaltung befand sich insofern besonders schwieriger Lage, als sie von der früheren ös reichischen Telegraphenverwaltung bzw. von der Militär waltung zwei Großradiostationen übernommen hat, die in ih gegenwärtigen Zustand nur eine sehr unwirtschaftliche triebsführung zulassen und die Aufwendung ganz bedeuter finanzieller Mittel, die jetzt nicht zur Verfügung stehen, fordern würden, sollten sie nutzbringend gemacht werden. sind dies die Radiostationen bei Deutsch-Altenburg und auf Laaerberg; der österreichischen Telegraphenverwaltung hauptsächlich daran gelegen, den mit einem Gebarungsaus belasteten Betrieb dieser beiden Großstationen abzustoßen, h bei jedoch durch Einbringung des ungefähren Anschaffun wertes der beiden Stationen im Betrage von rund einer Mil Goldkronen in das Aktienkapital der Gesellschaft Einfluß die Betriebsführung und Beteiligung am Gewinne zu erzie Diesen Absichten trug das Marconi-Angebot Rechnung. Aktiengesellschaft ist verpflichtet, die staatlichen Statio Deutsch-Altenburg und auf dem Laaerberg zu übernehmen dem Staate hierfür 30 % der Aktien zu einem Nennwert, einem Kapital von vierzigtausend englischen Pfund entspr zu überlassen.

Niederlande.

— **Die Vlissinger Linie im Jahre 1921.** Auch im neuen Ja haben sich die Ergebnisse nicht gebessert, im Gegenteil, a wenn der eigentliche Geschäftsverlust geringer ausgefallen als der des Jahres 1920, so hat sich doch der allgemeine geldli Zustand der Gesellschaft derart geschwächt, namentlich du den Bau der neuen Schiffe, daß außergewöhnliche Maßnah notwendig sein werden, die Gesellschaft aufrechtzuerhalte

Die Anzahl der beförderten Reisenden hat zwar in etwas st kerem Maße zugenommen als im Vorjahre; es wurden insges befördert 26 699 Reisende gegen 22 368 im Jahre 1920. Das deutet eine Zunahme von 19 % gegen 18 % in den Jah 1919/1920, während im Jahre 1913, dem letzten Jahre mit n malem Friedensverkehr, allein mit den Nachtschiffen (7 wöchentlich) 120 937 Reisende befördert worden waren. D wäre zu bemerken, daß im Jahre 1921 über Hoek van Holla Harwich 98 346 Reisende gegen 79 031 im Jahre 1920 und 20 im Jahre 1919 befördert wurden. Trotz der Zunahme Personenverkehrs nahmen die Einnahmen aus ihm 65 738,94½ fl. ab, was hauptsächlich auf die Gleichstell der Tarife über Vlissingen mit denen über Hoek Holland-Harwich zurückzuführen ist. Insgesamt betrugen d Einnahmen aus dem Personenverkehr einschließlich des Gep verkehrs 417 653 fl. gegen 483 391,94½ fl. im Jahre 1920. Verkehr an Stückgut und Paketen nahm umgekehrt nach Tonnenzahl ab (1920: 32 245 t, 1921: 30 744), während die E nahmen von 854 255,40 fl. (1920) auf 945 951,75½ fl. (19 stiegen. Eine Abnahme erfuhren dagegen die Einnahmen dem Postverkehr, die 1920 727 053,50 fl. und 1921 639 558,03 betrugen. Da auch die verschiedenen Einnahmen von 210 488,7 auf 123 397,07½ fl. zurückgingen, betrugen die Gesamteinnah des Jahres 1921 nur 2 126 559,86 fl. gegen 2 275 189,63½ fl. im Jahre 1920. Der Gesellschaft gelang es jedoch, infolge des Rü ganges der Kohlenpreise, die Betriebsausgaben von 2 551 718,9 auf 2 248 202,50½ fl. zu ermäßigen. Sie übertrafen damit Gesamteinnahmen zwar um 121 642,64½ fl., immerhin aber der Verlust des Jahres 1921 wesentlich geringer als der Jahres 1920 (276 529,26½ fl.). Der tatsächliche Verlust Jahres 1920 kann sogar als noch größer angenommen wer (351 529,26½ fl.), da eine Einahme von 75 000 fl. bei ihm gesetzt worden war, die aus früheren Jahren stammte; kann somit den Verlust für 1921 als um 229 886,62 fl. geringer zeichnen, als den des Jahres 1920. Entsprechend den Gesa zahlen für Einnahme und Betriebskosten sank die Betriebsza von 112,154 % (1920) auf 105,720 % (1921).

Mit Ausnahme von drei Fahrten von Vlissingen nach alten Anlaufhafen Queenborough und einer Fahrt nach

[...]terhafen Tilbury im April, führte die Gesellschaft während [de]s ganzen Jahres 1921 wöchentlich sechs Fahrten nach Folke[sto]ne aus, während im Jahre 1920 die Schiffe bis zum 1. Mai nur [ei]nmal wöchentlich verkehrten. Der Neubau der „Mecklen[bu]rg“ bei der Königl. Gesellschaft „De Schelde“ in Vlissingen [wu]rde auch im Jahre 1921 noch nicht fertig; voraussichtlich [wi]rd jedoch die neue „Mecklenburg“ noch im Juli 1921 in Dienst [ge]stellt werden. Außer ihr sind nach wie vor vorhanden: [„Ze]eland“, „Prins Hendrik“, „Oranje Nassau“ und die neu er[wo]rbene „Prinses Juliana“.

[D]as Gesamtergebnis der Gesellschaft stellt sich für 1921 [fol]gendermaßen: Zu dem eigentlichen Betriebsverlust von [...]612,64½ fl. kommt noch der Verlust von 1920 mit 326 693,15 fl. [so]wie ein Betrag von 172 161,97 fl. an Zinsen; andererseits ist [no]ch eine Einnahme von 2 106,94½ fl. abzusetzen, so daß ein [Ges]amtverlust von 618 390,82 fl. zu verzeichnen ist, wobei noch [dar]auf hinzuweisen wäre, daß das Aktienkapital der Gesell[sch]aft 2 050 500 fl. beträgt. An die Ausschüttung einer Dividende [ka]nn natürlich nicht gedacht werden. Die letzte Dividende, 1914, [hat]te 10 % betragen.

[E]s ist bereits früher (Jahrgang 1920, S. 211) darauf hinge[wie]sen worden, daß der Staat die im Besitz der Staatseisen[ba]hnbetriebsgesellschaft befindlichen Aktien der „Zeeland“-Ge[sell]schaft (1 Million Gulden) übernommen und damit das Weiter[bes]tehen der auch für Deutschland und ganz Mittel- und Nord[eur]opa wichtigen Linie Vlissingen-England zunächst gesichert [...]. Nachdem die Vereinigung der beiden Eisenbahngesellschaf[ten] Hollands den Wettbewerb um den Verkehr nach England be[se]itigt hat, SS beherrschte den Vlissinger Verkehr, HSM den [...]geren über Hoek van Holland, ist der Verkehr am [.J]uni 1922 derart geregelt worden, daß die Vlissinger Schiffe [nicht] mehr bei Tage verkehren, während die Harwichdampfer ihre [...] Fahrzeit in der Nacht beibehalten haben. Damit ist eine [zwe]imal tägliche Verbindung nach England wieder hergestellt [und] der jetzt unwirtschaftlich gewordene Wettbewerb beseitigt. [Di]e Zukunft wird zeigen, ob beide Linien nebeneinander be[ste]hen bleiben können, bis nach Jahren der Verkehr nach Eng[l]and über Holland seine alte Stärke wieder erlangt hat und [zwe]i Dampferlinien ernähren kann. Im Interesse des Verkehrs [wä]re es zu wünschen, daß die Gesellschaft „Zeeland“, die in [...] Jahren auf eine fünfzigjährige, erfolgreiche Tätigkeit wird [zur]ückblicken können, auch die folgenden schweren Jahre über[steh]t. Dr. O.

Uebrige europäische Länder.

Güterwechselverkehr der schwedischen Staats- und Privatbahnen. Die schwedische Eisenbahndirektion hat die Aufmerk[sam]keit der Regierung auf die Frage der gemeinsamen Verwen[dung] der Staats- und Privatbahnwagen für den sog. Wechselver[kehr] gerichtet. Diese Frage war seit langem Gegenstand von [Ve]rhandlungen zwischen der Direktion der Staatsbahnen und [de]n vollspurigen Privatbahnen. Die Direktion berichtet, daß [ein]e Einigung über die einschlägigen Hauptbestimmungen nicht [er]zielt werden konnte, und beantragt, daß die Regierung zur [He]rbeiführung der Sicherheit im allgemeinen Verkehr künftig [ge]wisse Grundlagen für eine gemeinsame Wagenverwendung [fe]stlegen möchte.

[Di]e Verhältnisse, die seit dem Abbruch der Verhandlungen [üb]er ein neues Wagenabkommen eingetreten sind, haben die [Di]rektion überzeugt, daß die Anordnungen für eine Organi[sat]ionsfrage, die, wie der Wagenwechselverkehr, für den all[ge]meinen Verkehr und die Wirtschaftlichkeit der Bahnen, ins[bes]ondere der Staatsbahnen, so wichtig ist, für die Zukunft [nic]ht von dem mehr oder weniger guten Willen der Parteien, [ein] geeignetes Übereinkommen zu treffen, abhängig bleiben darf. [Si]e führt an, daß der sog. Wagenverbandsausschuß mit der [Unt]ersuchung beschäftigt ist, inwieweit nicht ein alle oder min[des]tens die meisten vollspurigen Eisenbahnen umfassender [Wa]genverband zum Vorteil des Landes und der Eisenbahnen [ein]geführt werden könnte. In Erwartung des Berichts dieses [Aus]schusses hat die Direktion es indes für nötig erachtet, daß [die R]egierung so schnell wie möglich eine grundlegende Bestim[mung] herausgibt, daß direkt gehende Wagen für die Güter[bef]örderung im Wechselverkehr auf vollspurigen Bahnen ver[wend]et werden sollen. Weiterhin schlägt die Direktion der [Regi]erung vor, solche Vorschriften über die Verpflichtung zur [Wa]gengestellung herauszugeben, daß die Verkehrtreibenden in [ihr]em Transportbedürfnis nicht von der mehr oder weniger un[sich]eren Möglichkeit, freiwillige Abmachungen zwischen den [Eis]enbahnen zu treffen, abhängig sind.

[Di]e Direktion stellt sich die Sache so vor, daß die vollspurigen [Pri]vatbahnen bis auf weiteres nur das Recht haben sollen, eigene [Wag]en für solche Wagenladungssendungen im Wechselverkehr [zu ver]wenden, die höchstens 300 km (an Stelle von 400 km nach dem zuletzt geltenden Abkommen) auf den Staatsbahnen zurückzulegen haben, ein Recht, das jedoch Eisenbahnen unter 50 km Länge nicht zukommen solle. Dabei solle die bisher gültige Bestimmung über Verwendung ausschließlich von Staatsbahnwagen für Sendungen nach Stationen nördlich von Bollnäs auch weiterhin Gültigkeit haben. Wenn die Kilometerbegrenzung, wie von den Vertretern der Privatbahnen verlangt, auf 500 km ausgedehnt würde, würde dies für 1921 eine Vermehrung der Wagenzahl über 300 km um 2000 Stück und der Verwendungszeit für diese um ungefähr 15 000 Tage bedeutet haben, für welche Zeitmiete zu erlegen gewesen wäre.

Für die Verwendung fremder Eisenbahnwagen soll nach wie vor eine gewisse Miete für den Wagen und Tag an die Eigentumsbahn bezahlt werden. Die Privatbahnen haben die Ermäßigung dieses Betrages auf 1,5 Kr. gewünscht, aber die Eisenbahndirektion kann keinen geringeren Mietbetrag als 1,8 Kr. für den Wagen und Tag genehmigen für Wagen, die den eigenen Staatsbahnwagen völlig ebenbürtig sind. Für die übrigen Wagen soll die Miete für den Wagen und Tag nach Anschauung der Direktion um 50 % niedriger sein. Dr. S.

— Die Kunze-Knorrbremse und die schwedischen Privatbahnen (vgl. Nr. 23, S. 462 d. Ztg.). Über den weiteren Verlauf der Angelegenheit teilt die schwedische Eisenbahndirektion mit: Die Eisenbahndirektion hat an die Regierung über das Ansuchen der schwedischen Eisenbahnvereinigung, es möchte, wenn ein Teil der Privatbahnen ganz oder teilweise mit Kunze-Knorrbremse versehen werden soll, der Staat die Privatbahnen für den entstehenden Verlust schadlos halten, auch möchte der Staat das auf 10,5 Millionen Kronen berechnete Kapital für Einführung der Bremse beibringen, berichtet. Die Eisenbahndirektion hat Ablehnung unter folgender Begründung beantragt:

Ein möglichst ausgedehnter und unbehinderter Wechselverkehr zwischen den Staatsbahnen und den vollspurigen Privatbahnen ist für das Erwerbsleben des Landes und für die Güterversender von der allergrößten Bedeutung. Es wurde daher schon im Jahre 1864 u. a. bestimmt, daß die vollspurigen Nebenbahnen mit eigenem rollendem Material mit Rücksicht auf den Wechselverkehr zur Beachtung gewisser Vorschriften beim Ausbau wichtigerer Einzelheiten am rollenden Material (wie Zugeinrichtungen, Puffer, Achsen, Räder u. a.) gehalten sein sollen, und zwar sollen diese Einzelheiten auf die gleiche Weise wie an den Staatsbahnwagen ausgeführt werden. Durch diese Bestimmungen sind den Privatbahnen natürlich größere Ausgaben zugemutet, als wenn sie nur auf den Verkehr auf eigenen Strecken Rücksicht zu nehmen hätten. Irgendein Ersatz vom Staate für diese Mehrkosten ist, soweit der Eisenbahndirektion bekannt, früher nicht verlangt worden. Irgendeinen grundsätzlichen Unterschied in der Verpflichtung der Privatbahnen, das Bremssystem den Anforderungen des Staatsbahnverkehr anzupassen und der Verpflichtung, andere Konstruktionsteile an dem für den Wechselverkehr bestimmten rollenden Material einzuführen, kann die Direktion nicht finden. Frühere Auslassungen der schwedischen Eisenbahnvereinigung beweisen auch, daß die Privatbahnen die Notwendigkeit der Anschaffung einer selbsttätigen Güterzugbremse eingesehen haben. So hob die Vereinigung in einem Schreiben an die Regierung im Zusammenhange mit der Bitte, es möchte die Bremszahl für die handgebremsten Güterzüge bei den Privatbahnen nicht erhöht werden, hervor, daß es nur noch Frage einer kurzen Zeit sei, bis die Privatbahnen die durchgehende Bremse an ihren Güterzügen einführten, und daß sie aus diesem Grunde vor den großen Ausgaben, die eine verschärfte Bremsvorschrift im Gefolge hätte, verschont werden möchten.

Da die Privatbahnen dem Wunsche der Eisenbahndirektion, die selbsttätige Bremsung an den Güterwagen einzuführen, sich zwar nicht unmittelbar ablehnend gegenüberstellen, aber doch nur unter der Voraussetzung der Unterstützung von staatlicher Seite zustimmen wollen, so scheint die Stellung der Privatbahnen zu dieser ungemein fortschrittlichen und vom eisenbahntechnischen wie betriebswirtschaftlichen Standpunkte wichtigen Sache auf der Annahme zu beruhen, daß die Einführungskosten der Bremse größer seien als die zu gewinnenden Vorteile. Doch will es der Eisenbahndirektion scheinen, als ob die Privatbahnen bei den Erhebungen, die sie über die Einführung der Bremse und die Tilgung der Kosten anstellten, die Vorteile nicht genügend eingeschätzt hätten, die die Einführung der Bremse auch für die Privatbahnen mit sich brächte. Zum Beispiel ist in die Berechnung nicht einbezogen die ganz verschiedene Höhe der Wagenmiete im Wechselverkehr für Wagen mit und ohne Bremsausrüstung oder Bremsleitung. Es dürfte nämlich nicht zu umgehen sein, daß die Eisenbahndirektion in Wahrnehmung staatlicher Interessen verschieden hohe Wagenmiete für rollendes Material von verschiedener Verwendbarkeit in den Staatsbahnzügen und daher von größerer oder geringerer Eignung für den Wechselverkehr voraussetzen müßte. Auch scheint bei den Erhebungen nicht genügend beachtet zu sein,

daß das für die einmalige Anschaffung erforderliche Kapital während der Einbauzeit auf Grund des schon eingetretenen und noch weitergehenden Preisfalles in Baustoffen und Arbeitslöhnen sich mindern werde. Die jährliche Kostenmehrung, die nach den Erhebungen der Eisenbahnvereinigung die Privatbahnen bei Einführung der neuen Bremse treffen würde, müßte, auch wenn sie, was die Eisenbahndirektion aus den angeführten Gründen bezweifelt, wirklich eintreten würde, als geringfügig angesehen werden gegenüber dem großen Kostenbetrag, der für die gesamten Privatbahnen in Frage kommt. Dr. S.

— Herabsetzung der Eisenbahntarife in der Tschechoslowakei. Wie wir der ostdeutschen Wirtschaftszeitung entnehmen, plant die Eisenbahnverwaltung eine Herabsetzung der Personen- und Frachttarife. Begründet wird diese mit dem bedeutenden Sinken der Verkehrsdichtigkeit. Der Betriebsverlust der Eisenbahn ist seit der Verdoppelung der Tarife zwar um 1½ Milliarden gesunken, aber auch die Beförderungsmenge hat bedeutend abgenommen. Was den Bau neuer Eisenbahnen betrifft, erkennt die Verwaltung die Notwendigkeit an, in erster Linie in der Slowakei Eisenbahnen zu bauen, wo wirtschaftliche und strategische Interessen es erfordern. Ebenso soll bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen besondere Rücksicht auf die Slowakei genommen werden.

— Seehafenverkehr und Weltkrisis. Da zur Bemessung des Fortschrittes und Rückganges der Weltkrisis unter anderem stets auch der Verkehr in den großen Seehäfen herangezogen wird, stellt die Schweiz. Verk.-Korrespondenz die Verkehrszahlen der drei größten Seehäfen des Festlandes in den ersten 7 Monaten des laufenden Jahres zusammen. Es liefen ein:

		Schiffe	Tonnengehalt
in Hamburg	1922	6059	7 268 255
„ „	1921	4456	4 758 627
in Antwerpen	1922	4616	7 007 597
„ „	1921	4738	6 324 623
in Rotterdam	1922	4770	6 880 371
„ „	1921	4786	6 392 267

Aus diesen Zahlen ergibt sich die auffallende Tatsache, daß einzig in Hamburg die Zahl der einlaufenden Schiffe gegenüber 1921 zugenommen hat und zwar um 1603 Schiffe mit einem Mehrgehalt an Tonnenraum von 2 509 428 t. In Antwerpen und Rotterdam ist die Zahl der Schiffe zurückgegangen. Da jedoch auch hier der Tonnenraum eine Vermehrung erfahren hat, ergibt sich die weitere Tatsache, daß im allgemeinen wieder größere Schiffseinheiten als 1921 zur Verwendung kommen. Die starke Vermehrung des Verkehrs in Hamburg ist offenbar auf die Valuta zurückzuführen, da von dort der Abtransport in Markwährung erfolgt. Die „Schw. V.-Korr." zieht aus der Statistik den Schluß, daß die Weltkrise sich noch nicht in bestimmter Richtung einer Verbesserung zuwenden zu wollen scheint.

— Nachrichten von den italienischen Eisenbahnen. Auf der 9. Tagung des Internationalen Eisenbahn-Kongreßverbandes in Rom (Ende April 1922) haben der italienische Minister der öffentlichen Arbeiten und der Generaldirektor der Staatsbahnen in ihren Eröffnungsreden Angaben über die italienischen Staatsbahnen gemacht, die nach einer in dem „Bollettino di Notizie Economiche" abgedruckten Wiedergabe keinen einheitlichen Bericht über die Ergebnisse der Verwaltung bilden, sondern nur einzelne Fragen aus ihrem Gebiet behandeln. Da aber über die italienischen Eisenbahnen seit dem Kriege nur in beschränktem Maße Mitteilungen an uns gelangt sind, geben wir einige dieser Angaben wieder.

Im Jahre 1886, einem Jahre nach Übernahme des Betriebes der drei großen Netze (adriatisches Netz, Mittelmeernetz, sizilisches Netz), betrug die Länge der italienischen Eisenbahnen 10 753 km Hauptbahnen und 450 km Nebenbahnen, insgesamt 11 203 km, das sind auf 100 qkm 3907 km Dampfbahnen. Im Jahre 1921 betrug die Gesamtlänge des Netzes (Staats- und Privatbahnen) 20 667 km, davon 17 650 km Hauptbahnen und 3017 km Nebenbahnen, das sind 6671 km auf 100 qkm. In den Zahlen für 1921 sind die in den eroberten Gebieten gelegenen Eisenbahnen mitenthalten. Diese Vergrößerung hat 1404 km betragen, davon 1042 km Hauptbahnen und 362 km Nebenbahnen mit 6074 km Streckenlänge auf 100 qkm. Die Verteilung der Eisenbahnen zwischen dem Staat und den Privatunternehmungen stellte sich folgendermaßen:

	Staatsbahnen	Privatbahnen
mit Vollspur	15 689 km	1 961 km
mit Schmalspur	660 „	—
Kolonialbahnen (schmalspurig)	220 „	2 357 „
insgesamt	16 569 km	4 318 km

Neue Eisenbahnen sind im Bau oder geplant:

Staatsbahnen:	im Bau	geplant
mit Vollspur	701 km	330 km
mit Schmalspur	183 „	800 „
zusammen	884 km	1 130 km
Privatbahnen:		
mit Vollspur oder Schmalspur	1 099 km	291 km
insgesamt	1 983 km	1 421 km

Bei Beurteilung dieser Zahlen ist zu bedenken, daß das lände Italiens vorwiegend gebirgig ist und zum kostspieli und zeitraubenden Bau großer Tunnel und Viadukte nötigt.

Für den Ausbau des Staatsbahnnetzes sind 1905 über 3½ Milliarden Lire ausgegeben worden, nämlich r 737 Millionen für den Bau neuer Strecken und rund 2827 lionen für den Ausbau der bestehenden Strecken und die V stärkung des Betriebsmittelparkes. Die gestaltung dieses Parkes erhellt aus folgenden Bestandszah

	1905	[illegible]
Lokomotiven und Dampfmotorwagen	3 079	[illegible]
desgl. in den neu erworbenen Gebieten	—	[illegible]
elektrische Lokomotiven	?	[illegible]
Personenwagen	7 008	[illegible]
Postwagen	1 752	[illegible]
Güterwagen	52 324	[illegible]

Die Vermehrung des Bestandes an Güterwagen in den let Betriebsjahren stellt sich wie folgt:

1919/20 zu 1913/14 um 43 123 Stück = 43 %,
1920/21 „ 1913/14 „ 55 596 „ = 55 %,
1920/21 „ 1919/20 „ 12 473 „ = 9 %.

Die mittlere Tragfähigkeit der Güterwagen erhöhte sich 15 t im Jahre 1913/14 auf 16 und 17 t in den Jahren 191 und 1920/21.

Die Bestandszahlen der Güterwagen vermindern sich a dings erheblich, wenn man diejenigen Wagen abzieht, die Ausland oder auf fremden italienischen Linien verkehren, beschädigt oder in Ausbesserung begriffen sind oder für Die zwecke benutzt werden. Es bleiben dann von dem Ges bestande für den öffentlichen italienischen Verkehr üb 1913/14 80 %, 1919/20 66 %, 1920/21 69 %. In Reparatur fanden sich: 1913/14 10 %, 1919/20 16 %, 1920/21 17 %. Ein dieser Ausfälle ist natürlich auf den Verschleiß während Krieges zurückzuführen. Die weitere Verschlechterung 1919/20 kann aber diese Entschuldigung für sich nicht in spruch nehmen.

Die Ausnutzung des Wagenraumes läßt auch wünschen übrig. Sie betrug 1913/14 8,60 t, 1919/20 10,7 1920/21 10,34 t für alle (auch Dienstgut-) Ladungen. Un scheidet man die Wagenladungen und Stückguttransporte, ergibt sich folgende Ausnutzung:

	Wagenladungen	Stückgut
1913/14	10,93 t	3,11 t
1919/20	11,74 t	4,01 t
1920/21	12,14 t	3,21 t.

Aus diesem großen Unterschiede schließt der Verfasser Artikels im „Bollettino", daß es die Selbstverfrachter sind, für eine angemessene Ausnutzung des Wagenraums sor während die Verladung des Stückgutes durch die Verwalt schlecht organisiert sei. Besonders in den Hauptverke plätzen seien die Stückgutwagen ganz ungenügend ausgenu Im Jahre 1920/21 wurden in je einem Wagen durchschnitt folgende Gewichtsmengen an Stückgut verladen: Turin 2,75 Florenz 3,100 t, Bologna 2,890 t, Venedig 2,390 t, und dies einer Tragfähigkeit der Güterwagen von durchschnittlich 1 Ganz besonders verhängnisvoll wirkt die Tatsache, daß Ausfuhr italienischer Güter zur See weit geringer ist als Einfuhr. Das nötigt zu ausgiebigen Leerläufen von Gü wagen nach den Häfen. Das Verhältnis der leer gefahrenen den beladenen Wagen betrug 1921: in Savona 84 %, in Ge 77 %, in Livorno 70 %, in Venedig 78 %, in Triest 45 %. Die Tatsache könnte nur durch Hebung der italienischen Ausf abgeholfen werden, und dazu könnte nur eine fühlbare Ermä gung der Tarife für Ausfuhrgüter führen, die denn auch der Industrie lebhaft befürwortet wird.

Für die laufende Unterhaltung und großen Reparaturen Personen- und Güterwagen sind 15 Werkstätten handen, die imstande sind, alljährlich 3000 Personenwa 3000 Packwagen und 19 500 Güterwagen auszubessern. Sie nügen aber den Bedürfnissen nicht, so daß die Staatsbahn waltung auf die Privatindustrie zurückgreifen muß; sie schäftigt etwa 30 Privatwerkstätten. Für kleine und mitt Ausbesserungen sind 93 Betriebswerkstätten

len, von denen täglich 2000 Fahrzeuge wiederhergestellt, ubert und nach den neuesten Sanitätsvorschriften desinfi- t werden.

ie Frage des elektrischen Betriebes steht im Vor- rund des Interesses. Nach einigen Versuchen auf den ien des Veltlin und auf der Strecke Mailand-Varese hat sich Verwaltung endgültig für die Zuführung des Stromes durch rleitung entschlossen und diese Stromart für ihre Strecken starker Neigung verwendet, zunächst auf der Giovi-Strecke ‰ Steigung). Die günstigen Ergebnisse dieses Versuches en zur Aufstellung eines großen Elektrisierungsprogramms ihrt, das im Laufe des Krieges geruht hat, aber jetzt wieder genommen worden ist. Die Verwaltung ist der Ansicht, es innerhalb 6 oder 7 Jahren möglich sein wird, ein Netz 5000 km mit starkem Verkehr für den elektrischen Betrieb urichten, und daß auf diese Weise eine wesentliche Er- nis an Feuerungsmaterial erzielt werden kann, die sich auf i Drittel der gegenwärtigen Kosten steigern läßt. Im Be- sind bereits die Strecken Bussoleno-Bardonecchia, Savona- Giuseppe, Monza-Lecco, Sampierdarena-Savona und Turin- rolo. Gegenwärtig werden für den elektrischen Betrieb ebaut die Linien Bologna-Florenz, Faenza-Bologna, Genua- , Rom-Tivoli, Rom-Anzio-Nettuno. Nachdem die Strecke co-Trofarello ausgebaut sein wird, wird die volle Linie ua-Modane durchgehend elektrisch betrieben werden können.

er die finanziellen Ergebnisse der ersten t Monate (1. Juli bis 28. Februar) des Rechnungs- res 1921/22 werden folgende Zahlen angegeben, die wir n des Jahres 1920/21 gegenüberstellen:

	1921/22	1920/21
	Einnahmen in Millionen Lire	
Personenverkehr	728,7	653,4
Gepäckverkehr	33,2	31,3
Eilgüter	214,6	208,6
Frachtgut	835,9	810,9
insgesamt . .	1812,4	1704,2.

l-dings ergeben die ersten Monate des neuen Jahres, für allein betrachtet, ein ganz anderes Bild. Der Unterschied nüber 1921 betrug:

Personenverkehr	— 10,4	Millionen	Lire
Gepäckverkehr	— 1,9	„	„
Eilgut	— 3,8	„	„
Frachtgut	— 32,8	„	„
insgesamt . .	— 48,9	Millionen	Lire.

ie Verschlechterung ist um so bemerkenswerter, als am nuar 1922 nicht unerhebliche Tariferhöhungen eingetreten n. Der Güterverkehr allein hat also in diesen beiden Mo- n 36,6 Millionen Lire weniger eingebracht als im Vorjahre, ä end im Jahre 1921 gegenüber 1920 eine Zunahme von 117,8 ionen Lire zu verzeichnen war. Dieser Rückgang des rverkehrs spiegelt die allgemeine wirtschaftliche De- ion wider, die Italien zurzeit beherrscht. Dazu kommt, ffenbar die Tariferhöhungen den gewünschten Erfolg nicht cht haben, weil der Verkehr sie nicht mehr ertragen e. Es ergibt sich dies auch aus dem starken Übergang erkehrs auf Kraftwagen. Zurzeit bestehen in Italien etwa Gesellschaften für den öffentlichen Kraftwagenverkehr.

I italienische Tagespresse weiß schon, über die Ergebnisse rollen Rechnungsjahres 1921/22 Angaben zu machen. h soll der Betriebsverlust etwa 1,6 Milliarden Lire be- n, während im Voranschlage mit einem Gewinn von 1 Mil- gerechnet wurde. Auch in Italien spielt die Personal- dabei eine überragende Rolle. Die Staatsbahnangestellten seit dem Kriege von 120 000 auf 210 000 Köpfe gestiegen, ine Mehrausgabe von 1,5 Milliarden Lire jährlich darstellt. it sich auch in Italien eine starke Strömung zur Rück- der Staatsbahnen in den Privatbetrieb bemerkbar ge- , da man annimmt, daß Privatgesellschaften die unnötigen, egend politischen Rücksichten entspringenden Ausgaben wieder abbauen könnten.

— **Untertunnelung der Meerenge von Messina.** Bei Anlaß der rung der Aufgabe der Kraftübertragung von Calabrien Sizilien ist von Ingenieur Vismara das Projekt der Unter- lung der Meerenge von Messina wieder aufgenommen wor- Nachdem er geologische Untersuchungen veranlaßt hatte, er ein ausführliches Projekt mit einem Kostenvoranschlag die Herstellung des Stollens auf. Danach wären für die llung des endgültigen Projektes und für die Herstellung tollens etwa 18 Millionen Lire nötig. Die Arbeit müsse den Enden in einer Tiefe von 200 m zugleich aufgenommen n, und auf beiden Seiten würden in dieser Tiefe Sammel- für das durchsickernde Wasser angelegt und mit Pump- werken verbunden. Der Stollen würde mit 2 m Durchmesser in eine Tiefe von 175 m zu liegen kommen und würde von Gunzirri nach Punta Pezzo geführt werden. Da das Meer dort 115 m tief ist, hätte die zwischen dem Meeresgrunde und dem Stollen liegende Schicht eine Dicke von etwa 60 m. Der Stollen würde eine Länge von von 3800 m erhalten.

— **Abbau der Gütertarife in England und Schottland.** Bei den englischen Eisenbahnen treten am 1. August wieder neue Ermäßigungen der Gütertarife in Kraft. Die Leitungen der Eisenbahnen von England und Wales haben mit den Vertretern des Gewerbes und der Landwirtschaft schon seit längerer Zeit über die einschlägigen Fragen verhandelt, und die nunmehr veröffentlichten Tarifermäßigungen zeigen nach englischem Urteil, wie eingehend diese Verhandlungen gewesen sind. Die Herabsetzung der Frachten bedeutet eine erhebliche Minder- einnahme für die Eisenbahnen, und es wird einer starken Ver- kehrszunahme bedürfen, um sie hierfür zu entschädigen, doch hofft man, daß die billigeren Frachten tatsächlich diesen Erfolg haben werden. Bei der Abmachung zwischen den Eisenbahn- gesellschaften und dem Bund der Britischen Industrie ist ferner Einverständnis darüber erzielt worden, daß vor dem 1. Juli 1923 eine allgemeine Herabsetzung der Frachten weder gefordert noch gewährt werden soll.

Die Ermäßigungen der Frachtsätze sind die folgenden. Für Kohle, Koks und andere Brennstoffe werden von dem Zuschlag von 100 % zu den Streckensätzen, der am 14. Januar 1920 ein- geführt worden und der bereits um 25 % herabgesetzt ist, nur noch 60 % erhoben; der gleichmäßige Zuschlag wird von 3 P. auf 2 P. die Tonne herabgesetzt. Bei Erzen und sonstigen Rohstoffen für den Hochofen- und Stahlwerksbetrieb wird der gleichmäßige Zuschlag, der bisher auch 3 P. betrug, ebenfalls um 1 P. herabgesetzt. Bei Eisen und Stahl beträgt die Er- mäßigung 2 P. (von 6 P. auf 4 P.), bei Dünger und Dünge- kalk 5 P. (von 9 P. auf 4 P.); die nach Bruchteilen der früheren Frachten berechneten Zuschläge bleiben unverändert. Bei einer Anzahl von anderen Gütern werden auch diese letz- teren Zuschläge um 25 % ermäßigt, und auch der gleichmäßige Zuschlag ist beträchtlich, bei Vieh in Wagenladungen z. B. von 2 Sh. auf 1 Sh., herabgesetzt. Ebenso wird der Paketverkehr der Eisenbahnen, für den bis zum 1. August 150 % Zuschlag erhoben wurden, verbilligt, indem der Zuschlag nur noch 100 % beträgt.

Von sachkundiger Seite wird behauptet, daß die Eisenbahn- gesellschaften mit diesen Frachtermäßigungen ein gewagtes Spiel treiben. Es scheint jedoch andererseits die Ansicht zu bestehen, daß der wirtschaftliche Tiefstand überwunden ist, und daß die Zunahme des Verkehrs den Einnahmeverlust durch die niedrigeren Tarife wieder ausgleichen wird. Andererseits ge- winnt die Erzeugung der Güter und der Handel mit ihnen durch die ermäßigten Frachten, und beide sind so wieder in der Lage, den Eisenbahnen höhere Einnahmen zuzuwenden. Man scheint also in England der zukünftigen Entwicklung des Wirtschafts- lebens hoffnungsvoll entgegenzusehen.

Dem Beispiel, das die englischen Eisenbahnen durch Herab- setzung ihrer Gütertarife gegeben haben, sind auch die Eisen- bahnen Schottlands gefolgt. Die schottischen Eisenbahngesell- schaften haben sich bei einer Besprechung mit dem Bund der Britischen Industrie bereitfinden lassen, dieselben Fracht- ermäßigungen zuzugestehen, wie die Eisenbahnen von England und Wales es bereits getan haben.

— **Keine Ermäßigung der Fahrpreise in England.** Nachdem die englischen Eisenbahngesellschaften mit Wirkung vom 1. August die Güterfrachten herabgesetzt haben, beschäftigt sich die öffentliche Meinung, vertreten durch Presse und Parlament, eingehend mit der Frage der zukünftigen Gestaltung der Per- sonentarife. Eine Abordnung von Mitgliedern des Parlaments ist im Verkehrsministerium dieserhalb vorstellig geworden und hat, ebenso wie die Tagespresse, Ermäßigung der Fahrpreise verlangt. Demgegenüber wiesen die Eisenbahngesellschaften darauf hin, daß die Herabsetzung der Gütertarife einen großen Einnahmeausfall für sie bedeute, und daß sie erst das Ergebnis hier abwarten müßten, ehe sie ähnliche Maßnahmen auf dem Ge- biete des Personenverkehrs treffen. Die Frage der Personen- tarife werde beständig erörtert, aber augenblicklich sei keine Aussicht auf eine Herabsetzung. Das Entgegenkommen der Eisenbahngesellschaften in bezug auf die Wiedereinführung und Erweiterung von Wochenend-, Ausflugs- und ähnlichen Fahr- karten läßt aber weitere Fortschritte auf dem hiermit betretenen Wege erwarten, wenn auch an einen allgemeinen Abbau der er- höhten Fahrpreise in größerem Umfang nicht zu denken ist. — Interessant ist in diesem Zusammenhang eine Bemerkung, die der Berliner Berichterstatter der „Times“ in einem Bericht über den deutschen Ferienverkehr macht. Nachdem er die halbe Mil- lion Menschen erwähnt hat, die in der ersten Juliwoche aus

Berlin abgereist sind, weist er darauf hin, daß die Fahrpreise im Vergleich zu den Kosten der Lebenshaltung außerordentlich niedrig seien. Sie hätten längst — und nicht erst, wie angekündigt, am 1. Oktober um 50 % — erhöht werden sollen. Die Fahrt 2. Klasse von Berlin nach Potsdam koste nur 9 ℳ, während eine Straßenbahnfahrt in Berlin 4 ℳ, ein gewöhnlicher Brief 3 ℳ koste. Von der tschechoslowakischen Grenze bis Berlin, etwa 150 Meilen (1,6 km) könne man für 364 ℳ, also für wenig mehr als 2 ℳ die Meile in der 1. Klasse fahren. Die Kaufkraft von 2 ℳ in Nahrungsmitteln, Kleidungsstücken und anderen Lebensnotwendigkeiten sei in Deutschland schon längst geringer als die eines Penny in England. — Zum Vergleich sei daran erinnert, daß ein Satz von einem Penny die Meile vor dem Kriege der in England übliche Preis für die 3. Klasse war, so daß der gleiche Betrag für die 1. Klasse bei der auch in England herrschenden Teuerung, ganz abgesehen von der Verschiebung der Verhältnisse durch den jetzigen, mindestens als eigenartig zu bezeichnenden Stand der Währung, dem Engländer als mehr als billig erscheinen muß.

— **1000-Meilen-Fahrkarten in England.** Die englische Nordostbahn gibt Fahrscheinhefte aus, die 1000 Abschnitte für je eine englische Meile (1,6 km) enthalten. Sie kosten 1. Klasse 9 £ 9 Sh. und damit nur einen halben Penny die Meile mehr als in der dritten Klasse.

— **Durchgehende Züge in England.** Die Netze der englischen Eisenbahngesellschaften sind zwar in bezug auf den Zugverkehr bis zu einem gewissen Grade gegeneinander abgeschlossen; es gab aber doch vor dem Kriege eine ganze Anzahl von Verbindungen, auf denen durchgehende Züge vom Netz der einen Eisenbahngesellschaft auf das einer anderen übergingen. Hierüber ist in Nr. 11 d. Ztg. vom 17. März 1921, S. 203, eingehend berichtet worden. Mußte aber damals gesagt werden, daß noch nicht viel geschehen sei, um derartige durchgehende Verbindungen, die im Kriege aufgegeben worden waren, wieder herzustellen, so kann jetzt das Gegenteil berichtet werden. Railway Gazette bezeichnet es geradezu als die bemerkenswerteste Erscheinung der Sommerfahrpläne, daß sie eine ganze Anzahl von Zugverbindungen enthalten, die über die Strecken mehrerer Gesellschaften gehen, und zwar nicht nur von Gesellschaften, die zu derselben von den in der Bildung begriffenen Gruppen gehören; eine Anzahl derartige Züge geht auch über die Grenzen der Gruppen hinaus. Es verkehren z. B. durchgehende Züge zwischen Liverpool und Manchester einerseits und der Südost- und Chatham Eisenbahn andererseits über Kensington und Willesden, also unter Berührung von London. Ebenso verbindet ein durchgehender Zug, der „Sunny South Special", den Norden mit dem Netz der London, Brighton und Südküsten-Eisenbahn. Zu diesen Verbindungen ist neuerdings ein durchgehender Zug getreten, der von der Großen Westbahn über Reading auf die Südost- und Chatham-Eisenbahn übergeht, also den Süden von England durchquert, ferner ein vom Netz der London und Nordwestbahn auf das der London und Südwestbahn übergehender Zug, der außerdem noch die Midlandbahn und die Sommerset- und Dorset-Verbindungsbahn berührt; er soll hauptsächlich den Nordosten von England mit den Seebädern Bournemouth und Swanage in Verbindung bringen. Zwischen Glasgow und Edinburgh einerseits verkehren durchgehende Wagen nach Scarborough, ebenso zwischen Southampton und Scarborough. Bemerkenswert ist ferner der durchgehende Zug von Brighton über Worthing, Portsmouth, Eastleigh und Salisbury und von da nach Bath, Bristol und Cardiff sowie über Exeter und Barustaple nach Ilfracombe. Ein Teil des Zuges zweigt in Portsmouth ab und wird nach Southampton und Bournemouth geleitet. Von Dover und Folkestone auf der Südost- und Chatham-Eisenbahn verkehren durchgehende Züge über Guildford nach Southampton und Bournemouth an der London und Südwest-Eisenbahn. Derartige durchgehende Verbindungen werden also von ganz besonderer Bedeutung für das englische Verkehrswesen angesehen. Die Mehrzahl von ihnen dient mehr dem Sommerverkehr nach den Bädern als dem geschäftlichen Reiseverkehr.

— **Gewerkschaft und Staatsbahn in England.** Bei der Jahresversammlung der Landesgewerkschaft der Eisenbahnarbeiter in Bradfort Anfang Juli wies der Vorsitzende darauf hin, daß das neue Eisenbahngesetz eine vollständig veränderte Entwicklungsgrundlage für das englische Verkehrswesen bedeute. Es sei von besonderem Wert, zu beobachten, welche Wirkungen das Gesetz bis jetzt auf die Verwaltung der Eisenbahnen gehabt habe. Es sei aber trotzdem nötig, daß die Gewerkschaften auf der Verstaatlichung der Eisenbahnen bestünden; die Eisenbahnarbeiter könnten besser als irgendwelche andere Kreise erkennen, daß diese Maßnahme zum besten des ganzen Landes nötig sei. — Die allgemeine Auffassung vom Bau und Betrieb der Eisenbahnen geht bekanntlich in England von jeher dahin, daß diese privatem Unternehmungsgeist zu überlassen si; nur in den überseeischen Siedelungen ist man von dies Grundsatz abgewichen, im Heimatland ist den Eisenbahnen gar jede staatliche Beihilfe durch Geldzuschüsse zum Bau u durch ähnliche Mittel versagt worden. Die Arbeiterpartei verfo aber im Gegensatz dazu seit längerer Zeit den Gedanken, d die englischen Eisenbahnen verstaatlicht werden müssen, u hatte deshalb auch, kurz ehe das neue Eisenbahngesetz April 1921 im Parlament beraten wurde, ihrerseits einen setzentwurf eingebracht, der auf die Verstaatlichung abziel Er wurde aber, wie zu erwarten war, abgelehnt und war m ein taktischer Vorstoß als ein Versuch, das verfolgte Z wirklich zu erreichen.

— **Der englische Bergarbeiter-Ausstand und die Eisenba gewerkschaften.** Der Jahresversammlung der Landesgewe schaft der Eisenbahnarbeiter, die Anfang Juli in Bradford st gefunden hat, hat im Kassenbericht für das vergangene Ja der bekannte Führer der Eisenbahnarbeiter, J. H. Thomas, n geteilt, daß der Bergarbeiterausstand, der vom Anfang April Ende Juni 1921 gedauert hat, der Gewerkschaft einen Aufw von 750 000 £ an Arbeitslosen-Unterstützung verursacht h Trotz der hohen Ansprüche, die auf diese Art an die Kasse stellt worden sind, und die alles bisher dagewesene übertroff haben, sind doch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gewe schaft so gesund wie die keiner anderen derartigen Vereinigu Die schwere Sorge, die die hohen Ausgaben der Leitung ver sacht haben, waren also unbegründet. Wegen der Einstellu der Kohlenförderung konnten die Eisenbahnarbeiter zum T nicht voll beschäftigt werden, zum Teil mußten Arbeiter e lassen werden, und so mußten denn wöchentlich während Dauer des Ausstands über 50 000 £ aus der Gewerkschaftska an Unterstützungen gezahlt werden. Die englischen Eis bahngesellschaften beziffern den Verlust, der ihnen durch je Ausstand entstanden ist, auf 6 000 000 £ monatlich, so daß ihn insgesamt 18 000 000 £ entgangen sind. Ihr Verlust übertri also die Ausgaben der Gewerkschaft noch sehr erheblich.

Fremde Erdteile.

— **Plan einer Eisenbahn Mekka-Medina.** Geldkräftige a bische Kreise in Mekka haben sich zusammengetan, um d Mittel für eine Eisenbahn von Mekka nach Medina aufzubring Diese Bahn wird von besonderer Bedeutung für die streng gl bigen Mohammedaner sein, indem sie ihnen den Besuch ih heiligen Stätten erleichtert; zurzeit können sie zwar Medina n der Hedjas-Eisenbahn von Norden her erreichen, aber von d bis Mekka müssen sie zurzeit noch mit Karawanen reisen. neue Eisenbahn wird daher nicht nur örtliche Bedeutung hab sondern den Weg der mohammedanischen Pilger von Indie Java und China beeinflussen.

— **Elektrokarren beim Verladen von Gütern in Amerik** Seit dem Juli 1920 sind auf dem Güterbahnhof Polk-Street d Pennsylvania-Eisenbahn in Chicago die Handkarren beim Ve laden und Umladen der Güter durch Elektrokarren ersetzt, u es sind damit sehr gute Ergebnisse erzielt worden. Die A beiterzahl konnte auf weniger als die Hälfte verringert werd und der einzelne Mann hat mehr als das Doppelte geleist In den letzten sechs Monaten des Handbetriebs wurden im M natsdurchschnitt 220 Mann beschäftigt, die in 334 635 Arbeit stunden 255 126 t verluden, d. s. 0,764 t auf den Mann und d Stunde. In sechs Monaten mit Elektrokarren luden 94,5 Ma im Monatsdurchschnitt in 121 240 Stunden 211 728 t oder 1,74 auf den Mann und die Stunde. Die Arbeiter mußten sich die neue Betriebsart erst gewöhnen; in den ersten sechs M naten leistete der Mann mit Elektrokarren nur 1,20 t in d Stunde, dann stieg der Durchschnitt auf 1,76 t, und neuerdin ist eine Leistung von 1,80 t im Durchschnitt von drei Monat erreicht worden. Die Ersparnis ist also sehr erheblich, u das Bekanntwerden derartiger Betriebsergebnisse wird de Elektrokarren zu weiterer Verbreitung helfen.

— **Zusammenstoß zweier Züge in Amerika auf übersichtlich Strecke.** Im April d. J. sind auf der Chicago, Rock Island an Pacific-Eisenbahn zwei Personenzüge, die mit Geschwindigkeit von 30 bis 70 km fuhren, auf einer eingleisigen, über 11 k langen geraden Strecke zusammengestoßen. Beide Führer war tot, können also nicht aussagen, wie der Unfall zustande g kommen ist. Es würde auch an sich nichts Bemerkenswert bieten, wenn nicht beide Züge mit weithin leuchtenden ele trischen Stirnlaternen versehen gewesen wären und die Streck so übersichtlich wäre, daß man den herannahenden Zug a große Entfernung bemerken mußte. Nach den Aussagen d Heizer, die am Leben geblieben sind, scheint es aber, als wohl das Licht der entgegenkommenden Lokomotive den beide

urern nicht entgangen wäre, daß sie aber geglaubt hätten, Licht, das sie vor sich sahen, sei dasjenige eines auf der hsten Kreuzungsgrenze haltenden Zuges gewesen; sie haben das Licht wohl gesehen, aber nicht erkannt, daß es sich sie zu bewegte, ein Irrtum, der durchaus erklärlich ist, wenn bedenkt, wie schwierig es ist, im Dunkeln die Entfernung s einzelnen Lichts zu schätzen. Die Anbringung einer ken Lichtquelle an der Spitze des Zuges dient also allein haus noch nicht zur Verhütung von Zugzusammenstößen. Irrtum der Lokomotivführer in bezug auf das ihnen entnkommende Licht war natürlich nicht allein schuld daran, die Züge zusammenstießen. Die Hauptschuld trifft den abfertiger, der am Tage des Unfalls, nachdem er von 8½ n. bis 5½ nachm. Dienst gehabt hatte, um 11 Uhr und 2 Uhr s aus dem Bett geholt wurde, um die Anordnungen für den kehr von Zügen zu treffen, wobei die Verunglückten zu n gehörten, wegen deren er um 2 Uhr seine Anweisungen ilen mußte.

Abbau von Löhnen in Kanada. Die Vereinigung der dischen Eisenbahnen hat bekanntgegeben, daß sie die e der im Bahnunterhaltungsdienst beschäftigten Arbeiter 10 % herabzusetzen gedenkt. — Bei den Eisenbahnen der inigten Staaten sollten auf Grund einer Verfügung des lichen Eisenbahnarbeitsamts die Löhne der Büro- und hofsarbeiter, der Signalwärter und Feuerleute im Heizhausst am 1. Juli um 2 bis 6 Cent die Stunde herabgesetzt en. Das bedeutet für die Eisenbahngesellschaften eine inderung ihrer Ausgaben um 27 000 000 Dollar, auf das berechnet. — Nachdem die Eisenbahnarbeiter wegen der bsetzung ihrer Löhne einen Ausstand in Aussicht gestellt n, haben eine Anzahl Eisenbahngewerkschaften die Leitung Vereinigung beauftragt, mit den Gewerkschaften der Bergter wegen gemeinschaftlichen Vorgehens für den Fall in indung zu treten, daß die endgültige Entscheidung zuten des Ausstands getroffen wird.

Rechtspflege.

— **Ist Beschlagnahme durch den Betriebsrat höhere Gewalt?** 22. September 1920 wurden zwei Eisenbahnwagen auf dem hof zu Neustadt i. M. für den Kläger mit Kartoffeln be. Unter den Arbeitern der Stadt verbreitete sich das Ge, daß diese Kartoffeln zu Wucherpreisen nach dem Ausverschoben werden sollten. Auf Veranlassung des Geschaftskartells besetzten Arbeiter die beiden Wagen und hlagnahmten" die Ladungen. Die Bemühungen des Bahnorstehers, die Arbeiter von diesem ungesetzlichen Vergabzubringen, waren erfolglos. In der kleinen Stadt auch ausreichende Polizeikräfte nicht zur Verfügung. 23. September 1920 haben dann die Arbeiter die beiden ffelladungen zu 19 ℳ für den Zentner öffentlich verkauft den Reinerlös mit 9061 ℳ hinterlegt.

Ladungen waren bereits mit Frachtbrief der Eisenbahn zur lerung übergeben gewesen. Es handelte sich streitlos um entner Kartoffeln, die der Kläger für 33 ℳ den Zentner ft und zur Versendung nach Alt-Rahlstedt hatte verladen . Er hat den Reichseisenbahnfiskus auf Erstattung des s der Kartoffeln abzüglich des an ihn abgeführten hinter- Erlöses beim Landgericht Schwerin verklagt. Durch Urom 9. Januar 1922 hat das L a n d g e r i c h t der Klage geben.

hiergegen erhobene Berufung hat das O b e r l a n d e s- c h t Rostock durch rechtskräftiges Urteil vom 24. April 22 — R II 13134/20 zurückgewiesen aus folgenden E n t- h i d u n g s g r ü n d e n:

beklagte Fiskus bestreitet, daß der Eisenbahnbetriebsrat, uf Grund des Reichsgesetzes vom 4. Februar 1920 im sse der Arbeiter und Angestellten aus sozialpolitischen en ins Leben gerufene Einrichtung, in dem Sinne als Teil senbahnverwaltung anzusehen sei, daß die Eisenbahn die etriebsrat vorgenommenen Handlungen privatrechtlich zu en habe. Er bestreitet ferner, daß tatsächlich das Ver von Mitgliedern des Eisenbahnbetriebsrates im vorlie Fall für den Schaden ursächlich gewesen sei. Das kann n dahingestellt bleiben. Denn das Berufungsgericht est, daß auf alle Fälle die Haftung der Bahn auf Grund 84 E.V.O. gegeben ist, weil nicht anerkannt werden kann, r Schade, auch wenn man der Auffassung des Beklagten genannten beiden Punkten folgen will, durch höhere verursacht ist.

Die Eisenbahnakten, insbesondere die Berichte des Stations hers vom 22. und 23. September 1920 und die Verneh der Hilfsbahnwärter V. und B. vom 25. September 1920 folgenden Tatbestand. B. wurde zuerst auf die beiden Kartoffelwagen aufmerksam, während er Schrankendienst hatte, und benachrichtigte seinen Kollegen V., der dienstfrei war, von der angeblich bevorstehenden Verschiebung der Kartoffeln. Beide waren Mitglieder des Eisenbahnbetriebsrats in Neustadt. V. setzte sich mit dem Gewerkschaftskartell in Neustadt in Verbindung. Die Arbeiter beschlossen dann in der Auffassung, daß dem Kartoffelwucher entgegengetreten werden müsse, die Ladungen anzuhalten. Am 22. September 1920 nachmittags gegen 5 Uhr sah sich der Stationsvorsteher der Tatsache gegenübergestellt, daß das Gleis bei den Kartoffelwagen von Arbeitern besetzt war, die ihm erklärten, daß die Kartoffeln beschlagnahmt seien, und daß sie sich dem Abrollen der Wagen nötigenfalls mit Gewalt widersetzen würden. Das Verhalten des Vorstehers gibt zu Vorwürfen keinen berechtigten Anlaß. Seine Vorstellungen blieben fruchtlos, er berichtete sofort an die Eisenbahn-Generaldirektion zu Schwerin durch Fernsprecher und wandte sich in der Folge auch an den Bürgermeister um polizeilichen Schutz. Er war nach seiner glaubhaften Versicherung außerstande, mit dem Bahnpersonal den Abtransport durchzusetzen. Von der Generaldirektion in Schwerin erhielt er die Antwort, er solle die Arbeiter in ruhiger Weise auf das Ungesetzliche ihres Tuns hinweisen und nötigenfalls polizeiliche Hilfe erbitten. Der Bürgermeister versuchte, gleichfalls ohne Erfolg, durch gütliche Verhandlung die Arbeiter zum Nachgeben zu veranlassen. Die geringen Polizeikräfte am Orte waren zu schwach, um die Ordnung aufrechtzuerhalten. So verging der 22. September und der Vormittag des 23. September. Gegen Mittag des letzteren Tages hoffte der Vorsteher, daß die Angelegenheit friedlich verlaufen würde. Gegen 2 Uhr nachmittags indessen hatte sich eine große Anzahl von Arbeitern und Frauen angefunden, welche die plombierten Wagen öffneten und dann den Verkauf der Kartoffeln mit dem im Tatbestand geschilderten Erfolge herbeiführten.

Wenn nun gefragt wird, was die Generaldirektion getan hat, um den für sich allein freilich hilflosen Stationsvorstand im Schutze der der Bahn übergebenen Güter zu unterstützen, so kann nur festgestellt werden, daß sie es an jeder zweckmäßigen Handlung hat fehlen lassen. Sie war so rechtzeitig über die Sachlage unterrichtet, daß sie bei der kurzen Entfernung zwischen Schwerin und Neustadt noch am 22. jedenfalls aber am Morgen des 23. September, sei es durch die Eisenbahn oder mit Kraftwagen, Sicherheitspolizei von Schwerin aus hätte zur Stelle schaffen können. Es darf zwar nicht verschwiegen werden, daß der Bürgermeister in seinem Bericht vom 23. September 1920 die Zuziehung von Sicherheitspolizei nicht für wünschenswert erklärt hat, da sie nach seiner Ansicht zu Blutvergießen hätte führen können. Aber so sehr die Absicht, gewaltsame Zusammenstöße mit der Bevölkerung zu vermeiden, auch volle Billigung verdient, kann doch keineswegs zugegeben werden, daß bei pflichtgemäßer und besonnener Leitung ein Eingreifen der Polizei zu Blutvergießen führen mußte. Vielmehr muß angenommen werden, daß das Erscheinen genügender Polizeikräfte hingereicht haben würde, die Eisenbahnwagen einstweilen zu schützen, bis bei den Arbeitern die ruhige Überlegung die Oberhand gewann. Dafür spricht, daß sich die Arbeiter bei ihrem gesetzwidrigen Tun immerhin eine große Mäßigung auferlegten, wie sich aus der Hinterlegung des für die verkauften Kartoffeln erzielten Preises ergibt. Dafür spricht weiter, daß der Haupteisenbahnbetriebsrat in Schwerin, den V. noch am Abend des 22. September telegraphisch benachrichtigte, am Morgen des 23. telephonisch antwortete, daß der Betriebsrat zur Beschlagnahme nicht berechtigt sei. Es ist daher sehr naheliegend, daß auch das Gewerkschaftskartell zu Neustadt und die dortige Arbeiterschaft zu der gleichen Überzeugung durchgedrungen sein würden, wenn von autoritativer Stelle der gesetzliche Standpunkt mit Nachdruck vertreten wurde, ohne daß es zur Gewaltanwendung zu kommen brauchte. Jedenfalls war es Pflicht, durch ein Mitglied der Generaldirektion selbst diesen Standpunkt geltend zu machen.

Es ist anerkannten Rechtens, daß als höhere Gewalt nur solche Ereignisse anzusehen sind, die durch Anwendung aller vernünftigerweise anzuwendenden Mittel nicht abgewendet oder unschädlich gemacht werden können. Sache der Eisenbahn ist es, die Umstände darzulegen, aus denen sich ergibt, daß der Schaden unvermeidbar war. Im vorliegenden Falle hat sich die Generaldirektion, an welche die Station sich rechtzeitig um Hilfe wandte, einfach abwartend verhalten. Unter diesen Umständen kann der Nachweis höherer Gewalt nicht als erbracht angesehen werden. Die Berufung war daher zurückzuweisen.

— **Einfluß der Geldentwertung auf die Höhe der Entschädigungspflicht.** A. hatte am 3. Dezember 1917 einen Reisekorb mit Effekten zur Beförderung aufgegeben, der jedoch in beschädigtem Zustande am Reiseziel anlangte. Er leitete das Reklamationsverfahren ein, blieb aber ohne Antwort. Am 27. Oktober 1919 brachte er beim Handelsbezirksgericht Wien die Klage ein. Mit rechtskräftigem Urteil vom 4. März 1920

wurden ihm 1340 K. Entschädigung zugesprochen. Unter Hinweis darauf, daß er durch die um zwei Jahre verspätete Zahlung infolge der eingetretenen Geldentwertung Schaden erlitten habe, für den die Bahn aufzukommen habe, klagte A. den Unterschied zwischen dem Geldwert der österr. Krone am 15. Mai und am 27. März 1920 (nach dem Züricher Devisenmarkte ein Verhältnis von 30 : 1) im Betrage von 29 × 1340 = 38 860 K. beim Landesgericht Wien ein. Die Klage wurde in allen drei Instanzen abgewiesen.

Aus den Gründen des oberstgerichtlichen Urteils ist zu entnehmen: Der klägerische Ersatzanspruch, erwachsen aus der Beraubung von Reisegut auf dem Transporte von Wien nach Graz, ist als ein Kronenanspruch entstanden. Zwar hat dies die Revision bestritten, aber es ist nach § 88 EVO. sicher. Die Bezahlung eines Kronenanspruchs hatte durch die Beklagte wieder in Kronen zu geschehen, und der klägerische Anspruch war gemäß § 1412 a. b. G. B. getilgt, wenn die Beklagte dem Kläger so viele Kronen bezahlte, wie er zu fordern hatte. Hierbei ist aber nicht der innere, sondern der Nominalwert der Kronen maßgebend. So wenig eine Wertsteigerung der Krone einen Schuldner befugen würde, eine geringere Anzahl von Kronen, als versprochen, zu bezahlen, ebenso wenig darf ein Gläubiger mehr Kronen als den Nominalwert fordern, wenn der innere Wert der Krone, d. h. ihre Kaufkraft im Inlande, gesunken ist. Im Verhältnisse zur ausländischen Währung mag die Sache anders liegen; Art. 336 HGB. regelt diesen Fall. Aber dort ist vorausgesetzt, daß der Gläubiger eine Forderung in ausländischer Währung zu stellen hat. Im vorliegenden Prozesse war dagegen eine Kronenforderung von vornherein gegeben.

Dieses aus der Natur der inländischen Währung sich ergebende Resultat findet überdies seine gesetzliche Bestätigung in den §§ 983 und 992 a. b. G. B., die allerdings nur vom Darlehnvertrag handeln, deren Sätze aber gemäß § 6 a. b. G. B. allgemeine Geltung beanspruchen.

Die Revision sucht nun auseinander zu setzen, daß § 1333 a. b. G. B. einen Ersatzanspruch aus der Zahlungsverzögerung über die Höhe der Verzugszinsen hinaus nicht ausschließe. Das kann diesmal dahingestellt bleiben. Denn die Voraussetzung eines Schadenersatzanspruchs ist ein Schaden, und von einem Schaden im Rechtssinne kann dann nicht die Rede sein, wenn ein Gläubiger für seine Kronenforderung eben jene Zahl von Kronen bekommt, die er zu fordern hat. Da nun feststeht, daß die Beklagte dem Kläger ebensoviele Kronen bezahlt hat, wie der Wert der abhanden gekommenen Sache im Zeitpunkte der Absendung bzw. der Beschädigung betrug, hat der Kläger einen Schaden im Rechtssinne nicht erlitten und kann daher außer den Verzugszinsen von der Beklagten nichts mehr fordern. (Aus dem Verordnungsblatt f. E. Sch. u. L. Nr. 54/1922.)

— **Anspruch des Reichs gegen die Kleinbahngesellschaft wegen Verlustes eines Geldbriefbeutels.** Am 20. Dezember 1918 ist ein Geldbriefbeutel gestohlen worden, der von dem Postschaffner St. in Tornesch der Uetersener Eisenbahn-Aktiengesellschaft zur Weiterbeförderung übergeben worden war. St. hatte den Beutel in das im Packwagen der Kleinbahngesellschaft befindliche Wertgelaß gelegt, und zwar im Beisein des Kleinbahnschaffners K. Während St. eine Viertelstunde abwesend war, um sich Mantel und Hut zu holen, ist der Diebstahl ausgeführt worden, für den das Reich den Betroffenen in Höhe von 18 880 ℳ Schadensersatz leisten mußte. Im Klagewege fordert das Deutsche Reich nunmehr Ersatz von der Uetersener Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Das zur Landgericht Altona hat den Klageanspruch dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt. Ebenso hat das Oberlandesgericht zu Kiel entschieden. Und das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts Kiel mit folgenden Entscheidungsgründen bestätigt: I beiden Vorinstanzen haben angenommen, daß beide P teien ein für den eingetretenen Schaden ursächliches Versch den begangen haben, und zwar soll das Verschulden des K gers darin bestehen, daß die Beklagte einen Anspruch dara gehabt habe, daß die hier fragliche Sendung durch einen Po beamten begleitet werde, und daß der Kläger diese Verpfli tung nicht erfüllt habe, indem der Postschaffner St., für dess Handlungsweise der Kläger aufzukommen habe, sich nicht da ernd bei der Postsendung aufgehalten, sondern sich für ei Viertelstunde von derselben entfernt habe, während welch Zeit der Postbeutel gestohlen worden sei. Es kommt ledigli darauf an, ob die Beklagte einen Anspruch darauf hatte, d die hier fragliche Wertsendung von einem Postbeamten l gleitet wurde. Letzteres aber muß aus den zutreffenden Grü den des Berufungsrichters bejaht werden. Es kann dem K ger nicht zugegeben werden, daß die Postverwaltung bei d Wiederherstellung der vorübergehend aufgehobenen alten V tragsbestimmung der Begleiterstellung bei Wertsendung lediglich ein Recht auf solche Begleiterstellung erlangt hal ohne daß für sie auch zugleich eine Pflicht zu einer solchen (wachsen sei. Vielmehr lassen die Vorgänge klar erkennen, d es sich hierbei um eine Vereinbarung gehandelt hat, bei w cher auf beiden Seiten Rechte und Pflichten l gründet wurden, und diesem Standpunkt trägt nicht nur B VII der postalischen Zusammenstellung, welche die in § des Nachtragabkommens von 1908 bezeichneten Vorschriften f die Posten auf gewöhnlicher Straße enthalten, Rechnung, so dern der Kläger selbst hat auch die Postämter Tornesch u Uetersen am 28. Februar 1918 dem entsprechend angewies bei Sendungen im Werte von mehr als 10 000 ℳ einen Po beamten als Begleiter zu stellen, und von dieser Anweisu ist, wie der Kläger in der Berufungsinstanz nicht bestritten h die Beklagte verständigt worden. Die Beklagte hatte au ein großes Interesse daran, daß die Post diesen Begleiter stel und nur deshalb übernahm sie die unentgeltliche Beförderu des Begleiters auf ihrer Bahnstrecke, wurde sie doch auf die Weise bezüglich ihrer Haftung wesentlich entlastet. Mit Rec nimmt der Berufungsrichter an, daß der Schaden nicht e standen wäre, sowohl wenn der Bahnschaffner K., als au wenn der Postschaffner St. den Wertbeutel ununterbrochen l wacht hätten, und daß deshalb das Verhalten beider je z Hälfte für die Entstehung des Schadens ursächlich gewesen i (Aktenzeichen: I. 235/21. — 7. 12. 21.) K. M.-L.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher und Schriften zugegangen:

Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwese Herausgegeben vom Verein deutscher Ingenieure, zu bezieh durch den Verlag von Julius Springer, Berlin. 1922.

1. Beitrag zur Berechnung der Dampfturbinen auf zeichne scher Grundlage von Dr.-Ing. Erich Henne. Preis 50 ℳ z züglich Versandkosten; für Mitglieder des V. d. I. 20 % Ermäl gung.

2. Untersuchungen von Dampfstrahlapparaten, von Dr. tecl F. Heinl. Preis 20 ℳ; für Mitglieder des V. d. I. 20 % I mäßigung.

3. Beschaffenheit des Flußeisens für gute Schmelzflamme Schweißung von Dr.-Ing. e. h. C. Diegel. Preis 60 ℳ z züglich 50 % Teuerungszuschlag und Versandkosten; für M glieder des V. d. I. 20 % Ermäßigung.

Technische Träume von Hanns Günther (W. de Haas Verlag von Raschert & Co., Zürich. 1922. Geh. 50 ℳ.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 18,87 km lange Teilstrecke Harbergen-Staffhorst-Nienburg (Weser) der Neubaustrecke Sulingen (Han.)-Nienburg (Weser) wird am 1. September 1922 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Zeitpunkt ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Münster (Westf.) zugerechnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Strecke Kiel-Ascheberg zwischen den Stationen Kiel und Raisdorf gelegene Haltepunkt Elmschenhagen, der bislang nur dem Personen- und beschränkten Stückgutverkehr diente, ist vom 20. August d. J. ab auch für den Güterverkehr von Wagenladungen eröffnet worden.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. D Eilgutabfertigung Bielefeld Hbf. wird mit sofortiger Gültigk für den Versand und Empfang von Wagenladungen mit leic verderblichen Gütern freigegeben.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saal Der an der Bahnlinie Kohlfurt-Falkenberg zwischen d Stationen Hohenbocka und Ruhland gelegene Bahnhof 4. Klas Schwarzbach (Bez. Liegnitz) erhält vom 1. Oktober 19 ab die Bezeichnung Schwarzbach b. Ruhland.

Bundesbahndirektionsbezirk Linz. Vom 1. Se tember 1922 ab wird der Name der an der Strecke Wels-Pass gelegene Station Wallern in Bad Schallerbach-Wa llern abgeändert.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 30. Juli d. J. verstarb in Marburg (Lahn) im 76. Lebensjahre der

Geheime Baurat Herr Peter Borggreve.

Der Verstorbene hat, nachdem er in den Jahren 1890 bis 1895 Vorstand einer Bauinspektion in Cassel gewesen war, seit dem Bestehen der Eisenbahndirektion Cassel vom 1. April 1895 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1920 das Betriebsamt Marburg (Lahn) verwaltet.

Er hat sich während dieser langen Zeit durch mustergültige Amtsführung ausgezeichnet und durch hohe Pflichttreue und vornehme Gesinnung die Verehrung und Zuneigung seiner Untergebenen, die Anerkennung seiner Vorgesetzten und die Wertschätzung seiner Kollegen in vollstem Maße erworben. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Cassel, den 12. August 1922. (1051)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Reichsbahn-Direktionsbezirks Cassel.

2. Berichtigung.

In der in Nr. 26, S. 531 veröffentlich- Bekanntmachung des Bayerischen yd (Anzeigen-Nr. 947) sind die Manitionsgebühren für 100 kg des der chtberechnung zugrunde zu legenden wichts in den Schiffsstationen B r a l a v a und K o m a r n o von cech. nen 64 auf cech. **Heller** 64 zu berichn.

Aenderung von Stationsnamen.

er an der Bahnlinie Kohlfurt-Falken- zwischen den Stationen Hohenbocka Ruhland gelegene Bahnhof 4. Klasse warzbach (Bez. Liegnitz) erhält vom ktober 1922 ab die Bezeichnung warzbach b. Ruhland.

alle (Saale) im August 1922. (1065)
Reichsbahndirektion.

4. Umschlaggebühren.

höhung der Umschlaggebühren von sch Hafen und Pöpelwitz Umschlag.

om 25. August 1922 ab werden die ühren für den Umschlag um 60 %, volle 10 Pf. für die Tonne nach oben rundet, erhöht. Die „verkürzte Verntlichungsfrist ist auf Grund der vorgehenden Änderungen des § 6 der . (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

er die Höhe der Gebühren geben die chlagstellen Auskunft.

eslau, im August 1922. (1063)
Reichsbahndirektion.

fenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

ie durch Bekanntmachung vom 31. Juli mit Gültigkeit vom 16. d. M. festgeen Umschlagsgebühren — 140 % der e unter I, II und IV des Nachtrags 6 r Aufrundung auf volle Mark — wer- mit Wirkung vom 28. d. M. um weitere , auf volle Mark aufgerundet, erhöht. Inkraftsetzung mit verkürzter Betmachungsfrist gründet sich auf die bergehende Änderung der Eisenbahnehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

peln, den 13. August 1922. (1064)
Reichsbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

20. August 1922 wird die an der ke Kiel-Ascheberg liegende Station chenhagen, die bisher dem Per- und dem beschränkten Stückguthr diente, auch für den Güterver- von Wagenladungen eröffnet wer- Von der Abfertigung von und nach henhagen bleiben Stückgutsendun- im Einzelgewicht von mehr als g. ferner Tiere (Ladungen und Einzelstücke in Wagen), Sprengstoffe in Stückgutsendungen und solche Gegenstände ausgeschlossen, zu deren Verladung eine Rampe oder ein Kran erforderlich ist.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und das Verkehrsbüro der RBD. Altona.

Altona, den 16. August 1922. (1053)
Reichsbahndirektion Altona.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Eilgutabfertigung Bielefeld Hbf.

Die Eilgutabfertigung Bielefeld Hbf. wird mit sofortiger Gültigkeit für den Versand und Empfang von Wagenladungen mit leicht verderblichen Gütern freigegeben. (1061)

Hannover, im August 1922.
Reichsbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. September 1922 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 50 % erhöht. Unsere Zuschlagsfrachten werden nicht geändert. (1076)

Braunschweig, den 21. August 1922.
Die Direktion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif v. 1. Dez. 1909. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. - Bayerischer Gütertarif), v. 1. Juni 1911.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif v. 1. August 1916.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1922 wird der badisch-bayerische Gütertarif vom 1. Dezember 1909 aufgehoben und durch einen neuen Tarif, der vielfache Entfernungserhöhungen enthält, ersetzt.

Weiters werden vom gleichen Zeitpunkt an die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Mannheim Hbf., Mannheim Industriehafen, Mannheim Rbf, Ludwigshafen (Rhein) Hbf und Ludwigshafen Giuliniwerk im Tarif für den Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. - Bayer. Tarif) vom 1. Juni 1911 aufgehoben.

Als Ersatz werden die Entfernungen für die vorgenannten Mannheimer Bahnhöfe, teilweise erhöht, in den badisch-bayerischen Tarif, die Entfernungen für Ludwigshafen (Rhein) Hbf und Giuliniwerk, teilweise erhöht, in den pfälzisch-bayerischen Tarif aufgenommen.

München, den 11. August 1922. (1057)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband.

Am 1. September 1922 wird ein neuer deutsch-niederländischer Verbandsgütertarif Teil I (Tfv. Nr. 595) und Teil II Heft 1 (Tfv. Nr. 596 a) ausgegeben.

Hierdurch werden aufgehoben:

1. der Deutsch-niederländische Verbandsgütertarif Teil I Abteilung A vom 15. 6. 1910 nebst 2 Nachträgen (Tfv. Nr. 595 a),
2. die Kundmachung für den deutsch-niederländischen Güterverkehr vom 1. 4. 1921,
3. der niederländisch-deutsche Grenztarif vom 1. April 1921 und
4. der deutsch-niederländische Ausnahmetarif für Steinkohlen vom 1. 11. 1921 nebst 7 Nachträgen (Tfv. Nr. 1205).

Der Preis beträgt für den Teil I 40 ℳ, für den Teil II Heft 1 50 ℳ. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen.

Köln, den 17. August 1922. (1056)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1922.

Mit sofortiger Gültigkeit werden folgende Entfernungen geändert:

Arheilgen-Nürnberg Nord von 339 in 239 km,
Auerbach (Hess.)-Nürnberg Nord von 358 in 258 km,
Biblis-Nürnberg Nord von 367 in 267 km,
Bitburg-Nürnberg Nord von 404 in 504 km,
Büschfeld-Nürnberg Nord von 372 in 418 km,
Cleve-Nürnberg Nord von 470 in 570 km,
Grebenhain-Crainfeld-Nürnberg Nord von 292 in 270 km,
Grefrath b. Crefeld-Nürnberg Nord von 424 in 524 km,
Igstadt-Nürnberg Nord von 380 in 280 km,
Ingelheim-Nürnberg Nord von 388 in 288 km,
Köln-Braunsfeld-Ritschenhausen von 396 in 397 km,
Köln-Melaten-Ritschenhausen von 396 in 397 km,
Mariahütte-Nürnberg Rbf. von 357 in 403 km,
Wolsfeld-Nürnberg Rbf. von 460 in 505 km.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 155).

München, den 12. August 1922. (1058)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die im Nachtrag III und im Deckblatt hierzu enthaltenen Reihensätze für die S c h n i t t e II (österreichische Schnittsätze) der Abteilung A (Brenner) und B (Tarvis) werden ab 1. September 1922 um 250 % erhöht.

München, 18. August 1922. (1074)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1922 ist auf den Seiten 13 und 20 des Schnitttarifs bei den Stationen H a a g (A m p e r) und U n t e r z o l l i n g der Vortrag „Stbed, W“ zu streichen. Bei der Station H a a g (A m p e r) ist die Abkürzung „O R“ nachzutragen.

München, den 14. August 1922. (1055)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Der unterm 29. Juli 1922 angekündigte neue Tarif tritt erst am 1. Oktober 1922 in Kraft. Der jetzige Tarif bleibt daher bis dahin in Geltung. Der neue Tarif ist etwa vom 20. September 1922 erhältlich.

Dresden, am 16. August 1922. (1056)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 werden sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr, einschl. der Ausnahmetarife um 50 % erhöht; ebenso treten zum gleichen Zeitpunkte bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Neben- und örtlichen Gebühren durchweg Erhöhungen um rund 50 % ein. Die Erhöhungen werden durch Neuausgabe von Tarifen oder durch Tarifnachträge durchgeführt. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können Ende August von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei Bahnhof Alexanderplatz käuflich bezogen werden. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Berlin, den 18. August 1922. (1060)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. September 1922 werden die Güter- und Tiertarife, wie bei der Reichsbahn, um 50 % erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (1078)

Dahme (Mark), den 21. August 1922.
Die Direktion.

7. Personen- und Güterverkehr.

Württembergische Nebenbahnen A.-G. zu Stuttgart.

Auf 1. September d. J. werden die Frachtsätze für den Güter- und Tierverkehr, auf 1. Oktober d. J. die Personenfahrpreise bei den von uns betriebenen Linien erhöht. Näheres bei der unterzeichneten Direktion.

Stuttgart, den 21. August 1922. (1080)
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden, wie bei der Reichsbahn, die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr vom 1. September d. J. ab und im Personenverkehr vom 1. Oktober d. J. ab erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (1062)

Mannheim-Waldhof, den 19. August 1922.
Bahngesellschaft Waldhof.

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.

Am 1. Oktober 1922 erscheint zum Binnentarif der Nachtrag V. Derselbe enthält Erhöhungen der Fahrpreise, der Expreßgut- und Gepäckfrachtsätze.

Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro in Reinickendorf-Rosenthal.

Berlin, den 17. August 1922. (1067)
Die Direktion.

Mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde wird zum 1. Oktober d. J. der Nachtrag III zum Binnen-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif (Nr. 2119 der Tfv.) herausgegeben, welcher die vom genannten Tage ab gültigen Tarifsätze enthält, die im allgemeinen in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht worden sind.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (RGBl. 1914 Seite 455).

Neuruppin, den 14. August 1922. (1059)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Preise im Binnen- und direkten Personenverkehr am 1. Oktober d. J. auf die von diesem Tage ab gültigen Sätze der Reichsbahnen erhöht.

Butzbach, den 20. August 1922. (1068)
Der Vorstand.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Preise im Binnen- und direkten Personenverkehr am 1. Oktober d. J. auf die von diesem Tage ab gültigen Sätze der Reichsbahnen erhöht. (1069)

Stralsund, den 20. August 1922.
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Preise im Binnen- und direkten Personenverkehr am 1. Oktober d. J. auf die von diesem Tage ab gültigen Sätze der Reichsbahnen erhöht.

Grimmen, den 20. August 1922. (1070)
Die Direktion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Preise im Binnen- und direkten Personenverkehr am 1. Oktober d. J. auf die von diesem Tage ab gültigen Sätze der Reichsbahnen erhöht.

Liegnitz, den 20. August 1922. (1071)
Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Preise im Binnen- und direkten Personenverkehr am 1. Oktober d. J. auf die von diesem Tage ab gültigen Sätze der Reichsbahnen erhöht. (1072)

Mühlhausen, den 20. August 1922.
Der Vorstand.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde werden die Preise im Binnen- und direkten Personenverkehr am 1. Oktober dieses Jahres auf die von diesem Tage ab gültigen Sätze der Reichsbahnen erhöht. (1073)

Neustadt (Schles.), den 20. August 1922.
Die Direktion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. tritt Nachtrag VIII zum diesseitigen Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Leichen in Kraft. Er enthält Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung nebst Erhöhungen der Fahrpreise und sonstigen Beförderungsgebühren. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen.

Dahme (Mark), den 21. August 1922.
Die Direktion. (1077)

Deutsch-niederländischer Personen- Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober 1922 erscheint zum bezeichneten Tarif der Nachtrag II den ab 1. Oktober gültigen Fahrprei für die Reichsbahnstrecke. Außer sind durch den Nachtrag die bisheri Schnittafeln Neuschanz, Venlo und W terswyk auf die Landesgrenze verle die Erhebung der Fahrpreise auf auf niederländischem Gebiet gelege deutschen Strecken erfolgt ab 1. 10. Guldenwährung. Die Stationen schanz, Venlo und Winterswyk sind den niederländischen Schnittafeln halten und bei der Abfertigung niederländische Stationen zu behand Nähere Auskunft erteilen die an die Verkehr beteiligten Verwaltungen.

Köln, den 14. August 1922. (10
Reichsbahndirektion Köln
namens der Deutschen Reichsbahn.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Oktober d. werden die Beförderungspreise für Personen- und Gepäckverkehr wie den Reichsbahnen erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die un zeichnete Direktion.

Frankfurt a. M., 15. August 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft. (10
Die Direktion.

Tfv. 53 Bentheimer Kreisbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung du die Aufsichtsbehörde werden die Pr im diesseitigen Binnen-Personen-, päck- und Expreßgutverkehr ab 1. Ok ber 1922 erhöht. Zu diesem Zeitpun tritt der Nachtrag 3 in Kraft.

Bentheim, den 17. August 1922. (10
Der Betriebsdirektor.

Crefelder Eisenbahn.

Ab 1. Oktober 1922 gelangt der Na trag 11 zum diesseitigen Binnen-Per nen- und Gepäcktarif zur Ausga Durch diesen Nachtrag werden die Fa preise sowie die Frachtsätze für Gepä und Expreßgut erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Ta erhöhungen gründet sich auf die übergehende Änderung des § 6 der E (RGBl. 1914, S. 455).

Crefeld, den 16. August 1922. (10
Die Direktion.

9. Verdingungen.

Die Lieferung und der Einbau von 19,6 t flußeiserner I-Träger (u. t. und Diff. oder Peiner I P. 55), 6,4 Kranbahnschienen und 3,84 t gußeise Unterlegeplatten zur Herstellung Kranbahn im neuerbauten 3-Schiff Kesselschmiede bei der Erweiterung Hauptwerkstätte Paderborn-Hbf. sol vergeben werden. Die Verdingun unterlagen liegen im bautechnisch Büro des Werkstättenamtes 1 währ der Dienststunden zur Einsichtnahe aus. Verdingungshefte sind, soweit Vorrat reicht, gegen postbestellgeldfre Einsendung von 28,50 ℳ in bar v unterzeichneten Amt zu beziehen. gebote sind versiegelt und mit sprechender Aufschrift versehen z Verdingungstermin: Donnerstag, 31. August 1922, vormittags 11 Uhr, p geldfrei dem Werkstättenamt 1 ein reichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. A führungsfrist 19 Wochen.

Paderborn, den 11. August 1922. (10
Eisenbahn-Werkstättenamt 1.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 32. | Berlin, den 31. August 1922. | LXII. Jahrgang.

Infolge der in letzter Zeit wiederum eingetretenen starken Steigerung der Herstellungskosten reichten : bisherigen Bezugs- und Anzeigenpreise, trotz der erheblichen Zuschüsse, die für die Zeitung ständig aus reinsmitteln geleistet werden, bei weitem nicht mehr zur Deckung der Unkosten aus. Zum 1. Oktober d. J. issen daher folgende Erhöhungen eintreten: Der Bezugspreis beträgt bei Bezug durch den Buchhandel er die Post 120 Mark für das Vierteljahr. Hierzu tritt bei direkter Zusendung unter Streifband der Portoschlag und außerdem bei Lieferung nach dem Ausland gegebenenfalls der Valutazuschlag. Einzelne Nummern rden gegen vorherige Einsendung von 12 Mark abgegeben. Der Preis für die Privatanzeigen wird vom September d. J. ab auf 12 Mark für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum erhöht.

Inhalt:

Rangieren mit Schwerkraft.

Vom Regierungsbaurat Dr. Ing. **Frölich**, Essen.

ter den Maßnahmen zur Behebung der Verkehrsschwierigen der Reichsbahn hat neben der Beschaffung von Lokomo- und Wagen und der Verbesserung der Werkstätten die Erng der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Ranınlagen eine besondere Bedeutung: neue Anlagen sind geffen worden; die Arbeitsfreudigkeit und Gewissenhaftigkeit Personals ist durch die Einführung von Prämien angeregt len; vor allem ist aber, wie die zahlreichen Veröffentngen in den letzten Jahren beweisen, eingehend die Frage ndelt worden, ob die gegenwärtige Rangiertechnik vert werden kann, und zwar, sowohl hinsichtlich der baun Anordnungen als der betrieblichen Hilfsmittel. Als ärgster gel der mit Schwerkraft arbeitenden Rangiertechnik wird dalie starke Abhängigkeit dieser Anlagen von den Witterungsältnissen und die wenig schonende Behandlung des rollenden rials empfunden. Die Vorschläge bewegen sich in der Rich- einer stärkeren Mechanisierung: Mechanische Förderchtungen zur zwangläufigen Beförderung von Wagen aus dem Zerlegegleis bis zum Anfang der Sammelgleise[1]), Schubeinrichtungen[2]) am Ablaufpunkt, mit deren Hilfe Schlechtläufern eine zusätzliche Energie erteilt werden soll, Zugseile innerhalb der Richtungsgleise, mit deren Hilfe vorzeitig stehengebliebene Wagen in Bewegung gebracht werden sollen; am weitesten gehen neuerdings Vorschläge aus maschinentechnischen Fachkreisen, die eine Beseitigung der Mängel durch Beseitigung der Ablauframpen und Einführung von Schiebebühnen erstreben. Vor allem sind hier bedeutungsvoll die Untersuchungen, die aus einer eingehenderen Kenntnis des Ablaufvorgangs Folgerungen für die Ausbildung des Ablaufprofils und des Gleisplans ziehen.

So erfreulich es ist, daß diese Fragen immer weitere Kreise ziehen und die Erkenntnis von der Notwendigkeit der Verbesse-

---

[1]) Bäseler, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1918 Nr. 20/21.

[2]) Heinrich, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1921, Nr. 10.

rung der Rangiertechnik verbreiten helfen, so schließen sie anderseits die Gefahr ein, daß mangels Meinungsaustausches die Kräfte sich verzetteln statt sich von Erkenntnis zu Erkenntnis fortschreitend zu klären und zu praktisch verwertbaren Zielen zu kommen, und daß dadurch die Vielheit der Vorschläge vom praktisch verwertbaren Erfolg ablenkt. Aus diesem Grunde und um weitere Freunde für die hier gestellten Aufgaben zu werben, soll im folgenden kurz der gegenwärtige Stand der Frage, wie Ablauframpen zu bauen und auszurüsten sind, zusammengefaßt werden.

Gegeben ist die Verschiedenheit der Wagenwiderstände, gesucht sind die technischen Einrichtungen, die trotz der Verschiedenheit der Wagenwiderstände ermöglichen, die Wagen einzeln oder in Gruppen aus einem Gleis über Weichen mittels Schwerkraft in ein anderes Gleis betriebssicher, schnell und wirtschaftlich zu überführen. Grundbedingung ist somit die Kenntnis der Größe dieser Wagenwiderstände und ihre Abhängigkeit von den Umständen, die sie beeinflussen, mit dem Endziel, für bestimmte Rangieranlagen, deren Rangieraufgaben, Temperatur- und Windverhältnisse auf Grund von Beobachtungen bekannt sind, auf dem Papier Geschwindigkeit, Laufweite und Ablaufzeit der verschiedensten Wagen bei den verschiedensten Witterungsverhältnissen so zu berechnen, wie sie in Wirklichkeit auf der bestehenden Ablauframpe auftreten oder auf einer zu bauenden Ablaufanlage auftreten werden. Je genauer diese Annahmen sich mit der Wirklichkeit decken, um so brauchbarer sind die Ergebnisse. Im besonderen müssen alle die Rechnungen als mangelhaft bezeichnet werden, die ein für allemal mit konstanten Widerständen arbeiten, z. B. für einen Gutläufer mit 2 ‰, für einen Schlechtläufer mit 6 ‰, gleichgültig, ob die Ablauframpe z. B. stark unter Wind leidet, ob Gegenwind mit Kälte verbunden ist usw. Infolgedessen ist es ein reiner Zufall, wenn die auf Grund derartiger unzulänglicher Annahmen errechneten Rampen den örtlichen Verhältnissen gerecht werden; meist werden nach ihrer Inbetriebnahme Klagen laut. Der beste Beweis, daß die Berücksichtigung der örtlichen Verschiedenheiten für das gute Arbeiten der Ablauframpen von ausschlaggebender Bedeutung ist, ist die Tatsache, daß manche Rampen mangelhaft arbeiten, obgleich sie fast genau so angelegt sind wie andere Rampen, die anerkannt gut arbeiten. Damit man die Gründe hierfür erkennen und mit sicherem Griff jeweils die Anlage schaffen kann, die am besten arbeitet, ist somit die eingehende Kenntnis der örtlichen Wind- und Temperaturverhältnisse und der zu verarbeitenden Wagen nötig. Dadurch ist die Grundlage geschaffen, von mehr oder weniger gefühlsmäßiger Annahme — subjektive Methode — zu einer klaren Berechnung überzugehen — objektive Methode[3]).

Fig. 1 gibt ein anschauliches Bild von dem Einfluß der verschiedenen Witterungsverhältnisse auf den Wagenablauf. Die Darstellungsweise ist die, daß an jedem Punkte der Bahn die von einer Tonne Wagengewicht überwundenen Gesamtwiderstände von der Gefällhöhe abgezogen sind, und zwar jeweils für einen Gutläufer und einen Schlechtläufer. Dadurch entsteht ein Linienzug, dessen Abstand h vom Profil den Energierest darstellt, aus dem sich die Geschwindigkeit nach der Gleichung

$$v = \sqrt{2 \cdot g \cdot h}$$

berechnet, wobei g die Beschleunigung des freien Falles bedeutet. Zwischen den Geschwindigkeitshöhenlinien des Gutläufers und des Schlechtläufers verlaufen für die betreffenden Witterungsverhältnisse die Geschwindigkeitshöhenlinien aller möglichen anderen Wagen.

Liegt die Geschwindigkeitshöhenlinie des Gutläufers und des Schlechtläufers für die zu untersuchenden Witterungsverhäl-

[3]) In der Wochenschrift für deutsche Bahnmeister und Eisenbahningenieure veröffentlicht Herr Bahnmeister Wicke eine Anweisung, wie bei der Eisenbahndirektion Essen seit Frühjahr 1922 Ablauframpen berechnet werden.

se vor, so ist der Ablaufvorgang dadurch ein-
utig festgelegt; im besonderen liegt dadurch die Lauf-
te und durch einfache Umrechnung nach der Gleichung

$$v = \sqrt{2 \cdot g \cdot h}\ ^{4)}$$

Geschwindigkeit fest. Es ist alsdann die Aufgabe der Ma-
matik[5]), daraus andere wissenswerte Größen abzuleiten,
besonderen die Ablaufzeiten und die Laufzeitunterschiede
Wagen, ferner die Zeitabstände zwischen dem hinteren
fer eines Wagens und dem vorderen Puffer eines ihm nach-
enden Wagens, die sogenannten Pufferzeitabstände oder
zbaren Zeitabstände. Allgemein ergibt sich aus diesen
ersuchungen, daß die Laufweite eines Wagens
n der Ablaufhöhe, die Laufzeiten von der
ofilausbildung abhängen.

i Fig. 2 ist für ein Steilrampenprofil (a) und ein Profil
parabolischer Ausrundung (b) die Geschwindigkeitshöhen-
e eines Gutläufers und eines Schlechtläufers eingetragen[6]).

Fig. 3.

. 3 ist ein Maßstab, aus dem man die zur Zurücklegung
bestimmten Weges — 10 m — bei den verschiedenen Ge-
ndigkeiten aufzuwendenden Laufzeiten abgreifen kann.
us ergibt sich, daß die 10 m von Station 80 bis 90 von dem
ufer auf Profil a in 1,3″, auf Profil b in 2,1″, von dem
htläufer entsprechend in 1,4″ bzw. 2,4″ zurückgelegt
n. Daraus ergibt sich zwischen den beiden Wagen ein
eitunterschied $\triangle t$ zwischen Station 80 und 90 bei Profil a
,1″, bei Profil b von 0,3″. Daraus folgt allgemein:

Die durch die Verschiedenheiten der Widerstände beim
Ablauf bedingten Verschiedenheiten der Geschwindig-
sind auf die Laufzeiten von um so geringerem Einfluß,
ößer die Geschwindigkeiten sind.

die Verschiedenheiten der Geschwindigkeit der Wagen
m Laufweg wachsen, so folgt:

I Die Laufzeitunterschiede der Wagen wachsen im stärke-
aße als ihr Weg.

) er Umrechnungsmaßstab gestattet, die Geschwindigkeit
elbar abzulesen.

) üller, Zentralblatt der Bauverwaltung 1921, Nr. 57 und
r. 9.

) er Übersichtlichkeit halber sind in der Darstellung der
die nur wenig unterschiedlichen Geschwindigkeitshöhen-
der Profile a und b in einer Geschwindigkeitshöhenlinie
ngefaßt; die Zeitweglinien sind aber auf Grund der
n Geschwindigkeitshöhenlinien berechnet.

Das zeigen anschaulich auch Fig. 2a und 2b, in denen aus Fig. 2 für Profil a und Profil b die Zeitwegelinie des Gutläufers und des Schlechtläufers abgeleitet worden ist. (S. auch Fig. 4c.)

In Fig. 2 ist der ungünstige Fall angenommen, daß der Schlechtläufer kurz hinter der am Ende der Gefahrzone[7]) liegenden Verteilungsweiche zum Halten kommen und durch eine zwischen Station 60 bis 80 liegende Gleisbremse soweit abgebremst werden soll, daß er gerade in sein Sammelgleis hineinläuft. Bei beiden Profilen wird dieselbe Bremsarbeit von 0,85 mt für die Tonne Wagengewicht geleistet, jedoch bei Profil a bei einer Geschwindigkeit des zu bremsenden Wagens von 6,50 bis 5,10 m/sek., bei Profil b von 4,5 bis 2,0 m/sek. Während nach der Bremsung der Wagen auf Profil a noch eine ziemliche Geschwindigkeit hat, läuft er auf Profil b langsam. Die Folge davon ist, daß die Laufzeitunterschiede $\triangle t$ der beiden Wagen auf Profil b erheblich größer sind als auf Profil a; für die letzte Verteilweiche 44″ gegenüber 24″. Dieser nachteilige Einfluß der Vorbremsung ist um so größer, je größer die Entfernung der Vorbremsen von ihren Verteilweichen ist. Für eine gleich große Bremsung zwischen Station 150 und 170 ist, wie Fig. 2b zeigt, auch bei Profil b dieser Unterschied $\triangle t$ nur 22″. Daraus folgt:

III. Vorbremsen können um so weiter von ihren Verteilweichen abliegen, je flacher das Gefälle der Gefahrzone hinter den Vorbremsen ist.

Im Einzelfall geht der Entwurf einer Ablauframpe folgenden Weg: Nachdem festgelegt ist, ob die Zuführung des zu zerlegenden Zuges an die Ablauframpe und die Weiterbeförderung der abgelaufenen Wagen aus den Sammelgleisen mit Lokomotiven oder mit Schwerkraft erfolgen soll, nachdem ferner genaue Angaben über die örtlichen Wind- und Temperaturverhältnisse, die Zahl und Art der zu verarbeitenden Wagen — Prozentsatz der leeren Wagen, der Einzelabläufe, der vorsichtig zu behandelnden Wagen — und die Zahl der zu bildenden Gruppen — Zahl der Sammelgleise — vorliegen, wird der Gleis- und Höhenplan der Ablauframpe entworfen. Alsdann werden für den günstigsten und ungünstigsten Laufweg für verschiedene Witterungsannahmen die Geschwindigkeitshöhenlinien des Gutläufers und des Schlechtläufers berechnet. Diese Untersuchungen ergeben die Laufweiten und die Geschwindigkeiten. Ergibt sich dabei, daß Wagen innerhalb der Gefahrzone zum Halten kommen, so ist der Berg für die betreffende Witterung zu niedrig; daraus ergibt sich die geringstzulässige Ablaufhöhe. Nach oben ist die Ablaufhöhe praktisch begrenzt durch die Forderung, die Wagen betriebssicher abbremsen zu können. Im allgemeinen kann man zufrieden sein, wenn der Schlechtläufer bis in das hintere Drittel der Sammelgleise läuft. Daraus ergeben sich die den verschiedenen Witterungsverhältnissen angepaßten neuen Ablaufhöhen, auf Grund deren die Frage zu entscheiden ist, ob mit einer Ablaufhöhe auszukommen ist oder ob Winter- und Sommerberg vorzusehen sind. Alsdann erfolgt die endgültige Festsetzung der Ablaufhöhe bzw. der Ablaufhöhen.

Von einer zweckmäßigen Wahl der Ablaufhöhe hängt in erster Linie die Zuverlässigkeit — Unabhängigkeit von Witterungseinflüssen — der Ablauframpe ab. Sie ist aber auch für die Leistungsfähigkeit der Anlage insofern maßgebend, als davon sehr wesentlich die Zeitverluste abhängen, die durch das Beidrücken vorzeitig stehengebliebener Wagen entstehen. Je kürzer die Laufweite der Schlechtläufer im Verhältnis zu der Entfernung zwischen Ablaufpunkt und Ende der Sammelgleise ist, um so größer sind diese Zeitverluste. In erster Annäherung kann man sie der Zerlegezeit gleichsetzen. Anlagen mit günstiger Zerlegezeit haben im allgemeinen auch entsprechend geringe Zeitverluste durch Beidrücken vorzeitig stehengebliebener Wagen.

---

[7]) Die Gefahrzone reicht vom Ablaufpunkt bis zu der am weitesten davon abliegenden Verteilweiche.

Nach Klärung der Frage der Ablaufhöhen ist die Profilausbildung und die Weichenentwicklung auf ihre Zweckmäßigkeit nachzuprüfen. Die Leistungsuntersuchung gründet sich auf die Überlegung, daß diejenige Anlage die geringste Zerlegezeit hat, bei der die Zeitfolge der Wagen am Ablaufpunkt am kleinsten ist. Die Zeitfolge errechnet sich dabei aus dem Erfordernis, zwischen den Wagen auch die äußersten Weichen umstellen zu können — 4″ Umstellzeit. Zweckmäßig wählt man für diese Untersuchung nicht zwei beliebige Wagen, sondern den Gutläufer und den Schlechtläufer. Die Länge der Abläufe richtet sich nach dem Prozentsatz der Gruppenabläufe. Kommen nur Einzelabläufe vor, so setzt man für den Ablauf 10 m an, sollen auch Gruppenabläufe berücksichtigt werden, so genügt es, 10 m mit dem Quotienten aus der Zahl der Wagen durch die Zahl der Abläufe zu vervielfältigen. Selbstverständlich sind alsdann auch die den Gruppenabläufen entsprechenden Widerstandszahlen anzuwenden. Mit Hilfe der Zeitwegelinien berechnet man für diese ungünstigste Wagenfolge die kleinst zulässige Zeitfolge und zwar für verschiedene Witterungsverhältnisse u nötigenfalls verschiedene Laufwege. Diese Zeitfolgen s keine absoluten Zahlen, weil in Wirklichkeit die Wagenfo günstiger ist; aber sie legen Leistungsverhältnis fest. Man wü zu demselben Leistungsverhältnis kommen sein, wenn man in den unt suchten Fällen statt des Gutläuf und Schlechtläufers zwei and Wagen genommen hätte. Ist irgendeinen Fall die tatsächli Zeitfolge — z. B. auf Grund Beobachtungen — bekannt, so las sich die tatsächlichen Zerlegezei auch für alle anderen Fälle Hilfe der Leistungszahlen berechn Der Hauptwert liegt aber in Leistungszahlen selbst, denn sie möglichen, verschiedene Entwü hinsichtlich ihrer Leistungsfähigk zu vergleichen und auf diese We den leistungsfähigsten Entwurf h auszuarbeiten.

Fig. 4 stellt ein Beispiel ei derartigen Entwurfsbearbeitung und zwar die Verbesserung ei schlecht arbeitenden bestehenden lage durch einen ersten und zwe Entwurf, wobei die Umbauko möglichst gering zu halten wa Die wichtigsten Leistungszahlen in folgender Tabelle zusamm gestellt. Die tatsächliche Zerle zeit für Züge mit vorwiegend E zelabläufen war bei normaler T peratur und Windstille bei der stehenden Anlage zu 20 Minu für den Zug festgestellt worde

Fig. 4a

Fig. 4b

Fig. 4c

1	2	3			4		5			6
Witterungs-verhältnisse	Ablauf-verzögerung	Ablaufzeitfolge bei einer Länge des Ablaufs von 10 m (Leistungszahlen)			Verbesserung d. Ablaufzeitfolge gegenüber d. best. Anlage in ‰		Zeitaufwand für die Zerlegung eines Zuges einschl. Beidrücken vorzeitig stehen gebliebener Wagen in Minuten			Be-merkun
		Besteh. Anlage	1. Entw.	2. Entw.	1. Entw.	2. Entw.	Best. Anlage	1. Entw.	2. Entw.	
Normale Temperatur und Windstille	—	23,6″	17,4″	11,8″	26,2	50	40	29,5	20	
	mit	—	10,5″	9,4″	55,5	60	—	18	16	
Tiefe Temperatur und Gegenwind	—	†	†	31″	—	—	†	†	53	††
	mit	†	†	19,4″	—	—	†	†	34	

† Berechnung von Leistungszahlen nicht möglich, da ein großer Teil der abgelaufenen Wagen innerhalb der Weich zone stehen bleibt.

†† Im Winter erfordert die Zerlegung eines Zuges auf der bestehenden Anlage im Mittel $1^1/_2$—2 Stunden.

Entsprechend können auch die Rangierzeiten berechnet wer für Züge, die eine größere Zahl von Gruppenabläufen hab Um die Leistungsfähigkeit der Anlage bei verschiedenen Witterungsverhältnissen anzugeben, bedarf noch der Einschätzung oder Berechnung folgender Zeitaufwe dungen:

1. Übernahme des Zuges und Aufstellung der Rangierzei soweit dadurch die Inangriffnahme des Zuges verzögert wi

2. Zuführungszeit des zu verarbeitenden Zuges vom Abl des letzten Wagens des vorhergehenden Zuges bis zum Abl des ersten Wagens gerechnet.

3. Zeitverluste durch gegen den Ablaufpunkt oder in Zerlegungs- oder Sammelgleise fahrende planmäßige Züge Fahrten.

Diese Feststellungen ergeben das Leistungssoll der Abla rampe, dessen Unterschreitung dem Personal zur Last fällt.

ügt dieses Leistungssoll nicht, so wird zu überlegen sein, ob nd durch welche bauliche Änderungen oder Änderungen des ntwurfs die Zeitaufwendungen verringert werden können; im esonderen wird man im voraus sich klar werden können, ob nd in welchem Umfange man die Zeitverluste durch Zugein- nd -ausfahrten durch Schaffung besonderer Ein- oder Ausfahr- eise beseitigen kann.

Man hat gelegentlich die Ansicht vertreten, daß die Ran- erzeit nicht größer zu sein braucht, als etwa 20 Stunden vidiert durch die Anzahl der täglich zu rangierenden Züge, aß man z. B. bei geringem Zuganfall mit langsam arbeitenden angieranlagen auskommt. Diese Festsetzung ist nicht nur illkürlich, sondern auch falsch. Sie steht im Widerspruch zu er Tatsache, daß bei gleichem Zuganfall eine Rangieranlage m so teurer arbeitet, je langsamer sie arbeitet, und wird rell beleuchtet durch die Lehre von der Notwendigkeit der uffereinfahrgleise zur Aufnahme der auszurangierenden Züge. ie Puffereinfahrgleise sind in ihrer Mehrzahl ein Armutszeug- s für die Leistungsfähigkeit der Rangieranlage; sie sind ostspielig und eine Hauptquelle für die langen Aufenthalts- eiten der Wagen in den Rangierbahnhöfen, dazu im Winter ir Störungen infolge eingefrorener Achsen. Technische chwierigkeiten und die aus der Not geborene Maßnahme der uffereinfahrgleise dürfen nicht ablenken von der Erkenntnis, aß der Ausgleich der in einem Rangierbahnhof an- und ab- ollenden Züge nur in einem Ausgleichpuffer erfolgen kann, er hinter den Hauptrangiereinrichtungen liegt, und zwar mög- hst in einem einzigen, den Sammelgleisen, und daß der ufenthalt der Züge in davorliegenden Teilpuffern grundsätz- ch verlorene Zeit und verlorene Arbeit bedeutet.

Die Leistungstabelle enthält auch die Leistungszahlen für die urch eine kleine mechanische Einrichtung, die Ablaufver- ögerungsbremse, ergänzte Ablauframpe. Die Ablaufverzöge- ungsbremse ist etwa 4 m lang, liegt einige Meter hinter dem blaufpunkt und übt selbsttätig auf die Wagen Bremswirkungen ntsprechend ihrem Gewicht aus, die bei leichten Wagen = 0 nd. Da leichte Wagen die längsten Laufzeiten und schwere agen die kürzesten Laufzeiten haben, werden durch die Ver- ögerung der schweren Wagen deren Laufzeiten denen der ichten Wagen angeglichen. Die Ablaufverzögerung eines Wa- ns, die somit den Zweck hat, für die entfernt gelegenen eichen der Gefahrzone möglichst günstige Zeitabstände der hrzeuge zu erzielen, ist begrenzt durch die Bedingung, daß vischen einem ablaufverzögerten und einem darauffolgenden cht verzögerten Wagen die vorderste Weiche umgestellt wer- n kann. Dadurch ist das Maß der Verzögerung und die durch erzögerung erreichbare günstigste Zeitfolge eindeutig be- mmt[8]).

Außer dieser selbsttätigen Wirkungsweise kann die Brems- rkung willkürlich ausgeübt werden, so daß Unregelmäßig- iten im Ablaufgeschäft mit Hilfe der Ablaufverzögerungs- emse ausgeglichen werden können.

Vielfach hat man irrtümlicherweise auch den Gleisbremsen e Aufgabe zugewiesen, die Zeitabstände der Fahrzeuge auszu- eichen. Abgesehen davon, daß Gleisbremsen meist an Stellen egen, an denen die Fahrzeuge ihre größten Geschwindigkeiten twickeln und man daher schon erhebliche Bremswirkungen fwenden muß, wenn die Laufzeit der Fahrzeuge wesentlich durch beeinflußt werden soll — siehe Fig. 3 —, haben die eisbremsen zunächst die Aufgabe, die Wagen auf Laufweite zubremsen, d. h. ihre Geschwindigkeit so zu regeln, daß sie rade bis an ihren Zielpunkt laufen, jedenfalls aber nur mit nem so geringen Geschwindigkeitsüberschuß, daß dieser inner- lb der Richtungsgleise betriebssicher vernichtet werden kann. ese Aufgabe deckt sich aber keinesfalls mit der Aufgabe, die itfolge der Wagen auszugleichen, z. B. wenn ein Schlecht- ufer in ein volles und ein hinterherkommender Gutläufer in leeres Sammelgleis laufen soll. Würde in diesem Fall die Gleisbremse versuchen, auch den Zeitabstand der beiden Wagen zu verbessern, was hier nur besonders unvollkommen gelingen könnte, so würden die Wagen mit schlecht abgestimmten Geschwindigkeiten in den Sammelgleisen ankommen. Da die Mehrzahl der anderen Wagen gut vorgebremst ankommt, würde dadurch ein Moment der Unsicherheit entstehen. Die Gleis- bremse würde also keiner ihrer Aufgaben voll gerecht werden können. Daher ist nur die Lösung möglich: G l e i s b r e m s e n h a b e n d i e A u f g a b e , d i e W a g e n a u f L a u f w e i t e n a b z u b r e m s e n.

Damit sie darin nicht durch die Rücksicht auf die Zeitabstände der Wagen behindert werden, sind Profil- und Gleispläne, ge- gebenenfalls unter Verwendung der Ablaufverzögerung, so aus- zubilden, daß die Zeitabstände der Wagen die Handhabung der Gleisbremse nicht hindern, selbst wenn in ungünstigen Fällen, wie das Beispiel zeigt, durch die Bedienung der Gleisbremse die Zeitabstände verschlechtert werden. Daraus ergibt sich in Verbindung mit Grundsatz III eine wichtige Folgerung: Die nachteilige Einwirkung der Gleisbremse auf die Zeitabstände ist um so größer, je weiter sie innerhalb der Gefahrzone von den letzten Verteilweichen abliegt, und je geringer die durch die Profilausbildung bedingten Geschwindigkeiten sind. Der ideale Platz für den Einbau der Gleisbremsen liegt also hinter den letzten Verteilweichen am Anfang der Sammelgleise. Da- durch wäre aber eine große Zahl von Gleisbremsen nötig. Durch Vorschieben der Gleisbremsen nach dem Ablaufpunkt zu ver- ringert sich die Zahl der Gleisbremsen, erhöht sich aber ihre nachteilige Einwirkung auf die Zeitabstände, die aber ihrer- seits, wie nachgewiesen, von der Profilausbildung abhängt — Fig. 2, Profil a und b. Die Profilausbildung hängt aber davon ab, welche Höchstgeschwindigkeiten zugelassen werden können; und diese Frage hängt in allererster Linie von der Bauart der Gleisbremsen ab. Bei Hemmschuhgleisbremsen wird man wegen der Gefahr des Abspringens der Hemmschuhe und der Bean- spruchung der Fahrzeuge nur geringe Höchstgeschwindigkeiten zulassen: man kommt zum parabolischen Profil (b) und wird eine größere Zahl von Gleisbremsen in größerer Entfernung vom Ablaufpunkt anordnen müssen (Fig. 2b). Bei gutgebauten Bremsschienengleisbremsen ist die Geschwindigkeit sowohl mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit als auch auf die Fahrzeuge praktisch unbegrenzt. Man kommt daher zum Steilrampenprofil (a) und zu einer geringeren Anzahl von Gleisbremsen, einer und höchstens drei[9]). Es bleibt noch die Frage zu beantworten, warum überhaupt Gleisbremsen notwendig sind. Die Antwort ist: wegen der Mangelhaftigkeit und Kostspieligkeit der Hemm- schuhbremsung. Letzten Endes muß das Ziel der Rangiertechnik sein, den Hemmschuh, soweit es geht, durch bessere Bremsmittel zu verdrängen. Die geringen Anschaffungskosten des Hemm- schuhes sind das einzige, was bei größeren Ablauframpen für den Hemmschuh spricht. Die hinlänglich bekannten Mängel sind kurz zusammengefaßt folgende: Unsichere Bremswirkung, starke Beanspruchung und Gefährdung des Personals, starker Verschleiß der Hemmschuhe selbst, der Laufschienen und vor allem der Fahrzeuge, Gefährdung der Fahrzeuge und Ladungen, Lückenbildung zwischen den abgelaufenen Fahrzeugen und da- durch Verminderung der Rangierleistungen; alles dies um so mehr, je größer die vorkommenden Geschwindigkeiten sind; infolgedessen Behinderung einer zweckmäßigen Ausgestaltung der Ablauframpen. Das bisher einzige Mittel, diese Mängel auf ein erträgliches Maß herunterzudrücken, bieten gute, zweck- mäßig eingebaute Gleisbremsen, die somit als die Vorbedingung jeder durchschlagenden Verbesserung der Rangiertechnik mit- telst Ablauframpen anzusehen sind. Sie sind im besonderen das bisher einzige Mittel, die Ablauframpen durch genügende Ab- laufhöhen ohne Gefahr für Personal und Material von den Witterungseinflüssen unabhängig zu machen.

[8]) Verkehrstechnische Woche 1922, Heft 4.

[9]) Die Laufgeschwindigkeit, die auch bei Steilrampenprofilen im allgemeinen 7 m/sek nicht überschreitet, mit Rücksicht auf die Fahrbahn ein für allemal auf 6,5 m/sek. zu begrenzen — vgl. Waffenschmidt, Verkehrstechnische Woche 1922, Nr, 16/17 —, halte ich für abwegig.

Zur Beurteilung der im Vorangegangenen angedeuteten Rechenmethode sei vergleichsweise auf die bekannte Berechnung von steinernen Brücken oder Stützmauern hingewiesen: Wie dort Vorbedingung zweckmäßige Annahme von Belastungs- und Festigkeitszahlen, so hier der Wirklichkeit entsprechende Widerstandszahlen. Wie es dort niemand einfallen wird, ohne vorherige statische Untersuchung zu bauen, so sollte auch keine Ablauframpe ohne eingehende dynamische Untersuchung gebaut oder betrieben werden, um so weniger, als sich hier jede Nachlässigkeit im Entwurf durch dauernde laufende Erschwernisse und Unkosten rächt. Faustformeln helfen weder dort noch hier, sondern nur tiefes Eindringen in die schwer faßbaren Zusammenhänge, und es tut daher wie dort so hier ein Spezialistentum not, dem nicht notwendig außer der dynamischen Nachprüfung auch die vorherige bautechnische Entwurfsbearbeitung obliegen muß, vorausgesetzt, daß der Entwurfsbearbeiter genügend mit den Grundzügen für den Entwurf von Ablauframpen vertraut ist. Im folgenden sollen daher einige beim Entwurf des Gleisplanes zu beachtende praktische Gesichtspunkte kurz zusammengestellt werden:

Der Entwurf des Gleisplanes setzt ungefähre Annahmen über die Profilausbildung voraus: am Anfang steiler Abfall bis zu 50 ‰, jedoch mit einem Ausrundungshalbmesser nach dem Zerlegungsgleis zu nicht unter 200 m; die Sammelgleise in geringem Gefälle nicht stärker als 2 ‰, am Ende horizontal oder sogar leicht ansteigend. Die Profilausbildung zwischen Steilrampe und den Sammelgleisen hängt von der Art und der Zahl der Gleisbremsen ab; jedenfalls wird sich bei einer nachherigen dynamischen Untersuchung stets dasjenige Profil als das leistungsfähigste ergeben, das das Hauptgefälle an der Steilrampe zusammenfaßt. Das stärkere Gefälle dieser Zone — Fig. 2, Profil b — kann nicht damit begründet werden, daß schlecht laufende Wagen dadurch besser über die Zone wegkommen; das Gegenteil ist der Fall, da bei gleicher Ablaufhöhe die Gefällhöhe beim Steilrampenprofil (a) größer ist als beim parabolischen Profil (b).

Für die Weichenentwicklung ist gemäß Grundsatz II Hauptforderung: Kürze der Gefahrzone. Daraus folgt kurz: Weichenentwicklung und Heranziehung bis möglichst dicht an den Ablaufpunkt. Da Weichen im allgemeinen um so häufiger Fahrten gabeln, je näher sie am Ablaufpunkt liegen, wird man im besonderen für die ersten Weichen längere Umstellzeiten verlangen. Ausweislich der Pufferzeitabstandslinien sind aber bei Steilrampen schon bei einer Entfernung von etwa 15 m die größtmöglichen Pufferzeitabstände vorhanden, so daß die Zungenspitze der ersten Weiche im allgemeinen bis zu 10 m an den Ablaufpunkt herangezogen werden kann. Liegt das Stellwerk weiter ab, so wird man eine größere Entfernung wählen. Die ersten Verteilweichen mit den letzten Vereinigungsweichen der Zerlegungsgleise zu verschränken — Fig. 5 —, kostet Weichen und hat den weiteren Nach-

Fig. 5

Einfahr-Gruppe — a — Richtungs-Gruppe

Einfahr-Gruppe — b — Richtungs-Gruppe

teil, daß die Anlage von Sommer- und Winterberg nicht möglich ist, erspart aber erheblich an Entwicklung (a + b) und verringert im allgemeinen die Zuführungszeit des zu zerlegenden Zuges. Für die Hemmschuhgleisbremsen sind 25—30 m möglichst gerades Gleis vorzusehen, für Bremsschienengleisbremsen ein Drittel weniger. Die Weichenentwicklung soll von dem Gesichtspunkt ausgehen, daß alle Fahrwege bis zum Beginn der Sammelgleise gleiche Widerstände haben sollten. Daraus folgt, daß die letzten Weichen krümmungsreicher Fah[r]wege ihren Krümmungswiderständen entsprechend näher a[m] Ablaufpunkt liegen sollten. Die Stellwerke sollen so steh[en], daß der Wärter mit einem Blick alle zu bedienenden Weich[en] sehen kann, da es für ihn darauf ankommt, daß sein Auge d[as] Vorrücken der Wagen möglichst ungestört aufnimmt, ohne dur[ch] Vorwärts- und Rückwärtsgucken ständig das Bild wechseln [zu] müssen. Damit Gefahrwagen oder solche Wagen, die infolge B[e]schädigung oder infolge anliegender Bremsklötze besonde[rs] schlecht laufen, den Hauptablaufbetrieb nicht stören, empfieh[lt] sich eines der zuerst abzweigenden Gleise zur Aufnahme dies[er] Wagen zu bestimmen. Zweckmäßig zweigt das Gefahrwage[n]gleis kurz hinter der Gleisbremse ab, so daß der Bremswärte[r], dem alsdann auch die Bedienung der Weiche des Gefahrwage[n]gleises zu übertragen ist, derartige Wagen scharf abbremsen u[nd] über diese Weiche aus dem Ablaufgeschäft herausbefördern kan[n] — Fig. 4a. Erleichtert wird sein Urteil über die Lauffähi[g]keit dieser wie auch aller anderen Wagen, wenn das Gewic[ht] der Wagen bekannt ist, z. B. durch das Manometer der Ablau[f]verzögerungsbremse. Wichtig ist auch, daß man sich beim En[t]wurf über die Zweckbestimmung der Gleise, die vielfach f[ür] die Länge der Sammelgleise von Bedeutung ist, klar wird u[nd] die entsprechenden Gleislängen so anordnet, daß Leerwag[en] möglichst in Gleise mit geringen Krümmungen ablaufen, w[eil] Krümmungen Leerwagen besonders stark hemmen, und daß [in] die an die äußersten Verteilweichen angeschlossenen Samme[l]gleispaare möglichst nicht Wagen desselben ankommenden Zug[es] ablaufen. Dadurch wird erreicht, daß sich die Fahrwege mö[g]lichst nicht erst am Ende der Gefahrzone gabeln.

Die Forderung der hohen Geschwindigkeit innerhalb der G[e]fahrzone scheint im Widerspruch zu stehen mit der Tatsach[e], daß Gefällbahnhöfe, bei denen die Sammelgleise im Gefäl[le] liegen, und bei denen infolgedessen nur geringe Geschwindi[g]keiten innerhalb der Gefahrzone zulässig sind, sehr hohe Ra[n]gierleistungen aufweisen. Die Gründe für diese Leistungen si[nd] folgende: Zunächst handelt es sich bei den Gefällbahnhöf[en] nicht um einen freien Wagenablauf, vielmehr werden die Ze[it]abstände der Wagen innerhalb der Weichenzone ständig v[on] Bremsern ausgeglichen, so daß praktisch die Zeitfolge nicht v[on] der Länge der Weichenzone, sondern von der ersten Vertei[l]weiche abhängt, an die nachher theoretisch beliebig viele We[i]chen angeschlossen werden können, wenn nur genügend vie[l] Bremser vorhanden sind. Die Leistungen der ersten Weiche we[r]den dadurch erhöht, daß man sie besonders bedient, und ferne[r] entweder dadurch, daß man die Ablaufpunkte der Wagen nac[h] ihren mutmaßlichen Widerständen um geringe Maße verschieb[t] oder dadurch, daß man durch Einschalten einer kurzen Stei[l]rampe die Geschwindigkeiten erhöht. Der zweite Grund f[ür] die hohen Leistungen ist der Fortfall der Zeitverluste zum Be[i]drücken vorzeitig stehen gebliebener Wagen, da die am Anfan[g] der Sammelgleise gesammelten Wagen in Gruppen von etw[a] zehn Wagen unter Bremsbesetzung bis ins untere Ende d[er] Sammelgleise abgelassen werden, ohne daß dadurch das Rangie[r]geschäft gestört wird. Endlich sei erwähnt der Fortfall jegliche[r] Störung durch Lokomotivfahrten. Die Gefällhöhen der Gefäl[l]bahnhöfe vom Ablaufpunkt bis zum Ende der Sammelgleise sin[d] größer als irgend auf einem Flachbahnhof. Infolgedessen brau[]chen sie gegen Witterungseinflüsse nicht so empfindlich zu sei[n] wie diese; andererseits ist die ständige Bremsbeeinflussung, di[e] keine großen Geschwindigkeiten aufkommen läßt, in der Lag[e], dieser großen Gefällhöhen betriebssicher Herr zu werden. Di[e] hohen Leistungen der Gefällbahnhöfe werden also erreicht a[uf] Kosten hohen Personalverbrauchs für die ständige Bremsüber[]wachung der Wagen und ferner starker Arbeitsverluste un[d] Verschleißes infolge der besonders großen Gefällhöhen, abgesehe[n] von den meist hohen Anlagekosten. Eine Erweiterung des freie[n] Ablaufs, wie er durch die Einschaltung der Steilrampe — Nürn[]berg — angebahnt ist, führt zur Verminderung sowohl der Pe[r]sonalaufwendungen als auch der Gefällhöhe und damit der m[it] dieser verbundenen Nachteile. Im Grenzfall, dem vollkommene[n]

reien Ablauf, in dem das Gefälle im wesentlichen hinter dem ıblaufpunkt zusammengefaßt ist und die Sammelgleise im vesentlichen horizontal liegen — Flachbahnhof —, ist der Peronalbedarf und die Gefällhöhe am geringsten. Es fragt sich nur, b auch in diesem Grenzfall die Zuverlässigkeit durch genügende iefällhöhe in Verbindung mit einer Bremswirkung gewahrt bleibt, io Beschädigungen und Zeitverluste hintan hält. Auf welchem Vege das erreicht werden kann, ist im Vorangegangenen darelegt. Ob in diesem Grenzfall die Leistungsfähigkeit der reinen iefällbahnhöfe gewahrt bleibt, hängt von der Zahl der angehlossenen Sammelgleise ab. Jedenfalls verschiebt sich mit der ahl der Sammelgleise das Verhältnis zugunsten der Gefällbahnöfe. Eine andere Frage ist der Vorteil im Gefälle liegender ammelgleise für die Weiterbeförderung der Wagen aus den ammelgleisen etwa in die Ausfahrgleise. Fassen die Sammelleise ganze Züge, so dürfte deren Überführung mittels Schwerraft dem Lokomotivbetrieb gegenüber nicht sonderlich zu veranschlagen sein, da ihr andere Mängel anhaften, wie Unmöglicheit, in den Spitzen zu rangieren. Je kleiner aber die Sammelleise sind, je häufiger also eine Lokomotive zur Zusammentellung eines Zuges sägen muß, um so größer sind die Vorteile er im Gefälle liegenden Sammelgleise. Fallende Sammelgleise ind daher für stations- und vielleicht auch gruppenweises Orden vorzuziehen. In allen anderen Fällen dürfte aber grundätzlich Profilen mit Steilrampen und im wesentlichen horizonalen Sammelgleisen die Zukunft gehören. Die Frage, ob man ie Zerlegegleise ins Gefälle legt oder nicht, gilt für beide Bauormen und hat daher mit dem Streit zwischen Gefäll- und 'lachbahnhöfen nichts zu tun. Jedenfalls wird man auch in lachbahnhöfen anzustreben haben, die Zerlegegleise ins Geille zu legen.

Wenn man somit auf dem Wege über die Einzeluntersuchunen zu der Frage: Gefällbahnhof oder Flachbahnhof Stellung immt, so schmilzt die Frage zusammen auf die Frage: ammelgleise im Gefälle oder in der Horizontalen. Die reinen efällbahnhöfe sind ebenso wie die reinen Flachbahnhöfe Grenzälle, zwischen denen von Fall zu Fall die zweckmäßigste Ver ittlung zu suchen ist.

In Fig. 6 ist ein Beispiel einer solchen Vermittlung gegeben.

Fig. 6.

An die fallenden Zerlegegleise schließt sich an

1. mit durchgehendem Gefälle das Rangiersystem C, E, F zum Behandeln der eingehend zu ordnenden Züge;
2. die ebenfalls fallende Gleisgruppe B zur Aufnahme von Zuggruppen, die als geschlossene Gruppen entweder zur Auslastung anderer oder zur Bildung von Durchgangsgüterzügen mit Schwerkraft in die äußeren Gleise der Gruppe D oder in die Überholungsgleisgruppe G abrollen;
3. die horizontale Richtungsgruppe D zur Bildung der Ferngüterzüge.

Die zur Bewegung der Wagen anzuwendende Technik ist für le vorkommenden Bewegungen entweder bei den bestehenden efäll- oder Flachbahnhöfen bekannt und gebräuchlich. Neu ist i dieser Anordnung die Anpassung der Technik an die Einzelıfgabe, die weitgehende Verwendung der Schwerkraft bei geringen Erdbewegungskosten, die Vermeidung von Überführungsfahrten, dabei aber die Möglichkeit, ohne Störung des für die Gesamtleistung des Bahnhofs maßgebenden Hauptablaufbetriebes von hinten her die Umsetzungen vornehmen zu können. Bei zweiseitiger Anlage — punktiert angedeutet — wird man die Lokomotiv-, Aufstell- und Umladeanlagen zwischen die beiden Systeme legen und mit den Verkehrsgleisen die Zerlegegleise unterfahren, vielleicht auch Drehscheibe oder Schiebebühne unter die Zerlegegleise legen.

Nach den dargelegten Untersuchungsmethoden ist es möglich, für gegebene Betriebs- und Witterungsverhältnisse diese Anlage im einzelnen auszubilden und sowohl die Leistungsfähigkeit der einzelnen Teile als auch die Gesamtleistungsfähigkeit festzustellen.

Die z. B. von Ammann vor zwölf Jahren durchgeführten Feststellungen[10]) über die auf Gefäll- und Flachbahnhöfen erzielten Leistungen sollen gewiß nicht herabgewürdigt werden. Sie geben wertvolle Überblicke, versagen aber für die Beurteilung der Einzelheiten, da es nicht angängig ist, Gesamtleistungen, die sich auf eine Vielheit von zusammenwirkenden Einflüssen begründen, auf den einen oder den anderen dieser Einflüsse allein zurückzuführen. Sie werden für die seitdem allmählich herausgebildete, vom Einzelnen ausgehende Methode insofern eine wertvolle Ergänzung bleiben, als man die errechneten Leistungszahlen an ihnen messen wird.

Was hier von den Leistungen gesagt wird, gilt auch für die Betriebskosten der Rangierbahnhöfe. Die seit Anfang 1921 umfassend eingeleiteten Untersuchungen über die Rangierkosten der verschiedenen Rangierbahnhöfe geben wertvolle Einblicke über die Höhe und die Unterschiedlichkeit der Rangierkosten auf den verschiedenen Rangierbahnhöfen. Aber auch auf diesem Gebiet muß der Schritt vom Allgemeinen ins Einzelne getan werden. Erst wenn auf der Grundlage einwandfreier Zeitberechnungen die Kosten der wichtigsten Betriebshandlungen für bestimmte Bau- und Betriebsformen festgestellt werden können, wird es möglich sein, bei Um- oder Neubauten die zweckmäßigsten Formen zu finden; wie ich in einer 1920 dem Reichsverkehrsministerium als Denkschrift vorgelegten Untersuchung eingehend nachgewiesen habe, dürften Kostenvergleiche unter Ausscheidung gemeinsamer Kostenfaktoren hierbei am ersten zum Ziele führen[11]).

Diese und andere Studien über die Verbesserungsmöglichkeit der Rangieranlagen sollen nicht nur eine wissenschaftliche Bedeutung haben, sondern aus der Praxis geboren haben sie ihren Zweck verfehlt, wenn sie in der Praxis nicht zur Auswirkung kommen. Zwar wird die Erkenntnis über diese Fragen, solange ein Anreiz besteht, sich damit zu befassen, fortschreiten. Es fragt sich aber, ob man angesichts der vorliegenden zahlreichen Veröffentlichungen diese Entwicklung nicht beschleunigen und begradigen kann. M. E. wäre es geboten, ohne der freien Entwicklung der Erkenntnis Zwang anzutun, durch freie Aussprache der Meinungen die Entwicklung zu fördern und zu klären und dadurch den maßgebenden amtlichen Stellen die Urteilsbildung zu ermöglichen, inwieweit die für die Rangieranlagen der Staatsbahnen gültigen Anweisungen[12]) nach dem jetzigen Stande der Erkenntnis ergänzt werden müssen und dadurch den Klagen über die Unwirtschaftlichkeit und Unzuverlässigkeit der Rangieranlagen begegnet werden kann.

---

[10]) Ammann, Leistungsfähigkeit von Ablaufanlagen auf Verschiebebahnhöfen und ihre Abhängigkeit von den Gefällverhältnissen. Dr.-Ing. Diss. 1911.

[11]) Rangieranlagen und ihre Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb unter besonderer Berücksichtigung der Beziehungen zwischen Höhenplan, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. Kreidels Verlag, Berlin.

[12]) Für den Bau von Ablauframpen gelten amtlich im wesentlichen die in der Verkehrstechnischen Woche 1909 Nr. 46—49 veröffentlichten Richtlinien (Dr.-Ing. Blum).

Preisbewegung in den Vereinigten Staaten von Amerika seit Kriegsbeginn.

Die beistehende, dem Electric Railway Journal (24. Juni 1922) entnommene Abbildung gibt ein Bild der Preisbewegungen, die während des Krieges und in der Nachkriegszeit in den Vereinigten Staaten von Amerika stattgefunden haben. Die Abbildung zeigt 5 Linien, die sämtlich bei Kriegsbeginn mit einem Einheitswerte von rd. 100 % einsetzen.

Linie 1 veranschaulicht die durchschnittliche Preisbewegung von mehr als 300 der marktgängigsten Bedarfsgegenstände, wie sie vom arbeitsstatistischen Büro der Vereinigten Staaten von Monat zu Monat bearbeitet wird. Den Ermittlungen sind die geschätzten Handelsmengen zugrunde gelegt. Sie erstrecken sich auf landwirtschaftliche Erzeugnisse, Lebensmittel, Bekleidungsgegenstände, Heiz- und Leuchtmittel, Metallerzeugnisse, Bauholz und sonstige Baustoffe, Chemikalien, Apothekerwaren, Möbel und sonstiges. Die Werte dürfen als durchaus zuverlässig bezeichnet werden. Von 1913 bis Ende 1915 waren die Preisschwankungen gering. Dann stieg die Linie bis Mitte 1917 steil an, und nach vorübergehendem schwächeren Ansteigen erreichten sie ihren höchsten Punkt im Mai 1920 mit 272 %. Sie fiel dann steil ab bis auf 151 % im Mai 1921. Auf dieser Höhe hält sie sich einstweilen.

Die Linie 2 der Baukosten ist von der Schriftleitung des Engineering News-Record aufgestellt. Es sind an der Bewertung dieser Linie beteiligt Pittsburger Baustahl mit 37,5 %, Zement frei Bord Chicago mit 7,14 %, südliches Tannenholz frei New York in Querschnitten von 3 × 12 bis 12 × 12 Zoll mit 17,1 % und der durchschnittliche Preis der gewöhnlichen Arbeit aus 18 bis 20 Städten mit 38,0 %. Der Durchschnitt stimmt mit dem des ganzen Landes ungefähr überein. Die Preise von Ziegeln, Sand, Kies, Steinschlag und sonstigen Baustoffen mögen die örtlichen Kostenverhältnisse beeinflussen, sie sind aber in einem Maße von den rein örtlichen Verhältnissen abhängig, daß sie in einer Darstellung, die das ganze Land betrifft, nicht Platz finden. Die Linie 2 folgt ungefähr dem Linienzuge 1, fällt jedoch seit Mitte 1920 schwächer ab und steht jetzt auf etwa 165 % des Vorkriegswertes.

Der dritte Linienzug der Eisenbahnbetriebstoffe ist von Richey, wirtschaftlichem Berichterstatter des Electric Railway Journal bearbeitet und stellt die Vereinigung von drei Preisindexen des arbeitsstatistischen Büros der Vereinigten Staaten dar, nämlich über Metalle, Holz und Brennstoffe. Die Linie zeigt von 1915 ab einen scharfen Anstieg bis auf 199 % im Juli 1917, fällt dann und schwankt in den Jahren 1918 u 1919 zwischen 160 und 180 %, steigt steil auf bis auf 247 % i September 1920, um dann noch schneller bis auf 156 % im Se tember 1921 abzufallen. Die Linie hält sich schließlich zw schen 156 und 159 %.

Linie 4, die Lohnbewegungen der Straßenbahnen veranschau lichend, ist ebenfalls von Richey aufgestellt. Sie ist aus de Durchschnitt der höchsten Stundenlöhne der Fahrer u Schaffner einer großen Zahl von Stadt- und Städtebahnen e mittelt, unter Zugrundelegung der Anzahl der im Betrieb b findlichen Personentriebwagen. Die Linie stellt also möglich genau die Lohnbewegung des Wagenpersonals der elektrische Bahnen dar. Die Aufwärtsbewegung begann 1918 mit eine scharfen Aufstieg, setzte sich bis 1920 fort und erreichte i September 1921 den Wert von 232 %. Von 1916 bis gegen de Schluß von 1920 blieb die Linie 4 unterhalb der Linie 1, über flügelte sie dann jedoch bedeutend, da sie von der höchste Spitze von 232 nur um 19 Punkte auf 213 im Mai 1922 abfie

Was die Straßenbahnfahrpreise in Linie 5 betrifft, so sin diese weit unterhalb der Linien aller übrigen Preissteigerunge geblieben. Auch diese Linie ist von Richey bearbeitet. Si stellt den relativen Durchschnitt der Straßenbahnfahrpreis aller Städte der Vereinigten Staaten mit mehr als 50 000 Ei wohnern dar und ist nach den Bevölkerungszahlen ermittel Der Fahrpreis des Jahres 1913 im Durchschnitt von 4,84 Cent (1 $ = 100 cts = rd. 4,1 Goldmark) blieb bis Mitte 1917 s gut wie unverändert. Im Mai 1918 begann ein ziemlich gleic mäßiges Ansteigen bis auf 7,24 Cents im Mai 1921. Von d ab fiel der Durchschnittsfahrpreis auf den gegenwärtigen Be trag von 7,14 Cents.

Im Jahre 1921 hat sich der Fahrpreisindex dem Index de allgemeinen Bedarfsgegenstände stark genähert. Er blie 10 Punkte innerhalb des Indexes der Betriebsmaterialien, wäh rend die Löhne noch 66 Punkte höher liegen. Mit andere Worten: der allgemeine Bürger zahlt 47 % mehr für ein Fahrt als im Jahre 1913; d. i. ungefähr derselbe Steigerungs satz wie bei den allgemeinen Bedarfsgegenständen. Da Wagenpersonal erhält 113 % mehr als 1913, und die Betriebs materialien sind um 57 % teurer.

Unsere Quelle, das Electric Railway Journal, fügt hinzu, daß so viel bereits zur Verbilligung des Betriebes geschehen sei

ch auch noch viel geschehen müsse, und daß die Löhne noch itere Regelung zu erfahren hätten, ehe die Verhältnisse wie- als normal oder den Lebensverhältnissen entsprechend be- chnet werden könnten.

Die vorstehenden Darlegungen beziehen sich auf die Ver- igten Staaten. Dem mag hinzugefügt werden, daß auch in gland die Preisbewegung abwärts gerichtet ist. Hier sind nfalls die Baustoffpreise und Löhne im Rückgang begriffen, und mit der Verbilligung der Fahrpreise auf den Eisenbahnen und den großstädtischen Verkehrsmitteln ist begonnen.

Wir dagegen gehen den umgekehrten Weg und bedenken nicht, daß in dieser traurigen, von Unrast und ziellosem Drange verwirrten Zeit nur Arbeit das Mittel ist, das uns wieder aufrichten kann. Die Schablone des Achtstundentages und die Gleichmacherei in der Entlohnung ohne Berücksichtigung der Leistungen spotten dieser Binsenwahrheit. Km.

Beschädigung oder Tötung von Tieren durch den Eisenbahnbetrieb.

Vom Ober- und Geh. Regierungsrat **Hanow**, Magdeburg.

In der 7. Nummer dieser Zeitung hat der Verfasser an Hand merkenswerter, grundlegender Entscheidungen den Standpunkt Reichsgerichts über die Haftung beim Überfahren oder en von Tieren dargelegt und dabei darauf hingewiesen, daß h seiner Ansicht die Eisenbahnverwaltung nicht mit der rlichkeit zu rechnen brauchte, daß Tiere, namentlich zur htzeit, auf die Strecke geraten. Um so auffälliger ist die scheidung des Reichsgerichts vom 29. September 1921 (. 236/21), die ihrem Inhalt nach in der Nr. 19 d. Ztg. vom Mai 1922 geschildert wird, und deren Sachverhalt sehr ein- liegt. Der Kutscher eines Rittergutsbesitzers hatte mit em von zwei Pferden gezogenen Wagen eine Fahrt nach dem nhofe unternommen — es war an einem 9. November, nach- tags 4 Uhr — und sie nach der Rückkehr ausgespannt, an- einend also nur von dem Wagen getrennt, so daß sie sich sammen in Bewegung setzen konnten, als er sich für einen genblick von ihnen nach dem Hause hin entfernt hatte. Die re liefen nun nach dem Bahnhofe zurück, rannten gegen die nungsmäßig geschlossene Schranke und drückten sie ein. hdem sie auf diese Weise die Gleise hatten erreichen nen, wurden sie von einem herankommenden Zuge erfaßt und ötet. Ihr Eigentümer machte einen Schadensersatzanspruch annähernd 30 000 ℳ geltend, der ihm sowohl von dem Ober- lesgericht Hamm, als auch von dem Reichsgericht im wesent- en deshalb zuerkannnt wurde, weil die Schranke nicht die ügende Widerstandsfähigkeit gehabt habe, um dem Ansturm Pferde zu widerstehen. Woher das Berufungsgericht, dem Reichsgericht glatt folgt, die Weisheit oder Kenntnis hat, könne ohne besondere Kosten Schranken herstellen, die einem Anprall gewachsen wären, entzieht sich natürlich unserem Urteile; soviel aber steht fest, daß sowohl der erfahrenste akademisch gebildete Techniker, als auch der aus dem Arbeiterstande hervorgegangene Bahnwärter einer darin der Eisenbahnverwaltung gestellten Zumutung ein überzeugtes „Unmöglich" entgegensetzen würde. Schranken sollen zunächst den Menschen, den denkenden natürlich, darauf aufmerksam machen, daß ein Zug fällig, also ein Überschreiten der Gleise nicht nur gefährlich, sondern sogar strafbar ist; Tiere aber sollen sie ebenfalls zum Stillstehen anhalten, und sie sind in diesem Falle, bei dem es sich um Pferde handelt, ganz besonders gut dazu geeignet, weil, wie als bekannt vorausgesetzt werden kann, deren Augen alles erheblich größer erscheinen lassen, als es in Wirklichkeit ist; der beste Beweis dafür ist das Scheuen vor Kilometersteinen!

Nun vergegenwärtige sich man einmal die Folgen, die entstehen würden, wenn Schranken ganz stabil wären, also jedem Anprall von Pferden Widerstand leisten könnten. Dann würden sie unter erheblicher Verletzung, für die die Eisenbahnverwaltung wahrscheinlich auch in Anspruch genommen werden würde, sich überschlagen und auf dem Gleise liegen bleiben, also eine Transportgefährdung verursachen.

Daß das Reichsgericht sich trotz erheblicher Bedenken immer noch nicht dazu entschließen kann, im Falle eines Verschuldens Herrn und Diener gleichzustellen, d. h. die Eisenbahnverwaltung auch dann frei ausgehen zu lassen, wenn auf seiten des Beauftragten ein solches, wie hier, vorliegt, ist sehr zu bedauern und drängt immer mehr zu einer endlichen Änderung der Gesetze.

Ladevorschriften.

m 6. August 1920 hat der Reichsverkehrsminister die). Hannover beauftragt, die Neubearbeitung der Ladevor- riften in die Wege zu leiten. Beinahe 2 Jahre sind ver- sen, in denen über eine vereinfachte Art der Ladevor- riften beraten wurde. Viele Vorschläge sind aufgetaucht. en verschiedenen Änderungen der Grundsätze für die Be- itung der Ladevorschriften in Artikel VI des Verbands- reinkommens hat man sich auf die sog. Einheitsgruppen fest- gt, weil man darin ein Mittel zur Verbilligung und Verein- ung der Vorschriften gefunden zu haben glaubte.

ie sämtlichen Stationen Deutschlands kommen in ein alpha- sches Verzeichnis mit der eingedruckten Angabe der Ein- sgruppennummer und der abgekürzten Bahnbezeichnung. er diesem Verzeichnis erhält jede Station noch eine (oder rere) Ladetafel nach jeder Verwaltung (Direktion). Diese etafeln sind in einem Umschlag zu sammeln und erforder- enfalls selbst zu binden.

ie Ladewege sind aus den Ladetafeln in das alphabetische zeichnis zu übertragen, das nur Ladewege für Eilstückgut Frachtstückgut sowie Leitungswege für Wagenladungen ält. Die Dienststellen müssen demnach nach Ermittlung Kilometer und der Frachtsätze das zweifellos ziemlich um- reiche Verzeichnis zur Hand nehmen, um die Lade- und ungswege festzustellen.

isher sind die Ladewege in die aus kleinen Heften be- enden Frachtsatzzeiger, in denen die ausgerechneten Fracht- e vorgetragen waren, eingesetzt worden. Die ganze Ab- igung konnte somit aus einem Heft von einer Zeile ent- men werden. In der jetzigen Zeit mit den unsteten Tarif- ältnissen müssen aber außerdem noch bei jeder Sendung Frachttabellen zur Hand genommen werden, weil wohl keine ion die ausgerechneten Frachtsätze übertragen wird. Die eren Stationen, insbesondere solche mit Vorprüfung, haben alle Ladewege nach allen Bezirken auf eine Tafel vor- agen und numeriert und diese Nummer in die Frachtsatzzeiger übertragen. Änderungen der Ladewege in den Frachtsatzzeigern werden damit nicht nötig, höchstens kann sich eine Nummer ändern.

Für die äußeren Dienststellen erwächst künftig der wesentliche Nachteil, daß sie die Ladetafeln in losen Blättern haben, die vielfach bald verschleudert sein werden, trotz Ermahnung zum Heften, daß sie viel mehr Ladetafeln erhalten, daß zum Aufsuchen der Ladewege stets das für die eilige Handlung der Abfertigung unbequeme Stationsverzeichnis zur Hand genommen werden muß, und daß die Empfangsgruppen in den Ladetafeln, weil der Raumersparnis halber meist völlig durcheinander, viel schwieriger zu suchen sind. Der Grundgedanke der Einheitsgruppen ist, die Stationen jeder Verwaltung in bestimmte, möglichst kleine Gruppen zu teilen, die in allen Verkehren gleich bleiben sollen. Die Folge ist, daß, da die Zuführung aus den einzelnen Richtungen für 2 nebeneinander liegende Stationen vielfach verschieden ist, beinahe jede Station eine besondere Gruppe bildet, die Zahl derselben demnach ziemlich groß ist. Wollte man diese große Zahl der Nummernfolge nach in die Ladetafeln vortragen, würden die Ladewege vielfach wiederholt werden müssen und eine Ladetafel eine ungewöhnliche Größe erhalten, d. h. es wären nach einer Direktion stets mehrere Blätter zu verwenden. Will man dies vermeiden, dann müssen die Gruppen für einen Weg zusammenkommen, werden aber dann, wie oben bemerkt, auf der Tafel vollständig durcheinander geworfen. Das Suchen ist für die Abfertigungsstelle dann äußerst mühsam; für die Stationen, die keine Auszüge oder Übertragungen machen und nach den Ladetafeln abfertigen, werden Fehler durch Vergreifen an der Tagesordnung sein.

Für den inneren Dienst soll der Vorteil erwachsen, daß bei der Bearbeitung die sog. Abstimmung der einzelnen Verkehre, die Herbeiführung der Übereinstimmung der Ladewege rascher möglich sei. Diese Arbeit bildet nur einen kleinen Bruchteil der Aufstellungsarbeit und sieht sich für den Außenstehenden

vielleicht schwieriger an als sie es in der Tat ist. Jedenfalls kann sie nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein, ist aber als der wichtigste Faktor der Neuerung betrachtet worden.

Die Arbeit der Aufstellung der Ladevorschriften wird sich gegen früher wesentlich vermehren und damit teuerer für die Verwaltung werden. Bisher sind entfernter gelegene Bezirke in eine Vorschrift zusammengefaßt worden; so befinden sich von den südwestlichen Verwaltungen die Ladevorschriften nach den sämtlichen mittel- und ostdeutschen Verwaltungen in 2 Heften mit 4 Ladetafeln = 6 Seiten. Künftig sind, da die Aufstellungsgrundlage dieselbe ist, auch vielleicht 2 Hefte — die die äußeren Stellen freilich nicht erhalten sollen —, aber mit mindestens 19 Ladetafeln nötig. Bei 1000 Druckstücken sind das $19 \times 1000 \times 5$ g = 95 kg Papier gegen bisher $\frac{1000 \times 6 \times 5}{2} = 15$ kg (die Ladetafeln sind in letzter Zeit nur auf ¼ Bogen gedruckt worden). Das Kilogramm Papier kostet jetzt 100 ℳ.

Daß die Ladevorschriften zum größten Teil erneuerungsbedürftig sind, steht fest. Sie können aber in kürzester Zeit auf den alten Grundmauern wieder aufgebaut werden, wie sich bei verschiedenen sehr im argen gelegenen Vorschriften gezeigt hat. Die umfangreichen neuen Arbeiten erfordern unverhältnismäßig mehr Zeit und damit für die Reichsbahn auch mehr Kosten. Bedenke man nur die Zeit der Anfertigung der Ladetafeln, die häufige Wiederholung der gleichen Wege! Auf 4 Tafeln = 6 Seiten sind jetzt 19 Direktionen und 30 Nebenbahnen enthalten. Wie oben erwähnt, sind 49 Verwaltungen (19 Direktionen und 30 Nebenbahnen) auf 4 Tafeln enthalten; künftig sind, wenn die Nebenbahnen in die Strecken der Reichsbahndirektionen durchweg aufgenommen werden können, und wenn für eine Direktion mit den vielen Nebenbahnen eine Seite ausreichen sollte, mindestens 19 Ladetafeln anzufertigen, das ergibt 19 000 Bogen gegen bisher 6000 Bogen.

Dazu kommt noch die Drucklegung der Ladetafeln. Ein Teil der Verwaltungen läßt die Ladevorschriften in eigenen Druckereien herstellen. Ausgaben gibt es somit nur für Papier, Druckschwärze, Öl; das Personal ist ohnehin vorhanden, Mehreinstellungen und Entlassungen erfolgen nicht.

Mit den Einheitsgruppen soll auch aus Sparsamkeitsgründen eine andere Verteilungsart der Ladetafeln eingeführt werden. Jede Station soll nur die Tafel erhalten, auf der sie erscheint. Das bedingt die eingangs erwähnte, lose Lieferung der Tafeln. Die Anfertigungsart ist aber umständlich und teuer. Jetzt kommen auf einen Stein 8—16 Tafeln, die in kürzester Zeit abgezogen sind, also die ganze Auflage eines Heftes in 1 bis 2 Stunden. Nach dem neuen Vorschlag kommt auf 1 Stein stets nur 1 Tafel; zum Abzug ist also 8- bzw. 16 mal mehr Zeit nötig, außerdem die Zeit für 7- bzw. 15 maliges Abziehen des Steines. Dieser wird dadurch ungleich mehr abgenutzt; Maschine und Material erfordern 8- bzw. 16 mal größere Ausgaben; auch wird der bedeutend größere Zeitaufwand nicht aus der übrigen Arbeitszeit entnommen werden können. Ein Ausweg wäre noch, wenn zunächst die kleinste Zahl der Abzüge aller Tafeln gemacht würde; dann wird die erledigte Tafel abgedeckt, und die Maschine läuft weiter, bis die notwendige Zahl einer anderen Tafel erreicht wird; dann wird auch diese auf dem Stein abgedeckt usw. Da aber die ganzen Bogen selbstredend durchlaufen, erscheinen für die abgedeckten Tafeln weiße Teile auf den Bogen. Die weißen Blätter können nach dem Zerschneiden der Bogen lose benutzt werden; sie haben aber nur noch ganz geringen Wert. Die Arbeit ist ungeheuer groß und rechtfertigt ganz und gar nicht die geringe Papierersparnis. Ob eine solche vorhanden ist, dürfte bei der oben angeführten großen Vermehrung der Tafeln sehr zweifelhaft sein. Nach praktischen Erfahrungen könnte die Methode allgemein durchaus nicht empfohlen werden. Wenn Privatdruckereien die Ladetafeln auf die angegebene Weise herstellen sollen, wird der Druck außerordentlich teuer.

Eines ist nur auffallend, daß die Tarifreferate, die doch viel älter sind, nie auf den gleichen Gedanken der Trennung der Tarifhefte gekommen sind. Mehrere Stationen stehen auf einer Seite eines dicken Tarifheftes; den ganzen übrigen Teil desselben haben sie nicht nötig und doch erhalten sie das ganze Heft.

Da viele Ladevorschriften in letzter Zeit nach den alten Anfertigungsmethoden hergestellt worden sind, muß auch deren Umarbeitung mit weiteren Kosten aufgenommen werden, wenn bei ihnen die Einheitsgruppen noch nicht angewendet worden sind.

Es kann möglich sein, daß für einzelne große Bezirke das neue Verfahren einige Vorteile bieten mag, für die Mehrzahl der Verwaltungen aber und für die Reichskasse ganz sicher nicht. Jede Verwaltung dürfte wohl darauf bedacht sein, die Interessen des Reiches zu nützen, weshalb man das, was eine Verwaltung vorteilhaft findet, nicht untersagen soll. Eine große Zahl von Verwaltungen hat sich scharf gegen das neue Verfahren gewendet, woraus hervorgeht, daß die ihnen vorgeführten Vorteile nicht als solche erkannt werden konnten. Ganz unzweckmäßig ist die Aufstellung eines einheitlichen Arbeitsplanes, der die Vorhaltung vieler Beamten erfordert, weil bei Verhinderung immer Ersatz und nach verschiedenen Richtungen vorhanden sein muß. Vorteilhaft aber wird nur mit eingearbeiteten Kräften etwas geleistet, wie dies auch in der Privatindustrie geübt wird. Trotz aller Bemühungen wird der Plan bald in Unordnung sein, was sich in früheren Fällen gezeigt hat.

Zweckmäßig erscheint nur der Auftrag an alle Verwaltungen, die in Unordnung befindlichen Ladevorschriften nach Kräften und mit allen Mitteln baldigst in Ordnung zu bringen, was durch Neubearbeitung oder auch durch Nachträge möglich sein kann. Jeder Verwaltung sollte die Art der Anfertigung überlassen bleiben.

W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Übergang der deutschen Staatsbahnen auf das Reich.** Zur Ausführung des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich (Reichsgesetz vom 30. April 1920) ist unterm 29. Juli 1922 ein Reichsgesetz erlassen worden, das die Übernahme von Schulden der Länder durch das Reich regelt. In einer Anlage 1 sind die Anleihen, Schatzanweisungen und sonstigen Schuldverschreibungen von Preußen, Bayern, Baden, Hessen und Mecklenburg-Schwerin aufgeführt, die dergestalt auf das Reich übergehen, daß das Reich den Gläubigern an Stelle der Länder als Schuldner haftet. Jedes der Länder haftet für seine auf das Reich übergegangenen Schulden den Gläubigern gegenüber als selbstschuldnerischer Bürge im Sinne des BGB. Letztere können daher aus Anlaß der Rechtsänderung keine Ansprüche geltend machen, insbesondere keine Kündigung aussprechen. In einer Anlage 2 sind die Schulden von Württemberg und Oldenburg aufgeführt, für die das Reich als selbstschuldnerischer Bürge im Sinne des BGB. die Haftung übernommen hat. Die Schulden der Anlagen 1 und 2 belaufen sich auf annähernd 17 Milliarden Mark.

— **Die neuen Eisenbahnfahrpreise.** Die am 1. Oktober in Kraft tretende Erhöhung der Personentarife beträgt im allgemeinen 50 %. Der neue Kilometerpreis beträgt dann (die Zahlen in Klammern geben die jetzt noch gültigen Tarife an) in der 1. Klasse 2,025 M. (1,331), 2. Klasse 1,125 M. (0,74), 3. Klasse 0,675 M. (0,444), 4. Klasse 0,45 M. (0,296). Hierzu treten bei Benutzung von Schnellzügen folgende Zuschläge: für die erste Zone bis 75 km Entfernung in der 3. Klasse 15 ℳ, 1. und 2. Klasse je 30 ℳ, für die 2. Zone bis 150 km in der 3. Klasse 30 ℳ, in der 1. und 2. Klasse je 60 ℳ; in der 3. Zone über 150 km in der 3. Klasse 45 ℳ, 1. und 2. Klasse je 90 ℳ.

— **Die Einnahmen der Reichsbahn** (in Millionen Mark):

	Personen- und Gepäckverkehr	Güterverkehr	Sonstige Einnahmen	Zusammen
Juli 1921 . . .	625	1 562	82	2 269
Juli 1922 . . .	1 846	13 170	380	15 396
	+ 1 221 + 195,3 %	+ 11 608 + 743,4 %	+ 298 + 360,2 %	+ 13 127 + 578,4 %
April / Juli (einschl.) 1921.	1 974	5 835	242	8 051
April / Juli (einschl.) 1922.	5 842	41 310	1 187	48 339
	+ 3 868 + 195,9 %	+ 35 475 + 607,9 %	+ 945 + 391,5 %	+ 40 288 + 500,4 %

Die Einnahmen haben sich sowohl im Personen- wie im Güterverkehr günstig entwickelt. Die Steigerung der Einnahm[en]

egenüber dem Vorjahr ist auch in diesem Monat wieder höher s der Erhöhung der Tarife entsprechen würde.

— **Eisenbahngepäcktarif.** Mit Rücksicht auf das schnelle inken des Geldwerts sowie darauf, daß zum 1. September 1922 e Güter- und Expreßgutfrachten sich um 50% e r h ö h e n, ird die für 1. Oktober 1922 vorgesehene Erhöhung der Gepäckacht auf 10 ₰ für 10 kg und 1 km schon am 1. September 1922 Kraft treten. Die Gepäckfracht wird am 1. Oktober 1922 um eitere 50% erhöht. Von diesem Tage ab beträgt also der Einitssatz 15 ₰ für 10 kg und 1 km und die Mindestfracht 15 ℳ.

— **Tagegelder der Eisenbahnräte.** Die Mitglieder der Landessenbahnräte erhalten nach einer Verfügung des Reichsverhrsministers für die Teilnahme an Sitzungen von auswärts agegelder und Übernachtungsgelder nach den Sätzen für die tsprechenden Orte. Die Tagegelder betragen in der Stufe III 0 und 84 ℳ, in der IV. 140 und 96 ℳ. Soweit für die Reise e Reichsbahn nicht benutzt werden kann, werden die Fahrslagen erstattet.

— **Rückwirkungen der wirtschaftlichen Lage und des Markurzes auf die Einnahmen der Reichsbahn.** In der Sonntagsorgenausgabe der „Vossischen Zeitung" behandelt Staatssekre: S t i e l e r vom Reichsverkehrsministerium die Rückwirkung r wirtschaftlichen Lage und des Marksturzes auf die Reichsbhn. Das erste Vierteljahr brachte der Reichsbahn einen Bebsüberschuß von 2,5 Milliarden; die Verkehrseinnahmen im li konnten die Teuerungswelle dieses Monats noch auffangen. er das fortgesetzte Herabgleiten der Mark zwang die Reichshn. die Gütertarife auf 1. September der Geldentwertung anzpassen, um eine Wiederkehr der eben erst beseitigten Defizitrtschaft zu vermeiden. Hinzu kommt, daß die Reichsbahn ein ittel ihres Kohlenbedarfs aus dem Auslande decken und mit visen bezahlen muß. Auch Ersparnismaßnahmen können ht das ausgleichen, was infolge der Geldentwertung an Ausben zuwächst.

— **Einheitlicher Eisenbahnoberbau.** Der Reichsbahn-Oberbauaschuß, der bei der Zweigstelle des Reichsverkehrsministerius in München gebildet ist, hat den Auftrag, die Vorarbeiten f die Schaffung eines deutschen Einheitsoberbaus zu leisten. heitliche Formen der Schienen, Schwellen usw. für den Gleisl Weichenbau werden die Massenherstellung vereinfachen l verbilligen. Auch betrieblich wird es ein Vorteil sein, nn die Verschiedenartigkeit der Gleisbauarten in den einzelı Ländern nach und nach verschwindet. Erwünscht wäre es i diesem Zusammenhang, wenn auch mit Österreich, Ungarn, d Tschechoslowakei usw. eine Verständigung über einheitle Gleisbauformen herbeigeführt werden könnte.

* * *

m Anschluß an diese kurze Mitteilung aus der Beilage caft und Stoff" der „Deutschen Allgemeinen Zeitung" Nr. 349 n 12. August d. J. erscheint die Anregung nicht unangeicht, noch andere Grenzländer, insbesondere Danzig und en für die Vereinheitlichung der Oberbauformen zu genen, zumal ein erheblicher Teil vormals preußischer Eisenlinien mit preußischen Schienen-, Schwellen-, Kleineisenl Weichenformen dorthin übergegangen ist. Damit ist gleichı die Brücke zu weiterem Vorgehen in dieser Richtung gelagen.

ie Zeitverhältnisse sind einer solchen Vereinheitlichung der isbauformen jetzt besonders günstig, weil die immer unerwinglicher werdenden Kosten aller Oberbaustoffe und Löhne d Gleiserneuerung weit und breit verlangsamen oder zum llstand kommen lassen. Diese sonst unerwünschte Pause in d Erneuerungsarbeit konnte zur Vorbereitung der Vereinheitung, die allen beteiligten Verwaltungen große Vorteile bringwürde, gut ausgenutzt werden. Es wäre ein lohnendes ma für eine Doktorarbeit, die volkswirtschaftlichen Vere und technischen Nachteile aufzuweisen, die aus der Veredenheit der Gleis- und Weichenformen — trotz einheiter Spurweite — den Eisenbahnverwaltungen etwa in Mittelopa alljährlich erwachsen. — dt.

Eisenbahner in polnischen Diensten. Der Reichsverkehrsister hat folgenden Erlaß herausgegeben:

Venn auch in Ausführung des Friedensvertrags ein Teil rschlesiens vom Reiche abgetrennt ist, so greift doch das rschlesische Wirtschaftsleben so ineinander, daß beide poli getrennten Teile auch weiterhin auf gegenseitige Unterzung angewiesen bleiben und als einheitliches Wirtschaftset anzusprechen sein werden.

n geregeltes Wirtschaftsleben in dem gesamten Gebiete aber nur aufrechterhalten werden, wenn die Eisenbahnen ungsfähig bleiben. Solange die polnische Eisenbahnverwal nicht in der Lage ist, was besonders einige Zeit nach der Übergabe der Eisenbahnen an Polen der Fall sein wird, ohne das eingearbeitete deutsche Eisenbahnpersonal einen geordneten und regelrechten Betrieb aufrechtzuerhalten, ist die Reichsbahnverwaltung nicht zuletzt im Interesse des Reiches und besonders auch zur Vermeidung von Verkehrsstockungen in Deutsch-Oberschlesien und zur Aufrechterhaltung einer ungeminderten Kohlenzufuhr nach Deutschland bereit, Polen vorübergehend deutsches Eisenbahnpersonal mit dessen Einwilligung zur Dienstleistung zur Verfügung zu stellen.

Unter diesem Gesichtspunkte muß der von mir gebilligte Schritt deutscher Eisenbahnbeamten, v o r ü b e r g e h e n d in polnischen Diensten innerhalb des oberschlesischen Abtretungsgebietes zu verbleiben, beurteilt werden. Die Rechte dieser Beamten sind durch ein mit Polen abgeschlossenes Personalübereinkommen gesichert worden, das einen Bestandteil des in Genf abgeschlossenen deutsch-polnischen Wirtschaftsabkommens bildet.

Diese Ausführungen bezwecken, einer falschen Beurteilung des Verhaltens der in Rede stehenden Beamten vorzubeugen. Irrigen Auffassungen und Ausstreuungen wollen die Eisenbahndirektionen mit Nachdruck entgegentreten, das unterstellte Personal aufklären und die aus polnischen Diensten demnächst zurückkehrenden Beamten gegen Verunglimpfungen aller Art aus Anlaß dieser Dienstleistung tatkräftig in Schutz nehmen."

— **Oberschlesische Eisenbahner und das besetzte Gebiet.** Aus Köln wird dem W. T. B. unterm 24. August gemeldet: Auf eine Anfrage beim französischen General des Verkehrswesens in Mainz, ob eine Verteilung von Eisenbahnbeamten, die infolge der Aufteilung Oberschlesiens dort überzählig geworden sind, auf das besetzte rheinische Gebiet stattfinden könne, wurde geantwortet, daß in dieser Hinsicht die früher getroffene Entscheidung bestehen bleiben müsse.

Durch diese wurde bestimmt, daß den Eisenbahnverwaltungen des besetzten Gebietes die Pflicht auferlegt wird, der Interalliierten Feldeisenbahnkommission die Zahl der aus Oberschlesien ausgewiesenen oder von dort geflüchteten oder im besetzten Gebiet diensttuenden Eisenbahnbeamten mitzuteilen, und sie künftig vor der Überweisung oder Versetzung solcher Bediensteten zu unterrichten. Durch diese Entscheidung ist es also unmöglich gemacht, bei Bedarf sofort Eisenbahnbeamte, die bisher in Oberschlesien beschäftigt waren, im besetzten Gebiet in den Dienst zu stellen.

— **Die Kartoffelversorgung zum Winter.** Vor einigen Tagen hat sich eine Besprechung im Reichsverkehrsministerium, bei der die Hamburger und Düsseldorfer Konsumvereine, die Gewerkschaften, der Reichsausschuß der deutschen Landwirtschaft und andere landwirtschaftliche Organisationen und die einschlägigen Ministerien vertreten waren, mit der Sicherstellung der Kartoffelversorgung im kommenden Winter beschäftigt.

Im letzten Jahre bestand die Unmöglichkeit, rechtzeitig und in ausreichenden Mengen im Herbst die erforderlichen Wintervorräte aus den Erzeugergebieten heranzuschaffen, so daß während des Eisenbahnerstreiks und in den Wochen danach während der langen Frostperiode teilweise überhaupt keine Kartoffeln zu haben waren. Dieses Jahr wird der Ausfall der Kartoffelernte, die, soweit man jetzt überhaupt schon über sie urteilen kann, wesentlich günstiger zu werden verspricht als im Vorjahre, eine bedeutende Erleichterung der Transportfrage bringen. Dies trifft besonders für die im letzten Jahre am schwersten betroffenen Provinzen Rheinland und Westfalen zu, wo nur 5% des Bedarfes aus eigener Erzeugung gedeckt werden konnten, während der Rest meist aus Ostpreußen und Pommern herangeschafft werden mußte, wie ja überhaupt die Kartoffeltransporte von Osten und Nordosten nach Westen und Mitteldeutschland zu sich zu bewegen pflegen. Diese langen Transportstrecken bedeuten naturgemäß eine besonders starke Belastung der Eisenbahnen, zumal fast zur selben Zeit in umgekehrter Richtung auf gleich langen Strecken die großen Düngemitteltransporte zur Herbstbestellung und die Kohlentransporte zur Hausbrandversorgung für den Winter bewerkstelligt werden müssen. Dies Jahr rechnet man im Rheinland darauf, 15% des Bedarfs aus örtlicher Erzeugung decken zu können, so daß nur 85% der Eisenbahn zur Last fallen.

Eine Gefahr nicht nur für den Kartoffeltransport bildet die Kohlenlage der Eisenbahn, die bekanntlich nur über geringe Kohlenvorräte verfügt. Hier wird ein Wandel erst eintreten, wenn endlich die Streiks auf den Wasserstraßen ein Ende finden, so daß die Eisenbahn wieder die normale Entlastung durch den Binnenschiffsverkehr erfährt. Zur Erleichterung der Dispositionen des Verkehrsministeriums wird nach Abschluß der Lieferungsverträge mit der Landwirtschaft ein Teil der Konsumvereine einen Plan über die erforderlichen Kartoffeltransporte bis Mitte September vorlegen, und es steht zu hoffen, daß auch die anderen Organisationen des Handels ähnliche Vorarbeit leisten. Eine Verkehrssperre zugunsten des Kartoffel-

transports ist von allen Seiten abgelehnt worden. Sie ließe sich nur durch dringendste Notlage rechtfertigen; sie würde nicht nur eine unter Umständen folgenschwere Behinderung des allgemeinen Güterverkehrs bedeuten, sondern auch die Durchführung der Düngertransporte zum Teil unmöglich machen und damit die Herbstbestellung und den Ernteertrag des nächsten Jahres schädigen; außerdem fällt bei der diesjährigen späten Ernte die Ablieferung des ersten Drittels der Getreideumlage teilweise zeitlich mit dem Kartoffeltransport zusammen, so würde eine Verkehrssperre zumindest ein starkes Anziehen der Getreidepreise im freien Verkehr bringen.

Bleiben die Ernteaussichten so wie bisher, und werden die im Reichsverkehrsministerium angeregten Maßnahmen von allen Seiten durchgeführt, halten sich nicht zuletzt auch die Verbraucher von überängstlichen Ankäufen zurück, so kann mit einer wesentlich reibungsloseren Abwicklung der Kartoffelversorgung gerechnet werden als im Vorjahre.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage war bei den Eisenbahnen des Ruhrbezirks auch in der Woche vom 13. bis 19. August vollständig glatt. Für Kohlen, Koks und Briketts sind in jener Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 21 334 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt worden. (Höchstgestellung am 14. August 21 723.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahrs betrug die Durchschnittsgestellung 19 996 Wagen. Der Rheinwasserstand ist immer noch als günstig zu bezeichnen. Der Brennstoffumschlag an den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen belief sich auf 18 788 (16 909) t, in den privaten Rheinhäfen wurden 4919 (4363) t, in den Zechenhäfen der Kanäle 27 719 (26 160) t werktäglich umgeschlagen.

— **Durchgangsschiffahrt zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland.** Dieser widmet das Reichsverkehrsministerium seine besondere Aufmerksamkeit. Die polnische Regierung läßt die Durchführung des Verkehrs bekanntlich seit einiger Zeit zu und hat in Ausführung des darüber geschlossenen Abkommens vom 21. April 1921 nunmehr auch die Orte mitgeteilt, an welchen die durchfahrenden Schiffe anlegen oder Ladungen umschlagen dürfen. Wichtig ist ferner, daß die alten preußischen Polizeiverordnungen auf den Korridorgewässern in Geltung geblieben sind. Alles Nähere enthält das Reichs-Verkehrs-Blatt Abteilung B Nr. 21 vom 23. August 1922 und die Fachpresse. Über Einzelfragen gibt der Regierungspräsident in Schneidemühl Auskunft.

— **Internationaler Telegraphistenwettstreit.** An diesem haben neben den Telegraphisten der Postverwaltungen auch Eisenbahntelegraphisten teilgenommen. Der Reichsverkehrsminister hatte zwei Sonderpreise gestiftet, von denen der eine dem besten Eisenbahntelegraphisten gleich welchen Landes, der andere dagegen dem besten deutschen Eisenbahntelegraphisten zufallen sollte. Die Eisenbahntelegraphisten haben gute Erfolge erzielt, wenn sie naturgemäß auch die Rekorde der Berufstelegraphisten nicht erreichen konnten. Bei der allgemeinen Preisverteilung im Reichspostministerium am 21. August 1922 erhielt den einen Preis der Italiener Schinetti, den andern der Eisenbahnbetriebsassistent Rohrbeck aus Soldin.

— **Gedenktafel für die Gefallenen.** Im Haupttreppenhaus des Reichsverkehrsministeriums wurde eine Gedenktafel in Form eines Mosaikfensters feierlich enthüllt, die auf Anregung des Beamtenrats den im Weltkriege gefallenen Beamten der Eisenbahnabteilungen gewidmet ist. Nach der Enthüllungsansprache des Vorsitzenden des Beamtenrats, Ministerialamtmann Rosenberg, übernahm der Reichsverkehrsminister Groener die Tafel in den Besitz des Ministeriums und gab dem Wunsche Ausdruck, daß die Tafel den Beamten und Angestellten eine tägliche Erinnerung an das Beispiel treuester Pflichterfüllung sein möge, das die Toten der Mit- und Nachwelt gegeben hätten.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der Deutschen Reichsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Ernannt sind: der Revisor beim Rechnungshof des Deutschen Reiches Rechnungsrat Stelzer zum Regierungsrat und der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches Theodor Hager aus Bingen (Rhein) zum Regierungsbaumeister; ersterem ist die Stelle des Rechnungsdirektors bei der Reichsbahndirektion in Oppeln verliehen worden. — Versetzt sind: der Regierungsbaurat Nolte, bisher in Oppeln, nach Breslau als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst und der Regierungsrat Theodor Höfler, bisher in Karlsruhe, zur Reichsbahndirektion nach Breslau. — Der Regierungsbaurat Dörffer, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Friedberg (Hessen), ist gestorben.

Oesterreich

— **Tariferhöhung auf den Bundesbahnen.** Mit Rücksicht a die wesentlich gesteigerten Betriebsausgaben der österreic schen Bundesbahnen werden die Gütertarife mit Wirksamk vom 1. September um 150 %, die Personen- und Gepäcktari mit Gültigkeit vom 8. September um 300 % hinaufgeset werden.

— **Erhöhung der Wagenstandsgelder bei den Bundesbahn** Die mannigfachen Schwierigkeiten, mit denen der Güterverke unter den gegenwärtigen Verhältnissen verbunden ist, wie V lutaunterschiede, Zollschwierigkeiten, Mangel direkter Tari sowie der Abfertigung usw., haben dazu geführt, daß der Güt austausch sich vielfach in der Form abwickelt, daß die Partei die Sendungen an Mittelspersonen in einer Zwischenstation a geben, woselbst dann die Weitersendung durch Neuaufgabe oh Umladung an den endgültigen Empfänger erfolgt. Leider wi jedoch von den Parteien die Neuaufgabe vielfach verzögert, daß beladene Wagen viele Tage stehen bleiben müssen. Hi durch werden diese Wagen dem allgemeinen Wagenumsatze e zogen, verstellen die Gleise und bereiten auch sonst manni fache Verkehrsbehinderungen; überdies erwachsen der Bah verwaltung aus dieser Stehzeit sehr hohe Ausgaben für Wage mieten, die nach den bestehenden zwischenstaatlichen Verträg meist in Frankenwährung zu bezahlen sind. Die geschildert Verhältnisse haben besonders in den letzten Wochen zu groß Verkehrsschwierigkeiten geführt. Die Bundesbahnverwaltu sieht sich daher veranlaßt, zu einer teilweisen Einschränku dieser Neuaufgaben zu schreiten, um eine Beschleunigung der Weiterbeförderung dieser Wagenladungen herbeizuführ Es ist deshalb mit Gültigkeit vom 22. August das tarifmäßi Wagenstandsgeld auf das Dreifache für solche Wagenladung erhöht worden, die ohne Umladung zur Aufgabe gelangen, di jedoch mit der Einschränkung, daß Wagenladungen, die inn halb 48 Stunden nach Ablauf der standgeldfreien Frist a gegeben werden, von dieser Erhöhung nicht betroffen werd Wenn sohin die Neuaufnahme im allgemeinen innerhalb d Tagen nach dem Eintreffen der Sendung erfolgt, tritt diese schwernis nicht in Kraft. Es ist anzunehmen, daß mit ei dreitägigen Frist das Auslangen gefunden werden kann. F einzelne Stationen bereits bestehende weitergehende Einschr kungen bleiben weiterhin aufrecht.

— **Die Südbahnkonferenz in Venedig.** Die Generaldirekti der Südbahn verlautbart: Die Association Nationale in Pa hat die Generaldirektion der Südbahn verständigt, daß die stimmungen des Vorentwurfes einer Vereinbarung über das gime définitif, die den Gegenstand der Verhandlungen zu Ve dig gebildet haben, nicht ihre Zustimmung finden, und daß sich daher volle Freiheit wahren, um entweder zu einem E vernehmen über das Régime définitif zu gelangen oder schiedsrichterliche Verfahren einzuleiten. Die Verwaltung zunächst den Empfang dieses Schreibens bestätigt und sich v behalten, auf den Gegenstand ehetunlich zurückzukommen.

— **Ansprüche aus unrichtig berechneten Gebühren bei d Bundesbahnen.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen an die Bundesbahndirektionen die Weisung ausgegeben, daß bei der Überprüfung der Güterkarten, Gepäckscheine, Transpo register, Blankokarten und Nachzahlungsscheine festgestell Nachzahlungsansprüche aus unrichtig berechne Gebühren bis einschließlich 200 K. für einen Abfertigungsbe nicht zu behandeln und die Ausfallsbeträge nicht nachzuerhe sind, es sei denn, daß sich bei einer Reihe gleichartiger lege derselbe Fehler wiederhole. Das Ministerium empfiel daß auch die Reisenden und Verfrachter Erstattung ansprüche bis zu dem gleichen Betrage für je einen Abfe gungsbeleg nicht geltend machen, zumal die Sach- und Person kosten der geschäftlichen Behandlung für beide Teile bei d derzeitigen Verhältnissen die oben festgesetzte Betragsgren wohl wesentlich übersteigen würden.

— **Ablieferung der Ausfuhrvaluta.** Nach einer Dienstanw sung des Bundesministeriums für Verkehrswesen v 12. August, die auf Grund einer Verordnung des Bundesmini riums für Finanzen erlassen wurde, dürfen Warensendungen Werte von mehr als 500 000 K. zur Beförderung nach dem A lande nur dann angenommen werden, wenn vom Absender von der Devisenzentrale oder in ihrer Vertretung von ein Zweiganstalt der Österreichisch-ungarischen Bank ausgestel oder mitgefertigte Erklärung (Valutabescheinigung genann beigebracht wird, durch die bestätigt wird, daß bezüglich aufzugebenden Sendung eine Vereinbarung über d Ablieferung der Valuta mit der Devisenze trale getroffen worden ist. Diese Vereinbarung über die lieferung der Valuta kann sich entweder auf einzelne S

gen oder auf alle von einer Firma zur Auflieferung gegenden Sendungen beziehen. Im ersten Falle wird dem zur gabe der Valuta verpflichteten Exporteur eine von der Devisenzentrale gefertigte Bescheinigung erteilt, auf Grund deren Sendung in beliebigen Stationen zur Aufgabe gebracht den kann; im zweiten Falle werden jene Stationen, in chen die betreffenden Firmen ihre Sendungen nach dem lande aufzugeben oder neu aufzugeben beabsichtigen, von Devisenzentrale von dem Übereinkommen unmittelbar verdigt.

ie Befreiung der Sendungen im Werte bis einschließlich 000 K. von der Abgabe der Valutabescheinigung soll nur teien zugute kommen, die ausnahmsweise einzelne Sendun geringeren Wertes zur Ausfuhr bringen. Es ist daher von teien, die bekanntermaßen fortlaufend Sendungen nach dem lande ausführen, die Beibringung der Valutabescheinigung dann zu fordern, wenn im einzelnen Falle die Ausfuhrlung die Werthöhe von 500 000 K. nicht übersteigt. Die gabestelle ist berechtigt, in Fällen begründeten Zweifels die Richtigkeit des behaupteten Minderwertes der Sen die Vorlage der Originalfaktura zu verlangen.

it direkten Frachtbriefen abgefertigte Durchfuhrungen, ferner von den Reisenden mitgeführtes oder aufbenes Gepäck sind von der Beibringung der Valutacheinigung befreit. Zur Beförderung als Expreßgut elieferte Warensendungen bedürfen jedoch zu ihrer ahme einer Valutabescheinigung.

n Bestimmungen der Verordnung unterliegende Sendungen, ohne die erforderlichen Valutabescheinigungen aufgeliefert den, sind unter Berufung auf Artikel 2, Ziffer 3, des Internationalen Übereinkommens für den Eisenbahn-Frachtverkehr § 3, Absatz 1, Punkt 2, der Eisenbahnverkehrsordnung von Annahme zur Beförderung nach dem Auslande zurückzuen. Die Durchführung allfälliger nachträglicher fügungen des Absenders, durch die die betroffene Sen valutaabgabepflichtig würde, ist von den Stationen ausnslos abzulehnen.

— **Die Statistik der Bundesbahnbediensteten** (vgl. Nr. 31, 8 d. Ztg.). Als zweite Gruppe der Bundesangestellten beelt das Bundesamt für Statistik die Bundesbahnangestellten. dem Stande vom 1. Januar 1920 wurden gezählt 453 Anllte, die dem Besoldungsgesetz vom 13. Juli 1921 unteren und auch in die kürzlich veröffentlichte Statistik dieser stelltenklassen aufgenommen erscheinen, und 74 598, die besonderen Besoldungsordnung vom 21. Dezember 1921 liegen. Jene Arbeiter der Bundesbahnen, deren Anstellung noch einem privatrechtlichen Vertragsverhältnis entht, sind in diese Statistik nicht aufgenommen. Von den samt 75 051 Bundesbahnangestellten entfallen auf den Zenienst 4822, auf den Bahnunterhaltungsdienst 15 274, auf Zugförderungsdienst 12 651, auf den Werkstättendienst auf den Stations- und Fahrdienst 31 024, auf den Materialt 675, auf den Beleuchtungs- und Kraftübertragungsdienst auf den Schiffahrtsdienst 83, auf das Bundesministerium erkehrswesen 1398; dazu kommen noch die 16 Präsidenten Vizepräsidenten der fünf Direktionsbezirke. Nach ihrer endung gruppiert sind 888 bei der Zentralleitung des esministeriums, 92 beim Elektrisierungsamt, 222 beim erstellungs- und Abrechnungsbureau, 196 beim Hauptwagen bei den Bundesbahndirektionen Wien-West 18 020, Wienost 20 150, Linz 13 313, Villach 11 011, Innsbruck 11 159. diesen Bundesbahnangestellten befinden sich 2139 weibdavon 1321 bei den Wiener Direktionen, 230 bei der rucker Direktion, 200 bei der Zentralleitung des Ministe, 163 bei der Linzer und 152 bei der Villacher Direktion, m Hauptwagenamte, 11 im Tarifbureau und 6 im risierungsamt. Bisher sind vom Bundesamte für Statistik ach 111 523 Bundesangestellte ausgewiesen, wovon 37 019 reinen staatlichen Hoheitsdienste und 75 051 dem Bahnangehören. Hinzu kommen noch die Post-, Telegraphen- Fernsprechangestellten, soweit sie unter ein besonderes trecht fallen, und die Vertragsangestellten, dann die Anigen der Wehrmacht, Gendarmerie und Polizei.

Uebrige europäische Länder.

— **Unterrichtskurse der schwedischen Staatsbahnen 1920.** Wie rigen Jahre richtete die schwedische Eisenbahndirektion 1920 Ausbildungskurse für Bedienstete der „Bahnabteilung usbildung zum Unterbefehl" ein. Der Kurs, der nach holm verlegt war, nahm seinen Anfang am 1. Oktober 1920 chloß am 20. April 1921 mit einer Prüfung. Unterbrochen r vom 19. Dezember bis 9. Januar. Es nahmen teil 106 Bedienstete, davon 11 von Privatbahnen. Unterricht wurde in folgenden Fächern erteilt: schwedische Sprache 80 Stunden, Mathematik 120 Stunden, angewandte Naturlehre 60 Stunden, allgemeine Baulehre 107 Stunden, Verkehrsdienst 32 Stunden, Eisenbahnbau- und Unterhaltung 106 Stunden, Signal- und Verriegelungsanordnungen 63 Stunden, Lokomotiv- und Wagenlehre 23 Stunden, Messungslehre und Zeichenübungen 284 Stunden, Hilfe in Unglücksfällen 10 Stunden, Vorschriften und Verordnungen nebst Abfertigungsdienst 75 Stunden und Eisenbahngeographie 21 Stunden. Wöchentlich wurden 39 Stunden gegeben. Die Teilnehmer waren über einen Monat mit Messungen im Felde beschäftigt. Diese Messungen umfaßten die Aufstellung eines vollständigen Entwurfes für eine kürzere Eisenbahnlinie. Außerdem wurden die Hörer in Erdlageruntersuchungen geübt. Dabei wurden die benötigten Zeichnungen im Lehrzimmer nach Maßgabe des Arbeitsfortganges auf freiem Felde ausgeführt. Ausflüge unter Leitung des Lehrers wurden unternommen zur Besichtigung von Wechsel- und Signalsicherungsanlagen. Sonst wurden Industriewerke, Kanal- und Freihafenbauten besucht. Das Schlußzeugnis lautete für 6 „sehr gut", für die übrigen „gut". Dr. S.

— **Neuordnung der französischen Staatsbahnen.** Wie schon früher (vgl. Nr. 28, S. 570 d. Ztg.) mitgeteilt, hat der Oberste Eisenbahnrat (Conseil supérieur des Chemins de fer) in Paris Ende Juni zur Frage der Neuordnung der Staatsbahnen Stellung genommen und sich für die Beseitigung des Staatsbahnbetriebes und für eine Verpachtung des Staatsbahnnetzes ausgesprochen. Es wurde betont, daß politische Körperschaften (Gemeinden, Departements usw.) an der Finanzierung der neuen Betriebsgesellschaft nicht beteiligt werden dürften, wohl aber wirtschaftliche Vereinigungen, wie Handels- und Landwirtschaftskammern und selbständige Hafenverwaltungen, damit die bedeutenden wirtschaftlichen Kenner, die diesen Körperschaften angehören, ihre Kenntnisse und Erfahrungen im Interesse der Verwaltung nutzbar machen.

Neuerdings ist von anderer Seite (Handelskammer in Morlaix) ein neuer Vorschlag ausgearbeitet und begründet worden, der davon ausgeht, daß eine Verpachtung die ungünstigste Form der Organisation sei. Wie wir der „Information financière" entnehmen, wird der Zusammenschluß der Nordbahn und der Orléansbahn zur Gründung einer Betriebsgesellschaft befürwortet, die das für den Betrieb erforderliche Kapital aufzubringen hätte. Der Generaldirektor der Orléansbahn soll sich dahin ausgesprochen haben, daß die bisherige Staatsbahn sehr wohl ihre Betriebskosten zu decken und sogar Gewinne zu erzielen imstande sein würde, wenn sie die bei den genannten beiden Netzen befolgten Grundsätze anwendete. Sollte ein solcher Zusammenschluß nicht zustande kommen, müsse wenigstens eine völlige Selbständigkeit des Staatsbahnnetzes durchgeführt werden, damit dieses Betriebsunternehmen nicht mehr an die engen Grundsätze der Staatsverwaltung und an die Einflüsse der politischen Körperschaften gebunden sei. Die Aufsicht über das Staatsbahnnetz soll nach diesem Vorschlage einem Verwaltungsrat mit den größten selbständigen Befugnissen übertragen werden, während die eigentliche technische und administrative Leitung einem dem Verwaltungsrat unterstehenden Direktor obliegen würde. Der Verwaltungsrat soll durch Regierungserlaß auf Vorschlag verschiedener Körperschaften ernannt werden. Zehn Mitglieder wären durch den Minister der öffentlichen Arbeiten aus 15 von den Handelskammer der vom Staatsbahnnetz bedienten Gebiete bezeichneten Personen auszuwählen, 5 Mitglieder aus 8 von den zuständigen Landwirtschaftskammern vorgeschlagenen Personen, 3 Mitglieder aus 5 von dem „Syndikat der Banquiers von Paris und der Provinzen" bezeichneten Personen, 3 Mitglieder aus 5 von der Société des Ingénieurs civils vorgeschlagenen Personen, und endlich sollen 6 Mitglieder aus Vertretern des Personals aller Rangstufen bestehen. Der Staatsbahndirektor soll gleichfalls von der Regierung nach Vorschlag des Verwaltungsrats ernannt werden, wie dies auch bei der Besetzung des Direktorpostens der französischen Staatsbank geschieht. Der Direktor soll keiner der beiden Kammern des Parlaments angehören dürfen. Der Eisenbahnetat soll durch den Verwaltungsrat aufgestellt und durch die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen genehmigt werden. Das Parlament soll sich damit nicht mehr zu befassen haben. Die Verfügung über die Etatssummen sollen der Staatsbahnverwaltung selbständig, d. h. ohne Mitwirkung des Finanzministers zustehen; die Verwaltung soll den bei den großen Eisenbahngesellschaften üblichen Grundsätzen angepaßt werden.

Diesen Vorschlägen steht die „Information financière" nicht ohne Bedenken gegenüber, sie bezweifelt, daß von einer finanziellen Selbständigkeit bei einem Eisenbahnnetz die Rede sein könne, das nach langjährigen Erfahrungen ohne Staatszuschüsse nicht zu leben vermag.

— **Gruppenbildung der englischen Eisenbahnen.** Auf eine Anfrage im Parlament, wie weit die vom Eisenbahngesetz von 1921 vorgeschriebene Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu vier großen Gruppen gediehen sei, hat das Verkehrsministerium eine Zusammenstellung vorgelegt, aus der folgendes hervorgeht. Seit dem 1. Januar 1922 werden die London und Nordwestbahn und die Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn als eine Gruppe betrieben. Seit demselben Tag sind die Große Westbahn und die Barry-Eisenbahn und eine Anzahl weiterer Eisenbahngesellschaften von Wales vorläufig zu einer Gruppe zusammengeschlossen; auch hat diese Gruppe eine Anzahl kleinerer Eisenbahnunternehmer der von ihren Strecken durchzogenen Gegenden sich einverleibt. (Das Gesetz macht bekanntlich einen Unterschied zwischen „amalgamation“, der Verschmelzung der großen, gleichwertigen Eisenbahnen zu Gruppen, und „absorption“, dem Aufsaugen der kleinen Gesellschaften durch die großen.) Endlich besteht seit dem 1. April eine Gruppe der Nordost- und Hull und Barnsley-Eisenbahngesellschaften. Diese Gruppenbildungen sind von dem zu diesem Zwecke eingesetzten Gerichtshof — Railways Amalgamation Tribunal — genehmigt; ein Antrag der Großen Westbahn auf Einverleibung einer Anzahl kleinerer Gesellschaften liegt dem Verkehrsministerium und jenem Gerichtshof vor. Endlich ist dem Verkehrsministerium angezeigt worden, daß die London und Nordwestbahn sich mit der Nordlondoner Eisenbahn wegen ihres Zusammenschlusses geeinigt hat, und daß die hierauf bezüglichen Abmachungen demnächst zur Genehmigung werden vorgelegt werden. Namen für die neuen Gruppen zu finden, scheint erhebliche Schwierigkeiten zu machen. „Railway Gazette“ veröffentlicht jede Woche Zuschriften aus ihrem Leserkreis, in denen solche Namen vorgeschlagen werden; eine Entscheidung ist demnach noch nicht getroffen.

— **Zerstörungen der irischen Eisenbahnen.** Bis Anfang August sind infolge der Unruhen in Irland folgende Schäden an den Eisenbahnen angerichtet worden. Der Oberbau ist an 123 Stellen aufgerissen worden; 37 Überführungen der Eisenbahnen über Straßen und Flüsse und 23 Unterführungen sind zerstört oder beschädigt worden. An 16 Orten traf Stellereien das gleiche Schicksal. An zwei Stellen wurden andere Gebäude angezündet. Drei Entgleisungen von Lokomotiven wurden frevelhafterweise herbeigeführt. Die Eisenbahngesellschaften haben bis jetzt einen Schaden von 100 000 £ angemeldet. — Am 26. Juli haben die Aufständischen zum zweiten Male innerhalb 14 Tagen auf der Großen Nordbahn in unmittelbarer Nähe von Dublin einen Güterzug durch Aufreißen des Gleises zum Entgleisen gebracht. Sie waren bewaffnet und haben ihre Übeltat am hellen, lichten Tage ausgeführt.

— **Neubauten bei den englischen Eisenbahnen.** Die Neubautätigkeit der englischen Eisenbahnen ist zurzeit nur schwach. Die wenigen Gesetze, durch die Eisenbahngesellschaften zu Neubauten ermächtigt werden, sind vom Parlament in der beantragten Form angenommen und vom König genehmigt worden. Eins dieser Gesetze ermöglicht die Ausgabe von neuen Aktien im Betrage von 3 500 000 £ zu Erweiterungsbauten von Londoner Untergrundbahnen; der Bau an sich war bereits genehmigt; die Befugnis, die Mittel auf diesem Wege aufzubringen, wird die Ausführung wesentlich erleichtern. Ein anderes Gesetz genehmigt den Bau neuer Landeanlagen in Tilbury, an denen außer der Londoner Hafenbehörde an erster Stelle die Midland-Eisenbahn beteiligt ist, deren Benutzung aber auch den anderen Eisenbahngesellschaften in demselben Umfang wie die der vorhandenen Anlagen freistehen soll. Zwei weitere Gesetze schützen bereits erteilte Genehmigungen vor dem Verfallen und ermächtigen die Große Nordbahn und zwei schottische Gesellschaften zu Grunderwerb für zukünftige Bauten. Die Metropolitan-Eisenbahn erhält die Genehmigung, sich mit 50 000 £ an einer Ausstellung zu beteiligen. Auch sonst sind noch einige Gesetze erlassen, die sich auf die Geldgebarung von Eisenbahngesellschaften beziehen, aber Bauten von erb lichem Umfang kommen nicht in Frage.

Fremde Erdteile.

— **Die Trans-Sambesi-Eisenbahn als Reederin.** Die kürzl eröffnete Trans-Sambesi-Eisenbahn (s. Nr. 29 S. 590 d. Zt hat die Sambesi-Flotte zweier Gesellschaften erworben, bisher die Schiffahrt zwischen Chinde und Chindio betrie haben. Sie standen in Verbindung mit der Nyassaland-Eis bahn, die in Chindio beginnt. Die Flotte besteht aus ei Anzahl Heckraddampfer und Leichter. Ob die Eisenbahnges schaft die Schiffahrt weiter betreiben oder sich durch den kauf der Schiffe von einem lästigen Wettbewerb befreien w wird in der englischen Quelle, die hierüber berichtet, nicht sagt.

— **Aufschub des Lohnabbaus in Kanada.** Bei den kanadisc Eisenbahnen sollten die Löhne herabgesetzt werden (Nr. 31 S. 633 d. Ztg.), und die Arbeiter drohten infolgedes mit einem Ausstand. Auf einen Druck der Regierung hin ha die Eisenbahnen die Durchführung der in Aussicht genomme Maßnahmen aufgeschoben und zugegeben, daß die Regier recht hat, wenn sie behauptet, daß ein Lohnabbau erst lässig sei, nachdem ein Schiedsgericht über ihn gehört w den ist.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Australien.** Bei Staatsbahnen von Victoria ist die Einführung elektrischen triebes im Gange. Sie erstreckt sich auf ein Gleisnetz 550 km Länge, einschließlich der Nebengleise. Dabei ist großes Kraftwerk mit 16 Unterwerken und eine Werkstatt erbauen. 700 Wagen sind für den elektrischen Betrieb au statten. Für die Streckenausrüstung sind etwa 5000 eise Maste anzufertigen und aufzustellen und 630 km Draht als L leitungen zu ziehen. Endlich müssen die Überführungsbrüc erhöht und eine Anzahl anderer Bauwerke umgebaut und hergestellt werden. Besondere Schwierigkeiten entstehen der Durchführung dieser Arbeiten dadurch, daß der Damp trieb, der auf den Strecken noch im Gange ist, nicht ges werden und allmählich durch den elektrischen Betrieb ers werden soll. Der Zweck der Einführung elektrischen Betri ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der betreffen Strecken. Im Übergangszustand verkehren elektrische Z neben den Dampfzügen, doch haben dann die ersteren unter Beschränkungen zu leiden, die der Dampfbetrieb mit sich bri Man hofft aber, durch den gemischten Betrieb mit möglich Schnelligkeit zu dem rein elektrischen Zugverkehr zu gela und so möglichst bald diesen Vorteil in vollem Umfang genießen.

Bücherschau.

— **Die Heizerschule.** Vorträge über die Bedienung und E richtung von Dampfkesselanlagen von F. O. Morgner. 3. A lage. Berlin 1921. Julius Springer. Preis 20 ℳ.

Das Buch enthält im wesentlichen die Vorträge des V fassers für Dampfkesselheizer und ist für die Teilnehmer Heizerkursen bestimmt. In klarer und leicht verständlic Darstellungsform behandelt es die Brennstoffe, Kesselbe nung, Feuerungsanlagen, Kesselarten und Ausrüstungen, bespricht die Wirkungen des Kesselsteins sowie die V hütungs- und Beseitigungsmittel, ferner die Verhaltungsm regeln für die Kesselheizer.

Wenn auch bedauerlicherweise der Lokomotivkessel nicht e sonders behandelt ist, so kann das Werkchen auch dem n gehenden Lokomotivheizer zum Selbstunterricht empfol werden, um so mehr, als eine große Anzahl vorzüglich au führter Abbildungen das Buch auszeichnet.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 63 vom 17. August 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge des Verlages und des Schriftleiters auf Erhöhung der Bezugskosten und der Geschäftskosten des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 23. August d. J.);

Nr. I 59 vom 18. August 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag der R. B. D. Karlsruhe auf Aufnahme von Bestimmungen über Verladung von Radsätzen in das VWÜ. (abgesandt am 24. August d. J.);

Nr. I 60 vom 19. August 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag der R. B. D. Magdeburg, vertreten durch das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, auf Umarbeitung e Radstandsverzeichnisses (abgesandt am 24. August d. J.);

Nr. I 65 vom 18. August 1922 an die Mitglieder des Satzu ausschusses, betreffend Teilnahme vereinsfremder Verwaltu an Vereinssitzungen (abgesandt am 26. August d. J.);

Nr. I 68 vom 21. August 1922 an sämtliche Vereinsverwal gen, betreffend Antrag des Preisausschusses auf Änderung e Übereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen. Z Rundschreiben vom 24. Juli 1922 Nr. I 47 (abgesandt 28. August 1922);

Nr. III 188 vom 22. August 1922 an die Mitglieder des Th nischen Ausschusses, betreffend den Antrag der Südbahn a

-wendung von Stricken zur Befestigung der Wagendecken zum Umspannen von Ladung und Decken. Zum Schrb. der [G]eraldirektion der Südbahn, Technischer Dienst, vom 18. 7. Nr. T 3614/II (abgesandt am 26. August d. J.);

[N]r. III 189 vom 22. August 1922 an die Mitglieder des Tech-[nisc]hen Ausschusses, betreffend den Antrag der Südbahn in [Wie]n auf Schaffung einer Aufnahmebestimmung von der Tech-[nisc]hen Einheit im VWÜ. hinsichtlich der Untersuchungsfristen der Güterwagen. Zum Schreiben der Generaldirektion der Südbahn, Technischer Dienst, vom 4. d. M. Nr. 3843 T/II (abgesandt am 26. August 1922);

Nr. V 455 vom 26. August 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Adressenverzeichnisses bezogen haben, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen (abgesandt am 30. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

[A]m 1. September 1922 werden in Ver-[bind]ung mit der eintretenden allgemei-[nen] Tariferhöhung die für die Bahnhöfe [Bä]rsbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, [Grot]zenhain, Sebnitz und Zittau be-[steh]enden Überfuhr- und Übergangs-[geb]ühren um rund 50 % erhöht.

[D]resden, am 25. August 1922. (1114)
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

[G]ütertarif, Teil I, Abt. B. [Än]derung der Ein- und Ausladegebühren.

[M]it Gültigkeit vom 1. September 1922 [bis] auf weiteres werden im Abschnitt F [des] obengenannten Tarifes, Punkt V [(Ei]n- und Ausladegebühr) die in Ziffer 2 [ent]haltenen Bestimmungen und Ansätze [ge]ändert, die in Ziffer 3 und 4 enthal-[ten]en Bestimmungen außer Kraft gesetzt. [N]ähere Auskunft über die Lade- und [Sc]hlaggebühren erteilt die Direktion. [Di]e Kundmachung (947) in der Zeitung [des] Vereins Deutscher Eisenbahnverwal-[tun]gen Nr. 26 vom 20. Juli 1922 wird auf-[geh]oben. (1125)

[Re]gensburg, den 25. August 1922.

---

2. Güterverkehr.

[Gem]einschaftliches Heft C I b Zuschlags-[u]n Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200. —

[M]it Gültigkeit vom 1. September 1922 [wer]den die Gebühren für die in Gern-[rod]e (Harz) erforderliche Umladung aus [de]n Vollspurwagen in die Schmalspur-[wag]en erhöht.

[N]äheres enthält der am 1. September [192]2 erscheinende Nachtrag 16. Das als-[bald]ige Inkrafttreten der Erhöhungen [grün]det sich auf die vorübergehende Än-[deru]ng des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-[ord]nung (R.G.Bl. 1914, Seite 455). — [Aus]kunft geben auch die beteiligten [Gü]terabfertigungen sowie das Aus-[kun]ftsbüro, hier, Bahnhof Alexander-[pla]tz.

[Be]rlin, den 24. August 1922.
Reichsbahndirektion. (1140)

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

[I]m Vorgehen der Reichsbahn ent-[spr]echend werden die Fracht- und Ge-[büh]rensätze ab 1. September 1922 erhöht. [Nä]here Auskunft erteilt auf Anfrage die [un]terzeichnete Direktion. (1094)

[So]mmerfeld, den 23. August 1922.
Direktion
[de]r Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

[Deu]tsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I, Abt. B.

[A]m 1. September 1922 tritt eine Er-[hö]hung der für die deutsche Strecke [gel]tenden Mindestfrachten und Sonder-[geb]ühren um 50 % in Kraft.

[Nä]here Auskunft erteilen die Güter-[ab]fertigungen. (1091)

[Alt]ona, den 23. August 1922.
Reichsbahndirektion,
[na]mens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 werden infolge Erhöhung der Frachten im Güter- und Tierverkehr sowie im Expreßgutverkehr um rund 50 % ausgegeben: a) Nachtrag IX zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien des sächsischen Netzes, Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1921, b) Nachtrag IX zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien des sächsischen Netzes vom 1. Dezember 1920, c) Nachtrag X für die schmalspurige Linie Klingenthal - Untersachsenberg-Georgenthal vom 1. Dezember 1920. Für den Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien des sächsischen Netzes, Teil II, Heft I vom 1. Dezember 1920 werden die Tariferhöhungen durch unseren Verkehrsanzeiger bekanntgegeben. Die seit 1. August 1922 eingeführten Frachtsätze und Mindestfrachten usw. in Kronenwährung bleiben unberührt. Soweit die Nebengebühren in Kronen zu erheben sind, werden sie zum Kurse von 1 ℳ = 10 Heller umgerechnet. Die Einführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Tarifnachträge können vom 30. August 1922 an durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden, auch erteilt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, den 26. August 1922. (1134)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Vom 1. September 1922 ab werden die z. Zt. geltenden Frachtsätze um 50 % erhöht. Für die Frachtberechnung gilt der Frachtsatzzeiger, Heft C I a zu Nr. 200 des Tarifverzeichnisses vom 1. September 1922. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Finsterwalde, den 24. August 1922.
Die Direktion der (1131)
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Binnen- und direkter Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Vom 1. September 1922 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn. Gleichzeitig werden die Zuschlagsfrachten für rohe Kalksteine wieder eingeführt.

Blankenburg (Harz), 24. August 1922.
Direktion (1127)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. September d. J. werden die Güter- und Tiertarife im gleichen Umfang wie bei den Reichsbahnen erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1143)

Frankfurt a. M., den 25. August 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Ausnahmetarif

für die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn und verschiedenen Stationen der Reichsbahndirektion Altona, der Altona-Kaltenkirchen - Neumünster und Lübeck-Büchener Eisenbahn.

(Nr. 86a des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch in Kraft, durch den der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. September 1921 nebst Nachträgen 1 bis 6 aufgehoben wird. Durch die Neuausgabe werden die bisherigen Stationsfrachtsätze um 50 % erhöht. Ferner wird durch den neuen Milchausnahmetarif ein dreiteiliges Versandscheinmuster eingeführt, das in allen Teilen vom Absender auszufüllen ist.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. genehmigt.

Elmshorn, den 26. August 1922. (1149)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch.
(Nr. 2a des Tarifverzeichnisses.)

Mit Wirkung vom 1. September 1922 scheidet die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft mit ihrem Binnenverkehr aus dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs aus.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO (R.G.Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 26. August 1922. (1138)
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 werden die Anstoßfrachten für die bremischen Hafenbahnhöfe (Tarifheft C I b, Nr. 200 des Tarifverzeichnisses) auf folgende Sätze erhöht:

Eil- und Frachtstückgut 1170 Pf. für 100 kg,
Wagenladungen (allgemein) 390 Pf. für 100 kg,
Wagenladungen (Kohlen) 360 Pf. für 100 kg.

Hannover, den 25. August 1922. (1132)
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. September 1922 tritt der Nachtrag XII in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmtarife 5 und 5c. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (1150)

Dresden, am 29. August 1922.
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1922 werden sämtliche Frachtsätze um 50 vH. erhöht. Die neuen Frachts[ätze] sind auf Grund des mit Gültigkeit vom 1. September 1922 ausgegebenen Frachtsatzzeigers zu ermitteln.

In gleicher Weise ändern sich:

Auf Seite 3, Absatz 4 (Nachtrag I, Seite 1) die Nebengebühren in Eichstätt Bahnhof . . . . . unter a) von 40 auf 60 Pf, von 20 auf 30
unter b) „ 20 „ 30,

auf Seite 6 (Nachtrag I, Seite 1) die Zustreifgebühren bei Ludwigsmühle . . . . „ a) „ 167 „ 251,
„ b) „ 179 „ 269,

bei Weißenstadt Ladestelle . . . . . „ a) „ 333 „ 500,
„ b) „ 357 „ 536,

Unverändert bleiben die Gebühren und Zuschläge bei Lehesten (Seite 5), bei den Stationen Altenhammer (Nachtrag I, Seite 1) und bei den Stationen der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach—Gmund—Tegernsee in Tegernsee.

Im Nachtrag I sind folgende Änderungen vorzunehmen:

Seite 4 ist bei C Verkehrsleitung Absatz 2. von „Für Bad Heilbrunn . . . .“ bis „nach Bichl . . . . 3 km“ zu streichen [und] dafür zu setzen:

	München Süd	Bichl
Bad Heilbrunn	49 km	3 km
Fletzen	44 km	8 km

bei D. Abfertigungsvorschriften, vorletzte Zeile, muß bei Türkheim (Bay.) das Wort „Bf“ ergänzt werden.

Seite 5 ist bei Fletzen unter der Anschlußstation München Süd die weitere Anschlußstation „Bichl (Staatslokalbahnstat[ion]) mit 11 km“ zu ergänzen.

Im Linienverzeichnis ist unter VIII bei Türkheim (Bay.) das Wort „Bf“ zu ergänzen.

Seite 6: Bei Seeleiten-Berggeist ist bei den Besonderheiten für die Abfertigung neben fr, OK noch das Zeichen „§“ zu set[zen].

In der Stern *Anmerkung ist die Umladegebühr für Lang- und Stammholz usw. von 100 auf 150 Pf zu ändern.

Seite 5/6 des Nachtrags I sind die Zuschläge wie folgt zu ändern:

Stationen und Haltestellen	Zuschläge in Pf für 100 kg: Eil- und Frachtstückgut	Wagenladungsklassen einschl. Ausnahmetarife: A. Für alle Güter, ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, Düngemittel, frische Kartoffeln und Salze zum Düngen	B. Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks u. Preßkohlen aller Art	C. Für Güter der Ausnahmetarife für Düngemittel, frische Kartoffeln und Salze zum Düngen
Altenau	250	100	80	130
§§ Altstädten (Allgäu)	200	80	60	110
Au b. Aibling	250	100	80	130
Bach	250	100	80	130
Bad Aibling E. B.	—	13	13	13
Bad Heilbrunn -München-Süd	250	100	80	130
Bad Heilbrunn -Bichel	200	80	60	110
Bad Kohlgrub				
Bad Wörishofen				
Baierbrunn				
Balteratsried				
Berbling				
Beuerberg				
Bolzwang				
Cadolzburg				
Degerndorf	250	100	80	130
Demling-Steinbruch				
Dettendorf				
Donaustauf				
Ebenhausen-Schäftlarn				
Egersdorf				
Eurasburg				
Feilnbach				
Fischen				
Fletzen				
Fürth-Dambach	200	80	4	110
Fürth Lokalbf.	—	13	4	13
Fürth Westvorstadt	200	80	4	110
Füssen	250	100	80	130
Grafenaschau	250	100	80	130
Großhesselohe Isartalbf.	200	80	60	110

Stationen und Haltestellen	Zuschläge in Pf für 100 kg: Eil- und Frachtstückgut	Wagenladungsklassen einschl. Ausnahmetarife: A. Für alle Güter, ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, Düngemittel, frische Kartoffeln und Salze zum Düngen	B. Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks u. Preßkohlen aller Art	C. Für Güter der Ausnahmetarife für Düngemittel, frische Kartoffeln und Salze zum Düngen
Hohenschäftlarn				
Höllriegelskreuth-Grünwald				
Hörmatzen				
Jägerhaus	250	100	80	13
Icking				
Kohlgrub Ort				
§§ Langenwang (Schw.)				
Lengenwang				
Leuterschach	200	80	60	11
Lippertskirchen	250	100	80	13
Maria Einsiedel-Zentrallände	200	80	60	11
München Isartalbf.	—	15	14	1
München-Thalkirchen	200	80	60	11
Murnau E. B.	—	13	13	1
Oberammergau	250	100	80	13
Oberstdorf	250	100	80	13
Prinz Ludwigshöhe	200	80	60	11
Pullach				
Saulgrub	250	100	80	13
Scherenau				
Seeg				
Seeleiten-Berggeist				
Stadtamhof	200	80	60	11
Stadtamhof-Reinhausen				
Sulzbach (Donau)				
Thalhofen				
Unterammergau	250	100	80	13
Weiherhof				
Weizern-Hopferau				
Wiesent				
Willing	200	80	60	11
Wolfratshausen	250	100	80	13
Wörth (Donau)	250	100	80	13
Zirndorf	200	80	4	11

§§ Änderungen von Stationsnamen sind zu berücksichtigen!

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO.

München, 26. August 1922. (1136) Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsche Eisenbahntarife, Teil I (Tfv. 1 b, 1500 und 2000).

Am 1. September 1922 treten in Kraft: zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil 1 B, gültig vom 1. Februar 1922, der Nachtrag VI; zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gültig vom 1. Dezember 1920, der Nachtrag XII; zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom 1. März 1921, der Nachtrag X. Die Nachträge enthalten Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs. Dabei treten Erhöhungen der Mindestfrachten, Sonderfrachtbeträge und fast sämtlicher Nebengebühren um rund 50 % ein (vgl. dieserhalb unsere Bekanntmachung vom 18. August 1922). Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (siehe RGBl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können Ende August von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei Bahnhof Alexanderplatz käuflich bezogen werden.

Berlin, den 18. August 1922. (1085)
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch vom 1. August 1922 — (Nr. 2 a des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch in Kraft, durch den u. a. die am gleichen Tage eintretende allgemeine Tariferhöhung um 50 % durchgeführt wird. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1099)

Berlin, den 21. August 1922.
Reichsbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Ost-Mitteldeutsch-sächsischer Verkehr und Reichsbahn-Tierverkehr.

Der bisher nur dem Personenverkehr dienende Bahnhof Sosnitza des Reichsbahn-Direktionsbezirks Oppeln wird mit sofortiger Gültigkeit auch als Tarifstation für den beschränkten Wagenladungsverkehr eingerichtet. Näheres enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. August 1922. (1111)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw., gültig vom 1. Februar 1922.

Am 1. September 1922 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 6 in Kraft; er enthält außer einigen kleineren Änderungen und Ergänzungen neue um etwa 50 % erhöhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (1083)

Essen, den 21. August 1922.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 tritt der Nachtrag 3 zum Reichsbahn-Tiertarif in Kraft. Er enthält neben einigen Änderungen in den einzelnen Abschnitten in der Hauptsache die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren und örtlichen Gebühren um 50 %.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914. S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. August 1922. (1086)
Reichsbahndirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif. Teil II, Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. September 1922 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1090)

Altona, den 17. August 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II.
Deutsch-Dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 an wird in beiden Tarifen im Verkehr mit den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn die bisherige Ermäßigung für rohe Kalksteine (43 ₰ für 100 kg) aufgehoben und im letztgenannten Tarif der Schnittfrachtsatz für Skien Wagenladungsklasse 4 von 916 in 931 geändert. (1097)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 24. August 1922.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Auf den 1. September 1922 werden im Tarif Basel Bad. Bf-schweizerische Stationen die Taxzuschläge für die Ausnahmetarife Nr. 1 für Bier und Nr. 19 für Steine usw. geändert und für den Ausnahmetarif Nr. 36 für metallurgische Erzeugnisse solche neu eingeführt, ferner wird im Anhang zu obigem Tarif der Zuschlag für Ausnahmetarif 19 Serie 3 geändert. In beiden Tarifteilen und im Tarife Waldshut usw. Schweiz wird bei Ausnahmetarif 1 für Bier der Zusatz „in Fässern" gestrichen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 23. August 1922. (1116)
Reichsbahndirektion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 50 % erhöht.

Neuhaldensleben, den 20. August 1922.
Der Vorstand. (1105)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 50 % erhöht.

Liegnitz, den 20. August 1922 (1104)
Die Direktion.

Deutsch-Dänischer Verbands-Tiertarif.

Am 1. September 1922 tritt Nachtrag XIII in Kraft. Er enthält die den deutschen Frachtsätzen vom 1. September 1922 entsprechenden erhöhten deutschen Schnittfrachtsätze.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1096)

Altona, den 22. August 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Dänischer-Verbands-Kohlentarif.

Am 1. September 1922 tritt Nachtrag XIX in Kraft. Er enthält die den deutschen Frachtsätzen vom 1. September 1922 entsprechenden erhöhten deutschen Schnittfrachtsätze. (1095)

Altona, den 23. August 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Eisern-Siegener Eisenbahn. Binnentarif.

Ab 1. September 1922 werden die Tarifsätze des Güterverkehrs nach dem Vorgehen der Reichsbahn vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde um 50 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (Reichsgesetzbl. 1914 S. 455.)

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1113)

Siegen, den 23. August 1922.
Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die zur Reichsbahndirektion Dresden gehörigen Stationen Heidenau und Radebeul in den Tarif einbezogen. Die Entfernungen der Schnittafel II betragen für beide Stationen:

Nach und von		
Nach und von	Vossowska	388 km
	Borsigwerk	434 km
	Gleiwitz Vschbf.	429 km
	Nensa	422 km

Oppeln, den 23. August 1922.
Reichsbahndirektion Oppeln
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen. (1115)

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde werden vom 1. September 1922 ab sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Reichsverkehrsministerium genehmigt. (1093)

Neuhaldensleben, den 21. August 1922.
Die Direktion.

Tfv. 86. Binnengütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn Teil II.

Am 1. September d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahnen die Frachtsätze um 50 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 22. August 1922. (1106)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Am 1. September 1922 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Gera-R., den 23. August 1922. (1098)
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn A.-G.
Die Direktion.

Für die Zeit vom 1. September 1922 bis 15. Mai 1923 tritt ein Ausnahmetarif 13 für frische Kartoffeln bei Aufgabe als Frachtstückgut zunächst zwischen den Stationen der Deutschen Reichsbahn in Kraft. Die Ausdehnung auf deutsche Privatbahnen erfolgt später. Die Fracht wird für das halbe wirkliche Gewicht nach den Frachtsätzen der ermäßigten Stückgutklasse II berechnet. Der Ausnahmetarif wird durch den nächsten Tarifanzeiger bekanntgegeben. Außerdem erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 29. August 1922. (1147)

Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
C. Polnischoberschlesisch - Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif.
D. Dienstkohlen-Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 treten in Deutschland folgende Tariferhöhungen ein: Sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr, einschl. der Ausnahmetarife, werden um 50 % erhöht. Ebenso treten zum gleichen Zeitpunkte bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, Neben- und örtlichen Gebühren durchweg Erhöhungen um rund 50 % ein. Die Erhöhungen werden in Deutschland durch Tarife und Tarifnachträge durchgeführt. Die Mindestfrachten im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B betragen:

Im § 6 (2) = 38 M.;
Im § 11 (1) = 53 M.;
Im § 14 (2) = 75 M.;
Im § 34 (1) = 14 M.;
Im § 37 (1) = 53 M.;
Im § 50 (8) = 110 M.;
Im § 53 c = 240 M.;
Im § 54 (3) = 38 M.;

Die Ladegebühren im Abschnitt IV 1a und b des Nebengebührentarifs betragen 20 M. bzw. 10 M., die Wagenstandgeldsätze 200, 300 und 500 M. Die Mindestgebühr für Expreßgut beträgt 38 M.

Diese Tariferhöhung gilt vom 1. September 1922 ab auch in den oben unter A—D genannten Tarifen.

An Stelle des im Abschnitt VII e) 2 des Oberschlesischen Wechselverkehrs und Abschnitt X 2 des Verbandsverkehrs genannten Anhangs zum „Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Teil II, Heft C I a" gelten bis auf weiteres die Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2, die Verschiebegebühren und Zuschläge für Reichenberg des „Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II. Besonderes Tarifheft enthaltend den Ausnahmetarif 6" — zurzeit Nachtrag 6, gültig vom 1. September 1922 —.

Die Genehmigung des Oberkomitees zur Erhöhung und Änderung des Oberschlesischen Wechselverkehrs und des Dienstkohlen-Ausnahmetarifs ist erteilt.

Oppeln, den 28. August 1922. (1137)

Reichsbahndirektion Oppeln zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Für den Güterverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverzeichnis Nr. 312 — treten am 1. September 1922 neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1148)

Oldenburg, den 28. August 1922.

Reichsbahndirektion.

Deu[illegible] Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Aus Anlaß der durch unsere Bekanntmachung vom 18. August 1922 angekündigten Tariferhöhung werden zum 1. September 1922 herausgegeben:

a) Nachtrag 10 zum Gemeinsamen Heft A, Tfv. 200,
b) Nachtrag 8 zum Anhang 6 zu Heft A, Tfv. 200,
c) Heft C I a (Frachtsatzzeiger), Tfv. 200,
d) die Nachträge 15 und 16 zu Heft C I b, Tfv. 200,
e) der Nachtrag 5 zu Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 200.

Der Nachtrag 5 zu Heft C II enthält außerdem noch die durch unsere Bekanntmachung vom 24. Juli 1922 angekündigte Vereinigung der bisher in Sonderausgabe herausgegebenen Ausnahmetarife 2 für Düngemittel und 2 d für Salze zum Düngen. Die Sonderausgaben treten hierdurch außer Kraft. Der Ausnahmetarif 8 für frische Seefische ist auf den Verbrauch im Inlande (gültig vom 1. Oktober 1922) eingeschränkt worden.

Die Nachträge sowie das Heft C I a können Ende dieses Monats durch die beteiligten Abfertigungen sowie das Auskunftsbüro Alexanderplatz hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO (R.G.Bl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 23. August 1922. (1117)

Reichsbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten- und Gebührensätze von etwa 50 % ein.

Für die Frachtberechnung gelten:

a) für Güter der ordentlichen Tarifklassen:
der Frachtsatzzeiger Heft C I a zum Deutschen Eisenbahn - Gütertarif Teil II (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses),
b) für Steine, Kies, Grund, Sand usw. zum Wegebau usw.:
der Ausnahmetarif 5 im Heft C II Ausnahmetarife, Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II (Nr. 200 des Tarifverzeichnisses),
c) für Brennstoffe (Briketts, Kohlen usw.)
der Frachtsatzzeiger I im Ausnahmetarif C zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses).

Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben.

Köln, den 26. August 1922. (1129)

Die Direktion.

Am 1. September 1922 werden im Verkehr mit Stationen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn die Frachtsätze im Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn um 50 % erhöht. Feste Tarifzuschläge werden von dieser Erhöhung nicht betroffen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (R.G.Bl. 1914 S. 455).

Eschershausen, den 21. August 1922.

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft. (1121)

Die Direktion.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. September 19[illegible] bis auf weiteres werden betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr
folgende Änderungen vorgenommen:

1. Die Tarifziffern für Verkehrsbez[illegible]hungen, in welchen die Fracht in Pf[illegible]nigen, in österreichischen oder unga[illegible]schen Hellern zu berechnen ist, werd[illegible] wie folgt erhöht:

Frachtberechnungswährung	Kl. I bzw. Ausnahmetarif 1a und 1b	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Getreideverkehr
	Erhöhung um Prozente					
1. Pfennig . .	200	200	150	100	50	150
2. Österr. Heller	300	300	200	150	80	200
3. Ungar. Heller	160	100	50	20	10	80

Sich hiernach in den Tarifziffern e[illegible]gebende Bruchteile werden auf Gan[illegible] aufgerundet.

2. Im Holzverkehr entfällt die für Te[illegible]ladungen vorgesehene Erhöhung d[illegible] Tarifziffern um die Anstoßbeträge v[illegible] 40 bzw. 20 Tarifziffern für 100 kg.

An Stelle dieser Anstoßbeträge werd[illegible] die Ladegebühren berechnet. (112[illegible])

Regensburg, am 25. August 1922.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güte[illegible]tarif, Teil II.
Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

I. Die in den Schnittafeln A (im Ta[illegible] 574 auch Schnittafel A I) der Tarifna[illegible]träge vom 1. Februar 1922 (Tarif 5[illegible] Nachtrag II, 580 Nachtrag I) enthalten[illegible] deutschen Schnittfrachtsätze werden v[illegible] 1. September 1922 an um 379 % erhö[illegible] die erhöhten Schnittfrachtsätze sind a[illegible] einer besonders herausgegebenen Ei[illegible]rechnungstafel zu entnehmen. Dur[illegible] diese Einrechnungstafel wird die a[illegible] 1. Juli 1922 in Kraft getretene Einrec[illegible]nungstafel zur Erhöhung der deutsch[illegible] Schnittfrachtsätze vom 1. Februar 19[illegible] um 319 % aufgehoben.

II. Ab 1. September 1922 werd[illegible] im Deutsch-dänischen Gütertarif, Teil [illegible] (Tfv. 580) die dänischen Schnittfrac[illegible]sätze für Skagen für Eilstückgut u[illegible] 17 Öre erhöht, die Schnittfrachtsätze f[illegible] Frachtstückgutklasse 2 um 45 Öre u[illegible] für Frachtstückgutklasse 3 um 34 Öre e[illegible]mäßigt. (108[illegible])

Altona, den 22. August 1922.

Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayrischer Güterverkeh[illegible]

Mit Geltung vom 1. September 1922 [illegible] werden die Stationen Alt-Krüssow, Li[illegible]benthal und Groß Haßlow der Prignitz[illegible] Eisenbahn in den direkten Güterverke[illegible] mit dem rechtsrheinisch-bayerischen Ne[illegible] der Reichsbahn einbezogen. Näheres b[illegible] den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 19. August 1922. (108[illegible])

Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Betriebs-Reglement und Lokalgütertar[illegible] Teil I Abt. B.
Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 10. September 19[illegible] tritt zum Betriebsreglement für die Erst[illegible] Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ei[illegible] Nachtrag II, enthaltend Änderungen, un[illegible] zum Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, ei[illegible]

chtrag VI, enthaltend Änderungen
d Ergänzungen, in Kraft.

Von den im letztbezeichneten Nachtrag
haltenen Änderungen wird namentlich
f jene des Punktes XVII im Abschnitt
aufmerksam gemacht, derzufolge unter
fhebung der bisherigen Versicherungs-
imien sowie unter Aufhebung bzw. Än-
ung der bisherigen Bestimmungen,
reffend die Brandschaden- und die
ansportversicherung, bzw. die Winter-
rt- und Winterstandversicherung, neue
stimmungen zur Einführung kommen,
h welchen — mit bestimmten Aus-
nen — für Güter im Verhältnis zu
em Werte und zu den Transportge-
ren mäßige „Haftungszuschläge, Win-
ahrtversicherungs- und Winterstand-
sicherungszuschläge" auf Grund des
wichtes zu entrichten sind, wogegen
Schäden bei den betreffenden Gütern
rch Verlust, Minderung oder Be-
ädigung) im weitesten Umfange Er-
z geleistet wird.

reis des Nachtrages II
zum Betriebs-Reglement ö. K 50.—
reis des Nachtrages VI
z. Lokalgütertarif Teil
I B. . . . . ö. K 2500.—

urch den vorbezeichneten Nachtrag
wird die Kundmachung (833) im V.
B Nr. 65 vom 15. VIII. 1922 aufgehoben.
ien, am 27. August 1922. (1145)

**Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesell-
schaft. Lokalgütertarif Teil II, Teil III
(Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung
von Getreide usw.) und Teil IV (Spezial-
tarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz).
Änderungen.**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922
bis auf weiteres werden in den obenbe-
zeichneten Tarifen folgende Änderungen
vorgenommen:

Die Tarifziffern für Verkehrsbe-
ziehungen, in welchen die Fracht in
Pfennigen, in österreichischen oder unga-
rischen Hellern zu berechnen ist, werden
wie folgt erhöht:

Fracht-berechnungs-währung	Kl. I bzw. Ausnahme-tarif 1a u. 1b	Klasse II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Spez.-Tar. 1	Spez.-Tar. 2
Erhöhung um Prozente							
Pfennig . .	200	200	150	100	50	150	40
österr. Heller	300	300	200	150	80	200	40
ungar. Heller	160	100	50	20	10	80	40

Sich hiernach in den Tarifziffern er-
gebende Bruchteile werden auf Ganze
aufgerundet.

Im Lokalgütertarif Teil IV (Spe-
zialtarif Nr. 2) entfällt die für Teil-
ladungen vorgesehene Erhöhung der
Tarifziffern um die Anstoßbeträge von
bzw. 20 Tarifziffern für 100 kg. An
Stelle dieser Anstoßbeträge werden die
gebühren berechnet.
Wien, am 25. August 1922. (1087)

**Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesell-
schaft. Lokalgütertarif Teil I, Abt. B.
Änderung der Ein- und Ausladegebühren.**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922
bis auf weiteres werden im Abschnitt D
des obengenannten Tarifes, Punkt VI
(Ein-, Ablade- und Ausladegebühren) die in
Ziffer 2 enthaltenen Bestimmungen und
Sätze abgeändert, die in Ziffer 3 und 4
enthaltenen Bestimmungen außer Kraft
gesetzt. Nähere Auskunft über die
und Umschlaggebühren erteilen
die Direktion und die beteiligten Sta-
tionen. (1088)
Wien, am 25. August 1922.

Čechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 bis auf weiteres werden folgende Änderungen im Abschnitt IV D des genannten Tarifes durchgeführt: Unter 1 (Vorbemerkungen) ist in Ziffer (2) der erste Absatz vorläufig außer Geltung gesetzt; ferner ist in dieser Ziffer die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Stotinki von 13 auf 15 abzuändern und in Ziffer (3) der Absatz d (Ladekosten) zu streichen. Über die Gebühren für die Ein- und Ausladung der Sendungen erteilen die Direktionen der beteiligten Schiffahrtsgesellschaften und die beteiligten Stationen Auskunft.

An Stelle der unter 2 c) enthaltenen Tarifziffern werden jene des Lokalgütertarifes der beteiligten Schiffahrtsverwaltungen angewendet.

Wien, den 25. August 1922. (1126)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Lokalgütertarif Teil I, Abt. B. Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Stotinki von 13 auf 15 abgeändert. (1089)
Wien, am 25. August 1922.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Gütertarif, Teil II. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit Geltung vom 1. September 1922 treten in diesen Tarifen folgende Änderungen ein:

1. Die Tarifziffern für jene Verkehrsverbindungen, in welchen die Fracht in Mark, österreichischen oder ungarischen Kronen zu berechnen ist, werden folgend erhöht:

bei	bei der Frachtberechnungswährung: Mark um	österr. Kronen um	ungar. Kronen um
Klasse I . . . . . / Ausnahmetarif 1a / Ausnahmetarif 1b	200 vH.	300 vH.	160 vH.
Klasse II	200 vH.	300 vH.	100 vH.
Klasse A	150 vH.	200 vH.	50 vH.
Klasse B	100 vH.	150 vH.	20 vH.
Klasse C	50 vH.	80 vH.	10 vH.
Ausnahmetarif für Getreide usw.	150 vH.	200 vH.	80 vH.
Ausnahmetarif für Holz	40 vH.	40 vH.	40 vH.

Bruchteile werden auf Ganze aufgerundet.

2. Die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz im Abschnitt III (Bestimmungen für Teilsendungen), Ziffer 2, vorgesehenen Zuschläge (20 bzw. 40 Tarifziffern) werden bis auf weiteres nicht berechnet.

Dafür kommen die jeweils geltenden Ein- und Ausladegebühren zur Erhebung.
München, im August 1922. (1120)

Butzbach-Licher Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 50 % erhöht.
Berlin, den 20. August 1922. (1103)
Der Vorstand.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 50 % erhöht.
Neustadt, den 20. August 1922. (1100)
Die Direktion.

Eisenbahn-Gesellschaft Stralsund-Tribsees.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 50 % erhöht.
Stralsund, den 20. August 1922. (1102)
Der Vorstand.

Eisenbahn-Gesellschaft Greifswald-Grimmen.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 50 % erhöht.
Grimmen, den 20. August 1922. (1101)
Die Direktion.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 bis auf weiteres wird betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr
die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Stotinki von 13 auf 15 abgeändert.
Regensburg, 25. August 1922. (1123)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I. Abteilung B; Gütertarif, Teil II; Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz. Änderung einer Verhältniszahl.

Ab 1. September 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung in Stotinken von 13 auf 15 erhöht.
München, im August 1922. (1128)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

In Ziffer IV (Ein- und Ausladegebühr) des Abschnittes F werden die Punkte 2 und 3 mit 31. August 1922 aufgehoben. Über den Belauf der ab 1. September 1922 zur Erhebung kommenden Ein- und Ausladegebühren geben die gesellschaftlichen Dienststellen Auskunft. Punkt 4 der Ziffer IV wird in 2 abgeändert. Das Ausschreiben (956) in der Vereinszeitung Nr. 27 vom 27. Juli 1922 tritt mit dem 31. August 1922 außer Geltung.
München, im August 1922. (1119)

3. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1a/b, 1500, 2000).

Am 1. Oktober 1922 treten in Kraft:

1. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom 1. März 1921 nebst Nachträgen I—X aufgehoben.

2. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom 1. Dezember 1920 nebst Nachträgen 1—XII aufgehoben.

3. Ein Nachtrag VII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B vom 1. Februar 1922.

4. Ein Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

Die neuen Tarife und Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs, ferner der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisen-

bahn-Verkehrsordnung. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Tariferleichterungen treten auch Tariferhöhungen ein, insbesondere die mit unseren Bekanntmachungen vom 26. Juli und 23. August 1922 bekanntgegebenen Erhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Die neuen Tarifdrucksachen können vom 28. September 1922 an von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 28. August 1922. (1135)
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. September d. Js. werden die Frachtsätze unseres Binnen-Gütertarifs (Tfv. Nr. 119) und die unseres Binnen-Personentarifs (Tfv. Nr. 2119) für Gepäck und Expreßgut in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 26. August 1922.
Direktion der (1139)
Ruppiner Eisenbahn.

Ab 1. September 1922 erhöhen sich die Tarifsätze im Gepäck-, Tier- und Güterverkehr — wie bei der Reichsbahn — um 50 v. Hundert.

Ab 1. Oktober 1922 erscheint der Nachtrag XI zum Binnentarif, durch den die 50prozentige Erhöhung der Fahrpreise und Gepäckfrachten — wie bei der Reichsbahn — eingeführt wird.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Tegernsee, den 25. August 1922.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion. (1141)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren für Fahrräder von Zeitkarteninhabern.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. an werden die ermäßigten Aufbewahrunsgebühren für Fahrräder der Inhaber von Monats- und Wochenkarten erhöht, und zwar der Preis
der Monatskarte für Fahrradaufbewahrung von 24 *M* auf 40 *M*,
der Wochenkarte für Fahrradaufbewahrung von 6 *M* auf 10 *M*.

Berlin, den 28. August 1922. (1146)
Reichsbahndirektion.

Thüringische Nebenbahnen.

Am 1. Oktober 1922 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II (Nr. 2192 des Tarifverzeichnisses) der Nachtrag 8, mit welchem, dem Vorgehen der Reichseisenbahn entsprechend, eine 50prozentige Tariferhöhung zur Durchführung kommt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

Berlin, den 22. August 1922. (1108)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Die unter dem 26. Juli d. J. bekanntgegebene Erhöhung der Gepäckfrachtsätze tritt nicht am 1. Oktober, sondern bereits am 1. September d. J. in Kraft. Außerdem tritt am 1. Oktober eine weitere Erhöhung der Gepäckfracht ein, und zwar um 50 %. Von diesem Tage ab beträgt der Einheitssatz 15 *Pf* für 10 kg und 1 km und die Mindestfracht 15 *M*. Die Erhöhung wird im Nachtragswege durchgeführt. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin, den 23. August 1922. (1110)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Expreßgutfrachten um 50 % erhöht. Die Mindestfracht wird gleichzeitig auf 38 *M* festgesetzt. Die Erhöhungen werden durch Ausgabe des Nachtrages VIII zur Preisberechnungstafel bzw. durch Nachtrag X des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil I durchgeführt. Die Tarifänderungen und die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 24. August 1922. (1109)
Reichsbahndirektion
für die Verwaltung der deutschen Reichsbahn.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. Oktober 1922 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II der Nachtrag VII, mit welchem, wie bei der Reichsbahn, eine Tariferhöhung zur Durchführung kommt. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 25. August 1922. (1118)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Personenverkehr mit den auf deutschem Gebiet gelegenen Stationen niederländischer Eisenbahnverwaltungen.

An Stelle des Tarifs vom 1. Juli 1914 tritt am 1. Oktober 1922 ein neuer Tarif. Er enthält infolge Annahme der Reichsbahneinheitssätze durch die beteiligten Privatbahnen nur kilometrische Entfernungen; lediglich im Verkehr mit der Bentheimer Kreisbahn sind besondere Fahrpreise 3./4. Klasse angegeben. Erhöhungen der Tarifkilometer sind nicht eingetreten. Nähere Auskunft erteilen die am Verkehr beteiligten Verwaltungen.

Köln, den 21. August 1922. (1107)
Reichsbahndirektion Köln,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden die Beförderungspreise im Personenverkehr ab 1. September d. Js. für den Binnenverkehr und ab 1. Oktober d. J. für den direkten Verkehr um je 75 % erhöht.

Liegnitz, den 24. August 1922.
Die Direktion (1142)
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsch-Tschechoslowakischer Person[en-] und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober 1922 wird das He[ft] zum Tarif neu herausgegeben. Das [...] Heft enthält die vom gleichen Tage [...] erhöhten Fahrpreise und Gepäckfrac[hten] für die deutschen Strecken. Ferner [er]scheint zum Heft 3 des Tarifs ein N[ach]trag I, enthaltend verschiedene Ä[nde]rungen und Ergänzungen. Auskunft [er]teilt die Verkehrskontrolle I in Dres[den].

Dresden, den 28. August 1922. (11[...])
Reichsbahndirektion.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung d[urch] die Aufsichtsbehörde wird zum 1. O[kto]ber 1922 ein Nachtrag zum Binnen-[Per]sonen- und Gepäcktarif herausgege[ben,] durch welchen die Beförderungspreis[e in] demselben Umfange wie bei der Rei[chs]bahn erhöht werden. (10[...])

Neuhaldensleben, den 18. August 1[922.]
Die Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die Personenfahrpreise und [die] Beförderungspreise für Gepäck- [und] Expreßgut erhöht.

Lippstadt, den 22. August 1922.
Direktion (10[...])
der Westfälischen Landes-Eisenbah[n.]

Vorbehaltlich der Genehmigung [der] Aufsichtsbehörde treten zum 1. Sept[em]ber d. J. im Binnenverkehr Erhöhun[gen] der Personentarife in Kraft. Näh[ere] Auskunft erteilt die unterzeichnete [Di]rektion. (11[...])

Wernigerode, den 24. August 1922.
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbah[n-]Gesellschaft.
Die Direktion.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif [der] Zschipkau-Finsterwalder Eisenbah[n.]

Vom 1. September 1922 ab werden [die] Expreßgutfrachten um 50 % erhöht. [Die] verkürzte Veröffentlichungsfrist ist [ge]nehmigt.

Finsterwalde, den 24. August 1922.
Die Direktion der (11[...])
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbah[n.]

Am 1. Oktober 1922 tritt zum Binn[en-]Personentarif der Nachtrag III in Kr[aft.] Durch diesen Nachtrag werden im P[er]sonen- und Gepäckverkehr die gleich[en] Tariferhöhungen wie bei der Reichsba[hn] eingeführt.

Genehmigung der Aufsichtsbehörde [ist] gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsor[d]nung erfolgt. Tfv. 2197.

Perleberg, den 24. August 1922. (11[...])
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenba[hn.]

5. Verkauf von Altmaterial.

Etwa 38 000 kg zum Einstampfen (E[in]kochen),
3500 kg zur beliebigen Verwendung [be]stimmtes Altpapier soll in verschieden[en] Losen verkauft werden. Angebotsbo[gen] und Bedingungen können in unserm P[rä]sidialbüro, Fürstenstraße 1—10, ein[ge]sehen, auch von dort gegen portofr[eie] Einsendung von 30 *M* in bar (nicht Briefmarken), soweit der Vorrat reic[ht,] bezogen werden. Die an uns einzus[en]denden Angebote werden am 23. Se[p]tember, vormittags 11 Uhr, [im] Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1—[10] geöffnet. Der Zuschlag erfolgt bis z[um] 10. Oktober 1922. (11[...])
Reichsbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 33. | Berlin, den 7. September 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Preisausschreiben.

Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiermit Geldpreise im Gesamtbetrage von 100 000 ℳ r allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind und folgende Gegenstände betreffen:

I. die baulichen Einrichtungen und deren Unterhaltung,
II. den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel,
III. die Signal- und Telegrapheneinrichtungen, Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen.
IV. den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen;

B. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Preise werden im Höchstbetrage von 20 000 ℳ und im Mindestbetrage von 4000 ℳ verliehen.

Für den Wettbewerb gelten folgende Bedingungen:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit

   vom 1. April 1918 bis 31. März 1924

   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann.
5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patentes durch den Erfinder nicht aus. Jeder Preisbewerber ist jedoch verpflichtet, die aus den erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.

7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckstücken be gefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführun nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises sowie die Entscheidung darüber, an welch Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ei gesetzten Preisausschuß.

Die **Bewerbungen** müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1923 bis 15. April 1924

postfrei an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin W 9, Köthene Straße 28/29, eingereicht werden.

Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1925.

Berlin, im August 1922.
W 9, Köthener Straße 28/29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Das Fernmeldewesen bei der Reichsbahn.

Vom Regierungsbaurat **Odenbach**, Halle (Saale).

In Nr. 18 d. Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist unter der Überschrift „Die Eingliederung des elektrotechnischen Dienstes bei den Dienststellen und Ämtern bei der Neuorganisation der Reichsbahn" ein Aufsatz von einem unbekannten Verfasser erschienen, zu welchem die folgenden Zeilen einen Beitrag und eine Erwiderung darstellen sollen, soweit das Fernmeldewesen bei der früheren preußisch-hessischen Verwaltung in Frage kommt. Der erwähnte Aufsatz hat neben seinem sachlichen Inhalt noch einen gewissen Beigeschmack, der eine Verstimmung in den beteiligten Kreisen hervorgerufen hat.

Der Aufsatz endet mit der Empfehlung, bei der Neuorganisation der Reichsbahn auf das Muster der sächsischen Verwaltung zurückzukommen. Bei dieser Empfehlung fehlt der Beweis, daß das Muster der bisherigen preußischen Verwaltung dem Muster der früheren sächsischen Verwaltung nachsteht, daß nämlich die Einrichtung und Unterhaltung der Fernmeldeanlagen bei der früheren preußischen Verwaltung schlechter ist als bei der bisherigen sächsischen Verwaltung. Die Gründe, die vor Jahren die preußische Verwaltung veranlaßt hat, die Telegraphenmeistereien aufzuheben, dürften dem Verfasser wohl nicht verschlossen gewesen sein. Auch fehlt der Beweis für die Behauptung, daß den Bahnmeistern bei der früheren preußischen Verwaltung in fachlicher Richtung die Untergebenen auf dem Gebiete des Fernmeldewesens in mancher Hinsicht überlegen sind. Es muß zugegeben werden, daß diese Behauptung vielleicht in einzelnen Fällen zutrifft; die Regel bildet dieser Zustand aber nicht. Es dürfte den Bahnmeistern überlassen bleiben, den Gegenbeweis zu erbringen und gleichzeitig klarzustellen, daß es nicht Mechaniker sind, die bisher auf dem Gebiete des Fernmeldewesens vorherrschten. Der Verfasser behauptet zwar, daß weder die maschinentechnisch noch die bautechnisch vorgebildeten Beamten in der Lage sind, nebenbei den Anforderungen der Elektrotechnik, also auch den Anforderungen des Fernmeldewesens zu genügen. Welche Vorbildung nun in Frage kommt, wird nicht verraten. Da das Dresdener System empfohlen wird, kann also nur die maschinentechnische Vorbildung gemeint sein. Oder sind die jetzigen Elektrotechniker vielleicht nicht maschinentechnisch vorgebildet? Die frühere preußische Verwaltung ist mit der Verwendung von bautechnisch gebildeten Beamten beim Fernmeldewesen ausgekommen. Sollte diese Verwendung von bautechnischen Beamten beim Fernmeldewesen umgestoßen werden, so dürfte zunächst der Beweis zu erbringen sein, daß die bautechnischen Beamten sich unbrauchbar erwiesen haben, d. h., daß die Fernmeldeanlagen solcher Verwaltungen, die anderweitig ausgebildete Beamte beim Fernmeldewesen verwenden, in einem besseren Zustande sind und besser unterhalten werden als die Fernmeldeanlagen der ehemaligen preußischen Verwaltung. Die Zweigste Preußen-Hessen ist noch in diesem Jahre dazu übergegang bei den einzelnen Direktionen besondere Dezernate für Fe meldewesen einzurichten und diese Dezernate bautechnisch v gebildeten Beamten zuzuweisen. Die Gründe, die hierfür m gebend gewesen sind, brauchen hier nicht erörtert zu werd Es dürfte aber wohl nicht angehen, den Glauben zu erweck diese Neueinrichtung sei ein Fehlgriff, so lange jeder Bew hierfür fehlt. Rein sachlich betrachtet ist es ga gleichgültig, ob diejenigen Beamten, die das Fernmeldewe unter sich haben, maschinentechnisch oder bautechnisch, s Elektrotechniker oder Mechaniker, mathematisch oder juristi vorgebildet sind, ob sie mit oder ohne Hochschule oder Fa schule ausgebildet sind, die Hauptsache ist und bleibt, daß ihr Fach verstehen und Lust und Liebe zum Fache haben. s könnte daher nicht genügend verworfen werden, wenn led lich Bauingenieure zu diesem Fache herangezogen würden, w es an Maschineningenieuren und Elektrotechnikern mangelt u nun solche Bauingenieure in das Fernmeldewesen hineingerat die ohne Lust und Liebe und Verständnis an die Arbeit geh Andererseits müssen es aber diejenigen Bauingenieure, die m allem Mut und aller Energie in die Tücke des Fernmeldewese einzudringen versuchen, unliebsam empfinden, wenn ih gleichsam anheimgestellt wird, wieder den Koffer zu pack.

Die Behauptung des Verfassers, daß Starkstrom und Schwa strom zweckmäßig in einer Hand liegen, und zwar aus d Grunde, weil sie nahe verwandte Gebiete sind und die Leit gen auf einem engen Gebiete dicht nebeneinander herlauf erscheint ebenso zweifelhaft, wie die Bemerkung, daß die Zusammengehörigkeit noch fühlbarer werde beim elektrisch Fahrbetrieb. Im Bezirk Halle ist elektrischer Fahrbetrieb. Sta strom und Schwachstrom liegen nicht in einer Hand. Tro dem hat bisher im Bezirk Halle noch niemand einen Man hierin gefunden. Es ist dieser Zustand vielmehr als äuße zweckmäßig erachtet worden; in verwaltungstechnischer H sicht muß er auch unbedingt gefordert werden, weil die Int essen der Starkstrom- und Schwachstromunternehmungen radezu entgegengesetzt sind. Im Bezirk Halle, wo infolge Braunkohlengruben ein Kraftwerk und eine Überlandzentr neben der anderen entsteht, die Bahnlinien gleichsam mit ein Netz von Starkstromlinien überspannt werden, hat es sich zweckmäßig herausgestellt, daß die Beeinflussung der Schwa stromleitungen durch die Starkstromleitungen von dem Schwa stromdezernenten erledigt werden. Desgleichen werden h die Bahnkreuzungsfragen bearbeitet. Welche Stromart wür den Sieg davontragen, wenn beide in einer Hand lägen? Od sogar die Schwachstrombeeinflussungen von dem Starkstro dezernenten untersucht würden? Der Starkstrom ist nun e

der Feind des Schwachstroms. Der Kampf zwischen beiden n nur dann mit einem Siege des Schwachstroms enden, wenn Starkstrom-Feldherr von dem Schwachstrom-Feldherrn unabgig ist und nicht gleichzeitig mit der einen Hand geben und der andern Hand empfangen muß. Schon aus diesem Grunde das bisherige preußische Muster den Starkstrom von hinentechnisch vorgebildeten Elektrotechnikern, den vachstrom von bautechnisch vorgebildeten Elektrotechnikern walten zu lassen, nicht ohne weiteres als ungeeignet anehen werden. Es kann vielmehr nicht genügend davor geнt werden, von diesem bewährten Muster abzugehen.

ird die Frage aufgestellt: „Woran krankt das Fernmeldeen bei der früheren preußischen Verwaltung, und wie nen diese Krankheiten behoben werden?", so muß zunächst mangelhafte Schulung des Personals erwähnt werden. Die der Ausbildung zum Leitungsaufseher und Werkführer beenen Bediensteten müssen neben ihrer praktischen Ausng gleichzeitig eine theoretische erhalten, und beide Teile sen gründlicher als bisher von einer hierfür besongeeigneten Kraft in bestimmt abgegrenzten Bezirken itet werden. Dabei kann gleichzeitig die Ausbildungsbedeutend gekürzt werden. In den Prüfungsvorschriften zwar in vielen Sätzen erwähnt, was der Leitungsaufseher Prüfung wissen muß, wie und woher er sich aber e Wissenschaft holen soll, wird verschwiegen. So z. B. n die Prüfungsvorschriften, daß der Anwärter 2¼ Jahr nterbrochen als Hilfskraft bei einem Leitungsaufr beschäftigt sein soll. Wie wird dieser Satz praktisch eführt? Ein Arbeiter der Bahnmeisterei, welcher gelegenteinmal als Hilfsarbeiter einem Leitungsaufseher zugeteilt , bekommt Gefallen an diesem Geschäft, weil diese Arbeit ter ist als die Stopfarbeit der Rotte. Er bittet den Bahnter, ihn häufiger dazu heranzuziehen. Der Leitungsaufr muß mit dieser Hilfskraft zufrieden sein, sonst bekommt ämlich überhaupt keine. Wenn beide nichts voneinander en wollen, läuft der gleichgültige Schüler hinter dem gleichgen Lehrer her und freut sich seines Daseins. Hat er diese le nun 2¼ Jahr vielleicht wöchentlich 2 Tage besucht, ist ¼ Jahr Hilfskraft bei einem Leitungsaufseher gewesen und t für die Prüfung reif. Ein Bahnmeister und Amtsvorstand, dies bezweifelt, schneidet sich ins eigene Fleisch, weil er ens keinen Ersatzmann hat und zweitens nicht für Nachs sorgt. Der Anwärter kommt nun noch 3 Monate zur graphenwerkstätte. Hier wird er auch gewöhnlich sich selbst lassen, weil dem Vorsteher der Telegraphenwerkstätte t genügend Zeit zur besonderen Unterweisung zur Verng steht. Die Prüfung des Leitungsaufsehers nehmen nun Vorstand des zuständigen Betriebsamtes und der Vorsteher Telegraphenwerkstätte ab. Als weiteres Mitglied des Prüsausschusses kommt ein Leitungsaufseher hinzu. Der Vorl des Betriebsamtes hat ein Interesse daran, daß er den Aner möglichst bald wieder in seinen Bezirk zurückbekommt. Vorstand der Telegraphenwerkstätte hat überhaupt kein Inse an dem Prüfling, weil er späterhin keinen Ärger mit ihm Der Kollege wünscht dem Prüfling sicher nichts Schlechtes. ürfte somit dem Anwärter nicht schwer fallen, die Prüfung stehen. Hat er die Prüfung glücklich hinter sich, so ist er g und wird auf die Fernmeldeanlagen losgelassen. In den ten Fällen wird eine Gelegenheit, sich weiter auszubilden, geboten, es sei denn, daß der Leitungsaufseher sich perh die nötigen Bücher und Zeitschriften verschafft, wozu utzutage wohl kaum in der Lage ist. Von der Verwaltung für Belehrung, d. h. Überweisung von Zeitschriften und ern, nicht gesorgt. Der Hilfsleitungsaufseher wird nun näßig Rottenaufseher, Rottenführer, Rottenmeister, hat mit n nichts zu tun, sondern beaufsichtigt nur Drähte und t Drahtmeister. Eine weitere Beförderung und Besserng ist ihm bisher noch nicht ermöglicht.

er ist eine Reform an Haupt und Gliedern erforderlich. Ist rbeiter einer Bahnmeisterei wiederholt bei einem Leitungsaufseher als Hilfskraft tätig gewesen, findet er Gefallen an dieser Arbeit, eignet er sich für dieses Geschäft nach Ansicht des Leitungsaufsehers und des zuständigen Bahnmeisters, und soll er nunmehr zum Leitungsaufseher ausgebildet werden, dann muß er unverzüglich von seiner bisherigen Dienststelle verschwinden und einer Stelle zugewiesen werden, die in der Hauptsache sich mit dem Leitungsbau und der Unterhaltung der Leitungen beschäftigt. Nennen wir diese Stelle „Baukolonne" (siehe unten). Die Ausbildung bei einer solchen Baukolonne braucht höchstens ein Jahr zu dauern. Neben der praktischen Ausbildung muß der Anwärter dann gleichzeitig eine theoretische Ausbildung erhalten, und zwar gemeinschaftlich mit allen anderen Anwärtern von einem eigens zu diesem Zweck ausgesuchten Lehrer. Sagen wir z. B., daß monatlich ein oder zwei Tage für diese theoretische Ausbildung verwendet werden. Nach Verlauf eines Jahres muß sich dann der Anwärter einer praktischen Prüfung im Leitungsbau unterziehen. Diese Prüfung nimmt zweckmäßig der Betriebskontrolleur für Schwachstromanlagen ab. Besteht er diese Prüfung, so wird er gemeinsam mit seinen anderen Kollegen ein Vierteljahr zur Telegraphenwerkstatt beordert. Hier werden besondere Ausbildungskurse eingerichtet, an denen gleichzeitig vier bis sechs Anwärter teilnehmen können. Die Anwärter dürfen sich nicht selbst überlassen bleiben, müssen vielmehr unter ständiger Aufsicht und Anleitung eines geeigneten Lehrers unterwiesen werden. Der Lehrer muß mit den Schülern alle Fragen der Verwaltungsvorschriften, die Sachvorschriften usw. durchgehen und vor allen Dingen dafür sorgen, daß ein Auswendiglernen vermieden wird. Genaue Lehrpläne für diese Leitungsaufseherschulen müssen aufgestellt werden. Kann nach Beendigung dieser ¼jährigen Schulausbildung nach pflichtmäßigem Ermessen des Lehrers der Anwärter zur Prüfung zugelasesn werden, so wird er dem Prüfungsausschuß überwiesen. Vorsitzender dieses Prüfungsausschusses ist nun zweckmäßig der Betriebskontrolleur für Schwachstromanlagen. Weitere Mitglieder müßten sein der Vorsteher der Telegraphenwerkstätte und ein Leitungsaufseher. Nach bestandener Prüfung wird der Anwärter nicht sofort mit der selbständigen Unterhaltung der Fernmeldeanlagen bei seiner alten Dienststelle beauftragt, sondern er wird noch weiter je ½ Jahr zu einer Prüfkolonne (siehe unten) und einer Baukolonne beordert, und ihm wird somit noch weiter Gelegenheit geboten, sich zu vervollständigen. Diese Vervollständigung muß auch auf theoretischem Gebiete fortgesetzt werden, indem der Leitungsaufseher mindestens monatlich einmal an einem bestimmten Tage zur Teilnahme an Vorlesungen gemeinsam mit anderen Kollegen, Werkführeranwärtern, Bahnmeisteraspiranten usw. herangezogen wird. Ist auch dieses Jahr herum, und ist der Anwärter nach pflichtmäßigem Ermessen seiner Lehrer und Vorgesetzten zur selbständigen Tätigkeit eines Leitungsaufsehers befähigt, wird er einer Bahnmeisterei zugewiesen und darf seine Kenntnisse entfalten und beweisen. Er ist nunmehr als Gehilfe des Bahnmeisters in Angelegenheiten des Fernmeldewesens anzusehen. Soll sein Pflichteifer warm gehalten werden, so muß die Verwaltung ihm Gelegenheit geben, weiter zu kommen. Von besonderen Vorschlägen für dieses Vorwärtskommen sei vorläufig abgesehen.

Über die Ausbildung der Werkführer für Telegraphenwerkstätten und ihre spätere Verwendung wäre Ähnliches zu sagen. Auf die Ausbildung der Bahnmeister soll aber noch näher eingegangen werden, da die Bahnmeister als Leiter der äußeren Dienststellen für die Unterhaltung der Fernmeldeanlagen verantwortlich sind und aus den Kreisen der Bahnmeister die notwendigen Kräfte für die Bearbeitung der Fernmeldeangelegenheiten bei den Betriebsämtern und den Direktionen zum größten Teil entnommen werden. Selbstverständlich sind noch in den Kreisen der Telegraphenwerkführer geeignete Kräfte für diese Zwecke vorhanden und dürfen keineswegs verschmäht werden. Es kann jedoch nicht zugestanden werden, daß die Telegraphenmechaniker usw. bisher auf dem Gebiet des Fernmeldewesens die Vorherrschaft erlangt haben. Ob ihnen dies gelingen wird,

hängt vor allen Dingen davon ab, welche Liebe die Bahnmeister und Aspiranten zukünftig dem Fernmeldewesen zeigen. Es soll nicht verfehlt werden, darauf aufmerksam zu machen, daß die Bahnmeister diesen Kampf verlieren werden, wenn sie sich nicht selbst in erhöhtem Maße kräftigen und besseres Verständnis für Fernmeldeanlagen zukünftig an den Tag legen. Die Behauptung, daß die Fernmeldeanlagen von den Bahnmeistereien nicht gut unterhalten werden könnten, bleibt eine Behauptung, solange sie nicht bewiesen wird. Gerade die Tatsache, daß die Bahnmeistereien einen kleinen Unterhaltungsbezirk haben, ist ein Grund dafür gewesen, daß die preußische Verwaltung die Telegraphenmeistereien aufgehoben hat. Auf Strecken von 15—20 km lassen sich leichter und schneller Störungen finden und eingrenzen als auf Strecken von 100—150 km.

Bei der Ausbildung der Bahnmeister müssen zwei Gruppen unterschieden werden, nämlich einmal solche Aspiranten, die späterhin im Außendienst als Leiter einer Bahnmeisterei tätig sein wollen und somit lediglich die örtliche Unterhaltung der Fernmeldeanlagen zu erledigen haben, und zweitens solche Anwärter, die sich späterhin besonders dem Fernmeldewesen widmen wollen, sei es als Bürobeamte, sei es als Außenbeamte. Die Scheidung beider Gruppen tritt zweckmäßig nach dem zweiten Ausbildungsabschnitt (dreimonatige Beschäftigung in der Telegraphenwerkstätte) ein. Während dieser drei ersten Monate erhalten sämtliche Aspiranten dieselbe Ausbildung wie die Leitungsaufseheranwärter. Findet der Aspirant während dieses Ausbildungsabschnittes eine besondere Lust und Liebe zum Fernmeldewesen, will er sich hierin besonders ausbilden lassen, und ist er hierfür nach Ansicht des Vorstehers der Telegraphenwerkstatt besonders geeignet, so scheidet er aus der allgemeinen Gruppe der Aspiranten aus und bekommt eine besondere Ausbildung. Zunächst wird er zweckmäßig je ein halbes Jahr genau wie der Leitungsaufseher einer Bau- und Prüfkolonne zur praktischen Ausbildung zugeteilt, hat gleichzeitig monatlich einen Tag weiter theoretischen Unterricht, unterzieht sich der Prüfung im praktischen Leitungsbau, kommt noch je drei Monate zum Büro eines Betriebsamtes und der Schwachstromabteilung der Eisenbahndirektion, erhält während dieser Zeit Gelegenheit zum weiteren Besuch von Vorlesungen über Fernmeldewesen und unterzieht sich nunmehr der Prüfung zum „Telegraphentechnischen Beamten“, wie diese neue Amtsbezeichnung genannt werden soll. Der Vorsitzende der Prüfungskommission müßte der Dezernent für Fernmeldewesen sein. Mitglieder wären ein bautechnischer und ein verwaltungstechnischer Beamter und ein Fachkollege. Nach bestandener Prüfung wird der telegraphentechnische Beamte nun zunächst mindestens ein Jahr im Büro für Fernmeldewesen bei der Eisenbahndirektion weiter beschäftigt; es wird ihm gleichzeitig Gelegenheit zum weiteren Besuch von Vorlesungen gegeben und ihm vor allen Dingen die gesamte Fachliteratur zur Verfügung gestellt. Unter ständiger Aufsicht und unter besonderer Anleitung des Sachdezernenten wird der Beamte mit Entwürfen für Fernmeldeanlagen beschäftigt. Ist der Anwärter nach Ablauf eines Jahres nach Ermessen des Sachdezernenten zur Übernahme einer selbständigen Dienststelle und zur selbständigen Bearbeitung von Entwürfen vollständig geeignet, so wird ihm eine entsprechende Stellung zugeteilt. Die planmäßige Anstellung und Beförderung hätte dann wie bei den übrigen technischen Bürobeamten zu erfolgen.

Diejenigen Bahnmeisteraspiranten, die nicht die Ausbildung zum telegraphentechnischen Beamten durchzumachen wünschen, behalten den Ausbildungplan wie bisher. Nur haben sie sich während des dritten Ausbildungsabschnittes (zwölfmonatige Beschäftigung im Bahnmeisterdienst) an dem monatlichen Unterricht im Telegraphenwesen an bestimmten Tagen zu beteiligen. Der vierte Ausbildungsabschnitt (dreimonatige Beschäftigung bei der Telegraphenwerkstätte) könnte dann aus sicherungstechnischen Gründen in eine dreimonatige Beschäftigung bei einer Stellwerkswerkstätte umgebildet werden. Während des fünften Abschnittes (dreimonatige Beschäftigung im Büro eines Betriebsamtes) müßten die Vorlesungen über Fernmeldew[e]
weiter besucht werden. In dem Prüfungsausschuß für B[...]
meister muß neben dem Sicherungsdezernenten der Dezer[...]
für Fernmeldewesen als Mitglied erscheinen.

Aufgabe der Eisenbahnverwaltung muß es noch sein, sämt[...]
im Fernmeldewesen tätigen Beamten durch Wort, Bild [...]
Literatur auf dem so reichlichen Gebiete auf dem Laufende[...]
halten. Eine besondere Zeitschrift hat die Eisenbahnverwal[...]
für dieses Gebiet bisher leider nicht geschaffen, sie ersch[...]
aber unbedingt geboten und müßte als Schwesterblatt [...]
„Stellwerk“ erscheinen und sämtlichen Bediensteten des [...]
graphenwesens zugänglich sein. Auch die übrige Fachliter[...]
„Telegraphen- und Fernsprechtechnik“, „Zeitschrift für F[...]
meldewesen“, „Elektrotechnische Zeitschrift“ usw. müßte i[...]
vielen Exemplaren gehalten werden, daß jeder im Fernmeldew[...]
tätige Beamte sie lesen kann. Es genügt nicht, wenn diese [...]
schriften in einem Exemplare auf der Direktion gehalten wer[...]
bei einer Reihe von Beamten umlaufen und dann in einer [...]
der Bibliothek oder auf dem Speicher verschwinden. Zum [...]
desten müßte jedes Betriebsamt für sich und die ihm u[...]
stellten Bahnmeistereien diese Zeitschriften erhalten.

Weiterhin krankt unser Fernmeldewesen daran, daß diejen[...]
Stellen, welche mit der Einrichtung und der Unterhaltung [...]
Fernmeldewesens beauftragt sind, viel zu sehr anderweitig [...]
lastet und infolgedessen nicht in der Lage sind, ihrem Auf[...]
gerecht zu werden. Bei den Direktionen unterstehen diejen[...]
Beamten, welche das Fernmeldewesen bearbeiten, dem Vors[...]
des Technischen Büros, der nicht genügend Sachkenntnis [...]
diese Sachen besitzen kann. Aufsichtsdezernent des Technis[...]
Büros ist gewöhnlich der bautechnische Oberrat. Immer wi[...]
hört man den Ruf, daß im technischen Büro der Direktion [...]
zu viel technische Beamte vorhanden wären und hier unbed[...]
noch aufgeräumt werden müsse. Wo fängt man aufzuräu[...]
an? Bei der Schwachstromabteilung! Müssen Zimmer in ei[...]
Direktionsgebäude freigemacht werden für andere Zwecke, [...]
für eine neue Personalabteilung zwecks Ausrechnung von [...]
haltsansprüchen, so kommt es vor, daß man diese Räume [...]
Schwachstromabteilung entzieht und diese in ein anderes [...]
bäude verlegt, so daß sowohl dem Vorstand des Technis[...]
Büros als auch dem Sachdezernenten jede Aufsicht über die [...]
beiten der Schwachstromabteilung genommen wird. Es [...]
nicht beachtet, daß das Fernmeldewesen sich immer weiter [...]
bildet, neue Telegraphen- und Fernsprechleitungen, neue F[...]
sprechzentralen entstehen, daß während des Krieges und [...]
dem Kriege die Unterhaltung dieser Anlagen fast vollstä[...]
vernachlässigt ist, nunmehr ganze Leitungen erneuert und [...]
gebaut werden müssen, daß die Bearbeitung von Schaltpl[...]
eine äußerst genaue Zeichenarbeit darstellt und angestre[...]
Augen- und Geistestätigkeit beansprucht.

Welche Aufgaben einem Betriebsamtsvorstande obliegen, [...]
an anderer Stelle wiederholt aufgezählt worden. Der Betri[...]
amtsvorstand persönlich oder sein Vertreter sind aber nun [...]
meistens allein in der Lage, die Aufgaben des Fernmeldewe[...]
innerhalb des Amtsbezirks zu beurteilen, weil ein anderer [...]
amter des Amtes keine entsprechende Sachkenntnis besitzt. [...]
nun aber die Amtsvorstände anderweitig bereits überlastet [...]
ist es selbstverständlich, daß das Fernmeldewesen allzu [...]
vernachlässigt wird, wenn nicht gerade ein besonderes Inter[...]
hierfür beim Amtsvorstand oder seinem Vertreter vorliegt. [...]
bedingt geboten erscheint es daher, dem Betriebsamte einen be[...]
deren telegraphentechnischen Beamten zur Unterstützung z[...]
weisen. Dieser Beamte darf aber keineswegs zu anderen [...]
beiten herangezogen werden, weil ihm sonst wieder die Lust [...]
Liebe am Geschäft genommen wird. Bei einigen Betriebsäm[...]
wird dieser Beamte wahrscheinlich nicht genügend ausgen[...]
Geboten erscheint es daher, mehreren Betriebsämtern je [...]
Lage des Bezirks einen telegraphentechnischen Beamten z[...]
weisen und ihn dem ältesten Amtsvorstande zu unterstellen, [...]
übrigen aber jedem Amtsbezirk seine Selbständigkeit bei [...]
Bearbeitung der Fernmeldeangelegenheiten zu belassen. Sin[...]

em Orte mehrere Betriebsämter vorhanden, so genügt für diese
iter gewöhnlich ein telegraphentechnischer Beamter. Dieser
mte ist dann gleichzeitig Dienststellenvorsteher von beson-
en Bau- und Prüfkolonnen, auf welche noch zurückgekommen
d.

ehen wir uns nun den Beschäftigungskreis einer Bahnmeiste-
an, so ist auch hier sofort zu erkennen, daß der Dienststellen-
steher mit dem besten Willen nicht in der Lage ist, auf die
terhaltung der Fernmeldeanlagen soviel Arbeitskraft zu ver-
den, wie es geboten erscheint. Ausgenommen sind natürlich
he Bahnmeistereien auf größeren Bahnhöfen, zu deren Be-
äftigungskreis lediglich Stellwerks- und Fernmeldeanlagen
ören. Man sollte zu solch besonderen Stellwerk- oder Fern-
demeistereien an allen Stellen kommen, wo eine genügende
chäftigung gewährleistet ist. Diese Fernmeldemeistereien
en dann mit telegraphentechnischen Beamten zu besetzen.
allgemeinen ist aber der Bahnmeister ein Mädchen für alles.
e Stelle braucht den Bahnmeister und ruft ihn bei der ge-
sten Kleinigkeit. Der Rest der Dienstzeit bleibt dann für
nmeldeanlagen, und nur wenn ein besonderes Interesse vor-
t, wird ein Teil der freien Zeit hierfür verwendet. Ebenso
der Betriebsamtsvorstand muß daher der Bahnmeister einen
onderen Beamten für Fernmeldeanlagen zur Unterstützung
en, nämlich einen Leitungsaufseher oder Telegraphenwerk-
rer. Bei den Bahnmeistereien ist es aber nicht angängig, daß
Leitungsaufseher gleichzeitig noch ein anderer Bezirk zu-
ilt ist. Nimmt er seine Arbeit genau, ist er gewissenhaft,
at er im Bezirk einer einzigen Bahnmeisterei genügend zu
Eine Ausnahme kann nur bei reinen Nebenbahnbezirken
kannt werden. Der Bahnmeister muß ferner bei Beurlau-
gen oder Erkrankungen des Leitungaufsehers unter seinen
nen Leuten Ersatz zur Verfügung haben. Deshalb muß für
Ausbildung eines Hilfsleitungsaufsehers gesorgt werden. Der
sleitungsaufseher hat zudem den Leitungsaufseher ständig
solchen Arbeiten zu unterstützen, die der Leitungsaufseher
n nicht ausführen kann, z. B. Nachziehen von Leitungen usw.
den Hilfsleitungsaufseher müssen die notwendigen Tage-
e überwiesen werden. Hieran mangelt es gewöhnlich. Ohne
htlichen Grund werden von einer nicht sachkundigen Stelle
erforderlichen Tagewerke aus Sparsamkeitsrücksichten allzu
ig verweigert. Es tritt dann wieder eine Sparsamkeit an
unrichtigen Stelle ein.

n Bahnmeistereien darf lediglich die gewöhnliche Unter-
ng der Fernmeldeanlagen innerhalb ihres Bezirks zustehen.
er haben die Bahnmeistereien bei Störungen diese einzu-
zen, die Störungsstelle zu ermitteln und den Fehler zu be-
gen. Diese Aufgaben müssen aber den Bahnmeistereien
sen bleiben. Es kann nicht genügend davor gewarnt wer-
diese Unterhaltungsbezirke zu vergrößern oder sogar von
Bahnmeistereien zu trennen, somit das bewährte preußische
ahren wieder umzustoßen und zu Einrichtungen zu greifen,
he die preußische Verwaltung früher schon einmal besessen,
mit Absicht und guten Gründen wieder aufgegeben hat. Die
tellung neuer Leitungen, die Erneuerung vorhandener Lei-
en, die Prüfung ganzer Leitungen darf natürlich nicht den
lnen Bahnmeistereien überlassen bleiben. Hierfür werden
kmäßig besondere Baukolonnen und Prüfkolonnen gebildet,
entweder dem telegraphentechnischen Beamten einer be-
nten Fernmeldemeisterei oder eines bestimmten Betriebs-
s direkt zugeteilt sind. Diese Bau- und Prüfkolonnen
en vollständig beweglich sein, d. h. sie müssen Baumaterial,
nstrumente, Wohngelegenheit usw. stets mit sich führen.
ndere Wohn- und Werkstattswagen sind hierbei unentbehr-
nd unbedingt erforderlich.

r muß auch auf die Frage der Beschaffung, Prüfung, Lage-
und Verteilung für Telegraphenbaustoffe näher eingegan-
verden, da sich auch hier Krankheiten gezeigt haben. Eine
itliche Beschaffung der Telegraphenbaustoffe ist in ge-
r Hinsicht empfehlenswert, nur darf sie nicht in der jetzt
en Form erfolgen. Allzu häufig werden unbrauchbare
Stoffe (Isolatoren, Stützen, Kohlepole, Trockenelemente usw.)
durch die Beschaffungsdirektion oder das Zentralamt den Lagern
der einzelnen Direktionen überwiesen. Die Unbrauchbarkeit
wird erst bei der Verwendung der Materialien oder sogar erst
nach erfolgter Benutzung bemerkt. Wie kommt dies? Auf
Grund eines vom Zentralamt oder der Beschaffungsdirektion
aufgestellten Vertrages liefert ein Unternehmer an eine Lager-
stelle einer Direktion. Das Material wird vor Abgang von dem
Lieferwerk nicht sachgemäß geprüft. Besondere Abnahmebeamte
für Telegraphenbaustoffe fehlen. Die Lagerstellen (Betriebs-
stofflager, Oberbaulager) haben von dem Material keine ge-
nügende Sachkenntnis, stapeln es einfach auf, versenden es
weiter je nach Bedarf. An den örtlichen Stellen kommt das
Material auch nicht immer in die Hand von Sachkundigen. Der
Bahnmeister bekommt das Material meistens nicht zu sehen,
sondern überläßt seinem Leitungsaufseher das Weitere. Dieser
nimmt wohl oder übel das Material, weil anderes nicht zur Ver-
fügung steht. Nun erfolgt der Einbau. Nach kurzer Zeit wer-
den Störungen bemerkt. Erst jetzt wird der Mangel des Mate-
rials festgestellt. Hier muß unbedingt Abhilfe geschaffen wer-
den. Die einheitliche Beschaffung von Material für sämtliche
oder mehrere Direktionen kann nur für unempfindliches Material
(Draht, Isolatoren, Stützen usw.) empfohlen werden. Empfind-
lichere Stoffe (Zink-, Kohle-, Kupferpole, Trockenelemente,
Öle usw.) beschafft zweckmäßig jede Direktion selbst, weil auf
diese Weise beachtet wird, daß nur diejenige Verwaltung ein
Interesse an gutem, brauchbarem Material hat, die das Material
selbst verwenden muß. Die Anforderung und Verwaltung der
Stoffe muß auf den Direktionen in sachkundigere Hände gelegt
werden (Dezernat für Fernmeldewesen, Telegraphenwerkstätte)
und nicht, wie es bisher vielfach üblich ist, weniger sachkun-
digen Herren überlassen bleiben (Dez. für Betriebsstoff-
beschaffung, Materialienbüro). Sämtliche Telegraphenbaustoffe
müssen vor Abgang vom Lieferwerk von besonderen Abnahme-
beamten geprüft und abgenommen werden. Die Anlieferung,
Aufbewahrung, Verteilung der Telegraphenbaustoffe muß eben-
falls in sachkundigere Hände übergeben werden (Telegraphen-
werkstätte oder besondere Bahnmeistereien, nicht Betriebsstoff-
lager oder Oberbaulager). Bei den Anlieferungsstellen muß
dann das Material nochmals eingehend von sachkundiger Hand
auf Brauchbarkeit untersucht werden.

Der größte Mangel bei der heutigen Organisation des Fern-
meldewesens dürfte aber wohl darin zu suchen sein, daß die ein-
heitliche Leitung fehlt. Jede Direktion baut ihre Anlagen nach
eigenem Muster; jede Direktion gibt besondere Anweisungen
über Prüfung, Unterhaltung usw. der Fernmeldeanlagen heraus.
Die Telegraphenbauordnung vom Jahre 1902 ist veraltet und
wird selbst von maßgebender Stelle nicht mehr als zutreffend
anerkannt. Einheitliche Fernsprecher, Fernsprechschalter, Fern-
sprechzentralen usw. gibt es nicht. Die Folge hiervon ist, daß
zwar die Fernmeldeanlagen innerhalb des Direktionsbezirks
brauchbar sind und genügend unterhalten werden, daß aber
leicht Störungen auftreten, deren Beseitigung häufig längere
Zeit in Anspruch nimmt, sobald mehrere Direktionsbezirke in
Frage kommen. Das Eisenbahnzentralamt bemüht sich zwar in
letzter Zeit, eine Einheit zu erzielen, wird aber diese Bemühun-
gen bald einstellen, sobald es merkt, daß sie zwecklos sind.
Zwecklos sind sie nämlich, weil das Zentralamt eine den Di-
rektionen gleichgestellte Behörde ist, die wohl Vorschläge
machen kann, aber die Durchführung bestimmter Vorschläge
nicht anordnen kann, vielmehr bei ihren Vorschlägen leicht
einen gewissen Widerstand findet. Notwendig ist also eine
Stelle, die über den Direktionen steht, die direkt dem Reichs-
verkehrsministerium angegliedert und in der Lage ist, be-
sondere Aufgaben des Fernmeldewesens eingehend zu studieren
und für einheitliche Durchführung zu sorgen. Eine solche Stelle
wäre z. B. ein besonderer Referent für Fernmeldewesen beim
Reichsverkehrsministerium, dem zur Unterstützung die erforder-
lichen Hilfskräfte beigegeben sind. Als Hilfskräfte sind hier
erforderlich neben dem Schwachstromtechniker noch Mathemati-

ker und Physiker. Die Beamten der Reichstelegraphenverwaltung erwähnen des öfteren mit Recht, daß die Fernmeldeanlagen der Reichsbahn einer einheitlichen, praktischen und theoretischen Durchbildung entbehren. Hier muß zunächst der Hebel angesetzt werden, wenn das Fernmeldewesen der Reichsbahn den gestellten Anforderungen auf die Dauer entsprechen soll. Es besteht die Absicht, besondere Mittel im Haushalt 1922 und 1923 bereitzustellen für den Bau von durchgehenden Fernsprechfernleitungen von Berlin zu den einzelnen Direktionen und zwischen den einzelnen Direktionen. Die Absicht ist gut, doch fehlt zunächst der Glaube, daß diese Fernleitungen einwandfrei und störungsfrei arbeiten können, solange nicht eine einheitliche Vorschrift über den Bau und die Unterhaltung dieser Anlagen ausgearbeitet ist und es nicht den einzelnen Direktionen überlassen bleibt, diese Fernleitungen im eigenen Bezirk an irgendeiner Stelle eines vorhandenen Gestänges unterzubringen. Eigene Gestänge nach einheitlichem System, nur für Fernsprechleitungen verwendbar, dürften für solche Fernleitungen notwendig sein. Bei dieser Einheitsstelle im Reichsverkehrsministerium müßten auch die Fragen betreffend die Beeinflussung von Schwachstromleitungen durch Starkstromleitungen bearbeitet werden; diese Aufgabe dürfte nicht einer anderen Abteilung, wie es jetzt der Fall ist, überlassen bleiben. In die vom Verband deutscher Elektrotechniker gebildete Kommission zum Studium der Beeinflussungen von Schwachstromleitungen gehörten zum mindesten ebenso viele Schwachstromtechniker wie Starkstromtechniker. Es ist auffällig, daß in diese Kommission seitens des Reichsverkehrsministeriums bis vor Jahresfrist lediglich 3 Starkstromtechniker und kein Schwachstromtechniker beordert waren und erst seit kurzer Zeit ein Schwachstromtechniker der Reichsbahn als Mitglied dieser Kommission für hinreichend erachtet wird. Noch auffälliger ist es, daß in der Kommission für Bahnkreuzungen kein Eisenbahnschwachstromtechniker vertreten ist.

Die Vorschläge, die zwecks einheitlicher Ausgestaltung und besserer Unterhaltung der Fernmeldeanlagen gemacht werden könnten, sind folgende:

1. Die mit der Einrichtung und Unterhaltung der Fernmeldeanlagen betrauten Beamten müssen eine besondere, gründlichere Ausbildung durchmachen. Ein Lehrplan hierfür muß ausgearbeitet werden. Die Anwärter können eine maschinentechnische oder bautechnische Vorbildung besitzen, können Mechaniker oder Physiker sein, müssen aber eine besondere Liebe für das neue Fach an den Tag legen und für dieses Fach geeignet sein.
2. Es erscheint unbedingt geboten, keine Elektrotechniker, d. h. Starkstromtechniker, für das Fernmeldewesen zu verwenden. Es erscheint gefährlich, Starkstrom und Schwachstrom in eine Hand zu legen, weil auf diese Weise jede Sicherheit dafür fehlt, daß die störenden Beeinflussungen des Starkstroms von den Schwachstromanlagen in genügender Weise ferngehalten werden. Außerdem sind beide Gebiete viel zu umfangreich, daß sie in einer Hand genügend beachtet werden könn
3. Die Beschaffung, Prüfung, Lagerung und Verteil der Telegraphenbaustoffe muß in sachkundigere Hä gelegt werden. Eine einheitliche Beschaffung ist für Draht, Isolatoren, Stützen usw. zu empfehlen. besonderes Augenmerk ist auf die Abnahme und die fertigung von Zeichnungen für die einheitliche Aus rung zu richten.
4. Die laufende Unterhaltung der Fernmeldeanlagen bl zweckmäßig bei den Bahnmeistereien. Zwecks schn ren Auffindens und schnellerer Beseitigung von Stö gen ist ein größerer Bezirk unbedingt zu vermei Zur Unterstützung wird den Bahnmeistern ein Tele phenwerkführer oder Leitungsaufseher beigegeben.
5. Für Erneuerung von Leitungen werden besondere kolonnen, für Prüfungen von Leitungen besondere P kolonnen gebildet, die direkt telegraphentechnischen amten unterstellt sind.
6. Die Beaufsichtigung der Bahnmeistereien in Angele heiten des Fernmeldewesens obliegt den Betriebsämt welchen besondere telegraphentechnische Beamte z teilt werden. Für mehrere Amtsbezirke genügt ein graphentechnischer Beamter. Diese Beamten dürfen anderen Arbeiten nicht belastet werden und empfan ihre Anweisungen einmal von den Vorständen der ständigen Betriebsämter, dann aber auch direkt von Dezernenten für Fernmeldewesen bei den Direktion
7. Auf jeder Direktion ist ein besonderes Dezernat Fernmeldewesen zu gründen und diesem Dezernat selbständige Schwachstromabteilung zuzuteilen, zwar getrennt vom technischen Büro. Für ausreiche Besetzung dieses Büros ist zu sorgen. Auch ist Dezernenten für Fernmeldewesen die am Sitze je Direktion gelegene Telegraphenwerkstätte zu un stellen. Sollte die Organisation der Ämter und Di tionen aufgegeben werden, so wären entsprechend gr Bezirke zu bilden, nennen wir sie Telegraphenäm Telegraphendirektionen.
8. Zwecks einheitlicher Leitung des gesamten Fernme wesens ist im Reichsverkehrsministerium ein besond Referat für Fernmeldewesen einzurichten, und gle zeitig mit dem Referat eine telegraphentechnische suchsanstalt zu vereinigen. Hier sind auch die Fra betreffend Beeinflussung von Schwachstromleitun durch Starkstromleitungen zu untersuchen und zu klä Der Referent für Fernmeldewesen wird Mitglied Kommission zum Studium der Beeinflussung Schwachstromleitungen durch Starkstromleitungen der Kommission für Bahnkreuzungen und sorgt da daß in diesen Kommissionen vorwiegend Schwachst techniker vertreten sind.

Mehrfache Verwendung der Beklebezettel*).

Ein Vorschlag zur Einschränkung des Papierverbrauchs.

Vom Eisenbahnoberinspektor **Heinrich**, Vorstand der Güterstation Hof Gbf.

Solange die Güterwagen keine Zettelhalter trugen, mußten die Beklebezettel mit Klebstoff befestigt werden; ihre Wiederabnahme nach Beendigung des Wagenlaufes war nur durch Abkratzen mit einem Schaber möglich. Das bedeutete zwar eine völlige Vernichtung des Papiers, war aber in der Vorkri zeit bei den damaligen Papierpreisen belanglos. Jetzt tra die meisten Güterwagen einen Zettelhalter, und der Zeitp ist nicht mehr fern, daß jeder deutsche Reichsbahn-Güterw mit einem solchen ausgerüstet sein wird. Dadurch ist es lich, den Beklebezettel nach Ungültigwerden wenigstens Papier zu erhalten.

Durch die Einführung der Zettelhalter wurden also zwei teile erreicht: Ersparung des Klebstoffes (einschl. Pinsel Gefäß) und Wiedergewinnung des Formblattes als Altpa Sollte damit die Möglichkeit der weiteren Verwertung des mal gebrauchten Beklebezettels wirklich erschöpft sein?

*) Wenn ich hier und in den nachstehenden Ausführungen den Ausdruck „Beklebezettel" gebrauche, so ist dies an sich unrichtig, seitdem die Güterwagen Zettelhalter tragen. Richtig müßte er jetzt „Güterwagenzettel" heißen. Trotzdem soll hier der Ausdruck beibehalten werden, weil er allen Fachleuten geläufig ist, und um eine Verwechslung mit dem „Formblatt" zu vermeiden, das jetzt „Güterwagenzettel" genannt wird.

ß es sein, weil die Beklebezettel ihrer Beschaffenheit und richtung nach eine wiederholte Benutzung nicht zulassen. Art und die Leichtigkeit der Zettelbefestigung in den ltern aber reizt förmlich dazu, ein Mittel zu finden, wie der mal gebrauchte Beklebezettel wiederholt benutzt werden inte. Und es ist deshalb auffallend, daß noch keiner von Beamten, die diese Bezettlungen täglich vor Augen haben l mit ihnen zu tun haben, einen solchen Gedanken verfolgt . Das mag daher kommen, daß wir vielfach wirtschaftlich zu nig erzogen sind und deswegen ein so kleines Stück Papier h jetzt noch für wertlos halten. Wir bedenken nicht, daß se Formblätter im großen Bereiche der deutschen Reichsbahn lich in solchen Massen gebraucht werden, daß ihre Beaffung im Laufe eines Wirtschaftsjahres Millionen kostet. re es aber möglich, jedes Formblatt nur noch ein zweites l zu gebrauchen, dann würden die Anschaffungskosten mit em Schlage um 50 % vermindert.

ies ist möglich; ja es ist sogar möglich, über diese 50 % h hinauszugehen, denn es ist möglich, jedes Formblatt noch er zu verwenden: die Beklebezettel für Kurs-, Orts- und ladewagen bis zu fünfmal, die übrigen bis zu viermal. Die sung ist denkbar einfach; sie besteht:

. in doppelseitigem Aufdruck und
. in geänderter Anordnung des Vordrucks.

Vie letzteres gedacht ist, geht aus den weiter unten angegenen Mustern hervor und bedarf nur kurzer Erläuterung. eder Beklebezettel besteht aus einem „Beförderungsteil" und em „Abfertigungsteil". Der Beförderungsteil gibt die Verdstation, die Empfangsstation, die Leitungsvorschrift und i Kurswagen) die Züge an, der Abfertigungsteil enthält die gennummer, das Eigentumsmerkmal, das Gesamtgewicht des gens und das Datum der Abfertigung. Der Beförderungst kann ganz gedruckt sein, der Abfertigungsteil muß immer dschriftlich ergänzt werden. Letzterer besteht aus zwei schnitten, damit die viermalige Verwendung ermöglicht wird, se geht in folgender Weise vor sich:

Muster 1: Beklebezettel für Kurswagen.

Vorderseite.

Kurswagen
Nr. 1349 Bay.
von **Hof Hbf.**
nach
Reichenbach V. ob. Bhf.
(Bühne I) Ü. R. Mylau u. für Neumark
von Hof Hbf. Zug Nr. 5109

3. Nr. u. Eig. des Wagens ....
Gesamtgewicht .... t
Abgefertigt am

1. Nr. u. Eig. des Wagens ......
Gesamtgewicht .... t
Abgefertigt am ....

Größe 18 : 14 cm.

Rückseite.

Kurswagen
Nr. 2334
von **Reichenbach V. ob. Bhf.-Feilitzsch**
nach
Hof Hbf. u. Ü.
von Reichenbach V. ob. Bhf. Zug Nr. 8006

4. Nr. u. Eig. des Wagens ....
Gesamtgewicht .... t
Abgefertigt am ....

2. Nr. u. Eig. des Wagens ....
Gesamtgewicht .... t
Abgefertigt am ....

Größe 18 : 14 cm.

Der doppelseitig bedruckte Beklebezettel dient für die Kurswagen:

Nr. 1349 Bay. Hof/Hbf.—Reichenbach V. ob. Bf. und
Nr. 2334 Reichenbach V. ob. Bf.—Hof/Hbf.

1. Verwendung: Hof Hbf.—Reichenbach V ob. Bf. Auf der Vorderseite wird in dem mit 1 bezeichneten Abschnitt Nummer, Eigentumsmerkmal und Gesamtgewicht des Wagens sowie Datum der Abfertigung eingetragen.

2. Verwendung: Reichenbach V. ob. Bf.—Hof Hbf. Auf der Rückseite wird der mit 2 bezeichnete Abschnitt ausgefüllt.

3. Verwendung: Hof Hbf.—Reichenbach V. ob. Bf. Abtrennung des beiderseitig benutzten unteren Abschnittes des Beförderungsteils, sodann Ausfertigung des noch vorhandenen und mit 3 bezeichneten Abschnittes der Vorderseite.

4. Verwendung: Reichenbach V. ob. Bf.—Hof Hbf. Ausfertigung des mit 4 gezeichneten Abschnittes der Rückseite. Nach Beendigung des 4. Laufes ist der Beklebezettel zunächst ausgenutzt.

Muster 2: Beklebezettel für Orts- oder Umladewagen.

Vorderseite.

Ortswagen
von **Hof Hbf.**
nach
Saalfeld (Saale)

von Hof H	Zug G Hof 85
„ Marxgrün	„ St 8081
„ Lobenstein	„ N 9055

3. Nr. u. Eig. des Wagens ....
Gesamtgewicht .... t
Abgefertigt am ....

1. Nr. u. Eig. des Wagens ....
Gesamtgewicht .... t
Abgefertigt am ....

Größe 18 : 14 cm.

Rückseite.

Ortswagen
von **Saalfeld** (Saale)
nach
Hof Hbf.

von Saalfeld (Saale)	Zug N 9050
„ Lobenstein	„ Prag 1092
„ Marxgrün	„ G Hof 68

4. Nr. u. Eig. des Wagens ....
Gesamtgewicht .... t
Abgefertigt am ....

2. Nr. u. Eig. des Wagens ......
Gesamtgewicht .... t
Abgefertigt am ....

Größe 18 : 14 cm.

Die Verwendung dieses Beklebezettels regelt sich genau wie die des Musters 1.

Muster 3: Beklebezettel für Wagenladungen.

Für Wagenladungszettel kann es zwei Muster geben:

1. eines für Stationsverbindungen, bei denen in beiden Richtungen annähernd gleich starker Wagenladungsverkehr besteht. Die Beklebezettel werden nach Muster 2 bedruckt und behandelt,
2. eines für Stationsverbindungen, bei denen nur in einer Richtung erheblicher Wagenladungsverkehr besteht (z. B. bei Massensendungen von Erzen, Kohlen, Zuckerrüben usw.).

Im zweiten Falle werden die Beklebezettel nach Muster 3 bedruckt (Vorder- und Rückseite für die gleiche Empfangsstation).

Muster 3.

Vorderseite.

> Wagenladung
> von **Auerbach** (Obpf.)
> nach
> **Unterwellenborn**
> über Schnabelwaid
> Hochstadt-M.
> Probstzella
>
> 3. Nr. u. Eig. des Wagens ....
> Gesamtgewicht .... t
> Abgefertigt am ....
>
> 1. Nr. u. Eig. des Wagens ....
> Gesamtgewicht .... t
> Abgefertigt am ....

Größe 18 : 14 cm.

Rückseite.

> Wagenladung
> von **Auerbach** (Obpf.)
> nach
> **Unterwellenborn**
> über Schnabelwaid
> Hochstadt-M.
> Probstzella
>
> 4. Nr. u. Eig. des Wagens ....
> Gesamtgewicht .... t
> Abgefertigt am ....
>
> 2. Nr. u. Eig. des Wagens ....
> Gesamtgewicht .... t
> Abgefertigt am ....

Größe 18 : 14 cm.

1. Verwendung: Auerbach (Obpf.)—Unterwellenborn. Ausfertigung des mit 1 gezeichneten Abschnittes der Vorderseite. Unterwellenborn sammelt die Beklebezettel, die täglich in etwa 50 Stücken anfallen, und schickt eine größere Anzahl unter Umschlag nach Auerbach (Obpf.) zurück.

2. Verwendung: in gleicher Richtung. Ausfertigung des mit 2 gezeichneten Abschnittes der Rückseite. Rücksendung von U. nach A. Abtrennung des unteren Abschnittes und

3. Verwendung: in gleicher Richtung. Abtrennung des unteren Abschnittes und Ausfertigung des mit 3 gezeichneten Abschnittes der Vorderseite. Rücksendung von U. nach A.

4. Verwendung: in gleicher Richtung. Ausfertigung des mit 4 gezeichneten Abschnittes der Rückseite. Nach Beendigung dieses Laufes ist der Beklebezettel Altpapier.

Die bisherigen Beispiele und Muster bezogen sich nur auf solche Beklebezettel, die für bestimmte Stationsverbindungen notwendig sind und danach ganz vorgedruckt werden. Nun sind jene Beklebezettel zu besprechen:

a) die nur nach einer Richtung einer Stationsverbindung verwendet werden, aber doch anders benutzt werden, als bei Muster 3 unter 2 angegeben und
b) die Blanko-Beklebezettel.

Bezüglich der Beklebezettel zu a) sind die verschiedensten Möglichkeiten gegeben. Hier seien nur zwei angeführt. Station Hof Hbf. fertigt Eilgutkurswagen (Ek) 372 nach Augsburg ab. Augsburg fertigt keinen Ek nach Hof Hbf. ab, dagegen öfters Ortswagen für Hof Hbf. Der Beklebezettel würde bedruckt werden: auf der Vorderseite nach Muster 1, auf der Rückseite nach Muster 2, sodaß also seine Verwendung wie folgt stattfände:

1. Verwendung: bei Ek 372 Hof Hbf.—Augsburg,
2. Verwendung: bei einem Ortswagen Augsburg—Hof H[bf.],
3. Verwendung: wie bei der ersten Verwendung (nach [Ab]trennung des unteren Abschnittes),
4. Verwendung: wie bei der zweiten Verwendung.

Oder: der Beklebezettel kann auf der Vorderseite bedru[ckt] werden für:

Ek 372 Hof Hbf.—Augsburg und auf der Rückseite für
Ek 50 Augsburg—Regensburg.

Regensburg sammelt die Zettel und sendet sie von Zeit [zu] Zeit nach Hof Hbf. Welche Zusammenstellung in solchen Fäl[len] die zweckmäßigste ist, wird die Erfahrung bald lehren.

Da die unter b) genannten Beklebezettel doppelseitig [be]druckt sind, können sie mindestens zweimal ihrem Zwe[ck] dienen. Sie können aber auch viermalige Verwendu[ng] finden. Z. B.:

1. Verwendung: von Hof Hbf. nach Bamberg,
2. Verwendung: von Bamberg nach Erlangen.

Übersendung der Zettel von Erlangen nach Hof Hbf.; hi[er] Abnahme des unteren Abschnittes, sodann

3. Verwendung: von Hof Hbf. nach Bamberg und
4. Verwendung: von Bamberg nach Erlangen.

Da bekanntlich jeder Wagen zwei Beklebezettel tragen mu[ß], lohnt sich das Sammeln und die Rücksendung auch bei wenig[er] oft vorkommenden Stationsverbindungen um so mehr, als a[lte] Briefumschläge wohl immer bei den Dienststellen v[or]handen sind.

Eingangs dieser Ausführungen war zum Ausdruck gebra[cht], daß die Beklebezettel für Kurs-, Orts- und Umladewagen [bis] zu fünfmal gebraucht werden können. Von dieser 5. Verw[en]dungsmöglichkeit war bis jetzt keine Rede. Deswegen nic[ht], weil diese fünfte Benutzung mit den Güterwagen selbst nic[hts] zu tun hat, sondern auf anderem Gebiete liegt. Nach § [...] Güterbeförderungsvorschriften, Heft 1, sind die mit den Stü[ck]gutwagen abgehenden Begleitpapiere für jeden Wagen [in] einem Streifbande zusammenzufassen, auf welches ein aus[ge]füllter Beklebezettel zu kleben ist. Hierzu kann der Zettel [des] Musters 1 und 2 verwendet werden, nachdem er viermal benu[tzt] war. Man trennt den am Beförderungsteil noch vorhanden[en] oberen Abschnitt des Abfertigungsteiles ab und klebt den übr[ig] bleibenden Beförderungsteil auf das Streifband auf. Die Numm[er] und das Eigentumsmerkmal des Wagens, sowie die Abfertigungsdaten schreibt man rechts oben an. Weitere schriftlic[he] Angaben sind nicht notwendig.

Zum Schlusse eine Berechnung, die dartun soll, welche Papi[er-] und Kostenersparnis möglich ist. Wenn man annimmt, d[aß] im Gebiete der deutschen Reichsbahn werktäglich 150 000 Wag[en] zu bezetteln sind, so sind bei 300 Arbeitstagen 300 × 2 × 150 0[00] = 90 000 000 Beklebezettel notwendig. Nicht inbegriffen si[nd] die Beklebezettel für diejenigen Ek., die auch Sonntags lauf[en], und die Beklebezettel, die auf die Streifbänder zu kleben si[nd]. Wird nun ein Zettel durchschnittlich dreimal benutzt, dann [er]gibt sich eine Ersparnis von 60 000 000 Stück im Jahre. [Die] Beschaffungskosten betrugen bzw. betragen für 1 Block [zu] 100 Stück

	in der Vorkriegszeit	z. Zt.
bei Orts-, Umlade- und Kurswagen .	6 ₰	390 ₰
„ Eilgutkurswagen	13 ₰	431 ₰
„ Wagenladungen	5 ₰	370 ₰

Sonach kostet z. Zt. ein Beklebezettel durchschnittlich 4 [₰] (ohne Berücksichtigung der Verwaltungskosten) und wär[en] ersparungsfähig 60 000 000 × 4 ₰ = 2 400 000 ℳ. Hierv[on] wären allerdings die Kosten für den doppelseitigen Aufdru[ck] abzuziehen. Es ist zu erwarten, daß die berechnete Erspar[nis] in der ersten Zeit nicht erreicht werden wird. Mangel an V[er]ständnis und gutem Willen wird der vollen Ausnutzung der B[e]klebezettel hinderlich sein. Allein, da eine wirksame Na[ch]prüfung des Verbrauchs möglich ist, und auch die eine Stati[on] auf die andere durch Rückforderung der Beklebezettel einwirk[en] kann, wird sich, wenn hierzu sich noch mündliche Aufkläru[ng] gesellt, beizeiten eine hohe Ausnutzung von selbst ergeben. D[er] Gebrauch der neuen Zettel wird manchem zum Bewußtse[in] bringen, wie ein scheinbar wertlos gewordener Gegenstand [zu] einem neuen Werte umgewertet werden kann, und daß bei de[m] Massenverbrauch große Summen erspart werden können. S[o]nach wird die Einführung dieser neuen Art Zettel auch e[r]zieherisch wirken. Sogar ein mittelbarer Zwang kann hier[bei] mitwirken. Wenn beispielsweise (s. Muster 1) die Güte[r]abfertigung Reichenbach für Kurswagen Nr. 2334 keine Bekleb[e]zettel geliefert bekommt, dann ist sie gezwungen, die m[it] Kurswagen Nr. 1349 zugehenden Beklebezettel sorgfältig abz[u]nehmen, wie auch die Güterabfertigung Hof die mit Kurswag[en] Nr. 2334 eingehenden Beklebezettel gewissenhaft abnehm[en] wird, um sie zum dritten und dann zum fünften mal zu ve[r]wenden, denn sie bekommt nur die Hälfte an Zetteln von de[r] geliefert, was sie vordem erhielt.

Tarifbildung nach einem Grundwerte.

(Zum Aufsatz in Nr. 24 d. Ztg.)

·er Gedanke der Festsetzung von Grundwerten und der Be-
·nung der jeweiligen Beförderungspreise (Zeitwerte) durch
·schläge auf die Grundwerte unter Zuhilfenahme von Um-
·nungstafeln ist nicht neu. Durchführbar ist der Gedanke
·· nur dann, wenn die Grundwerte gleichmäßig um einen be-
·mten Prozentsatz erhöht werden, wie es beispielsweise bei
· Erhöhungen der Güter- und Tiertarife der letzten Monate
· Fall war. Diese Erhöhungen sind in der Weise durchge-
·t worden, daß den Frachtsätzen vom 1. Februar 1922
(undwerte) zum 1. März 1922 20 %, zum 1. April 1922 70 %
· zum 1. Mai 1922 104 % usw. roh zugeschlagen worden sind.
·ı Verfasser des Aufsatzes in Nr. 24 scheint aber nicht be-
·t zu sein, welche Erschwerungen den Dienststellen, ins-
·ndere denen mit stärkerem Verkehr, die Einführung der
·echnungstafel vom 1. März 1922 gebracht hat, und wie sehr
· Einführung von den Güterabfertigungen bemängelt worden
· Insbesondere wurde über die zeitraubende Handhabung
· Tafel geklagt und nicht mit Unrecht auf die mit ihrem
·rauch verbundenen Fehlermöglichkeiten hingewiesen; viel-
· wurde die Einführung als verfehlte Sparmaßnahme be-
·net. Erwägungen finanzieller Art sind aber überhaupt
·t bestimmend für die Maßnahme gewesen. Jedenfalls sind
· durch die Herausgabe von Frachtsatzzeigern mit ausge-
·neten Sätzen verursachten Mehrkosten gegenüber den Ein-
·nausfällen, die durch falsche Frachtberechnungen beim Ge-
·ch von Umrechnungstafeln entstehen, bedeutungslos. Die
·echnungs- oder Zuschlagstafeln sind vielmehr nur als vor-
·gehendes Hilfsmittel anzusehen; zu ihm greift die Eisen-
·verwaltung tatsächlich nur dann, wenn es ihr wegen
·ze der bis zum Inkrafttreten der Erhöhungen verfügbaren
· nicht möglich ist, Frachtsatzzeiger mit fertigen Sätzen zu
·chnen und drucken zu lassen.

·durchführbar ist aber der Vorschlag namentlich dann,
·n die Zuschläge den zu erhöhenden Frachtsätzen (Grund-
·en) nicht in gleichmäßiger Höhe für alle Tarifklassen und
·ernungen zugeschlagen, sondern gestaffelt werden, d. h.
·n z. B. die Zuschläge für die höheren Klassen und näheren
·ernungen höher und für die unteren Klassen und weiteren
·ernungen niedriger gestuft werden. Diese Form der Er-
höhung, die bei der sogenannten organischen Einarbeitung der Zuschläge in die Tarife gewählt wird, macht sich notwendig, sobald sich die Tarife durch mehrfache, kurz aufeinanderfolgende rohe Zuschläge für alle Klassen und Entfernungen so verändert haben, daß sie den wirtschaftlichen Bedürfnissen nicht mehr genügend Rechnung tragen. Die letzte organische Einarbeitung der Zuschläge ist am 1. Februar 1922 erfolgt; die nächste steht bevor. Die ungleichmäßige Steigerung der Frachtsätze, wie sie sich bei der organischen Einarbeitung der Zuschläge in die Tarife am 1. Februar 1922 unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des deutschen Wirtschaftslebens und der finanziellen Auswirkungen für die Eisenbahn ergeben hat, möge aus folgenden Beispielen ersehen werden:

	Frachtsätze für 100 kg in ₰ vom 1. Dezember 1920		Frachtsätze für 100 kg in ₰ vom 1. Februar 1921		prozentuales Verhältnis der Erhöhungen	
	Klasse A	Klasse E	Klasse A	Klasse E	Klasse A	Klasse E
bei 50 kg	280	100	1 290	400	360,7 %	300,0 %
„ 400 „	1 630	460	7 390	1 790	353,3 %	289,1 %
„ 800 „	2 970	720	11 980	2 420	303,3 %	236,0 %

Daß bei einer solchen Form der Erhöhung Umrechnungstafeln nicht anwendbar sind, dürfte nicht zweifelhaft sein. Weiter kann hieraus auch entnommen werden, daß die Erstellung von Grundwerten für Frachtsätze im Eisenbahnverkehre bei den vielen zu beobachtenden Richtlinien und in der jetzigen „flüssigen" Zeit auf die größten Schwierigkeiten stoßen würde.

Ähnlich liegen die Verhältnisse auch im Personenverkehr. Auch dort sind die Erhöhungen nicht immer in der Form eines gleichmäßigen Zuschlages auf alle vier Klassen durchgeführt worden. Jedenfalls wird der Vorschlag in der angeregten Form auch im Personenverkehr im Hinblick auf die zeitraubende Handhabung der Behelfe und die Fehlermöglichkeiten keine Vorteile ergeben. Eis.-Insp. Seifert, Dresden.

Zum 25jährigen Geschäftsjubiläum der Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse zu Cassel.

Vom Eisenbahn-Oberinspektor **Krefter**, Vorstandsvorsitzenden der Eisenb.-Spar- und Darlehnskasse Münster (Westf.).

·utschland war bahnbrechend auf dem Gebiet der sozialen
·sorge und steht auch heute noch darin allen Ländern voran.
· Deutschen Reiche wiederum war es Preußen, das den sozia-
·Fürsorgebestrebungen des Reiches besonderes Opfer brachte.
· preußisch-hessische Eisenbahn-Betriebsgemeinschaft war die-
·ge Stelle, wo dieses am stärksten und wirksamsten zum Aus-
·k kam. Es sind etwas mehr als 25 Jahre verflossen, seit
· an fast allen größeren Stationsorten der preußischen Staats-
·bahnen mit Unterstützung der Verwaltung Eisenbahn-
·ine bildeten. Zunächst von dem Gedanken geleitet, durch
·llige Veranstaltungen die sozialen Unterschiede zwischen
· einzelnen Beamtenklassen sowie zwischen den Beamten und
·itern zu überbrücken, gaben diese Vereine recht bald An-
·ng zur Gründung von Wohlfahrtseinrichtungen verschie-
· r Art. So entstanden Büchereien, Wirtschaftsausschüsse
·ks Ankauf und Verkauf von Lebensbedürfnissen, Kranken-
· Sterbe-Zuschußkassen, Kurhäuser (Heime) und Spar- und
·ehnskassen. Von allen diesen Unternehmungen entwickelten
· die Eisenbahnheime und die Eisenbahn-Spar- und Dar-
·kasse am schnellsten und günstigsten. Bei den letzteren
·heint das nur deswillen nicht auffällig, weil sich bisher
·ten Sparkassen und sonstige Kreditgenossenschaften um
· Pflege des Personalkredits der Beamten- und Arbeiter-
·lt wenig oder garnicht gekümmert hatten. Eine Sparbank
· ründen, bestand für die Eisenbahnbeamten und -arbeiter bei
· vorhandenen großen Zahl dieser Unternehmungen kein Be-
·nis, wenn nicht mit ihr zugleich eine Darlehnskasse zur Be-
·igung des Kreditbedürfnisses der Mitglieder verbunden
·le. Der Zweck der Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse
·ete sich daher satzungsgemäß auf die Hebung der wirt-
·tlichen Verhältnisse der Beamten und Arbeiter und zwar
· die Ansammlung und Nutzbarmachung von Ersparnissen
· durch die Pflege des Personalkredits (Hergabe von Dar-
·). Wirtschaftlich schwache und stärkere Kräfte reichten
· hier zum Ausgleich die Hand. Daß die Eisenbahn-Spar-
und Darlehnskassen nicht lange nach ihrer Gründung ihre entbehrlichen (mäßigen) Gelder in Hypotheken anlegten und durch Hergabe von Hypothekendarlehen den Beamten und Arbeitern den Erwerb eines Eigentums erleichterten, war eine natürliche Folge dieser Selbsthilfe-Bestrebungen. Der Entwicklung der Spar- und Darlehnskassen kam es sehr zu statten, daß man sich bei der Gründung insofern Beschränkungen auferlegte, als man für jeden Eisenbahndirektionsbezirk nur eine Kasse vorsah und sie in der Regel am Sitz der Eisenbahndirektion errichtete. An jedem größeren Stationsorte eine solche Kasse zu gründen, hätte nicht nur zu einer Zersplitterung der Kräfte geführt, sondern auch eine solche Unwirtschaftlichkeit zur Folge gehabt, daß die Lebensfähigkeit oder mindestens eine günstige Entwicklung in Frage gestellt worden wäre.

Cassel, der Sitz des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine, kann den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, die erste Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse ins Leben gerufen zu haben. Am 6. März 1897 wurde die Gründung vollzogen und der erste Vorstand gewählt, dessen Leitung dem Eisenbahn-Obersekretär Rechnungsrat Stridde oblag. Während die meisten anderen Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen zunächst als Personen-Vereinigungen ohne juristischen Charakter gegründet wurden, wählte das Unternehmen in Cassel von vornherein die genossenschaftliche Form. Die Kasse begann ihren Geschäftsbetrieb am 12. September 1897 und hatte nach Ablauf des Gründungsjahres 694 Mitglieder und einen Geschäftsumsatz von 90 000 ℳ. Das nächste volle Geschäftsjahr wies zwar schon einen Mitgliedsbestand von 1345, dagegen erst einen Gesamtumsatz von 147 000 ℳ auf. Das Unternehmen entwickelte sich nun schnell und konnte im letzten Geschäftsjahr (1921) auf einen Mitgliederbestand von 13 000 und einen Gesamtumsatz von 445 Millionen Mark zurückblicken. Der gegenwärtige Bestand an Spareinlagen beträgt 6½ Millionen Mark, der Bestand an Darlehen 7½ Millionen Mark (einschl. 2,1 Millionen Mark aus der Reichs-Kredithilfe). Das Geschäftsguthaben sämtlicher Ge-

nossen belief sich 1921 auf 169000 ℳ, die Haftpflichtsumme auf ebenso viel.

Die Kasse konnte natürlich eine solche glänzende Entwicklung nur dadurch erreichen, daß ihr, wie später allen anderen Kassen, von der Eisenbahnverwaltung weitestgehende Förderung zuteil wurde. Diese lag zunächst in der unentgeltlichen Gestellung von Arbeitskräften und Geschäftsräumen, sowie in der kostenlosen Beförderung des Schriftwechsels mit den Bahnzügen. Die den Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen später eingeräumte Befugnis, die Haupt- und Stationskassen für ihre Zahlungen in Anspruch zu nehmen und Einnahmen und Ausgaben mit diesen zu verrechnen, bewies das weitere Entgegenkommen, das die Staatsbahnverwaltung diesen Unternehmen entgegenbrachte. Die Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen dagegen übernahmen vieles, was der Staatsbahnverwaltung wieder zum Nutzen gereichte. Sie entlasteten durch die Darlehnsbewilligungen Unterstützungsfonds der Verwaltung ganz erheblich, u stützten die Staatsbahnverwaltung in der Förderung des barg losen Verkehrs und übernahm von den Haupt- und Stati kassen einen sehr großen Teil des Zahlungsverkehrs.

Die Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse (e. G. m. b. H.) Cassel hat an der Lösung dieser für die Staatsbahn nützli Aufgaben regsten Anteil genommen, wie der letztjährige schäftsabschluß beweist. Was in dem 25jährigen Geschäft raum erreicht worden, ist der zielbewußten und opferwill Arbeit der Kassenverwaltung zu verdanken, die ihre g Kraft an die Ausdehnung und den Ausbau des Unterneh setzte. Man darf daher erwarten, daß das 50jährige Gesch jubiläum ein Bild des Entwickelns zeigen wird, welches noch vieles glänzender als das jetzige ist.

Mitteilungen aus dem elektrischen Fernzugbetrieb der Deutschen Reichsbahn.

Über dieses Thema hielt Oberregierungsbaurat W. Wechmann auf der 28. Jahresversammlung (28. bis 31. Mai 1922) des Verbandes Deutscher Elektrotechniker in München einen ausführlichen Vortrag, der nunmehr in den Heften 24, 25 und 27 der Elektrotechnischen Zeitschrift zur Veröffentlichung gelangt ist. Vorweg gibt der Vortragende einen Überblick über den Umfang der elektrischen Zugförderung auf der Deutschen Reichsbahn. Sie ist zurzeit auf 439 km Reichsbahn eingerichtet; 816 km sind gegenwärtig im Ausbau, nach deren Fertigstellung 1255 km elektrisch befahren werden. Alsdann wird die elektrisierte Streckenlänge im Verhältnis zur gesamten Streckenlänge der Deutschen Reichsbahn (53500 km) 2,4% betragen. Die Deutsche Reichsbahn wird dann 288 elektrische Lokomotiven und 265 Triebwagen für Fahrleitung besitzen. Vergleichsweise sei angeführt, daß die 17 amerikanischen Eisenbahngesellschaften, die elektrische Vollbahnen betreiben, über zusammen 370 Lokomotiven und 1500 Triebwagen bei 2500 km elektrisierter Streckenlänge verfügen. Der elektrische Betrieb der Deutschen Reichsbahn verteilt sich auf die beiden Stadt- und Vorortbahnen in Berlin und Hamburg sowie auf 5 Fernbahnnetze, nämlich die Wiesentalbahn in Baden, die Mittenwaldbahn, die Bahnen um Reichenhall und Berchtesgaden, die Bahnen im mitteldeutschen Braunkohlengebiet Halle-Leipzig-Magdeburg und die schlesischen Gebirgsbahnen Görlitz-Königszelt mit Nebenstrecken. Die vorläufig noch örtlich getrennten Wechselstrombahnen Bayerns werden voraussichtlich in wenigen Jahren elektrisch miteinander verbunden sein, da jetzt auch die von München nach Garmisch, Freilassing und Kufstein führenden Strecken sowie einige ihrer Seitenlinien für elektrischen Betrieb umgebaut werden. Auch die wichtige Strecke München-Regensburg ist als erster Teil der Durchgangslinie München-Berlin im elektrischen Ausbau begriffen; Erweiterungen des elektrischen Betriebes werden auch in Mitteldeutschland und in Schlesien vorgenommen.

Nach kurzer Besprechung der Stromart für die Fernbahnen (als Stromart wird, ebenso wie in Österreich, Schweden und der Schweiz der einfache Wechselstrom mit $16^2/_3$ Perioden beibehalten) und der Wirtschaftlichkeit ihrer Elektrisierung werden die Ergebnisse des elektrischen Zugbetriebes auf den schlesischen Gebirgsbahnen mitgeteilt. Es folgen Angaben über die Vereinheitlichung der Fahrleitung und der Lokomotiven, deren verschiedene Gattungen erörtert werden. Der Vortragende weist darauf hin, daß bis vor wenigen Jahren der Fahrleitungsanlage mit gewissem Recht der Vorwurf gemacht worden sei, daß sie die Aussicht auf die Mastsignale beeinträchtige. Die neueren Ausführungen haben diesen Mißstand dadurch überwunden, daß auf der Strecke einige 100 m vor dem Signal die Fahrleitungsmaste auf die eine Seite der Strecke gestellt sind, und zwar auf die, auf welcher das Signal nicht steht*). Vor dem Kriege haben die Preußisch-Hessische, die Bayerische und die Badische Staatsbahnverwaltung im Interesse der elektrischen Zugförderung die verschiedensten Bauarten elektrischer Lokomotiven beschafft, um alle Formen, die im Entwurf brauchbar erschienen, auch im praktischen Betrieb ausproben zu können. Auf diese Weise hatte die Deutsche Reichsbahn bei ihrer Gründung von den Staatsbahnverwaltungen nicht weniger als etwa 20 verschiedene Bauformen zu übernehmen. Für die Durchbildung der neuesten Formen waren vor allem die Erfahrungen maßgebend, die im Bau, im Betrieb und in der Werkstatt mit den vorhandenen Lokomotiven gesammelt worden sind. Hierzu gesellte sich die auf vielen Versuchsfahrten gewonnene wissenschaftliche Erkenntnis des Verhaltens elektrischer Lokomotiven in der Entfaltung der Z kraft und Leistung. Die noch bestehenden Schwierigkeiten, der Motor und sein Betrieb verursachen, sind (nach Wechma rein mechanischer Art. Eine zweckmäßig durchgebildete sorgfältig hergestellte elektrische Lokomotive sei, wie die fahrungen der letzten Jahre lehren, mindestens ebenso betri sicher wie eine Dampflokomotive; so hatten einzelne Loko tiven auf den schlesischen Gebirgsbahnen mehr als 60000 zurückgelegt, bevor sie in die Werkstatt gelangten.

Die grundsätzlichen Unterschiede in der Leistung der Da und elektrischen Lokomotive wurden vom Vortragenden eingel der beleuchtet, ohne daß diesen Darlegungen an dieser St gefolgt werden soll. Der Leser sei auf die Quelle selbst wiesen. Bei dieser Gelegenheit soll jedoch auf eine demnä in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure ersc nende Abhandlung aus der Feder A. Wicherts hingewie werden, in der eine ausführliche Darstellung der Leistu eigenschaften der elektrischen Lokomotive im Vergleich denen der Dampflokomotive gegeben wird.

Wechmann schließt seine bemerkenswerten Ausführungen den Worten: „In den vorstehenden Betrachtungen habe ich bemüht, einen Ausschnitt aus der elektrischen Zugförder der Reichsbahn vor Augen zu führen und zu zeigen, daß vieler ungünstiger Bedingungen die elektrische Zugförder bereits jetzt in wichtigen Punkten der Dampfzugförder überlegen ist, und daß diese Vorzüge um so mehr hervortre je weiter sich der elektrische Zugbetrieb ausdehnt, und besser dadurch die elektrischen Anlagen und Fahrzeuge au nutzt werden können. Ich habe ferner gezeigt, daß die Rei bahn zu einheitlichen Bauweisen der Leitungsanlagen und Lokomotiven gelangt ist. Hiermit wird nicht etwa die F erstarren und ein Stillstand in der Entwicklung eintre Im Gegenteil, viele wichtige Fragen sind noch zu klären, v Verbesserungen zu treffen; denn mit bloßen Schlagworten k man nicht zur Einführung der elektrischen Zugförderung tragen. Ebensowenig aber läßt sie sich dadurch aus dem F schlagen, daß sie von einem bekannten Hochschullehrer einem Götzenbild verglichen wird, das naheliegende Verbe rungen der Wärmewirtschaft des Dampflokomotivbetriebes hält. Es können vielmehr nur eingehende theoretische zahlenmäßig durchgeführte Untersuchungen sowie die Erg nisse der Erfahrungen im praktischen Betrieb entscheid sein."

Im Zusammenhang mit den vorstehenden hinweisenden merkungen sei noch auf einen am 9. September v. J. in Be vor der 75. Versammlung des Vereins Deutscher Eisenba verwaltungen über den gleichen Gegenstand gehaltenen trag des Ministerialrates Dr. Gleichmann hingewiesen, in Heft 9 bis 11 des laufenden Jahrgangs des Organs für Fortschritte des Eisenbahnwesens unter Beigabe reichen B materials veröffentlicht ist. Einiges aus den bemerkenswe Schlußfolgerungen Gleichmanns sei hier wiedergegeben:

„Der größte Betrag der Ausgaben steckt beim Dampfbetri in der Beschaffung des Heizstoffes; beim elektrischen Betri treten Verzinsung und Abschreibung der Anlagewerte. Streckenausrüstung und der Fahrzeuge besonders hervor, d kommen die Kosten der elektrischen Arbeit, in beiden Fä die Erhaltung der Fahrzeuge. Die jetzige Höhe der Kosten Erhaltung der Lokomotiven ist darauf zurückzuführen, keine entsprechenden Einrichtungen an Werkstätten vorhan waren, daß die Lokomotiven im Kriege besonders stark au nutzt sind und hauptsächlich, daß sie noch zuviel verschied Bauarten aufweisen. Bisher war es vertretbar, alle möglic Bauarten der Treiber, der Getriebe und der Steuerungen zu proben, um Erfahrungen zu sammeln. Jetzt kann und muß den Erfahrungen der Probebetriebe das Ergebnis gezo

---

*) Vgl. die in Nr. 27 S. 541 d. lfd. Jahrg. dieser Ztg. veröffentliche Abhandlung: „Vielfachaufhängung des Fahrdrahtes und die Signalfrage".

erden. Nicht diejenige Lokomotive ist die beste, die einen
ohen Wirkungsgrad hat, aber recht empfindlich ist, und mehr
ı der Werkstätte als im Dienste steht, sondern diejenige, die
ich wenig in der Werkstatt aufhält, auch wenn sie etwas mehr
ilowattstunden braucht. Daher muß ohne Hinderung gesunder
ıtwicklung nach tunlich einheitlichen Grundsätzen gebaut
erden, damit alle für die laufende Erhaltung wichtigen Teile
leich sein können. Das gilt auch für die Streckenausrüstung,
ir die, statt dreier Bauarten nach den letzten Beratungen im
choße der Reichsbahnverwaltung eine einheitliche gebracht
erden konnte. Bei Vereinfachung und einheitlicherer Gestal-
ıng der elektrischen Ausrüstung können die Teile für die Loko-
otiven reihenmäßig, daher billiger hergestellt und die Preise der elektrischen Lokomotiven auf ein richtiges Verhältnis zu den gegenwärtig für Dampflokomotiven geltenden zurückgeführt werden.

Welchen Umfang der elektrische Bahnbetrieb einmal annehmen wird, ist heute nicht zu sagen. Oeltreiber und Dampfturbine stehen als Wettbewerber daneben; dieser Wettbewerb wird nur dazu beitragen, größte Vollkommenheit zu erstreben. Das gegebene Feld für ihn ist die Braunkohle und die Wasserkraft; wo diese entsprechend billig zu haben sind, wird aus dem arbeitwirtschaftlichen Nutzen auch der geldwirtschaftliche gezogen werden, und die elektrische Lokomotive sich bewegen können; in Gebiete guter Steinkohle wird sie, wenn überhaupt, schwer Eingang finden."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichseisenbahnrat.** Die zweite Vollsitzung des Reichs-
senbahnrates wurde am 30. August d. J. vormittags 10 Uhr
ı großen Sitzungssaal des Potsdamer Bahnhofes in Berlin
ırch Staatssekretär Stieler eröffnet. Nach Erledigung der
schäftlichen Förmlichkeiten führte Staatssekretär Stieler aus,
ß man heutzutage leicht geneigt sei, über alle Tarifmaß-
hmen zu klagen, weil man eben die absolute Höhe der Sätze
beklagen habe. Der Übergang der Bahnen auf das Reich
he mit dieser durch die Geldentwertung bedingten Steige-
ng der Frachtsätze nicht in Zusammenhang. Die Aufrecht-
haltung der Tarifhoheit der Länder, die jetzt beim Reiche
he, hätte die Wirtschaft vor solchen Tarifsteigerungen nicht
schützt, sie hätte aber Süddeutschland die Staffeltarife nicht
bracht, mit denen die Reichsbahn den Interessen dieser Reichs-
le habe entgegen kommen können. Die schwächeren Ver-
ltungen hätten die Ausfälle nicht tragen können, für die sie
inen Ersatz in Massentransporten auf nahe Entfernungen
ben. Der preußische Minister hätte Rücksicht nehmen müssen
f die Interessen seines Industriegebietes, das die Ausfälle
die außerpreußischen Interessen hätte tragen müssen. Wei-
aber wäre angesichts des Versailler Friedensvertrages die
swirkung einer Tarifhoheit der Länder überhaupt ausge-
ılossen, da jede lokale Tarifvergünstigung von den Alliierten
jede andere Verkehrsbeziehung in Anspruch genommen
rden kann, wodurch lokale Ausnahmetarife praktisch un-
glich würden. Staatssekretär Stieler bat die Mitglieder des
ichseisenbahnrates, gegen die Wahrung der Landesinteressen
Interessen des Reiches und der Reichsbahn nicht zurück-
ten zu lassen und in ihren Kreisen aufklärend zu wirken.
er den Antrag auf Hörung der Landeseisenbahnräte vor
ratung im Reichseisenbahnrat, der angenommen wurde, hat
Reichsverkehrsminister sich die Entscheidung vorbehalten.
neraldirektor Dr. Silverberg betonte jedoch ausdrücklich
Gefahren dieser an und für sich selbstverständlichen Ent-
ließung, da die wirtschaftlich schnellebige Zeit auch
nelle Entschließungen in der Tarifpolitik der Reichsbahn
lange. Die Beratung in den Landeseisenbahnräten dürfe zu
nen Verzögerungen in der Einführung von Tarifmaßnahmen
Reichsbahn führen.

Zum Schluß nahm der Reichseisenbahnrat die Mitteilungen des
chsverkehrsministers entgegen über Erhöhung und
uberechnung der Personentarife der Reichsbahn
n 1. Oktober und zum 1. Dezember 1922. Letzterer bringt
e Tariferhöhung von 60% zu den Oktobertarifen (vgl. die
gende Mitteilung). Obwohl die Einheitssätze der 4., 3., 2.
1. Klasse sich alsdann auf 72, 108, 180 und 340 Pfennig
das Kilometer belaufen werden, mußte zugegeben werden,
diese Sätze nicht entfernt mit der Geldentwertung Schritt
alten haben.

— **Personentariferhöhung am 1. Dezember 1922.** Durch die
ßerordentliche Geldentwertung der jüngsten Zeit und die da-
in Zusammenhang stehende erhebliche Steigerung der
sönlichen und sächlichen Ausgaben ist die Reichsbahn ge-
igt, auf eine entsprechende Vermehrung der Einnahmen
ch weitere Tariferhöhungen Bedacht zu nehmen. Die Er-
hung der Fahrpreise zum 1. Oktober d. J. um etwa 50%
ht nicht aus, um den bevorstehenden Mehrbedarf zu decken.
s vorwiegend drucktechnischen Gründen ist es nicht mög-
der Geldentwertung sofort durch entsprechende Steigerung
Einnahmen im Personenverkehr folgen zu können. Es ist
mehr wie bereits in der Sitzung des Reichseisenbahnrats
30. August mitgeteilt wurde (s. vorstehende Mitteilung), eine weitere Erhöhung der vom 1. Oktober ab gültigen neuen Fahrpreise um 60% in Aussicht genommen, die zum 1. Dezember 1922 wirksam werden soll. Die Erhöhung erstreckt sich auch auf die Schnellzugszuschläge*), die Militärfahrpreise und die Preise für Zeitkarten aller Art.

Die neuen, vom 1. Dezember 1922 ab gültigen Fahrpreise betragen in Eil- und Personenzügen:

	in 4. Kl.	3. Kl.	2. Kl.	1. Kl.
	72 ₰	108 ₰	180 ₰	324 ₰
Das ist das	36fache	36fache	40fache	46fache des Friedenspreises.

Die Schnellzugszuschläge, die gegenwärtig betragen
I. Zone in 1.—2. Klasse 15 ℳ, in 3. Klasse 8 ℳ,
II. Zone in 1.—2. Klasse 30 ℳ, in 3. Klasse 15 ℳ,
III. Zone in 1.—2. Klasse 45 ℳ, in 3. Klasse 23 ℳ,

steigen auf
I. Zone in 1. Kl. 75 ℳ, in 2. Kl. 50 ℳ, in 3. Kl. 25 ℳ,
II. Zone in 1. Kl. 150 ℳ, in 2. Kl. 100 ℳ, in 3. Kl. 50 ℳ,
III. Zone in 1. Kl. 225 ℳ, in 2. Kl. 150 ℳ, in 3. Kl. 75 ℳ

oder gegenüber den Friedenssätzen
in der I. und II. Zone bei der 1. Klasse um das 150fache, bei der 2. und 3. Klasse um das 100fache,
in der III. Zone bei der 1. Klasse um das 112½fache, bei der 2. und 3. Klasse um das 75fache.

Als Preis für Hundekarten wird die Hälfte des Fahrpreises 3. Klasse beibehalten. Der Preis der Bahnsteigkarten wird von 1,50 ℳ auf 2,50 ℳ festgesetzt und die Gebühr für Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnsteige zum Aufgeben oder Abholen von Zeitungsbahnhofsbriefen von 30 auf 48 ℳ monatlich erhöht.

Die Preiserhöhung wird im Wege der Überstempelung und des Neudrucks der Fahrkarten durchgeführt.

— **Neuer Gütertarif vom 1. Oktober d. J. ab.** Die Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarife wurden zuletzt am 1. Februar d. J. durchgearbeitet. Die damals aufgestellten Frachtsätze konnten infolge der steigenden Geldentwertung nicht lange aufrecht erhalten werden, sondern mußten jeden Monat, abgesehen vom August, erhöht werden. Da die Preise aller von der Eisenbahn benötigten Stoffe und Fahrzeuge sprunghaft stiegen, und die Gehälter und Löhne zum großen Teil rückwirkend erhöht wurden, war es zur Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts nötig, die Erhöhungen allmonatlich ohne organische Einarbeitung schleunigst auf dem Wege prozentualer Zuschläge durchzuführen. Die Anwendung roher Zuschläge, die vom 1. Februar bis 1. September d. J. insgesamt rund 379% betrugen, mußte Unbilligkeiten zur Folge haben. Die Reichsbahn hat daher unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des deutschen Wirtschaftslebens eine Neubearbeitung der Tarife vorbereitet und dem Reichseisenbahnrat vorgelegt.

Grundlegende Änderungen des Tarifschemas und der Tarifbildung wurden hierbei nicht vorgenommen. Dagegen sind die horizontalen Staffeln (d. H. die Spannungsverhältnisse der Güterklassen untereinander) und die vertikalen Staffeln (d. h. die allmähliche Absenkung der Frachtsätze nach den weiteren Entfernungen) nicht mehr in bestimmten Frachtsätzen, sondern in Verhältniszahlen festgelegt worden. Die Wünsche der Interessenten bewegten sich bei beiden Staffelungen nach entgegengesetzten Richtungen. Bei der horizontalen Staffelung hielten die an der Ausfuhr von fertigen Erzeugnissen und an dem Bezuge hochwertiger Rohstoffe interessierten Kreise eine Entlastung der oberen Klassen (A und B), andere eine noch größere Schonung der Klassen D und E (Halbfabrikate und geringwertigere Rohstoffe) für nötig. Bei der ver-

*) Auf Grund einer Anregung des Reichseisenbahnrates werden die Schnellzugzuschläge für die 1. Klasse vom 1. Dezember d. J. ab höher festgesetzt als für die 2. Klasse.

tikalen Staffelung wurden die Gegensätze in der Hauptsache durch die Lage der Wirtschaftsgebiete bestimmt: Die Vertreter der wirtschaftlich ungünstig gelegenen Gebiete in Süddeutschland und Ostpreußen wünschten eine möglichst starke und rasche Staffelung, die Vertreter der west- und mitteldeutschen und Seehafeninteressen ein früheres Einsetzen oder eine Abschwächung der Staffelung, die Binnenschiffahrt fühlte sich überhaupt durch die Abstaffelung in ihrer Wettbewerbsfähigkeit bedroht. In beiden Fällen muß eine Entlastung auf der einen Seite wegen des finanziellen Ausgleichs notwendig eine Belastung auf der anderen Seite herbeiführen.

Zwischen diesen Wünschen und Anschauungen der verschiedenen Interessentenkreise mußte die Reichsbahn einen billigen Mittelweg finden, der bis auf weiteres auch noch bei etwaigen weiteren Tariferhöhungen als gangbar betrachtet werden kann. Dieser Mittellinie hat der Reichseisenbahnrat in seiner Vollsitzung am 30. August 1922 unter Ablehnung aller anderweitigen Anträge (abgesehen von der unten zu erwähnenden Ausnahme) zugestimmt.

Hiernach gelten vom 1. Oktober d. J. ab folgende Verhältniszahlen für die horizontale Staffelung:

	Stückgutklassen		Wagenladungsklassen				
	I	II	A	B	C	D	E
Bei den Streckensätzen .	180	140	100	73	55	35	26
bei den Abfertigungsgebühren	170	170	100	95	80	65	50

Hierbei ist insbesondere die Spannung zwischen den Stückgutklassen und der Wagenladungsklasse A beträchtlich verringert.

Die vertikale Staffelung ist nunmehr für alle Klassen (Wagenladungen und Stückgut) gleichmäßig gebildet. Die für 100 km angenommene Verhältniszahl von 100 senkt sich um 5 für je weitere 100 km, beziffert sich also bei 1000 Kilometer auf 55.

Bei den Tierfrachten und Ausnahmetarifen sind wesentliche Verschiebungen nicht eingetreten.

Nach dem bisherigen Ausnahmetarif für Kohlen war die Staffelung so groß, daß das Tonnenkilometer bei einer Entfernung von 1000 km um 65,94 % billiger gefahren wurde, als bei 100 km. Wenn auch bei der Beförderung der Kohlen eine besondere Berücksichtigung der von den Kohlengewinnungsstätten abgelegenen Gebiete vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft allgemein als notwendig betrachtet wird, so wurde doch gegen die starke Belastung der nahen Entfernungen von vielen Seiten heftiger Widerspruch erhoben. Die Verwaltung beabsichtigt daher, hier die Staffel in geringem Umfange „aufzubiegen", d. h. die nahen Entfernungen etwas zu entlasten und die weiteren Entfernungen mäßig zu belasten. Der Reichseisenbahnrat hat sich jedoch auf die Wünsche der süddeutschen und ostpreußischen Mitglieder für die Beibehaltung der bisherigen Spannung ausgesprochen. Diesem Gutachten entsprechend wird von einer Änderung der Staffel des Kohlenausnahmetarifs abgesehen werden.

Endlich wird im Einverständnisse mit dem Reichseisenbahnrat die Mindestentfernung für die Berechnung der Fracht von 10 km auf 5 km herabgesetzt.

Die Verhandlungen im Reichseisenbahnrat haben gezeigt, daß sich die Eisenbahnverwaltung bei ihrem Neuaufbau des Tarifs fast durchweg in Übereinstimmung mit der Mehrheit des Reichseisenbahnrats, also führenden Männern des deutschen Wirtschaftslebens, befindet. Der neue Normaltarif und die beibehaltene Staffelung des Kohlenausnahmetarifs können daher als „Indextarife" auch in der nächsten Zeit bei etwa neuerdings notwendig werdenden Tariferhöhungen unbedenklich als geeignete Grundlage genommen werden. Hierdurch wird auch eine Stetigkeit des Tarifs wenigstens hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den einzelnen Frachtsätzen wieder geschaffen werden.

— **Neue Erhöhung der Schlafwagenpreise.** Da im Schlafwagen ein Reisender der 1. Klasse den gleich großen Raum beansprucht wie zwei Reisende der 2. Klasse, wird die Reichsbahn mit Wirkung vom 1. Oktober ab von den Schlafwagenreisenden 1. Klasse den Preis zweier Fahrkarten 2. Klasse erheben. Die Bettkartenpreise werden dadurch nicht berührt.

— **Verminderung des Zugbegleitpersonals.** Der Reichsverkehrsminister hat verfügt: „Durch die fortschreitende Einführung der durchgehenden Güterzugbremse wird in den Jahren 1922 bis 1928 eine starke Verminderung an Güterzugpersonalkräften — sowohl Beamten wie Hilfsbeamten und Arbeitern — eintreten. Es muß daher Vorsorge getroffen werden, daß sich die Verminderung des Personals reibungslos vollzieht. Zu diesem Zwecke mache ich auf folgende Punkte aufmerksam:

1. Den Zugschaffnerdiätaren ist anheimzugeben, aus eigen Entschließung zu anderen Dienstzweigen überzutreten. Au planmäßigen Zugschaffnern ist ein solcher Übertritt nahez legen. Es werden vornehmlich der Ortslade-, der Weiche wärter-, der Amtsgehilfen- und der Rangierdienst in Betrac kommen. In diesen Dienstzweigen müßte für Offenhaltung v Planstellen zur Aufnahme der Zugschaffner gesorgt werden.

2. Eine Neuausbildung für den Zugdienst bzw. den Güte zugdienst wird im allgemeinen vorläufig nicht mehr statt finden haben.

3. Schon in Ausführung des Wegfallvermerks im Hausha 1922 hat eine größere Anzahl von Planstellen wegzufalle Zurzeit werden vorläufig sämtliche Stellen offengehalten. Ab auch nach Erreichung dieser noch festzusetzenden Abbauza wird von einer Wiederbesetzung freiwerdender Schaffnerstell bis auf weiteres in gewissen Grenzen abgesehen werd müssen.

4. Überzählige Hilfskräfte und Arbeiter im Zugdienst kön ten als Schmierer, Koppler, Rangierer sowie auf den Güte böden usw. verwendet werden. Da die Hilfskräfte zu eine erheblichen Teile im Rangier- und Weichenwärterdienst au gebildet sind, könnten sie ohne weiteres in diesen Dien zweigen bei notwendigem Ersatz Verwendung finden. Reiche diese Möglichkeiten nicht aus, so müßten die überzählig Kräfte an die Dienststellen, aus denen sie entnommen sin zurückgegeben werden.

Da sich die Einführung der durchgehenden Güterzugbrem zeitlich und örtlich unregelmäßig vollzieht, ist es nicht a gängig, von hier aus einheitliche Anordnungen zu treffen. I vertraue, daß die Eisenbahngeneraldirektionen und Eisenbah direktionen je nach den in ihrem Bezirke vorliegenden Ve hältnissen die im Interesse einer wirtschaftlichen Verwendu des Personals erforderlichen Maßnahmen dergestalt treff werden, daß sich der Übergang in die neuen Verhältnisse au unter möglichster Berücksichtigung der Interessen des Pe sonals reibungslos vollzieht."

— **Auskunfterteilung im Reiseverkehr.** Der Reichsverkeh minister hat erneut darauf hingewiesen, daß für richtige u höfliche Unterrichtung der Reisenden von allen Stellen d Reichsbahn mit besonderem Nachdruck zu sorgen ist. Im Ve kehr mit den Reisenden sollen nur solche Beamte verwend werden, die mit dem Fahrplan der näheren Umgebung ihr Dienstortes und des engeren Verkehrsbereichs durchaus ve traut, und die in der Lage sind, bei weitergehenden Anfrag an Hand geeigneter Hilfsmittel die gewünschte Auskunft richt zu erteilen. Wenn ein Beamter die gewünschte Auskunft nic geben kann, so wird er den Reisenden an die Stelle weisen, v sie einzuholen ist.

— **Bahnhofsbuchhandel.** Vom Reichsverkehrsministerium si neue Bedingungen für die Zulassung der Bahnhofsbuchhandlu gen herausgegeben worden, die einheitlich für das gan Reichsbahngebiet gelten. Sie brechen mit dem bisherigen Syste der Erhebung fester Pachtsummen. Künftig müssen alle mit leren und größeren Bahnhofsbuchhändler Prozentsätze vo Umsatz zahlen, so daß sich die Pacht den jeweiligen Geldve hältnissen automatisch anpaßt. Die Bahnhofsbuchhändler si verpflichtet, bei der Auswahl des Lesestoffes kulturellen u volksbildnerischen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen u jede einseitige politische Einstellung zu vermeiden. Schmut und Schundliteratur und Druckschriften, die gegen Ansta und gute Sitte verstoßen, dürfen nicht verkauft werden. I Interesse der Angestellten des Bahnhofbuchhandels wird d Inhabern der Buchhandlungen die Verpflichtungen zur Gewä rung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten und zur B achtung der geltenden Lohntarife noch besonders vertragli auferlegt.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Die Eisenbahnbetrieb lage war im Ruhrgebiet auch in der Woche vom 20. b 26. August gut. Die für den 1. September vorgesehene Tari erhöhung hat offenbar die Verkehrtreibenden im Reiche ve anlaßt, noch im August möglichst viele Güter zum Versand bringen. Für Kohlen, Koks und Briketts sind in der Woc vom 20. bis 26. August im arbeitstäglichen Durchschnitt ei schließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 532 Wag (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt word (Höchstgestellung am 21. August 21 973). Im gleichen Ze raum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 204 Wagen. Der Wasserstand des Rheines betrug am Cauber Peg gegen Schluß der Woche 2,75 m. Der Brennstoffumschlag den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen belief sich a 17 439 (18 788) t, in den privaten Rheinhäfen wurden 53 (4919) t, in den Zechenhäfen der Kanäle 25 663 (26 160) t wer täglich umgeschlagen.

— **Ausfälle in der Wagengestellung.** Der den ganzen Sommer er außergewöhnlich große Güterverkehr hat sich, wie von amtlher Seite mitgeteilt wird, in den letzten Tagen durch stark isetzende Kartoffel- und Getreideversendungen weiter gesteiert. Hierzu kommen beträchtliche Bezüge von Baustoffen aller t, die vor Eintritt schlechterer Witterung noch abgerufen rden. Die umfangreiche Einfuhr englischer Kohle zwang zu schneidenden, den Wagenumlauf sehr nachteilig beeinflussen-n Änderungen in der Verfügung über die offenen Wagen. egen dieser Verhältnisse, die durch die Verkehrssteigerung äßlich der Tariferhöhung auf den 1. September noch weiter günstig beeinflußt werden, kann der angemeldete Bedarf an deckten sowie an offenen (Kohlen- und Koks-) Wagen nur zum il gedeckt werden, so daß bereits erhebliche Ausfälle in der gengestellung eintraten. Bei den Holz-, Rungen- und Schieiwagen sind die Gestellungsverhältnisse vorerst noch befrieend.

– **Erteilung von Unterricht im Eisenbahnwesen an die Techche Nothilfe.** Auf eine Anfrage aus dem Reichstage über Erteilung von Unterricht an die Technische Nothilfe im enbahnwesen hat der Reichsverkehrsminister geantwortet, die Erfahrungen des Februarstreiks gezeigt hätten, daß unerläßlich sei, dem Versuch einer Stillegung des Eisenbahnbetriebs durch vorbeugende Maßnahmen entgegenzuwirken. halte es für seine Pflicht, Vorbereitungen in diesem Sinne treffen, um die großen wirtschaftlichen Schäden nach Möglikeit zu vermeiden, welche mit einem gänzlichen Stillstande Zugverkehrs für unsere gesamte Bevölkerung besonders er den jetzigen schwierigen Verhältnissen verbunden sein rden.

- **Gerüchte über die Ausgestaltung der bayerischen Bahnen.** Nh einer Zeitungsnotiz soll der bayerische Ministerpräsident Gaf Lerchenfeld in einer Versammlung geäußert haben, in München Verhandlungen über die Ausgestaltung der erischen Bahnen stattfänden, wobei Bayern bereits erhebliche Vorteile errungen habe. Wie das Reichsverkehrsministerium mitteilt, haben derartige Verhandlungen des für die Frage ständigen Reichsverkehrsministers mit der bayerischen Staatserung nicht stattgefunden.

- **Schweres Zugunglück auf der Wendelsteinbahn.** Wie aus enheim gemeldet wird, ereignete sich auf der Wendelsteinbahn ein schweres Zugunglück. Aus unbekannten Ursachen stzte ein Zug der Bahn unterhalb des Berghotels an der sogenten Reindlscharte um. Gegen 30 bis 40 Personen wurden verletzt, darunter mehrere schwer. Eine Person, die aus dem stürzenden Zuge absprang, stürzte die Felswand hinab.

- **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsräte Dr. jur. Karl Fischer, bisher in Trier, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Oppeln, Wenzel, bisher in Königsberg (Pr.), als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Gera (Reuß), Pichier, bisher in Elberfeld, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Trier, die Regierungsbauräte Lehr, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Oppeln, Albach, bisher in Ratibor, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Hanau, Brust, bisher in Detmold, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Frankfurt (Main), Wilhelm Rau, bisher in Hanau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 in Darmstadt, Spanaus, bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Ratibor, Nippe, bisher in Breslau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Schneidemühl, Hermann Jung, bisher in Darmstadt, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Worms, Schlemm, bisher in Hirschberg (Schlesien), als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Berlin, Wilhelm Becker, bisher in Worms, nach Darmstadt als Vorstand eines Werkstättenamts der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Heilbronn, bisher in Glückstadt, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Hirschberg (Schlesien), der Regierungsassessor Dr. jur. Kitscher, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Elberfeld und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Farius zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin. — Überwiesen sind: der Oberregierungsbaurat Professor Lohmann von der Reichsbahndirektion Osten in Berlin als Mitglied zur Reichsbahndirektion in Berlin und der Regierungsbaurat Gotter von der Reichsbahndirektion in Berlin als Mitglied zur Reichsbahndirektion Osten in Berlin. — Der Gerichtsassessor Prang in Königsberg (Pr.) ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen. — Der Regierungsbaurat Kappell, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Schneidemühl ist auf seinen Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt.

Österreich.

— **Erhöhung des Gütertarifs.** Durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 18. August 1922 sind auf Grund der vom Hauptausschusse des Nationalrats erteilten Ermächtigung mit Gültigkeit vom 1. September 1922 die Frachtsätze des Gütertarifs der österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen für die allgemeinen Tarifklassen und für jene Artikel, ausgenommen Koks, für die die allgemeinen Gütertarifklassen nicht vorgesehen sind, um 150 %, für Koks um 130 % hinaufgesetzt worden.

— **Stückgutverkehr zwischen österreichischen und polnischen** Stationen, mit Ausnahme der Stationen der Eisenbahn Wien- ist der direkte Stückgüterverkehr zwischen österreichischen Stationen, mit Ausnahme der Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang, und den polnischen Stationen im Durchzuge durch die Tschechoslowakei eröffnet worden. Zur Erleichterung und Beschleunigung dieses Verkehrs werden diejenigen Stückgüter, die laut frachtbrieflicher Vorschreibung des Absenders über Lundenburg-Petrovice zu befördern sind, in Österreich in der Station Straßhof und in Polen in der Station Dziedlitz gesammelt und aus ihnen Stückgutwagen gebildet, die, besonders bezeichnet und plombiert, mit direkten Güterzügen von Straßhof bis Dziedlitz (oder umgekehrt) befördert werden, so daß während des Laufes über die Linien der tschechoslowakischen Eisenbahnen jede Zollbehandlung und Umladung entfällt.

— **Holz als Handgepäck.** Wegen grober Unzukömmlichkeiten, die sich aus der Mitnahme von Holzlasten in die Personenwagen ergaben und vielfach auch zu Beschwerden von Reisenden Anlaß gaben, deren Kleider durch Holzsammler beschädigt worden sind, hat die Bundesbahndirektion Wien-West im Sinne des § 28, Abs. 1, 1/EVO. die Mitnahme von unverpacktem Holz oder von Holzlasten in Säcken, Rucksäcken oder dergleichen als Handgepäck überhaupt verboten. Die Bediensteten wurden angewiesen, Reisende mit Holzlasten keine Fahrkarten zu verabfolgen und, wenn sie in Personenwagen betroffen werden, sie von der Mitfahrt auszuschließen.

— **Beschränkung der Einfuhr von Luxuswaren.** Die schwierige währungspolitische Lage hat die Regierung veranlaßt, eine Reihe von Luxuswaren, deren Einfuhr bisher von den Zollämtern ohne besonderes Ansuchen bewilligt werden konnte, wieder unter strenge Einfuhrkontrolle zu stellen. Für derartige Sendungen muß um eine Einfuhrbewilligung bei der Zentralstelle für Ein-, Aus- und Durchfuhrbewilligungen nachgesucht werden.

— **Dr. Rudolf Sanzin †.** In Triest, an der schönen blauen Adria, wo er stets gerne weilte und träumte, starb, wie bereits in Nr. 23 S. 461 d. Ztg. kurz erwähnt, am 2. Juni 1922 während eines kurzen Urlaubs, nach kurzem, schwerem Leiden, Dr. Rudolf Sanzin, Ministerialrat und Professor an der Technischen Hochschule in Wien.

Geboren am 4. Juni 1874 in Mürzzuschlag in Steiermark als Sohn eines Südbahnbeamten, verlebte er die ersten Kinderjahre in verschiedenen Stationen der Südbahnstrecke, wo sein Vater als Verkehrsbeamter wirkte. Den größten Teil seiner Jugend aber verbrachte er in Triest, wo er die deutsche Realschule besuchte. Nach Ablegung der Maturitätsprüfung bezog er die Technische Hochschule in Graz, die er im Jahre 1900 vollendete. Nachdem er vorübergehend als Assistent an der Lehrkanzel für Maschinenbau dieser Hochschule gewirkt hatte, trat er im Jahre 1901 bei der Maschinenbaudirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft ein. Im Jahre 1904 promovierte er an der Technischen Hochschule in Graz auf Grund einer Dissertation über „Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit einer Lokomotive und Feststellung der günstigsten Belastungen derselben“ zum Doktor der technischen Wissenschaften.

Seine verschiedenen fachschriftstellerischen Arbeiten vorwiegend über die Leistungsfähigkeit der Dampflokomotiven, über Zug- bzw. Fahrwiderstände lenkten die Aufmerksamkeit der maßgebenden Faktoren des vormaligen k. k. Eisenbahnministeriums auf ihn, und ist es das Verdienst Karl Gölsdorfs gewesen, wenn es gelang, Sanzin für das Eisenbahnministerium zu gewinnen. Er wurde dem Departement 23 zur Dienstleistung zugewiesen, wo er Gelegenheit hatte, eine rege Tätigkeit in Bezug auf konstruktiver Verbesserung der Lokomotiven zu entfalten und auf diese Weise sein reiches fachmännisches Können dem Dienste der österreichischen Staatsbahnen zu widmen.

In rascher Folge wurde er im Eisenbahnministerium Staatsbahnrat, Oberstaatsbahnrat bzw. Oberbaurat, schließlich Ministerialrat und Departementsvorstand. Obwohl er ein begeisterter Anhänger der Dampfzugförderung war und der elektrischen Zugförderung ein gewisses Mißtrauen entgegenbrachte, wurde er dank seiner hervorragenden konstruktiven Fähigkeiten in

das Elektrisierungsamt der österreichischen Bundesbahnen berufen und gleichzeitig mit der Leitung der Abteilung für Konstruktion elektrischer Lokomotiven betraut.

Hinzuzufügen wäre noch, daß er sich im Jahre 1909 an der Technischen Hochschule in Wien als Privatdozent für Lokomotivbau habilitierte, im Jahre 1919 erfolgte seine Ernennung zum außerordentlichen Professor an dieser Hochschule.

Sanzin zeigte schon als Knabe eine außerordentliche Begabung für technische Wissenschaften. Insbesondere erregte das Eisenbahnwesen sein volles Interesse. Kaum 14jährig, kannte er bereits alle Bauarten der österreichischen Lokomotiven, stellte Vergleiche an und legte so den Grund zu dem ungeheuren statistischen Material, das er sich im Laufe der Jahre gesammelt hat. Als Knabe studierte er eingehend die verschiedenen bei den Dampflokomotiven in Verwendung stehenden Steuerungen und manchen im Dienste ergrauten Fachmann verblüffte er damals schon mit seinen eingehenden maschinentechnischen Kenntnissen. Sein Wissensdrang für maschinentechnische Probleme im allgemeinen und für die Dampflokomotiven im besonderen ging so weit, daß er in der Mittelschule nicht selten das Studium vernachlässigte. Er ging schon damals völlig in seinen Untersuchungen über die Dampflokomotive auf und seine Begeisterung für diese hat ihm manchen Vorwurf seiner Eltern, manche ernstliche Ermahnung seiner Mittelschullehrer eingetragen.

Sanzin war ein treuer, hilfsbereiter Freund und lieber Kamerad, ein gütiger Vorgesetzter und Lehrer, und war ihm alle Pose zuwider. Trotz seines mit dem modernen Lokomotivbau verknüpften, weit über die Grenzen Österreichs bekannten Namens war sein Wesen stets bescheiden: er ließ niemanden seine Überlegenheit fühlen. Er war auch ein treuer, besorgter Gatte, und als seine Frau in letzter Zeit eine schwere Krankheit glücklich überstand, scheute er keine Opfer und keine Mühe, um ihre Leiden zu lindern. Für sie arbeitete und schaffte er, ihr Dasein zu verschönern, war sein vornehmster Lebenszweck.

Hofrat Ing. Albrecht, Innsbruck.

Uebrige europäische Länder.

— **Tarifherabsetzungen bei den norwegischen Staatsbahnen.** Mit Storthingbeschluß vom 1. April wurde bestimmt, daß die Tarife der norwegischen Staatsbahnen herabgesetzt werden. Die Personentarife wurden während der Krisenjahre im ganzen um 150 % erhöht. Diese Erhöhung wurde in Zeiten guten Geschäftsganges leicht ertragen. Beim Konjunkturumschlag aber ging der Verkehr insbesondere auf längere Strecken zurück, da der größere tatsächliche Zuschlag auf weitere Abstände anscheinend hemmend wirkte. Bis zu 50 km bleiben nunmehr die Fahrpreise unverändert, darüber hinaus aber tritt eine Ermäßigung mit zunehmender Skala ein und zwar nach folgender Übersicht:

	gewöhnl. Züge	Schnellzüge		gewöhnl. Züge	Schnellzüge
auf 50 km . .	140 %	104 %	auf 500 km . .	108 %	96 %
„ 100 „ . .	127 %	108 %	„ 600 „ . .	105 %	94 %
„ 200 „ . .	122 %	109 %	„ 700 „ . .	103 %	93 %
„ 300 „ . .	119 %	102 %	„ 800 „ . .	102 %	91 %
„ 400 „ . .	111 %	98 %	„ 900 „ . .	100 %	90 %

Daß der prozentuale Zuschlag für Schnellzüge etwas geringer wird als für gewöhnliche Züge, kommt davon her, daß der Preisunterschied zwischen Schnellzug und gewöhnlichem Zug in Verbindung mit der besprochenen Herabsetzung etwas nachgelassen wird, nämlich von 25 auf 20 %. Die Preise für Schnellzüge werden hierbei etwas stärker eingeschränkt als für gewöhnliche Züge. Wenn die Tarifherabsetzung keine Verkehrszunahme bringt, so verursacht die Abminderung einen Ausfall von 3 Millionen Kronen, doch hofft man, diesen Ausfall durch Verkehrsvermehrung hereinzubringen.

Die Gütertarife waren während der Krisenjahre im ganzen um 200 % erhöht, mit Ausnahme gewisser Eßwaren, Dünger, Hausbrand u. a. Nach den jetzt beschlossenen Tarifherabsetzungen macht der Zuschlag künftig aus:

für Eilgut, Frachtstückgut (Klasse 1—3) und für Wagenladungen (4—6) . . . . 160 %
für Wagenladungsklasse 7—9 und Ausnahmeklasse A und B, dann für Pappe, Papier, Zellulose und Holzmasse unter Klasse 6 . . . . 140 %
für gewisse Eßwaren, Düngerstoffe usw. . . . . 120 %

Die Herabsetzung soll dem schwer leidenden Erwerbsleben entgegenkommen und dadurch teils dem Verkehrsrückgang entgegenwirken, teils Bedingungen für Verkehrszuwachs schaffen. Würde eine Verkehrsvermehrung nicht erfolgen, so würde ein Ausfall von etwa 6 Millionen Kronen eintreten. Die Hauptdirektion hofft aber auch hier, wie beim Personenverkehr, daß der Ausfall eingebracht wird.

Dr. S.

— **Robert Winkler †.** Der frühere technische Direktor [des] schweizerischen Eisenbahndepartement, Robert Winkler, [über] dessen Übertritt in den Ruhestand wir in Nr. 7, S. 145 d. [J.] berichtet haben, ist am 25. August in Luzern gestorben. Win[kler] wurde am 12. Dezember 1861 geboren und stammte aus e[iner] angesehenen Luzerner Familie. Er studierte am Polytechni[kum] in Zürich Ingenieurwissenschaften und erwarb das Ingeni[eur-]diplom mit höchster Auszeichnung. In seiner Lehrzeit wi[rkte] er an Wasserunternehmungen im Elsaß, in Trier, Laibach [und] Belgrad. Im Jahre 1888 wurde Winkler zum Direktor [der] Pilatusbahn gewählt und versah in den folgenden 14 Jah[ren] diesen Posten. 1902 wurde er als Direktor der technisc[hen] Eisenbahnabteilung des eidg. Eisenbahndepartements in [Bern] berufen, wo er zwei Jahrzehnte mit großem Erfolge tätig [ge]wesen ist. Zu seinen Aufgaben gehörte auch die Vertret[ung] der Schweiz auf zahlreichen internationalen Konferenzen; Wi[nk]ler war daher eine auch außerhalb seines Vaterlandes in Ei[sen]bahnerkreisen sehr bekannte Persönlichkeit. Er wurde n[icht] nur wegen seiner großen fachlichen Tüchtigkeit und [sei]nes Geschickes, die Sitzungen auch unter schwierigen Verh[ält]nissen zu leiten, sondern namentlich auch wegen seiner [aus]gezeichneten persönlichen Eigenschaften allgemein geschä[tzt]. Sein Andenken wird von allen denen, die mit ihm zusam[men]gearbeitet haben, in Ehren gehalten werden.

— **Der schweizerische Umschlag im Hafen von Genua.** [Der] schweizerische Umschlag im Hafen von Genua nimmt von J[ahr] zu Jahr ab. So sind im Jahre 1921 in Genua nicht weniger [als] 268 697 t Güter weniger für die Schweiz eingetroffen als 1[920]. Die Kohlen sind von 153 992 t auf 7333 t zurückgegangen, [das] Getreide von 156 706 t auf 113 010 t, die Baumwolle von 55[…] auf 2390 t, die Lebensmittel von 60 761 t auf 10 815 t und [ver]schiedene andere Güter von 35 974 t auf 10 815 t. Der Rückga[ng] des schweizerischen Güterverkehrs in Genua ist hauptsäch[lich] den Kohlen und dem Getreide zuzuschreiben, welche Gü[ter] heute wieder mehr die Rheinlinie benutzen. Die Gesamteinf[uhr] der Schweiz über Genua belief sich demgemäß im Jahre 19[21] auf 151 843 t gegen 423 085 t im Jahre 1920. Der durchschni[tt]liche Durchgangsverkehr für die Schweiz belief sich vor [dem] Kriege in Genua auf rund 500 000 t.

— **Spanien gegen die Einfuhr französischer Erzeugnisse.** [Man] meldet aus San Sebastian, daß in Spanien gegenwärtig [eine] heftige Bewegung gegen die Einfuhr französischer Erzeugn[isse] sich bemerkbar mache. So werden z. B. die Artikel der fra[n]zösischen Webereien zurzeit in Spanien boykottiert. Die [Be]wegung hat ihren Ursprung in einer Mißstimmung der spa[ni]schen Weinproduzenten gefunden, welche behaupten, daß [die] französischen Zollorgane das spanisch-französische Abkom[men] betr. die Weineinfuhr nicht einhalten und durch allerh[and] Schwierigkeiten versuchen, die spanischen Weinproduzenten [zu] verhindern, ihre Vorräte nach Frankreich zu verkaufen. E[twa] 30 Wagen spanischen Weines sollen in Cerbère angeha[lten] worden sein, und in Cette seien mehr als 10 000 Hektoliter [be]schlagnahmt worden. Als Ursache wird angeführt, daß von [den] Laboratorien der französischen Zollbehörden der Gehalt an [Zi]tronensäure in den spanischen Weinen als zu groß befun[den] worden sei.

— **Sonntagsverkehr in England.** In England klagen z[ahl]reiche Zeitungen darüber, daß am Sonntag der Zugverkehr [der] Eisenbahnen stark eingeschränkt ist; die Zahl der Züge [ist] allenthalben vermindert, Nebenstrecken und einzelne Ha[lte]stellen selbst an Hauptstrecken werden sogar geschlossen. [Da] namentlich eine Anzahl von Schnellzügen auf größere Ent[fer]nungen ausfällt, nimmt eine Reise am Sonntag unter Umstän[den] wesentlich mehr Zeit in Anspruch als in der Woche. [Den] Klagen über diese Beschränkungen stehen andrerseits Stim[men] gegenüber, die auch den beschränkten Verkehr am Sonntag [no]ch für unvereinbar mit ihrer Ansicht von Sonntagsruhe hal[ten]. Die Eisenbahngesellschaften verwahren sich gegen die [Vor]würfe, die gegen sie erhoben werden, indem sie gelt[end] machen, daß kein Bedürfnis für einen stärkeren Zugverk[ehr] vorliegt. Vom Urlaub reist man in England meist am Son[n]abend zurück, weil Sommerwohnungen meist von Sonnab[end] zu Sonnabend vermietet werden. Im Wochenendverkehr keh[ren] die Reisenden meist erst am Montag früh an ihren Woh[nort] zurück, und die wenigen, die die Heimfahrt am Sonntag a[n]unternehmen wollen, finden hierzu auch geeignete Züge. [Ge]schäftsreisen werden meist erst am Montag früh angetre[ten], wo aber ein lebhafter Geschäftsverkehr herrscht, wie z. B. zwischen London und Birmingham, verkehren auch am Son[n]tag Schnellzüge. Wo aber der Zugverkehr am Sonntag [ein]geschränkt oder ganz eingestellt wird, liegt kein Bedürfnis [vor] und die Durchführung des Wochenfahrplans am Sonntag w[ürde] unwirtschaftlich sein. Im Ausflugverkehr werden den Rei[sen]den auch am Sonntag Züge in ausreichender Zahl zur [Ver]fügung gestellt. Die Verkehrsbeschränkungen auf gewis[…]

ecken werden auch damit begründet, daß die langen Zug-
ısen am Sonntag ausgenutzt werden müssen, um größere
beiten auf der Strecke vorzunehmen, die durch den stärkeren
rkehr an den Wochentagen mindestens erschwert, wenn nicht
r unmöglich gemacht werden. Der Gedanke, am Sonntag
ge in größerer Zahl ausfallen zu lassen, berührt uns eigen-
nlich, weil bei uns in vielen Verkehrsbeziehungen am Sonn-
t eher eine größere als eine geringere Zahl von Personen-
gen als in der Woche fährt und stellenweise am Sonntag ein
rkehr herrscht, der von der Eisenbahn kaum bewältigt
rden kann.

— **Obstverkehr in England.** In den Grafschaften Cambridge,
coln und Norfolk wird auf Flächen von etwa 12 000 ha
stbau getrieben, und zwar wird etwa zur Hälfte Beerenobst
ogen, und zur Hälfte handelt es sich um Obstbäume. Zur
förderung der dort erzeugten Obstmengen müssen die betei-
ten Eisenbahnen, die Vereinigte Midland- und Große Nord-
n und die Große Ostbahn, alljährlich besondere Maßnahmen
ffen, und zwar sind die Beeren wegen ihrer größeren Emp-
dlichkeit schwerer zu befördern als die festeren Äpfel, die
nen, Pflaumen usw. Der Obstverkehr drängt sich auf kurze
it zusammen und muß mit besonderer Beschleunigung ab-
vickelt werden, damit das Obst möglichst frisch in die Hände
Verkäufer kommt. Die versandten Obstmengen waren
ses Jahr ziemlich erheblich, jedoch nicht ganz so groß wie
Vorjahre. Die höchste Zahl der an einem Tage versandten
genladungen Beerenobst war 460, der Durchschnitt während
Hälfte der Zeit 350, während der übrigen Zeit etwas ge-
ger. Der Obstverkehr geht von 19 Bahnhöfen aus, auf
en etwa 2000 Erzeuger ihr Obst aufliefern, und zwar in
ndwagen bis Lastkraftwagen. Das Ziel der Obstsendungen
das mittlere und nördliche England, auch Schottland, wäh-
d London und der Süden mehr aus der Grafschaft Kent ver-
gt wird, wo auch die Reife früher eintritt, so daß der Ver-
d dort beendigt ist, wenn er in den Grafschaften Cambridge,
coln und Norfolk beginnt. Das Obst wird meist in Sonder-
gen befördert, die einzulegen nicht immer ohne Schwierig-
ten ist, weil es sich um eingleisige Strecken handelt. Das
laden ist ebenfalls nicht ganz leicht, weil die Obst-
dungen erst möglich kurz vor Abgang der Züge aufge-
ert werden und die Erzeuger ihre einzelnen Sendungen
ist nach einer ganzen Anzahl von Zielbahnhöfen aufgeben,
o in verschiedene Wagen verladen. Die Beeren werden
ist in Spankörben versandt, die so aufeinandergebaut wer-
, daß die Last des oberen auf dem unteren Korb ruht, ohne
die Beeren gedrückt werden. Bei der Vereinigten Midland-
Großen Nordbahn wurden dieses Jahr allein 3 Millionen
nkörbe mit je 4 Pfund Erdbeeren aufgegeben, während die
hl anderer, größerer Packungen sich etwa auf eine halbe
lion belief.

— **Beraubungen bei den englischen Eisenbahnen.** Während des
ieges und seit seiner Beendigung ist in England in zunehmen-
n Maße über Beraubungen der der Eisenbahn zur Beförderung
ertrauten Güter geklagt worden; die von den verschiedenen
enbahngesellschaften ergriffenen Gegenmaßregeln haben zwar
igen Erfolg gehabt, das Übel aber nicht ganz auszurotten ver-
cht. Bei der Tagung einer Eisenbahngesellschaft, die kürz-
stattgefunden hat, haben sich mehrere Vertreter der Eisen-
narbeiter in heftigen Ausdrücken gegen diese verbreche-
hen Handlungen ausgesprochen. Ganz abgesehen vom Stand-
kt der Sittlichkeit, sagte einer der Redner, sollten die Eisen-
narbeiter ihr äußerstes tun, um an der Bekämpfung dieses
els mitzuwirken; das erfordere der Trieb der Selbsterhaltung,
n die Unsicherheit bei der Beförderung durch die Eisenbahn
ke gewisse Arten des Verkehrs von der Eisenbahn ab und
nge sie auf die Straße und den Kraftwagen. „Railway Ga-
te“ begleitet den Bericht hierüber mit der Bemerkung, daß
e kleine verbrecherische Minderheit den ganzen Stand der
enbahnbediensteten in üblen Ruf brächte, und daß Arbeiter
Verwaltung gemeinsam vorgehen müßten, um das Eigentum
hrend der Beförderung mit der Eisenbahn zu schützen. Eine
serung sei bereits zu bemerken, und weitere Fortschritte
n zu erhoffen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnerstreiks auf den Pekinger Bahnen.** Pekinger
hrichten zufolge hat sich die Lage der chinesischen Bahnen
erordentlich schwierig gestaltet infolge von Eisenbahner-
iks, die den Verkehr auf der Peking-Hankau- und Peking-
van-Eisenbahn stillgelegt haben. Die Arbeiter streiken an-
lich, um bessere Arbeitsverhältnisse durchzudrücken. In
klichkeit werden sie aber von politischen Gründen ge-
t. Diese Ereignisse werfen ein grelles Licht auf die be-
tungsvolle soziale Bewegung in China. Hinter den strei-
kenden Eisenbahnern sollen Aufwiegler des früheren Verkehrs-
ministers Yeh Kung-cho stehen, nachdem der jetzige Verkehrs-
minister kurzerhand die Günstlinge Yehs aus ihren Ämtern ent-
fernt hat.

— **Einheitsspur für Australien.** Seit 34 Jahren beschäftigt
die Schaffung einer einheitlichen Spurweite für die Eisen-
bahnen von Australien die Minister der verschiedenen Bundes-
staaten bei ihren Besprechungen, ebenso die Eisenbahnkommis-
sare, die Militärbehörden und eine ganze Anzahl anderer Be-
hörden und Körperschaften. Australien besitzt zwar ein aus-
gedehntes Netz von Eisenbahnen, es beschränkt sich aber auf
einen, wenn auch ziemlich breiten, Gürtel entlang der Küste,
während das Innere noch frei von Schienensträngen ist. Man
erwartet aber eine lebhafte Einwanderung und damit eine Be-
siedlung der jetzt noch unbevölkerten Landstriche im Inneren
des Erdteils. Das wird zur Ausdehnung des Eisenbahnnetzes
zwingen, damit die Erzeugnisse der neu besiedelten Gegenden
an die Küste gebracht werden können. Ehe diese Neubauten
begonnen werden, sollte die Frage der Spurweite entschieden
sein. Jetzt teilen die Landesgrenzen das Eisenbahnnetz Austra-
liens in ebensoviel Abschnitte wie Bundesstaaten vorhanden
sind, und der Übergang von dem einen zum anderen ist nur
mit Umsteigen und Umladen möglich. Darunter leidet der Ver-
kehr, und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen würde
wesentlich erhöht, wenn diese Behinderung wegfiele. Die Ver-
einheitlichung der Spur, die nach den neuesten Angaben
21 000 000 £ kosten wird, soll nunmehr zum Stichwort für die
kommenden Wahlen zum Bundesparlament gemacht werden.
Selbst wenn aber die Partei, die für die Vereinheitlichung ein-
tritt, ans Ruder kommt, ist nicht abzusehen, wie die hohen
Kosten aufgebracht werden sollen. Der Staatenbund wird sie
zunächst zu beschaffen und von den Bundesstaaten ihren An-
teil wieder einzuziehen haben. Der Widerstand einzelner
Bundesstaaten, die wahrscheinlich weniger gegen die Verein-
heitlichung als gegen die hohen damit verbundenen Ausgaben
sind, wird aber noch zu überwinden sein. Immerhin wird der
Ausfall der Wahlen erkennen lassen, wie sich die Allgemein-
heit zu der Frage stellt.

Allgemeines.

— **Kraftwagen auf Schienen.** Für den schwachen Verkehr
einer Nebenbahn ist zuweilen selbst eine leichte Lokomotive
mit nur einem angehängten Personenwagen ein zu teures und
unwirtschaftliches Betriebsmittel. Der Motorwagen hat sich
daher an vielen Stellen auf der Eisenbahn Eingang verschafft.
Er eignet sich nicht nur für den angedeuteten Fall, wo der
Personenverkehr einer Strecke überhaupt schwach ist, sondern
besonders auch zur Ausfüllung von Lücken im Fahrplan einer
Strecke, auf der stärkerer Verkehr herrscht. In Deutschland
ist zu diesem Zweck an einer Anzahl von Stellen der elek-
trische Triebwagen mit Speicherbetrieb gewählt worden, neuer-
dings verkehren hier und da auch Triebwagen mit Verbren-
nungsmotor. Man ist dabei insofern richtig vorgegangen, als
man einen Eisenbahnwagen entworfen und gebaut und in diesen
einen Verbrennungsmotor eingebaut hat. In anderen Ländern,
namentlich in denen englischer Zunge, ist man einen anderen
Weg gegangen: man hat bei einem für den Straßenverkehr be-
stimmten Omnibus die Räder abgenommen und sie durch Flan-
schenräder ersetzt. Während des Krieges sind im deutschen
Feldeisenbahndienst an mehreren Stellen derartige Schienen-
kraftwagen benutzt worden; sie haben zu schweren Unfällen
Anlaß gegeben, bei denen auch wertvolle Menschenleben ver-
loren gegangen sind. Derartige Wagen sind für den Betrieb
auf Schienen zu leicht und infolgedessen der Gefahr der Ent-
gleisens stark ausgesetzt. Schon ein auf den Schienen liegen-
der Stein etwa von der Größe eines Hühnereis kann sie aus
dem Gleis ausheben, und da sie meist mit erheblicher Ge-
schwindigkeit fahren, da ferner die Räder von der Schiene auf
den Schotter um eine beträchtliche Höhe herabfallen und die
Oberfläche des Schotters mit ihrer Unterbrechung durch die
Schwellen eine höchst ungeeignete Fahrfläche ist, sind die
Folgen einer solchen Entgleisung sehr verderblich. Die Be-
richte über den Betrieb mit Schienenomnibussen auf Eisen-
bahnen sind daher mit großer Vorsicht aufzunehmen, und wo
ein derartiger Betrieb neu eingerichtet wird, wird abzuwarten
sein, was an anderer Stelle im Dauerbetrieb für Erfahrungen
gesammelt werden.

Rechtspflege.

— **Beraubung von Kremserteilen als „auffallender Gewichts-
abgang“ im Sinne des § 86 der Eisenbahnverkehrsordnung.**
Das Rheinisch-Westfälische Elektrizitäts-
werk in Essen-Ruhr übergab im November 1919 der Eisenbahn

auf Station Kendenich einen Kremserwagen der Speditionsfirma v. E. in Essen." Auf dem Transport von Kendenich nach Essen wurden die Kissen der beiden Längssitze, der Lederpolsterbezug an den Seiten des Wagens, die Ledervorhänge, die Laternen und das Befestigungspolster am Schwengel geraubt. Ferner sind das Polster der Rücklehne, das Bockpolster und der Ledervorhang beschädigt worden. Die Eigentümerin des Wagens fordert Schadensersatz in Höhe von 6800 ℳ vom Eisenbahnfiskus. Der Beklagte beruft sich auf § 86 der Eisenbahnverkehrsordnung, wonach bei Versendung von Gütern in offen gebauten Wagen die Haftung des Fiskus auf den Verlust ganzer Stücke und auffallenden Gewichtsabgang beschränkt ist. Da beide Voraussetzungen nicht vorliegen, hafte er nicht für die eingetretenen Schäden.

Landgericht Essen und Oberlandesgericht Hamm haben die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht nimmt an, daß für beide Tatbestände, sowohl den der Beraubung als den der Beschädigung der § 86 EVO. zutreffe und weder auffallender Gewichtsabgang noch Verlust ganzer Stücke vorliege. Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts Hamm aufgehoben und das Urteil des Landgerichts dahin abgeändert, daß der Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt wird, aus folgenden Entscheidungsgründen:

„Dem Oberlandesgericht kann nicht darin beigetreten werden, daß Beschädigungen der hier in Rede stehenden Art zu den Gefahren gehören, die der Beförderung auf offenem Wagen eigen sind. In diesem Umfange fällt also die Haftungsfreiheit der Bahn überhaupt weg. Bezüglich der Beraubung hängt die Frage der Haftung davon ab, ob im Sinne der Einschränkungsklausel des § 86 EVO. auffallender Gewichtsabgang oder Verlust ganzer Stücke anzunehmen ist. Soweit das Oberlandesgericht den Verlust ganzer Stücke verneint, befindet es sich in Übereinstimmung mit dem Reichsgericht. Dagegen hat das Oberlandesgericht zu Unrecht den „auffallenden Gewichtsabgang" verneint. Das Oberlandesgericht verneint den „auffallenden Gewichtsabgang" (obgleich es sich um den Verlust erheblicher Teile des Wagens handelt) deshalb, weil diese Teile im Verhältnis zu dem hohen Gewicht des ganzen Frachtstücks kein erhebliches Gewicht gehabt hätten. Es kommt aber nach Sinn und Zweck der Einschränkungsklausel des § 86 Abs. 1 EVO. nicht hierauf an, vielmehr bedeutet auffallender Gewichtsabgang einen Verlust, der im regelmäßigen Verlauf des Betriebes und seiner Begleiterscheinungen, insbesondere auch wegen seiner Erheblichkeit an und für sich, nicht seine Erklärung findet. Es ist zu beachten, daß die Einschränkungsklausel gerade zu dem Zwecke getroffen ist, die Eisenbahn für erhebliche Verluste durch Diebstähle Dritter, wie sie bei der Beförderung auf offenem Wagen leichter ausführbar sind, haften zu lassen. Diesem Sinn und Zweck der Einschränkungsklausel wird nur eine Auslegung gerecht, nach welcher die hier in Betracht kommenden geraubten Kremserwagenteile unter „auffallenden Gewichtsabgang" fallen, mögen sie auch, was dahingestellt bleiben kann, gerade von der Bezeichnung „Verlust ganzer Stücke" nicht gedeckt sein. Es ergibt sich danach die Haftpflicht des Beklagten aus § 450 HGB. sowohl wegen der beschädigten als auch wegen der abhanden gekommenen Kremserwagenteile." (Aktenzeichen: I 163/21. — 8. 4. 22.)

K. M.-L.

— **Haftung der Bahn bei unverpackten Ledersendungen.** Für die Klägerin wurden am 7. Januar 1921 von der Firma H. in Worms 22 Ballen Leder nach Münster i. W. zur Versendung gebracht, und zwar erfolgte die Versendung des Leders nur verschnürt und unverpackt. Diese Tatsache hat die Firma H. bei Aufgabe der Sendung im Frachtbriefe bestätigt. Auf dem Bahnwege ist ein Ballen im Gewicht von 89 kg verlorengegangen, ferner sind aus zwei weiteren Ballen Lederstücke herausgeschnitten worden und abhanden gekommen.

Landgericht Münster und Oberlandesgericht Hamm haben die von der Klägerin gegen den Eisenbahnfiskus erhobene Klage auf Schadensersatz abgewiesen. Das Oberlandesgericht im wesentlichen mit folgenden Entscheidungsgründen: „Der Beklagte beruft sich mit Recht auf die Haftbefreiungsvorschrift des § 86 Abs. 1 Ziff. 2 EVO. Nach dieser Bestimmung haftet bei Gütern, die, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders im Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung zur Beförderung aufgegeben sind, die Eisenbahn nicht für den Schaden, der aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht. Ferner wird nach § 86 Abs. 2 EVO. dann, wenn der Schaden den Umständen nach aus der bezeichneten Gefahr entstehen konnte, vermutet, daß er aus der Gefahr entstanden ist.

Im vorliegenden Falle hat die Absenderin auf den Frac brief den Vermerk „unverpackt" gesetzt. Es ist also im Frac brief ein den Vorschriften der §§ 62 Abs. 2, 86 Abs. 1 Zif EVO. entsprechendes Anerkenntnis des Fehlens der V packung enthalten. Ob, wie die Klägerin behauptet, bei ei Versand von Leder in Ballen eine bloße Umschnürung Ballen handelsüblich ist, kann dahingestellt bleiben. Es kon lediglich darauf an, ob bei Berücksichtigung der mit der Eis bahnbeförderung verbundenen Gefahren Leder in Ballen sei Natur nach zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder schädigung einer Verpackung bedarf. Wenn die Eisenba verwaltung diese Frage bejaht und demgemäß bei Leder Ballen eine Verpackung fordert, so erscheint dies sachlich rechtfertigt. Denn Leder reizt wegen seines hoh Wertes und des starken Bedarfs in unverpac tem Zustande in besonderem Maße zum Die stahl. Ihre gegenteilige Auffassung kann die Klägerin a nicht auf die Übung in der Vorkriegszeit gründen. Unerhebl ist auch, ob die Eisenbahnverwaltung erst im Februar 1921 also nach dem hier in Frage stehenden Transport — besond Vorschriften über die Verpackung von Ledersendungen lassen hat.

Im übrigen hat die Absenderin die Verpackungsbedürft keit der von ihr zur Versendung gebrachten 22 Ballen Le anerkannt. Der von der Absenderin auf den Frachtb gesetzte Vermerk „unverpackt" sollte nicht etwa zur näher Kennzeichnung der versandten Güter dienen, sondern sollte Anerkenntnis des Fehlens der Verpackung im Sinne des § Abs. 2 EVO. bedeuten. Dies ergibt sich unzweifelhaft dara daß die Absenderin den Vermerk in die Spalte gesetzt welche für Anerkenntniserklärungen im Sinne des § 62 Abs EVO. bestimmt sind. Auch die weitere Voraussetzung für Anwendung des § 86 Abs. 1 Ziff. 2 EVO., daß das Fehlen ein Verpackung im vorliegenden Falle für den unstreitig auf Di stahl zurückzuführenden Verlust ursächlich gewesen s kann, hat der Vorderrichter mit Recht für gegeben eracht. Infolge des Fehlens der Verpackung sah jedermann ohne weires, daß es sich um eine Ledersendung handelte. Ob bei Le in Ballen trotz ordnungsmäßiger, starker Verpackung noch gewisser Ledergeruch wahrzunehmen ist, kann dahingest bleiben. Auch wenn dies zutreffen sollte, wird jedenfalls Erkennbarkeit des Inhalts durch eine sachgemäße Verpacku wesentlich erschwert. Es ist deshalb damit zu rechnen, daß Inhalt der Ballen bei gehöriger Verpackung unbemerkt geblie wäre. Nach alledem besteht jedenfalls die Möglichkeit und so zu Gunsten der Bahn die Vermutung des § 86 Abs. 2 EVO., d der eingetretene Verlust auf das Fehlen der Verpackung zurückzuführen ist.

Allerdings könnte die Bahn die Befreiung von der Haftu nicht geltend machen, wenn der Schaden durch ein Verschuld der Bahn entstanden sein sollte. Jedoch kommt der Entlastu der Bahn in dieser Beziehung in Betracht, daß sich während Transports, insbesondere auf einer Umladestation, die Gelegenheit geboten haben kann, den Ballen, der sich von zwei Personen unschwer forttragen ließ, trotz der im allgmeinen ausreichenden Beaufsichtigung Frachtgüter zu entwenden. Hiernach läßt sich eine Feststlung, daß der Diebstahl von Leuten der Bahn selbst begang worden ist oder auf ihr Verschulden zurückzuführen sei, ni treffen."

Gegen dieses Urteil hatte die Klägerin Revision be Reichsgericht eingelegt, jedoch ohne Erfolg. höchste Gerichtshof hat die Revision zurückgewiesen, mit f gender Begründung: „Der Revision der Klägerin kon nicht stattgegeben werden. Es muß anerkannt werden, daß Eisenbahnverwaltung hier eine Verpackung für Leder verla hat, und es muß außerdem anerkannt werden, daß die Versederin durch Einsetzen des Vermerks sich dem gefügt hat. Da kann gar nicht zweifelhaft sein, daß hier der Diebstahl mit den Gefahren gehört, die durch mangelhafte Verpackung ge dert werden können. Für einen Diebstahl durch die Eisenba beamten selbst ist kein Anhaltspunkt vorhanden." (Akt zeichen: I 30/22. — 21. 6. 22.)

K. M.-L.

— **Fensterleder keine Kostbarkeit im frachtrechtlichen Sin.** In einer neuen Entscheidung hat das Reichsgericht ein Urteil d Oberlandesgerichts Frankfurt a. M. bestätigt, das die Fra ob Fensterleder zu den Kostbarkeiten gehöre, in verneinend Sinne entschieden hat. Der Sachverhalt betrifft eine Sendu von drei Kisten mit Fensterleder, die von Amerika aus unter d Bezeichnung „Liebesgabe aus Nordamerika" v frachtet worden sind. Die Hamburg-Amerika-Linie sandte Kisten am 20. Januar 1920 als Eilgut an die Firma W. in Fra furt a. M. Auf dem Bahnwege sind zwei Kisten im Rohgewi von 280 kg in Verlust geraten. Der Kaufpreis für die beid Kisten betrug 2076 Dollar. Die Klägerin, die Firma W. & in Nürnberg, hat aus abgetretenen Rechten den Eisenbahnfisk

uf Schadensersatz in Anspruch genommen und der Berechnung inen Kurswert von 91 M für den Dollar zugrunde gelegt. Der eklagte Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Eisenbahndirek-on Frankfurt a. M., erhebt im wesentlichen den Einwand, daß as verlustig gegangene Leder als Kostbarkeit zu betrach-n sei. Da diese Eigenschaft und der Wert im Frachtbriefe icht angegeben worden sei, komme eine Haftung der Bahn emäß der §§ 467 HGB., 96 EVO. nicht in Frage.

Das Landgericht Frankfurt a. M. ist dem Beklagten eigetreten, dagegen hat vor dem Oberlandesgericht rankfurt die Klägerin ein obsiegendes Urteil erzielt, indem ieses Gericht den Ersatzanspruch der Klägerin dem Grunde ach für gerechtfertigt erklärt hat. „Entscheidend ist“, so führt as Oberlandesgericht zu der umstrittenen Frage aus, „ob das ensterleder eine Kostbarkeit im verkehrstechnischen Sinne ist. ei Prüfung des Mißverhältnisses zwischen dem Wert der Ware ı ihrem Umfang und Gewicht ist die allgemeine Geldentwertung ı berücksichtigen. Soweit lediglich eine Preissteigerung vor-egt, die mit der allgemeinen Verteuerung fast aller Waren ngefähr gleichen Schritt gehalten hat, kann von einer außer-ewöhnlichen Wertsteigerung und damit von einer Kostbarkeit ı frachtrechtlichen Sinne nicht die Rede sein, sondern es muß arüber hinaus noch eine weitere Preissteigerung folgt sein, wenn ein Gut, das vor dem Kriege nicht ı den Kostbarkeiten gerechnet wurde, jetzt ie Eigenschaft einer Kostbarkeit haben soll. in Gut ist also auch nur dann Kostbarkeit, wenn es in der tzigen Zeit der Geldentwertung einen derartig hohen Preis t, daß es, in Goldmark umgerechnet, schon vor dem Kriege s Kostbarkeit im verkehrstechnischen Sinne hätte angesehen erden müssen. Wenn auch der Wert der vorliegenden Sendung t einem Kilogrammwerte von 673 M zahlenmäßig hoch er-heint, so übersteigt er trotzdem nicht erheblich den Wert derer gleich großer und gleich schwerer Sendungen. In der ßgebenden Zeit von Ende Januar 1920 stand die deutsche ährung sehr niedrig. Es hatten sich damals bereits die Preise r notwendigen Lebensbedürfnisse der Geldentwertung ange-ßt, so daß auch andere Frachtstücke vom gleichen Umfang ıen sehr großen Wert hatten, der den beiden Kisten mit ensterleder nicht viel nachgab. Daß kein erhebliches Miß-rhältnis zwischen dem Wert der beiden Kisten und dem Ge-cht und Umfang vorliegt, wird noch deutlicher, wenn man die piermark nach dem Friedenskurse des Dollars in Goldmark rechnet. Der Wert einer Kiste in Goldmark ist dann etwa 30 M. Bei diesem Goldmarkwert stellen derartig große und were Kisten wie die vorliegenden, verglichen mit anderen achtgütern gleichen oder ähnlichen Umfangs und Gewichts, ine so außergewöhnlich wertvollen Frachtstücke dar, daß man als Kostbarkeiten ansehen muß. Der hohe Wert der beiden sten ist demnach lediglich eine Folge der allgemeinen ertsteigerung. Die beiden Kisten sind also keine Kostbar-iten im frachtrechtlichen Sinne.

Der weiterhin geltend gemachte Anspruch der Klägerin auf gangenen Gewinn wird vom Oberlandesgericht abgelehnt, il der Ersatz des vollen Schadens — also auch Ersatz für gangenen Gewinn — nur gefordert werden kann, wenn Vor-z oder grobe Fahrlässigkeit der Bahn nachgewiesen ist. Das i jedoch nicht der Fall.“

Die gegen das Urteil des Oberlandesgerichts beim Reichs-richt eingelegte Revision des beklagten Eisenbahnfiskus i mit folgender Begründung zurückgewiesen worden: „Der vision konnte nicht stattgegeben werden. Bei Entscheidung Frage ist die Rechtsprechung des Senats beobachtet worden. ist erwogen worden, ob die Kisten als solche nach ihrem fang und Gewicht einen bedeutend höheren Wert hatten, als dere gleichwertige und gleich schwere Sachen. Das ist ver-nt worden. Ein Rechtsirrtum ist in dieser Entscheidung des rufungsgerichts nicht zu finden. Das Reichsgericht hat Reise-päck, das im September 1919 zur Versendung gebracht wurde d ähnlichen Kilogrammwert hatte, nicht als Kostbarkeit gelten sen, ebenso sind Baumwollstickereien, die im Oktober 1919 z Versendung kamen, nicht als Kostbarkeiten angesehen rden. Die Entscheidung entspricht daher der Rechtsprechung Senats. — Auch im übrigen ist in der Entscheidung des erlandesgerichts ein Rechtsirrtum nicht zu finden. Die Re-vion war mithin als unbegründet zurückzuweisen.“ (Akten-zchen: I. 671/21. — 24. 6. 22.) K. M.-L.

Bücherschau.

Die Reichsbahn. Schriften und Mitteilungen aus dem Reichs-verkehrsministerium. Heft III. Verlag von Georg Stilke, Berlin 1922.

Wie seine beiden Vorgänger, so bietet auch das dritte Heft der Schriftenreihe eine Fülle interessanten Stoffes aus allen Gebieten des Eisenbahn- und Wirtschaftswesens. Der Leser, dem das Studium durch die besonders leicht faßliche und volkstümliche Darstellung vereinfacht wird, wird nicht bloß durch die zahlreichen, interessanten Mitteilungen über viel erörterte Fragen angeregt werden, sondern bei ernster Prüfung des anschaulich gebotenen Materials zu der Überzeugung kommen, daß Vorwürfe und Vorurteile, die so häufig gegen die Eisenbahnverwaltung laut werden, meist auf falschen Voraussetzungen beruhen und einer sachlichen, auf Zahlen und Tatsachen gestützten Untersuchung nicht standhalten.

Das Heft behandelt einerseits die Rückwirkungen der politischen Verhältnisse auf das Verkehrswesen, wie die internationalen Verkehrsfragen auf der Weltwirtschaftskonferenz in Genua, die oberschlesischen Eisenbahnen im deutsch-polnischen Abkommen und die deutschen Eisenbahnen als Objekt des Versailler Vertrags; anderseits werden die inneren Verhältnisse der Reichsbahn und ihre Wiederaufbauarbeit eingehend erörtert. Das Heft enthält wertvolles Material zum Akkord- und Prämienwesen, zum Ersatz geistiger und körperlicher Arbeit durch maschinelle Hilfsmittel, über Wagengestellung und ihre Beziehung zur Kohlenförderung. Die Tarifpolitik der Reichsbahn wird in ihrer Abhängigkeit von den Selbstkosten behandelt, der Berliner Stadt- und Vorortverkehr und seine Verkehrsmittel sind zahlenmäßig namentlich nach der tariflichen Seite untersucht und bewertet. Der Schnellzugverkehr Deutschlands wird mit dem des Auslandes verglichen. Mehrere Artikel befassen sich auch mit wichtigen technischen Problemen, wie der Wärmewirtschaft der Reichsbahn und der Verwertung von Feuerungsrückständen in gemeinwirtschaftlichem Betriebe. Besonders ist hervorzuheben, daß mehrere dieser Aufsätze durch äußerst geschickt gewählte bildliche Darstellungen veranschaulicht werden, aus denen die Veränderungen in den Leistungen und Betriebsergebnissen sehr klar zu ersehen sind. Wir behalten uns vor, auf einzelne der Aufsätze dieses äußerst interessanten Heftchens demnächst zurückzukommen.

— **Die Schäden des Lokomotivkessels** von Dipl.-Ing. Theodor Posewitz, Leipzig, Dr. Max Jänecke. Preis 27 M. Bibl. d. g. Technik 285.

Die Beschleunigung der Kesselausbesserungen mit dem Ziel, die Wiederherstellungsdauer der Lokomotive abzukürzen und mehr diensttaugliche Lokomotiven dem Betriebe zur Verfügung zu stellen, ist eine wichtige neuzeitliche Aufgabe der Eisenbahnverwaltungen geworden. Die Lösung dieser Aufgabe kann in erheblichem Maße beschleunigt und verbessert werden, wenn die Kenntnis des Lokomotivkessels, der Ursachen seiner Beschädigungen, der Mittel zur sachgemäßen Ausbesserung auch in den Kreisen der ausführenden Beamten (Ingenieure, Werkmeister), ferner auch der Lokomotivführer und letzten Endes der Kesselschmiede noch mehr als bisher verbreitet wird.

Das Büchlein, welches sich an diese Kreise wendet, will nicht als wissenschaftliche Abhandlung gelten, sondern nur eine allgemeinverständliche Anleitung für die Ausbesserung der Lokomotivkessel geben. Der Verfasser gibt aus seiner jahrelangen Praxis bei der Kaschau-Oderberger Bahn eine Fülle von dankenswerten Anregungen. Einige Ausdrücke wie z. B. „Stehkesselkranz“, „Rauchkasten“, „Krebswand“, „Bauchtafel“ sind dem reichsdeutschen Eisenbahner fremd, jedoch nicht unverständlich. Diese Wortbildungen tun dem Wert der Schrift keinen Abbruch, die besonders wegen ihres billigen Preises sowohl zum Selbststudium wie zu Unterrichtszwecken empfohlen werden kann.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher und Schriften zugegangen:

Die Regelung der Arbeitszeit des Betriebs- und Verkehrspersonals der Deutschen Reichsbahn (Vorläufige Dienstdauervorschriften vom 5. August 1922), erläutert von Dr. Fromm, Oberregierungsrat im Reichsverkehrsministerium. 1922. Verlag für Politik und Wirtschaft G. m. b. H., Berlin W. 35. Diese Schrift ist im Leitaufsatz der Nr. 30 unserer Zeitung eingehend besprochen worden.

Die Verkehrsnot der Reichsbahn im Jahre 1921. Denkschrift des Ausschusses der gesamten Spediteurverbände Deutschlands, des Reichsausschusses der Deutschen Landwirtschaft, des Deutschen Landwirtschaftsrats, des Zentralverbandes des Deutschen Großhandels, des Deutschen Städtetags und des Deutschen Industrie- und Handelstags. Herausgegeben vom Deutschen Industrie- und Handelstag.

Bericht über die Tätigkeit des Materialprüfungsamtes im Berichtsjahre 1920. Sonderabdruck aus den Mitteilungen des Amtes 1921 Heft 3 und 4.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 226 vom 30. August 1922 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend den Antrag des Reichsverkehrsministeriums, Zweigstelle Bayern (Tarifamt) in München auf Änderung der Zusatzbestimmungen 2 zu § 63 des VBR. (Anbringung von außergerichtlichen Entschädigungsansprüchen) (abgesandt am 4. September d. J.);

Nr. III 194 vom 31. August 1922 an sämtliche Vereinsverwa tungen, betreffend das VWÜ. Abrechnung mit den Niederöste reichischen Landesbahnen (abgesandt am 4. September d. J.

Nr. V 478 vom 1. September 1922 an sämtliche Vereinsve waltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitu der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (a gesandt am 1. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 31. August d. J. verschied nach längerem Krankenlager das betriebsleitende Mitglied unserer Direktion

Herr Geh. Baurat **Christian Blunck.**

Wir beklagen aufs tiefste den Heimgang dieses ausgezeichneten Mannes, der durch seine reichen Erfahrungen und umfassenden Fachkenntnisse in unermüdlicher Arbeit unserer Gesellschaft die wertvollsten Dienste geleistet hat.

Die dankbare Erinnerung hieran und an seine persönlichen Eigenschaften sichern ihm unser dauerndes Gedenken. (1172)

Direktion und Aufsichtsrat der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Güterverkehr.

Gemeinsames Deutsches Heft A (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 werden die im Anhang I nachrichtlich angegebenen Umladegebühren der Weimar-Rastenberger Eisenbahn für Wagenladungen erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. August 1922. (1167)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf Seite 20 des Nachtrags I ist die Entfernung Ottendorf (Kr. Sprottau) zum Anstoßpunkt 9 von 148 auf 48 km zu berichtigen.

Mit sofortiger Wirksamkeit ist die für den Güterverkehr in Wagenladungen dienende Station Sosnitza der Eisenbahndirektion Oppeln in den Tarif mit folgenden Entfernungen aufzunehmen:

nach Anstoßpunkt 10 : 297 km,
nach Anstoßpunkt 11 : 325 km.

Der Bahnhof dient:

a) der Umbehandlung
   1. von Holz in Wagenladungen und Gütern in Kesselwagen und zwar nur im Verkehr von den Stationen Dziedzice (Dzieditz), Granica pod Katowicami (Kattowitz Landesgrenze), Granica pod Sczponiecami (Schoppinitz Landesgrenze), Myslowice (Myslowitz) und Oswiecim (Oswiecim),
   2. von leeren Kesselwagen, die nach den genannten Stationen zurückkehren;
b) dem Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke.

Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für Gleiwitz.

München, 28. August 1922. (1155)
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde werden zum 1. September d. Js. die Bestimmungen über die Ladefristen auf Seite 4 und 5 unseres Binnen-Gütertarifs (Tfv. Nr. 119) dahin abgeändert, daß nicht nur die innerhalb eines Umkreises von 2 km, sondern alle innerhalb eines Umkreises von 5 km von der Station wohnenden Absender bzw. Empfänger bei Vermeidung von Standgeld verpflichtet sind, die Wagen, die bis vorm. 9 Uhr ladebereit gestellt sind, bis 6 Uhr abends zu be- bzw. zu entladen, sofern bei eingehenden Ladungen auch die Benachrichtigung rechtzeitig bis 9 Uhr vorm. erfolgt ist. In anderen Fällen läuft die standgeldfreie Ladefrist 24 Stunden nach der Bereitstellung der Wagen bzw. Wagenladungen ab.

Neuruppin, den 30. August 1922. (1168)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn tritt ab 1. September cr. eine weitere Erhöhung der Gütertarife in Kraft.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion. (1158)

Oberschl. Schmalspurbahnen.

Am 1. September d. J. tritt zu dem Gütertarif für die Oberschl. Schmalspurbahnen vom 1. April 1920 der Nachtrag XII in Kraft, der eine Erhöhung der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs enthält.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt bis zum Erscheinen des Nachtrags im Druck das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion in Oppeln Auskunft.

Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Gleiwitz (Schmalspurbahn) sowie bei dem Verkehrsamt in Tarnowitz zu haben. Die Einführung des Nachtrags mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörde.

Oppeln, den 25. August 1922. (1154)
Reichsbahndirektion (Schmalspurbahn) namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif v. 1. August 1922.

Folgende Entfernungen werden be richtigt:

Bedburg (Erft.)-Nürnberg Rbf. von 5 in 476 km,
Beurig-Saarburg-Nürnberg Rbf. von 4 in 475 km,
Dhronecken-Nürnberg Rbf. von 476 405 km,
Gill-Nürnberg Rbf. von 475 in 477 km.
Griedel-Nürnberg Rbf. von 269 in 267 k
Großsachsen-Heddesheim-Nürnberg R von 264 in 266 km,
Hemsbach-Nürnberg Rbf. von 276 in 2 Kilometer,
Hoppenheim (Rheinhess.)-Nürnberg R von 289 in 295 km,
Herbstein-Nürnberg Rbf. von 304 in 2 Kilometer,
Hetzbach-Nürnberg Rbf. von 254 in 2 Kilometer,
Horchheim b. Worms-Nürnberg Rbf. v 285 in 291 km,
Laudenbach (Bergstr.)-Nürnberg R von 278 in 268 km,
Lieblos-Nürnberg Rbf. von 244 in 232 k
Lorchhausen-Nürnberg Rbf. von 304 i 314 km,
Mannheim-Sandhofen-Nürnberg Rbf. v 295 in 288 km,
Nennig-Nürnberg Rbf. von 505 in 501 k
Offstein-Nürnberg Rbf. von 292 in 298 k
Otzenhausen-Nürnberg Rbf. von 433 i 397 km,
Pölert-Nürnberg Rbf. von 449 in 413 k
Schoden-Ockfen-Nürnberg Rbf. von 4 in 479 km,
Unter Waldmichelbach-Nürnberg R von 296 in 292 km,
Zotzenbach-Nürnberg Rbf. von 288 284 km,
Münzenberg-Schnelldorf von 68 in 2 Kilometer.
Worringen (Rhein)-Gemünden (Mai von 332 in 322 km.

München, den 23. August 1922. (116
Tarifamt b. RVM., ZB.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. September 19 tritt im Binnen- und Wechselverke eine Erhöhung der Frachtsätze für d Güter- und Tierverkehr in demselb Ausmaße wie bei den Deutschen Reic bahnen in Kraft.

Berlin, den 28. August 1922. (11
Die Direktion.

Besondere Bestimmungen über den Eis bahn-Güterverkehr in Altona, Hamb und Harburg (Tfv. 10).

Mit Gültigkeit vom 7. September 19 werden die Ladegebühren der §§ 8 (und 9 um 100 % erhöht. Das alsbaldi Inkrafttreten der Erhöhung gründet si auf die vorübergehende Änderung des der E. V. O. (R. G. Bl. 1914, Seite 455

Altona, den 29. August 1922. (11
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1922 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz - Lindau-Reutin und Lindau Stadt ·fgehoben und durch folgende ersetzt:

Frachtsätze in Pf für 100 kg (oder in ℳ für 10 t)

Konstanz nach oder von	Stückgut			Wagenladungen																				
	Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse	Klassen														Ausnahmetarife für Wegebaustoffe	Steingrus	Kartoffeln	Brennstoffe				
																					Tarifklassen				
	Ie	I	II	An 5	An 10	A	Bn 5	Bn 10	B	Cn 5	Cn 10	C	Dn 5	Dn 10	D	E	5	5 c	10	Dn 5	Dn 10	D	E	6
Lindau=Reutin F Bes	—	11990	10370	8270	7750	7220	7310	6700	6070	6500	5830	5210	5390	4820	4200	3120	1970	1640	3450	5900	4940	3920	2930	3420
Lindau Stadt E Bes	21980	11990	—	8270	7750	7220	7310	6700	6070	6500	5830	5210	5390	4820	4170	3120	—	—	—	—	—	—	—	—

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

München, den 29. August 1922. (1174)

Tarifamt beim RVM, ZB.

A Oberschlesischer Wechselverkehr. — B Verbandsverkehr zwischen dem Di-r tionsbezirk Katowice (Kattowitz) d ch den Direktionsbezirk Oppeln und d übrigen Deutschland. — C. Polnisch-berschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif.

lit sofortiger Gültigkeit wird die bei Ygenroth — Chebzie — gelegene Sta-t Friedenshütte — Bytom Nowy — f den Versand und Empfang von Wa-g ladungsgütern der angeschlossenen Verke (Oberschlesische Eisenbahn-Be-d fs-A.-G. in Friedenshütte, Eintracht-h te, Rosamundehütte, Ziegelei Rygol u Westdeutsche Tomasphosphatwerke) i die Tarife einbezogen.

ls Tarifstation für die Anschlüsse M lergleis, Wagenfabrikgleis, Brücken-b gleis und (außer im Versande von S nkohlen) Gräfin Lauragrube (Hugo-schacht) gilt mit sofortiger Gültigkeit n t mehr Królewska Huta — Königs-h te (Oberschles.) — oder Chorzów — C rzow — (vergl. Oberschlesischer W chselverkehr Abschnitt II 2. Zu 110), s dern nur noch Chorzów — Chor-z —. Für den Verkehr zwischen d en Anschlüssen und Chorzów wird d Staatsbahndirektion Katowice die ü chen Anschlußfrachten besonders f setzen.

ppeln, den 29. August 1922. (1166)

Reichsbahndirektion Oppeln, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

üterverkehr der badisch-schweize-schen Übergangsstationen mit der Schweiz.

uf 28. 8. 1922 werden für rohe unbe-a itete Schiefertafeln in Wagenladun-g aus der Schweiz Ausfuhrfrachtsätze v Frutigen und Schwanden eingeführt, f er werden die Ausfuhrfrachtsätze für Z ent und Kalk vom 23. 6. 22 auch auf G s ausgedehnt und außerdem für einige w ere schweizerische Stationen einge-f t. Näheres in unserem Tarifanzei-g Auf 23. November 1922 wird die G ühr für die Benützung der Roll-s meleinrichtung in Zweisimmen von f 12 Fr. erhöht.

arlsruhe, den 28. August 1922. (1152)

Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Wirkung vom 15. September 1922 wird Nachtrag IV ausgegeben. Er enthält Änderungen und Ergänzungen zu Abschnitt II, III und IV; zu Abschnitt V bringt er außer Ergänzungen im Verzeichnis der deutschen und deutsch-saarländischen Verbandsstationen und den bereits im Verfügungswege eingeführten Tarifen Nr. 32 und 33 (für Getreide und Reis) sowie der ab 15. September 1922 gültigen Frachterhöhung für die Schnitte I um 890 % neue erhöhte Frachtsätze für die Schnitte II (österreichische Strecken) der Abteilungen A und B. Hierzu wird besonders darauf aufmerksam gemacht, daß diese neuen Frachtsätze der Schnitte II bis auf weiteres für die besonders genannten Feld- und Gartenfrüchte um 400, für alle übrigen Güter um 150 % zu erhöhen sind.

München, 29. August 1922. (1177)

Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1922 werden die in den Schnitten I der Abteilungen A und B des Tarifes und des Nachtrags III vom 10. März 1922 sowie die in dem Ausschreiben enthaltenen deutschen und deutsch-saarländischen Schnittsätze um 890 % erhöht.

Die Bekanntmachung vom 3. Juli 1922 172/T 53/1, wonach die Frachtsätze der Schnitte I um 560 % zu erhöhen waren, tritt mit dem 15. September 1922 außer Kraft. (1171)

München, den 29. August 1922.

Tarifamt beim RVM, ZB.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. September 1922 tritt im Binnen- und Wechselverkehr eine Erhöhung der Frachtsätze für den Güter- und Tierverkehr in demselben Ausmaße wie bei den Deutschen Reichsbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Gütersloh, den 26. August 1922. (1160)

Die Direktion.

Reichsbahn-Saarbahn Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1922 wird der Nachtrag I zum Tarifheft 1 ausgegeben. Er enthält neben den bereits im Verfügungswege durchgeführten Tarifänderungen den neuen Ausnahmetarif 11 für Düngemittel usw. sowie eine einschränkende Änderung der Anwendungsbedingungen des Ausn.-Tar. 8 für Seefische. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der E. V. O. (R. G. Bl. 1914 S. 455) genehmigt.

Frankfurt (M.), 28. August 1922.

Reichsbahndirektion. (1153)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.

Ab 1. September 1922 werden im Verkehr zwischen Deutschland über Hoyer mit Westerland (Sylt) die Gebühren für die Überführung der Güter in Hoyerschleuse um rd. 50 % erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 29. August 1922. (1165)

Reichsbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Änderung der Lager- und Manipulationsgebühren für die Lagerhäuser der Ersten DDSG in Regensburg und Passau.

Die Lager- und Manipulationsgebühren in den gesellschaftlichen Lagerhäusern in Regensburg und Passau werden mit sofortiger Gültigkeit erhöht.

Auskünfte erteilen die gesellschaftliche Direktion in Wien und die Agentien Regensburg und Passau.

Wien, am 19. August 1922. (1175)

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Direktion Regensburg.

Haftungszuschlag.

Der Bayerische Lloyd erhebt mit Wirksamkeit vom 10. September 1922 neben den Frachtgebühren und tariflichen Nebengebühren einen Haftungs-

zuschlag bzw. Versicherungszuschlag nach dem Gewicht des aufgegebenen Transportgutes und übernimmt dafür die volle Haftung bei Verlust, Beschädigung oder Minderung des Frachtgutes im Sinne seiner Ersatzleistungsbestimmungen.

Durch die am 10. September 1922 in Kraft tretenden Ersatzleistungsbestimmungen werden die im Gütertarif Teil I B vom 15. April 1921 Abschnitt F enthaltenen Bestimmungen:

XVII. Gebühr für Brandschadenversicherung,
XVIII. Transportversicherung,
XIX. Versicherung gegen Wintergefahren

aufgehoben. (1169)

Nähere Auskunft erteilt die Direktion.
Regensburg, den 2. September 1922.

Süddeutsche Donau - Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Betriebs-Reglement vom 1. Januar 1888. Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Ausgabe von Nachträgen.

Mit Geltung vom 10. September 1922 wird zum Betriebs-Reglement der Nachtrag II (Preis 50 Kronen) und zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B, der VI. Nachtrag (Preis 2500 Kronen) ausgegeben.

Letztgenannter Nachtrag enthält insbesondere Bestimmungen über Erweiterung der Haftpflicht der Gesellschaft und eine durchgreifende Änderung der Versicherungsbedingungen.

München, im August 1922. (1156)
Z. 30 569 (T) 18.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Am 1. Oktober ds. Js. tritt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wie bei den Deutschen Reichsbahnen eine Erhöhung der Fahrpreise für den Personenverkehr ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1179)

Berlin, den 4. September 1922.
Die Direktion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Am 1. Oktober ds. Js. tritt mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wie bei den Deutschen Reichsbahnen eine Erhöhung der Personenfahrpreise ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1180)

Gütersloh, den 4. September 1922.
Die Direktion.

Tfv. 53 Bentheimer Kreisbahn.

Entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn werden die Gepäck- und Expreßgutfrachten im diesseitigen Binnenverkehr bereits ab 1. September 1922 erhöht. (1176)

Bentheim, den 30. August 1922.
Der Betriebsdirektor.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn treten am 1. Oktober d. Js. Erhöhungen der Fahrpreise in Kraft.

Zum gleichen Zeitpunkt werden auch die Umlade- und Rollbockgebühren erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1170)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft
Die Direktion

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 2381) Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen 1. den Stationen des deutschen Eisenbahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz), sowie zwischen 2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

b) Verbandpersonenverkehr zwischen Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz), (Tfv. 2377.)

Am 1. September d. J. tritt für den Bereich der zu 1 und 2 genannten Tarife eine Erhöhung der Gepäckfracht ein. Der Gepäckfrachtsatz wird auf 10 Pf. für 10 kg und 1 km festgesetzt.

Die Mindestfracht beträgt 10 *M*.

Am 1. Oktober d. J. treten für den Bereich der vorerwähnten Tarife erhöhte Sätze für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Kraft. Die um 50 % erhöhten Einheitssätze für den Personenverkehr betragen für 1 km:

4. Klasse Personenzug 45 Pfg.,
3. Klasse Personenzug 67,5 Pfg.,
2. Klasse Personenzug 112,5 Pfg.,
1. Klasse Personenzug 202,5 Pfg.

Die nach vorstehenden Einheitssätzen gebildeten Fahrpreise werden bis 10 *M* auf 50 Pfg., über 10 *M* auf volle Mark aufgerundet.

Die Schnellzugzuschläge werden unter Beibehaltung des bisherigen Dreizonensystems (1—75, 76—150 und über 150 km) auf 30, 60 und 90 *M* in der 1. und 2. Klasse und auf 15, 30 und 45 *M* in der 3. Klasse erhöht. Der Preis für Hundekarten beträgt künftig die Hälfte des Fahrpreises 3. Klasse.

Die Gepäckfracht wird um 50 % erhöht. Der Einheitssatz beträgt also vom 1. Oktober d. J. ab 15 Pfg. für 10 kg und 1 km und die Mindestfracht 15 *M*.

Reichsbahndirektion Oppeln,
als geschäftsführende Verwaltung.
7 V2 v. 28. 8. 22. (1161)

Tfv. Nr. 2540a. Vorläufiger Tarif für den deutsch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen, Heft A, gültig vom 1. Dezember 1921.

Ab 8. September 1922 tritt auf den österreichischen Bahnen eine Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifs um 300 % ein. Um den gleichen Hundertsatz werden auch die Mindestgebühren bei Personen, Reisegepäck und Hunden erhöht.

Infolge dieser Erhöhung sind die im Nachtrag III enthaltenen Schnittsätze für die österreichischen Strecken (einschließlich der Mindestfrachten für Reisegepäck) vom 8. September an in vierfacher Höhe zu erheben.

München, den 29. August 1922. (1163)
Verkehrsamt b. RVM., Z. B.

Tfv. Nr. 2540b. Vorläufiger Tarif für den deutsch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen, Heft B, gültig vom 1. Mai 1922.

Ab 8. September 1922 tritt eine Erhöhung des Personen- und Gepäcktarifes der österreichischen Bundesbahnen ein. Die Erhöhung der Fahrpreise sowie der Beförderungspreise für Re gepäck und Hunde beträgt 300 %. Um gleichen Hundertsatz werden auch Mindestgebühren bei Personen, Re gepäck und Hunden erhöht.

Infolge dieser Erhöhu sind die mit Nachtrag II ein führten österreichisch Schnittsätze (mit Ausnah jener für Expreßgut, für A beiterrückfahrkarten u für Rückfahrkarten für Bewohner des Bezirks Reut vom 8. September 1922 an in vi facher Höhe einzuheben.

Die neuen österreichischen Schr sätze für Expreßgut, für Arbeiterr fahrkarten und für Rückfahrkarten die Bewohner des Bezirks Reutte wer in einem Ergänzungsblatt beka gegeben.

München, den 29. August 1922. (11
Verkehrsamt b. RVM., Z. B.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. September 1922 tritt 25prozentige und ab 1. Oktober 1922 nochmalige 25prozentige Erhöhung Fahrpreise für den Personen- und päck-Verkehr in Kraft. Letztere höhung dergestalt, daß die heute stehenden Sätze ab 1. Oktober 1922 50 % erhöht werden.

Nähere Auskunft erteilt die Direkt
Brohl, den 25. August 1922. (11
Die Direktion

4. Verdingungen.

Die Oberlichte für die Bahnhofsha des Bahnhofs Friedrichstraße in Be sollen öffentlich verdungen werden. U fang des Objekts ungefähr 4200 qm. Verdingungsunterlagen und Zeichnun liegen in der Bauabteilung zur Eins aus und können zum Preise von 6 für das Angebotheft und 20 *M* für Zeichnungen gegen post- und bestellg freie Bareinsendung des Betrags zogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet 21. September 1922, 12 Uhr, in der B abteilung statt, wohin die Angebote siegelt und mit entsprechender A schrift zu richten sind. (11

Zuschlagsfrist bis zum 20. Okt 1922.

Eisenbahn-Bauabteilung 2
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Straße 2

5. Offene Stellen.

Für den Aufsichtsdienst der Betrie werkstatt in Lübeck suchen wir ei Anwärter, der die Ausbildungsbest mungen der Reichseisenbahnen erf und die Abschlußprüfung einer Mas nenbauschule bestanden hat. Eint möglichst bald. Bei nachweisbarer nung könnte sofortige Anstellung, se nach halbjähriger Probezeit in Gru VII (Werkstättenvorsteher) als gangsstellung erfolgen. Das Anfang halt der Gruppe VII wird auch währ der Probezeit gewährt. Gehalt, Orts schlag, Frauenzuschlag, Teuerungs schlag, Wirtschaftsbeihilfe nach Rei bahnmuster. Bewerber wollen sich uns melden. Lebenslauf, Beschäftigu zeugnisse und Abgangszeugnisse vorzulegen. (11)

Die Direktion der Lübeck-Büchen Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

r. 34. | Berlin, den 14. September 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Abrechnung der Verträge mit gleitenden Preisen.

Von Regierungsbaurat Maas in Heidelberg.

] Bereich der früheren badischen Staatseisenbahn, jetzt der bahngeneraldirektion Karlsruhe, werden Bauten in der l auf Akkordvertrag mit gleitenden Preisen vergeben. Nach glich recht umständlichen Berechnungsvorschriften für die änderungen wurde in letzter Zeit die Abrechnung der Ver- in folgender Weise vorgenommen. Beim Angebot hat der rber die hauptsächlichen Arbeitslöhne und Stoffpreise anzu- und die Einheitspreise in der Art aufzuteilen, daß der il dieser Posten am Einheitspreis sowie ein Zuschlag für llgemeinen Geschäftsunkosten, Geräte usw. und seinen ienst ersehen werden kann. Von den nachgewiesenen rungen der zugrunde gelegten Preise vergütet oder be- ucht die Behörde neun Zehntel, an Teuerung oder Abschlag lso der Unternehmer mit einem Zehntel beteiligt. Der Zu- g für allgemeine Kosten usw. bleibt im Betrage von 10 % inheitspreises unveränderlich, der überschießende Teil wird erhältnis der tatsächlichen Löhne zu den Grundlöhnen ge- t. Abgerechnet wird, indem für eine jede Preisänderung euer Einheitspreis ermittelt und dieser mit der seinem ngsbereich zugehörigen Teilmenge vervielfacht wird. s und ähnliche Verfahren vereinfacht die vor kurzem sene Verfügung des Reichsverkehrsministers, wonach die änderungen voll vergütet, der allgemeine Zuschlag aber geändert wird. Trotz dieser neuen Vereinfachung erfordert brechnung ein großes und mühsames Rechenwerk, solange rund der immer neu gebildeten Einheitspreise abgerechnet Es ist leider nicht anzunehmen, daß demnächst stetige ltnisse in unserer Wirtschaft eintreten, vielmehr n sich auf absehbare Zeit Löhne und Stoffpreise wie bisher fortwährend ändern. Die einzelne Position eines Vertrages enthält oft verschiedene Arbeitsgattungen und vielerlei Baustoffe. Von diesen preisbildenden Faktoren kann sich fast jeder unabhängig vom andern zu beliebiger Zeit verändern. Für eine Position müssen daher zahlreiche Preise jeweils errechnet werden. Der Vertrag selbst kleinerer Bauausführungen besteht aber aus vielen Positionen, zu seiner Abrechnung können Dutzende, ja Hunderte neuer Preisberechnungen nötig werden. So pflegt das Rechnungswerk geradezu ungeheuerlich und dabei für die Abhörbehörde so gut wie unverständlich zu werden. Und trotz solcher Mühen ist die Abrechnung unzuverlässig, weil zwar die Einheitspreise auf Pfennige genau, die zugehörigen Mengen aber in der Regel nur annähernde sind. Sollte die Abrechnung genau sein, so müßte auf den Zeitpunkt einer jeden Änderung eine Leistungsaufnahme erfolgen. Vielfach treten Preisänderungen, namentlich Lohnerhöhungen, rückwirkend ein, und niemand kann von vornherein wissen, von wann ab später eine solche Änderung gelten soll. Um auch hierfür die genaue Menge nachweisen zu können, müßte man Ausmessungen täglich machen, was praktisch und wirtschaftlich undurchführbar ist. Die Mengen werden vielmehr aus den Bautagebüchern und sonstigen Aufschreibungen entnommen oder abgeleitet und sind notwendigerweise ungenau. Selbstverständlich müssen die Einzelmengen für die Preisstaffeln zusammen die Gesamtmenge der Endaufnahme ergeben, aber damit ist für ihre Richtigkeit nichts gewonnen.

Demgegenüber wird der Vorschlag gemacht, die Abrechnungssumme zusammenzusetzen aus dem Akkordbetrag im Sinne der früheren, altgewohnten Akkordverträge und Zusatzbeträgen für

die eingetretenen Änderungen. Diese Zusätze sind die Produkte aus den Zuschlägen der Löhne oder Stoffpreise und den zugehörigen Geltungsbereichen.

In Formel und Bild übertragen, stellt sich das bisherige Verfahren und der Vorschlag so dar: Ist p der Einheitspreis im Angebot, $p_1, p_2, p_3, \dots$ der Einheitspreis für die Teilmengen $m_1, m_2, m_3 \dots$, S die Abrechnungssumme und M die durch Endaufnahme bestimmte Gesamtmenge, so ist nach dem bisherigen Verfahren:

$$S = m_1 \cdot p_1 + m_2 \cdot p_2 + m_3 \cdot p_3 + \dots,$$

nach dem Vorschlag:

$$S = M \cdot p + z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 + \dots,$$

worin $z_1, z_2 \dots$ die Zuschläge in den Geltungsbereichen $s_1, s_2 \dots$

Um wieviel einfacher und klarer die Abrechnung nach dem Vorschlag ist, ergibt sich ohne weiteres, wenn man bedenkt, daß M in beiden Fällen, sofern nicht Pauschsummen vereinbart sind, durch eine Endaufnahme festgestellt werden muß, daß p dem Angebot, $z_1, z_2, \dots$ den Tarifen, Preisverzeichnissen oder Fakturen unmittelbar zu entnehmen, und daß nur die $s_1, s_2 \dots$ besonders zu ermitteln sind. Dies geschieht sehr einfach durch eine geeignete Buchführung der Baustelle.

Grundlage für beide Rechnungsarten, wie für jede Art der Vergebung mit gleitenden Preisen, ist eine hinlänglich weit getriebene Aufteilung der Einheitspreise mit Angabe der Grundlöhne und -preise. Diese Aufteilung hat hohen Wert für die Erziehung der Unternehmer zu gewissenhafter Preisbildung und für den Vergleich der Angebote untereinander; sie sollte selbst bei Rückkehr zum einfachen Akkordvertrag beibehalten werden. Die Abrechnung nach dem Vorschlag macht die weitere Vorschrift nötig, daß die Zuschläge nur für denjenigen Arbeits- oder Stoffaufwand bezahlt werden, der auf Grund der Preisaufteilung und der wirklichen Leistung entstehen kann, d. h. $s_0 + s_1 + s_2 + \dots \lesseqgtr s_m$. Hier entspricht s_0 der zum Grundpreis geleisteten Teilmenge, s_m der Gesamtleistung M. Damit ist einer unwirtschaftlichen Gebarung des Unternehmers auf Kosten des Bauherrn vorgebeugt.

Die Erleichterung der Abrechnung wird am besten durch einige Beispiele dargetan, die absichtlich sehr einfach gehalten sind. Es ergeben sich aus ihnen auch bemerkenswerte Aufschlüsse über die Wirkungsweise der beiden Abrechnungsarten auf die Gesamtvergütung und auf den Verdienst des Unternehmers. Die Beispiele behandeln die beiden Preisbildner Rohstoffe und Löhne getrennt, um ihre Einflüsse um so deutlicher werden zu lassen. In der Wirklichkeit treten sie im allgemeinen zusammen auf und addieren sich dann.

Beispiele.

1. Veränderliche Stoffpreise.

Wenn eine genaue und richtige Vergütung zustande kommen soll, so müssen die Stoffmengen und ihre Preise, die Lagerein- und -ausgänge, die Verwendungsstellen und die Restmengen durch Buchführung und Kontrolle gehörig belegt sein. Das trifft vollkommen gleichmäßig auf beide Rechnungsarten zu, die sich hierin nicht unterscheiden und auch die gleichen Abrechnungsbeträge liefern.

Beispiel: Trockenmauer, Ausmaß 100 cbm.

Im Angebot sind vorgesehen für 1 cbm Trockenmauer:

4 Taglöhnerstunden zu	10 M
1,1 cbm Steine zu	100 M
Allgemeine Kosten	38 M

Allein der Preis der Steine ändert sich. Laut Belegen [...] bezogen worden:

66 cbm Steine zu 100 M, ausreichend für 60 cbm Mau[er]
16,5 „ „ „ 150 „, „ „ 15 „ „
27,5 „ „ „ 180 „, „ „ 25 „ „

a) Abrechnung nach bisheriger Vorschrif[t].

Preis I

Lohn 4 Stunden zu 10 M = 40 M,
Soz. Lasten 5 % . . . . . = 2 „
Steine 1,1 · 100 . . . . . = 110 „
Allgem. Kosten . . . . . = 38 „

$p_1 = 190$ M.

Preis II		Preis III	
Lohn . . . . . =	40 M,	Lohn . . . . . =	40 M,
Soz. Lasten . =	2 „	Soz. Lasten . =	2 „
Steine 1,1 · 150 =	165 „	Steine 1,1 · 180 =	198 „
Allg. Kosten . =	38 „	Allg. Kosten . =	38 „
$p_2 =$	245 M.	$p_3 =$	278 M.

$m_1 = 60$ cbm, $m_2 = 15$ cbm, $m_3 = 25$ cbm
$m_1 \cdot p_1 = 60 \cdot 190 = 11\,400$ M,
$m_2 \cdot p_2 = 15 \cdot 245 = 3\,675$ „
$m_3 \cdot p_3 = 25 \cdot 278 = 6\,950$ „
$S = 22\,025$ M.

b) Abrechnung nach Vorschlag.

$z_1 = 50$ M/cbm, $s_1 = 16{,}5$ cbm, $z_2 = 80$ M/cbm, $s_2 = 27{,}5$ [cbm]
Akkord 100 cbm zu 190 M = 19 000 M,
$z_1 \cdot s_1 = 50 \cdot 16{,}5 = 825$ „
$z_2 \cdot s_2 = 80 \cdot 27{,}5 = 2\,200$ „
$S = 22\,025$ M.

Bei sinkenden Preisen vollzieht sich die Rechnung in glei[cher] Weise nur mit umgekehrten Vorzeichen der Änderungen.

2. Veränderliche Löhne.

Beispiel: Einfache Erdarbeit, Ausmaß 100 cbm. Stoffp[reise] kommen nicht vor. Die sozialen Lasten seien in die Lohn[sätze] eingeschlossen. Im Angebot ist 1 Arbeitsstunde für 1 cbm [vor]gesehen.

I. Steigende Löhne.

Die Lohnsätze betragen im Angebot und in Periode I: 10 [M],
„ „ II: 12 „
„ „ III: 15 „

A. Abrechnung nach bisheriger Vorschri[ft].

Angebot und Preis I		Preis II		Preis III	
Lohn 1 St. . =	10 M,	Lohn . . . . =	12 M,	Lohn . . . . =	1[5 M,]
Allg. Kosten =	3 „	Allg. Kosten =	3 „	Allg. Kosten =	[3 „]
$p_1 =$	13 M.	$p_2 =$	15 M.	$p_3 =$	1[8 M.]

Aus irgendwelchen Aufzeichnungen sind die Teilmengen [er]mittelt zu:

$m_1 = 50$ cbm, $m_2 = 30$ cbm, $m_3 = 20$ cbm.
$m_1 \cdot p_1 = 50 \cdot 13 = 650$ M,
$m_2 \cdot p_2 = 30 \cdot 15 = 450$ „
$m_3 \cdot p_3 = 20 \cdot 18 = 360$ „
$S = 1460$ M.

Bei dieser Rechnung ist es gleichgültig, 1. ob in jeder Per[iode] die Durchschnittsleistung 1 cbm pro Stunde eingehalten wu[rde] und 2. ob der Unternehmer mehr oder weniger Arbeitsstu[nden] zu der Endleistung aufwenden mußte, als im Anschlag [vor]gesehen.

Unter der Voraussetzung, daß regelmäßig auf 1 cbm 1 Stunde entfällt, zahlt der Unternehmer an Löhnen:		Wie auch die Verteilung und Gesamtverbrauch der Stun[den] sei, erhält der Unternehme[r] obiger Abrechnungssumm[e]:
50 × 10 = 500 M,		50 × 10 = 500 M,
30 × 12 = 360 „		30 × 12 = 360 „
20 × 15 = 300 „		20 × 15 = 300 „
1160 M.	Unterschied $\Delta = 0$.	1160 M.

…nn der Unternehmer Arbeitsstunden im ganzen sparen oder …Durchschnittsleistung in den teueren Perioden erhöhen, so …r im Gewinn, im gegenteiligen Fall im Verlust.

B) Abrechnung nach Vorschlag.

Für 100 cbm werden 100 Stunden gebraucht, wie im An…ng. Nach den Lohnlisten verteilen diese sich auf die …den.

1. I:50 St., II:30 St. $= s_1$, III:20 St. $= s_2$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,
$z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 2 \cdot 30 + 5 \cdot 20 = 160$ „
S = 1460 ℳ wie bei A.

…hnausgabe und Lohneinnahme = 1160 ℳ wie bei A.

2. I:40 St., II:20 St. $= s_1$, III:40 St. $= s_2$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,
$z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 2 \cdot 20 + 5 \cdot 40 = 240$ „
S = 1540 ℳ
oder 80 ℳ = 5,5 % mehr als A.

Lohnausgabe	Lohneinnahme
·10 = 400 ℳ,	
·12 = 240 „	in 100 cbm je 10 ℳ = 1000 ℳ,
·15 = 600 „	Steigerung $2 \cdot 20 + 5 \cdot 40 =$ 240 „
1240 ℳ. $\Delta = 0$.	1240 ℳ.

…erschied der Lohneinnahme des Falles A gegen die tat…liche Lohnausgabe $\Delta_1 = -80$ ℳ.

3. I:60 St., II:25 St. $= s_1$, III:15 St. $= s_2$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,
$z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 2 \cdot 25 + 5 \cdot 15 = 125$ „
S = 1425 ℳ
oder 35 ℳ = 2,5 % weniger als A.

Lohnangabe = Lohneinnahme = 1125 ℳ
$\Delta = 0$
$\Delta_1 = +35$ ℳ.

D… verschiedene Verteilung der Arbeitsstunden in den Bei…en Ba_2 und Ba_3 beeinflußt also den Abrechnungsbetrag und …da die Durchschnittsleistung eingehalten ist, nur in ge…n Maße durch Fehler des Unternehmers, vielmehr durch …atur der Ausführung veranlaßt sein, indem die zeitrau…re Arbeit bald am Ende, bald am Anfang vorkommen kann. …e vorgeschlagene Abrechnung ist somit auch viel ge…eter, sie folgt dem Arbeitsvorgang viel getreuer, während …n im Beispiel Ba_2 der Unternehmer schweren Schaden …n muß: $\Delta_1 = -80$ ℳ, oder im Beispiel Ba_3 der Bauherr un…ti überzahlt: 35 ℳ. Diese Wirkungen fallen noch schärfer …s …wicht, wenn der Arbeitsaufwand im ganzen kleiner oder …öß… wird, als im Angebot angesetzt.

b) Ersparnis an Arbeitsschichten.

F… 100 cbm werden nur 80 Stunden gebraucht, die sich ver…ilen auf:

I:40 St., II:22 St. $= s_1$, III:18 St. $= s_2$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,
$z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 2 \cdot 22 + 5 \cdot 18 = 134$ „
S = 1434 ℳ.
oder 26 ℳ = 1,8 % weniger als A.

Lohnausgabe	Lohneinnahme
·10 = 400 ℳ,	
·12 = 264 „	in 100 cbm je 10 ℳ = 1000 ℳ,
·15 = 270 „	Steigerung $2 \cdot 22 + 5 \cdot 18 =$ 134 „
934 ℳ.	1134 ℳ.

$\Delta = +200$ ℳ.
$\Delta_1 = +226$ ℳ.

Hi… nimmt der Bauherr wenigstens in geringem Maße an der …eren Ausführung teil, während dem Unternehmer noch …roße Prämie dafür verbleibt.

c) Mehraufwand an Arbeitsschichten.

Für 100 cbm werden 120 Stunden gebraucht, davon auf I:60 St., auf II:35 St. $= s_1$, auf III:25 St. Im ganzen sind nur 100 St. anrechenbar, somit von III nur 5 St. $= s_2$.

$s_m = 100$ St
z_1 z_2 Verlust
$s_0 = 60$ $s_1 = 35$ $s_2 = 5$ 20 des Unternehmers
p
M = 100 cbm

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,
$z_1 \cdot s_1 = z_2 \cdot s_2 = 2 \cdot 35 + 5 \cdot 5 = 95$ „
S = 1395 ℳ.
oder 65 ℳ = 4,5 % weniger als A.

Lohnausgabe	Lohneinnahme
60 · 10 = 600 ℳ,	
35 · 12 = 420 „	In 100 cbm je 10 ℳ = 1000 ℳ,
25 · 15 = 375 „	Steigerung $2 \cdot 35 + 5 \cdot 5 =$ 95 „
1395 ℳ.	1095 ℳ.

$\Delta = -300$ ℳ.
$\Delta_1 = -235$ ℳ.

Der Verlust und die Strafe für den säumigen oder leichtfertig kalkulierenden Unternehmer ist hier noch größer als bei A. Die Beschränkung des Zeitaufwandes auf das durch das Angebot gegebene Maß schützt den Bauherrn davor, Unfleiß oder Unfähigkeit zu bezahlen. Ist der erhöhte Arbeitsaufwand unverschuldet, so ist eine zuverlässige Unterlage für eine Aufbesserung gegeben.

II. Fallen der Löhne.

Obschon die Rechnung im Grunde dieselbe ist, wie unter I, nur mit geänderten Vorzeichen, seien der Vollständigkeit halber die gleichen Beispiele wie dort vorgeführt. Die Lohnsätze sollen betragen im Angebot und in Periode I: 10 ℳ/St.
„ „ II: 9 „
„ „ III: 7 „

A) Abrechnung nach bisheriger Vorschrift:

Angebot und Preis I	Preis II	Preis III
Lohn 1 St. . = 10 ℳ,	Lohn . . . . . 9 ℳ,	Lohn . . . . . 7 ℳ,
Allg. Kosten = 3 „	Allg. Kosten = 3 „	Allg. Kosten = 3 „
$p_1 = 13$ ℳ.	$p_2 = 12$ ℳ.	$p_3 = 10$ ℳ.

Es ist wieder $m_1 = 50$ cbm, $m_2 = 30$ cbm, $m_3 = 20$ cbm.

$m_1 \cdot p_1 = 50 \cdot 13 = 650$ ℳ,
$m_2 \cdot p_2 = 30 \cdot 12 = 360$ „
$m_3 \cdot p_3 = 20 \cdot 10 = 200$ „
S = 1210 ℳ.

Unter den Voraussetzungen wie bei I. A ist die Lohnausgabe und Lohneinnahme gleich hoch = 910 ℳ. $\Delta = 0$.

B) Abrechnung nach Vorschlag.

a) Für 100 cbm werden 100 Stunden gebraucht, davon in

1. I:50 St., II:30 St. $= s_1$, III:20 St. $= s_2$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,
Abzüge $z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 1 \cdot 30 + 3 \cdot 20 = 90$ „
S = 1210 ℳ wie A.

Lohnsumme wie bei A = 910 ℳ. $\Delta = 0$, $\Delta_1 = 0$.

2. I:40 St., II:20 St. $= s_1$, III:40 St. $= s_2$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,
Abzüge $z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 1 \cdot 20 + 3 \cdot 40 = 140$ „
S = 1160 ℳ
oder 50 ℳ = 4,1 % weniger als A.

Lohnausgabe = Lohneinnahme = 860 ℳ, $\Delta = 0$, $\Delta_1 = +50$ ℳ.

3. I : 60 St., II : 25 St. $= s_1$, III : 15 St. $= s_2$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,

Abzüge $z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 1 \cdot 25 + 3 \cdot 15 =$ 70 „

S = 1230 ℳ

oder 20 ℳ = 1,7 % weniger als A.

Lohnausgabe = Lohneinnahme = 930 ℳ, $\Delta = 0$, $\Delta_1 = -$ 20 ℳ.

b) Ersparnis an Arbeitsschichten.

Für 100 cbm werden 80 Stunden gebraucht, davon in I : 40 St., II : 22 St. $= s_1$, III : 18 St. $= s_2$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,

Abzüge $z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 1 \cdot 22 + 3 \cdot 18 =$ 76 „

S = 1224 ℳ

oder 14 ℳ = 1,2 % mehr als A.

Lohnausgabe	Lohneinnahme
40 · 10 = 400 ℳ,	in 100 cbm je 10 ℳ = 1000 ℳ,
22 · 9 = 198 „	Abzug 1 · 22 + 3 · 18 = 76 „
18 · 7 = 126 „	
724 ℳ.	924 ℳ.

$\Delta = +$ 200 ℳ.

$\Delta_1 = +$ 186 ℳ.

Die Prämie für günstige Ausführung steigt etwas.

c) Mehraufwand an Arbeitsschichten.

Für 100 cbm werden 120 Stunden gebraucht, davon in I : 60 St., II : 35 St. $= s_1$, III : 25 St., $s_2 = 5$.

Akkord 100 cbm zu 13 ℳ = 1300 ℳ,

Abzüge $z_1 \cdot s_1 + z_2 \cdot s_2 = 1 \cdot 35 + 3 \cdot 5 =$ 50 „

S = 1250 ℳ

oder 40 ℳ = 3,3 % mehr als A.

Lohnausgabe	Lohneinnahme
60 · 10 = 600 ℳ,	in 100 cbm je 10 ℳ = 1000 ℳ,
35 · 9 = 315 „	Abzug 1 · 35 + 3 · 5 = 50 „
25 · 7 = 175 „	
1090 ℳ.	950 ℳ.

$\Delta = -$ 140 ℳ.

$\Delta_1 = -$ 180 ℳ.

Die Strafe für den Unternehmer wird etwas geringer, die Abrechnung etwas ungünstiger für den Bauherrn.

Auch bei fallenden Preisen folgt die Abrechnung enger den tatsächlichen Verhältnissen und ist somit gerechter.

Die in nebenstehender Spalte folgende Tafel wiederholt übersichtlich die Ergebnisse der beiden Beispielreihen.

Zusammenfassung und Schlußbetrachtung.

Der Vergleich der Beispiele, insbesondere a und b, A und Ba_1 beweist, um wieviel einfacher, kürzer und klarer die vorgeschlagene Abrechnung ist gegenüber dem alten Verfahren. Die Zahl der Rechenoperationen ist geringer, diese selbst sind leichter. Dabei darf nicht übersehen werden, daß in Wirklichkeit der Aufbau der Positionen viel verwickelter und die Grundpreise und ihre Änderungen keine so runden Zahlen sind wie in den Beispielen.

Bei Änderung der Stoffpreise erfordern beide Rechnungsarten die gleiche Buchung und Kontrolle, wenn die Verrechnung wahr und richtig sein soll. Der Vorschlag bedingt weniger einfachere Operationen.

Ergebnisse der Rechnungen für Lohnänderunge

	Beispiel	Leistung bzw. Arbeitsaufwand in Periode I	II	III	Abrechnungssumme ℳ	Unterschied gegen bisherige Berechnung ℳ	%	Des Unternehmers Lohnausgabe ℳ	Lohneinnahme ℳ	Δ*) ℳ
	I A	cbm 50	cbm 30	cbm 20	1460	—	—	1160	1160	0
		St.	St.	St.						
Steigend	Ba_1	50	30	20	1460	0	0	1160	1160	0
	a_2	40	20	40	1540	+ 80	+ 5,5	1240	1240	0
	a_3	60	25	15	1425	— 35	— 2,5	1125	1125	0
	b	40	22	18	1434	— 26	— 1,8	934	1134	+ 200
	c	60	35	25	1395	— 65	— 4,5	1395	1095	— 300
	II A	cbm 50	cbm 30	cbm 20	1210	—	—	910	910	0
		St.	St.	St.						
Fallend	Ba_1	50	30	20	1210	0	0	910	910	0
	a_2	40	20	40	1160	— 50	— 4,1	860	860	0
	a_3	60	25	15	1230	+ 20	+ 1,7	930	930	0
	b	40	22	18	1224	+ 14	+ 1,2	724	924	+ 200
	c	60	35	25	1250	+ 40	+ 3,3	1090	950	— 140

*) Δ und Δ_1 vom Standpunkt des Unternehmers, also be winn +, bei Verlust —.

Bei Änderung der Löhne verlangt der Vorschlag genau führte Lohnlisten, die eigentlich zu jeder geordneten Ba rung gehören. Sie sind also nichts Besonderes. In diese die Löhne als Grundlöhne, die im Angebot enthalten sind, die Zuschläge oder Abzüge, die durch die Tarifvereinbaru bestimmt sind, einzutragen. Um bei den zahlreichen Positi eines Vertrages für eine jede die Bezahlung der tatsächlich brauchten Arbeitsstunden auf das nach Preisaufteilung und samtmenge zulässige Maß begrenzen zu können, ist es nöti den Lohnlisten die Verwendung auf die einzelnen Positi kenntlich zu machen. Auch dies begegnet keiner Schwierig

Auf diese Weise wird die Abrechnung genau und wirtsc lich. Sie ist dabei gerechter, weil die Vergütung dem tat lichen Aufwand enger angepaßt ist.

Unabhängig von der Abrechnungsart erfordert Vergebun gleitenden Preisen, zumal in Zeiten fortgesetzter Teue eine tatkräftige und umsichtige Bauleitung und ein bedachtes Bauprogramm auf seiten des Bauherrn, damit Arbeit ungesäumt und zweckgemäß ausgeführt wird unter hältnissen, die den vertraglichen Annahmen möglichst sprechen. Es ist z. B. bei steigenden Löhnen nicht gl gültig, ob eine Arbeit mit der halben oder doppelten Arb zahl oder von nur einem statt von mehreren Punkten au gegriffen wird. Je langsamer das Tempo, um so größere Me kommen dann in die Bereiche der Teuerung.

In der Annahme, daß die Abrechnung über die Einheitsp auch außerhalb Badens geübt wird, schien es dem Verf nützlich, diese Arbeit zu veröffentlichen, die nicht nu Überlegenheit der vorgeschlagenen Abrechnungsart bew dürfte, sondern auch lehrreiche Aufschlüsse über das Ab nungsergebnis liefert.

Auflassung von Wegschranken auf den österreichischen Hauptbahnen und Änderunger im Streckenbewachungsdienste der Bundesbahnen.

Vom Ministerialrat Ing. **Franz Hatschbach**, Wien.

In Nr. 2 dieser Zeitung vom 12. I. 1922 wurden die allgemeinen Erwägungen wiedergegeben, die das Bundesministerium für Verkehrswesen veranlaßt haben, der Auflassung der Wegschranken auf Hauptbahnen sowie der weiteren Einschränkung der Streckenbegehungen und einer sinngemäßen Anpassung der Diensteinteilung des Streckenbewachungspersonales an das Gesetz über den achtstündigen Arbeitstag näher zu treten diese Frage auch im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwalt anhängig zu machen. Um nicht allzuviel Zeit zu verlieren man mittlerweile die einschlägigen Einzelverfügungen v reitet, die auf den österreichischen Bahnen zur Anwen kommen sollen.

Die Auflassung von Abschrankungen auf Hauptbahnen soll hiernach zunächst probeweise er-...en und im wesentlichen an nachstehende Voraussetzungen ...nden sein:

Die Auflassung ist nur bei solchen Wegübergängen zuläs-... bei denen diese Maßnahme sowohl mit Rücksicht auf Dichte ... Geschwindigkeit des Zug- und Straßenverkehrs, auf Rich-...s-, Neigungs- und sonstige Anlageverhältnisse von Bahn ... Straße im Bereiche der Kreuzungsstelle als auch besonders ... Rücksicht auf die notwendige Übersicht von Straße auf ...n nach Maßgabe folgender Bestimmungen gerechtfertigt er-...int.

Die Übersicht muß sich vom Wege nach beiden Richtungen ... Bahn so weit erstrecken, daß herannahende Züge auf eine ...ernung deutlich wahrgenommen werden können, zu deren ...ücklegung ein schnellstfahrender Zug so viel Zeit braucht, ... während derselben Fußgänger und Fuhrwerke den vollen ...hrraum zurücklegen können. Als im Gefahrraum liegend ... der Wegeteil, der rechts und links der Bahn von der Mitte ...äußeren Schiene winkelrecht nach außen gemessen durch je ... in 2 m Abstand mit der Bahn gleichlaufende Linie be-...zt wird.

Die notwendige Übersicht muß dauernd, d. i. auch bei ...eelage, bei voller Belaubung u. dgl. innerhalb einer Weg-...ke voll vorhanden sein, die, in der Wegrichtung gemessen, ... Fuß- und Wirtschaftswegen wenigstens 2 m, bei Bezirks- ... Bundesstraßen sowie sonstigen, besonders wichtigen Wegen ...igstens je 6 m und bei den übrigen Wegen wenigstens je ... vor und hinter den Gefahrraum reicht. Ist die notwendige ...rsicht in dieser Strecke nicht nach beiden Bahnrichtungen ... vorhanden, so muß in einer vorher liegenden Wegestrecke ...rstrecke) von wenigstens 5 m Länge bei Fuß- und Wirt-...ftswegen, 20 m Länge bei Bezirks- und Bundesstraßen so-... anderen, besonders wichtigen Wegen und 10 m Länge bei ... sonstigen öffentlichen Wegen nach beiden Bahnrichtungen ... Übersicht vorhanden sein, die so weit reicht, daß Fuß-...er und Fuhrwerke den Weg vom bahnseitigen Ende der ...strecke bis zum bahnjenseitigen Ende des Gefahrraumes ...er zurücklegen können, als ein schnellstfahrender Zug bis ... Übergang braucht.

...i Fuß- und Wirtschaftswegen kann mit Zustimmung der ...eienvertreter die Übersicht als genügend erkannt werden, ...n sie innerhalb des gesamten Gefahrraumes selbst voll vor-...len ist, bei Wirtschaftswegen jedoch nur dann, wenn nach ... örtlichen Verhältnissen ein Zurückschieben der Fuhrwerke ... 2 m vor den Gefahrraum leicht möglich erscheint.

Da die Schienenmitten eines Gleises rund 1,5 m vonein-...r entfernt sind, hat somit bei im rechten Winkel schneiden-... Wegeanlagen der Gefahrraum bei eingleisigen Bahnen die ...ge von 5,5 m; bei mehrgleisigen Bahnen vergrößert sich ...e Länge um die Maße der Gleisentfernungen.

...er Gesamtweg, der von einem Fuhrwerke beim Durchfahren ... Gefahrraumes zurückgelegt werden muß, ergibt sich aus ... Länge des letzteren, vermehrt um jene des Fuhrwerkes. ...er Regel sind für Wirtschaftswege „kleine" Fuhrwerke mit ...r Länge von 8 m einschließlich Bespannung, für Bezirks- ... Bundesstraßen sowie andere, besonders wichtige Wege ...ße" Fuhrwerke von 15 m Länge, für Gemeinde- und sonstige ...ntliche Wege je nach ihrer Anlage und Bedeutung „mitt-..." Fuhrwerke von 9—12 m Länge zugrunde zu legen und die ...te der Fuhrwerke mit 2,5 m anzunehmen. Die Geschwin-...eit der Fuhrwerke, ebenso wie die der Fußgänger, ist mit ...m in der Sekunde zu rechnen. Findet jedoch auf dem be-...fenden Wegeübergang ein Verkehr statt, der hinsichtlich ...rwerkslänge und -breite oder Geschwindigkeit ungünstigere ...hältnisse als die vorbestimmten aufweist (z. B. Langholz-...en größerer Länge), oder ergeben sich aus den Anlagever-...nissen des Übergangs selbst besondere Erschwernisse (z. B. ...kes Weggefälle zur Bahn u. dgl.), so sind diese ent-...chend zu berücksichtigen.

...i den vorstehenden Annahmen ergeben sich zum Zurück-...n der Gefahrstrecke durch Fußgänger und Fuhrwerke be-...mte Zeiten (Gefahrzeiten) und unter Hinzurechnung eines ...erheitszuschlages bestimmte geringste Entfernungen (Sicht-...en), auf welche ein Zug von dem Übergang aus muß wahr-...ommen werden können, und die, abgesehen von den im ...gen Absatze erwähnten Fällen, den einschlägigen Anträgen ...unde zu legen sind. Schneidet der Weg die Bahn unter ...m schiefen Winkel, so vergrößern sich die vorstehenden ...e um die entsprechenden Werte.

Als größte Entfernung, auf welche ein Zug noch leicht ...lich wahrzunehmen ist, sind 900—1200 m anzunehmen, je ...dem auf diese Entfernung nur die Stirn des Zuges oder ... volle Flanke sichtbar wird. Ist die (rechnungsmäßig) not-...dige Sichtweite auch nur nach einer Seite nicht dauernd ...anden, oder ist sie größer als das vorangegebene Maß, dann darf die Auflassung nur erfolgen, wenn die Übergangsstelle durch eine Signaleinrichtung gesichert wird, die nach jeder von dem Übergange ausgehenden Wegrichtung selbsttätig auf die Dauer der Gefahrzeit auch bei Tag deutlich wahrnehmbare, rote Lichtzeichen sendet, so daß diese beginnen, wenn sich ein Zug auf die nach der Zusammenstellung notwendige Sichtweite genähert hat, und aufhören, sobald er den Übergang erreicht. Fußgänger und Fuhrwerke, die bei Beginn der Lichtzeichen den Anfang der Gefahrstrecke erreicht haben, können demnach diese noch zurücklegen, bevor der Zug an dem Übergang eintrifft.

6. Die bei unabgeschrankten Wegeübergängen aufzustellenden Warnungstafeln müssen von jeder zum Übergang führenden Wegrichtung auf möglichst große Entfernung leicht wahrgenommen werden können, und zwar bei Fuß- und Wirtschaftswegen wenigstens auf 10 m, bei Bezirks- und Bundesstraßen sowie anderen, besonders wichtigen Wegen wenigstens auf 70 m und bei den übrigen öffentlichen Wegen wenigstens auf 30 m. Andernfalls sind auf das Doppelte der vorangegebenen Wegelänge auf der Fahrseite des Weges (links) oder, wenn aus besonderen örtlichen Gründen angezeigt, auf beiden Wegeseiten in etwa 10—30 m gegenseitigem Abstand ungefähr 2,5 m hohe und 15—20 cm breite, mit abwechselnd schwarzen und weißen, wagerechten Streifen versehene „Warnpflöcke" aufzustellen. An dem ersten dieser Pflöcke (in der Richtung zur Bahn) ist bei von Kraftwagen häufiger befahrenen Wegen das im Kraftwagenverkehre übliche Zeichen für Bahnübergänge anzubringen.

Auch dann, wenn die Warnungstafeln auf vorstehende Entfernungen sichtbar sind, es aber aus sonstigen Rücksichten zweckmäßig erscheint, sind derartige Warnpflöcke anzuordnen, die durch Bäume u. dgl. nicht verdeckt sein dürfen und gegen das Anfahren der Fuhrwerke geschützt sein sollen. Soweit die Pflöcke auf fremdem Grund zu stehen kommen, ist ihre Aufstellung und Erhaltung rechtlich entsprechend zu sichern.

7. Anzuwenden sind in der Regel:

a) Kleine Warnungstafeln bei Fußwegen und Wirtschaftswegen, wobei unter letzteren solche Wege zu verstehen sind, die in der Regel nur von Personen benutzt werden, die mit den örtlichen Verhältnissen vollkommen vertraut sind.

b) Große Warnungstafeln bei öffentlichen Wegen geringerer Bedeutung (Gemeindewege u. dgl.).

c) Große Warnungstafeln mit darüber angeordnetem Schrägkreuz bei Bezirks- und Bundesstraßen und sonstigen wichtigen Wegen. Die Warnungstafeln sind in der Regel in einer Entfernung von 3 m (kleine Warnungstafeln) bis 4 m (große Warnungstafeln) von der nächst liegenden Schiene, senkrecht zur Gleisrichtung gemessen, aufzustellen. Dort, wo „Vorstrecken" maßgebend sind, sind die Warnungstafeln am bahnseitigen Ende dieser Strecken aufzustellen. Die Unterkante der Tafeln soll 2 bis 3 m über der Wegstrecke liegen.

Die in einfacher, kräftiger Blockschrift aufzubringende Aufschrift hat zu lauten: „Halt, wenn ein Zug kommt!". Kleine Warnungstafeln sollen 25 cm hoch und 30 cm breit, große Warnungstafeln 45 cm hoch und 60 cm breit sein. Für das Wort „Halt" sind bei kleinen Tafeln wenigstens 7 cm hohe, bei großen Tafeln wenigstens 14 cm hohe Buchstaben zu wählen.

In besonderen Fällen können auch größere Tafeln und diese in höherer Lage angeordnet werden. Die Ständer sind in wagrechten Streifen abwechselnd schwarz und weiß zu streichen. Wenn bereits vorhandene Warnungstafeln sonst entsprechen, können sie bis zur notwendigen Erneuerung auch dann belassen werden, wenn sie eine andere Aufschrift (z. B. „Achtung auf den Zug!") tragen oder abweichende Größe besitzen.

Wirtschaftswege, Gemeindewege und sonstige Wege geringerer Bedeutung, auf denen Viehtrieb stattfindet, können, wenn aus sonstigen Rücksichten zulässig, mit Falltoren gesichert werden. Die Anbringung von Pfeifpflöcken und ähnlichen für die Lokomotivmannschaft bestimmten Zeichen ist auf Hauptbahnen nicht in Betracht zu ziehen.

8. Wo nach Punkt 5 notwendig, ist eine den Bestimmungen dieses Punktes entsprechende Lichtsignaleinrichtung anzubringen. Wenn während der Tageshelle Nebel eintritt, oder sonstwie die Fernsicht behindert wird, sind so lange alle Minuten wenigstens 3—4 kräftige Signale mit der Lokomotivpfeife (Hupe) in regelmäßigen Zeitabständen zu geben, wie sich der Zug in Nebel u. dgl. bewegt.

9. Wo angängig, ist zu trachten, die Übergangsverhältnisse möglichst zu bessern, allenfalls durch Verlegung des Überganges an eine Stelle mit günstigeren Sichtverhältnissen, durch rechtwinkelige Führung schief angelegter Übergänge, durch Abnahme behindernder Einschnittsböschungen und Bäume, durch Versetzen behindernder Telegraphenleitungen u. dgl. Sofern zur Erhaltung dauernder Übersichtlichkeit notwendig, ist das Anpflanzen von Bäumen u. dgl. auf benachbartem Gelände

innerhalb der in Betracht kommenden Sichtlinien auszuschließen und das betreffende Verbot im Grundbuch festzulegen. Im übrigen ist zu trachten, Wegübergänge in Schienenhöhe im Sinne der bestehenden Vorschriften nach Möglichkeit überhaupt zu beseitigen.

10. Auf gute Ausbildung und Instandhaltung der Übergangsstellen im unmittelbaren Bereiche der Gleise (richtige Weite und Tiefe der Spurrinnen, guter Anschluß der besonders bei wichtigen Übergängen ausreichend zu festigenden Wegkrone an die Schienenköpfe und Schutzschwellen unter Vermeidung störender Stufen oder Rinnen, gute Entwässerung usw.) ist zu achten; ebenso ist der Ausrüstung der Lokomotiven mit Fahrgeschwindigkeitsmessern und der guten Instandhaltung dieser ein besonderes Augenmerk zuzuwenden. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist durch fortlaufende Prüfung der Geschwindigkeitsstreifen, wie durch Zeit- und Wegabnahme bei den Kontrollfahrten, und zwar auch seitens der in Betracht kommenden Beamten des Bau- und Bahnunterhaltungsdienstes, zu überwachen. Bei Strecken, für die eine Erhöhung der zulässigen Höchstfahrgeschwindigkeit in Aussicht steht, ist den öffentlichen Begehungen die erhöhte Geschwindigkeit zugrunde zu legen.

11. Dort, wo Schrankenauflassungen zur Durchführung kommen, sind wenigstens 4 Wochen vorher sowohl in den Bahnhöfen und Haltestellen, als auch in den betreffenden Gemeinden entsprechende Kundmachungen zu verlautbaren. Die tatsächliche Auflassung der Abschrankungen soll zuerst bei den minder wichtigen Wegübergängen erfolgen, bei den wichtigeren, besonders bei Bezirks- und Bundesstraßen um einen angemessenen Zeitraum später.

B) Rücksichtlich des Streckenwärterdienstes sind folgende Verfügungen in Aussicht genommen:

1. Die regelmäßigen Begehungen und Untersuchungen der Bahn sind bei einwandfreiem Bauzustande so einzurichten, daß auf Hauptbahnen mit ununterbrochenem Betrieb und Schnellzugsverkehr eine täglich zweimalige Begehung, und zwar je eine Tag- und eine Nachtbegehung, erfolgt. Die Nachtbegehungen können entfallen, soweit sich hierfür ein besonderes Personalerfordernis ergibt und nicht bestimmte Gründe (sie auch letzter Absatz) vorliegen, welche die regelmäßige o gelegentliche Vornahme solcher Begehungen auf einzel Streckenteilen angezeigt erscheinen lassen.

Auf den übrigen Hauptbahnen, dann auf Nebenbahnen m zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 40 km/Stunde genü eine täglich einmalige Untersuchung (Tagesbegehung), a Nebenbahnen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bis e schließlich 40 km in der Stunde je nach der Beschaffenheit u Wichtigkeit der Strecke eine Untersuchung jeden zweiten o dritten Tag.

Bei nicht einwandfreiem Bauzustand, ebenso bei ungünstig Witterungs- und sonstigen Verhältnissen hat eine entsprech verschärfte Streckenbewachung und Untersuchung zu erfolg Eine verschärfte bahnpolizeiliche (nächtliche) Begehung w auf die notwendige Dauer besonders für solche Streckente anzuordnen sein, die Bahnfreveln in erhöhtem Maße ausgese sind, vor allem dann, wenn in diesen Streckenteilen zu solch Freveln besonders geeignete Baustoffe (Schienen, Schwell u. dgl.) ohne sonstige Aufsicht lagern. Derartige Lagerung sind möglichst einzuschränken. Zu den verschärften B gehungen ist nötigenfalls auch Gendarmerie heranzuziehen.

2. Soweit nicht wirtschaftliche Gründe die Vereinigung d Begeherdienstes mit dem übrigen Bahnbewachungsdienste em fehlen, und diese Vereinigung vom Standpunkte der Betrie sicherheit auch zulässig erscheint, ist auf Strecken m ununterbrochenem (Tag- und Nacht-) Betri der eigentliche Streckenbegeherdienst vom übrigen Dienste trennen und, je nach Zweckmäßigkeit, entweder wieder eigen Begehern zu übertragen oder von geprüften Arbeitern der m der Erhaltung der betreffenden Strecke betrauten Rotten m zubesorgen, so daß diese Arbeiter den durch die Begehung nicht in Anspruch genommenen Teil der vorgeschriebenen A beitszeit in der Rotte ableisten.

Die Erstellung der Diensteinteilung soll unter streng Scheidung der eigentlichen Arbeitszeit von der bloßen Dien bereitschaft auf Grund einer monatlichen Gesamtarbeitsz von 208 Stunden erfolgen. Die Verhandlungen mit dem P sonale sind noch im Gange.

Vereinfachung im Güterrechnungswesen.

Nach § 69 der EVO. kann die Versandbahn für schnell verderbliche oder geringwertige Güter die Vorausbezahlung der Fracht verlangen und für Sendungen, die zu ermäßigten Frachtsätzen befördert werden sollen, im Tarif bestimmen, ob die Fracht bei der Aufgabe der Güter zu bezahlen oder ob sie auf den Empfänger zu überweisen ist. Bei Aufgabe der übrigen Güter steht es sohin dem Absender frei, die Frachtkosten zu bezahlen oder sie auf den Empfänger zu überweisen.

Diese verschiedene Verrechnungsweise der Frachten als Frankaturen oder in Überweisung sowie die Verrechnung und Auszahlung der Nachnahmen nach Eingang und der Barvorschüsse ist umständlich. Auch die Handelswelt ist nach den Ausführungen in Nr. 19 S. 380 d. Ztg. mit der Auszahlung der Nachnahmen nicht zufrieden. Eine Vereinfachung in der Frachtkostenverrechnung und eine Beschleunigung der Auszahlung der Nachnahmen ist erstrebenswert, setzt jedoch die Abänderung der §§ 55, 69 und 72 der EVO. voraus. Da die Handelskammer Leipzig nunmehr selbst mit einem Antrag auf Abänderung der Auszahlungsart für Nachnahmen hervorgetreten ist, ist anzunehmen, daß die Abänderung der genannten Paragraphen der Verkehrsordnung keinem Widerstand bei den Handelskammern begegnet.

Abs. 6 des § 55, Abs. 1, 2 und 3 des § 69 und Abs. 1—3, 6 und 7 des § 72 wären, wie folgt, zu fassen:

§ 55 (6) Für Sendungen, auf denen Nachnahmen lasten, sind Frachtbriefe mit angebogener Zahlkarte oder — wenn der Absender kein Postscheckkonto besitzt — mit angebogener Postanweisung zu verwenden. Die Frankierung und Ausfüllung der Zahlkarte bzw. der Postanweisung hat vom Absender des Gutes zu geschehen.

§ 69 (1) Die Fracht und die auf der Versandstation erwachsenden Nebengebühren, Nachnahmegebühren und Auslagen sind vorauszubezahlen.

§ 69 (2) Nebengebühren und Auslagen, die erst nach der Annahme des Gutes erwachsen, werden vom Empfänger mit der Nachnahme erhoben.

§ 69 (3) Die vom Absender bezahlten Frachtbeträge und Nebengebühren sind auch im Duplikat oder im Aufnahmeschein einzeln aufzuführen.

§ 72 Nachnahme nach Eingang.

(1) Der Absender kann das Gut mit Nachnahme belast und muß dann einen Frachtbrief mit angebogen Zahlkarte oder angebogener Postanweisung ve wenden.

(2) Als Bescheinigung über die Belastung mit Nac nahme dient der abgestempelte Frachtbrief, das Dup kat oder die sonst zugelassene Bescheinigung über d Auflieferung des Gutes.

(3) Die Empfangsstation hat, sobald die Nachnahme b zahlt ist, den Betrag mit der dem Frachtbrief be gegebenen Zahlkarte auf das Postscheckkonto d Absenders einzuzahlen bzw. auf dieses zu überweis oder mit der dem Frachtbrief angebogenen Posta weisung bei einem Postamt einzuzahlen bzw. dur Vermittlung des Postscheckamts zur Einzahlung bri gen zu lassen. Eine Benachrichtigung des Absende findet nur bei Verweigerung der Annahme des Gut statt.

(5) entfällt.

(6) Der Nachnahmebetrag ist vom Absender in de Frachtbrief sowie in der Zahlkarte oder der Postan weisung an den hierfür vorgesehenen Stellen m Buchstaben einzutragen. Diese Eintragung ist auc bei einer Abweichung von einer Eintragung in Ziffer maßgebend.

(7) Für die Belastung einer Sendung mit Nachnahm darf die Eisenbahn die tarifmäßigen Gebühren bei de Aufgabe des Gutes erheben. Die Geldübermittlung gebühren sind vom Absender zu tragen.

In der bisher gestatteten Frachtenstundung würde kein Änderung eintreten.

Erfolgt auf einer Zwischenstation die Umkartierung eine Sendung, so hat die Umkartierungsstation die Frachtkosten bi zur Zielstation zu berechnen, einnahmlich nachzuweisen, a Nachnahme auf dem Frachtbrief vorzutragen und diesem ein ausgefüllte Zahlkarte über den Betrag anzufügen. Ebens würden die auf Unterwegsstationen anfallenden Nebengebühre

Nachnahme auf dem Frachtbrief mit dem Zusatz vorzu-
en sein:

„Zahlkarte über . . ℳ . . ₰ für Postscheckkonto Nr. . .
beim PSchA. in . . . . angefügt".

hen Güter auf Kleinbahnen über, die den Frankaturzwang
eführt haben, so ist die Fracht bis zur Bestimmungsstation
ler Kleinbahn von der Übergangsstation zu bezahlen und
Nachnahme zu behandeln. Die Kleinbahnstation erhebt die
nahme vom Empfänger des Gutes und führt sie mit der
der Übergangsstation dem Frachtbrief beigegebenen Zahl-
e an diese Station ab.

e Bestimmungsstation des Gutes hat die Erhebung der Nach-
nebeträge vom Empfänger und die Abführung auf das Post-
ckkonto des Versenders des Gutes oder die Einzahlung mit
anweisung an den nicht mit Postscheckkonto ausgestatteten
nder zu betätigen. Dadurch würde erreicht, daß der Ab-
er schon einige Tage nach der Aufgabe des Gutes in den
tz der nachgenommenen Beträge gelangen würde, und daß
rch hohe Beträge bei den Postscheckämtern eingezahlt wür-
und in Verwahrung der Reichspost blieben, weil alle wirt-
ftlich arbeitenden Kontoinhaber auch wieder bargeldlos
ihre Postscheckguthaben verfügen.

e Aufgabestationen der Gütersendungen, die bisher durch
Auszahlung der Nachnahmen stark in Anspruch genommen
len, würden bei der Nachnahmebezahlung ausgeschaltet wer-
Eine Unmenge von Arbeit und Schreibmaterialien (Nach-
negebühr, Nachnahmescheine, Nachnahmebegleitscheine usw.
len entbehrlich, während die Nachnahmegebühren in
her Höhe anfielen. Aber auch die Vereinfachung auf der
immungsstation der Güter würde wesentlich sein, weil bei
ihr nur die Nachnahmen und die Nebengebühren zu verein-
nahmen und letztere zu verrechnen wären.

Die sämtlichen Nachnahmen würden täglich mittels Sammel-
schecks vom Postscheckkonto der Güterempfangsstation abzu-
buchen sein und auf Grund der einzelnen Zahlkarten durch
das Postscheckamt den Güterversendern gutgeschrieben oder
mit Postanweisung zugestellt werden.

Bei der Versandstation des Gutes wären die Nachnahmen
nicht rechnerisch zu behandeln, sondern nur zum Zwecke der
Nachforschung im Schalterausweis vorzutragen. Auch im Ver-
sandbuch würden sie nicht eingetragen, da dieses nur einen
Spaltenbau für Frankaturen erhielte. Sind auf Grund revisori-
scher Beanstandungen Frachten nachzuerheben oder zurückzu-
vergüten, so hat dies in der Versandrechnung zu erfolgen, da
Empfangsrechnungen nicht mehr anzufertigen sind.

Auf der Bestimmungsstation des Gutes wären die Nach-
nahmen nur in der Verrechnungskarte, die die Bezeichnung
„Ausweis über die eingetroffenen Güter" bekäme, einzutragen.

Empfangsbücher könnten wegfallen, da die Kontrolle, daß
sämtliche Frachtbriefe bei den Versandstationen richtig in
Rechnung gestellt werden, auch auf Grund der genannten Aus-
weise, die nach Verkehrsbezirken anzulegen sind, erfolgen
könnte. Für den Eingang der Nachnahmebeträge bei den Ab-
sendern haftet die Reichspost wie für andere Postschecküber-
weisungen und Postanweisungen.

Durch dies Verfahren würden nicht nur große wirtschaftliche
Vorteile für die Reichsbahn erzielt (Personal- und Material-
ersparnis), sondern auch solche für die Volkswirtschaft da-
durch errungen, daß der Banknotenumlauf eingedämmt und der
bargeldlose Verkehr gefördert würde.

Würzburg. L. Pfeiffer, R. R.

Selbsttätige Überwachung des Zugverkehrs in England.

Oktober 1920 hat der englische Verkehrsminister einen
verständigen-Ausschuß berufen, der die Frage der selbst-
en Überwachung des Zugverkehrs erörtern, die bestehen-
Vorrichtungen zu diesem Zweck prüfen und sich über ihre
ührung äußern sollte. Der Ausschuß, der unter dem Vor-
des mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen be-
ten Beamten des Verkehrsministeriums gearbeitet hat, hat
nehr seinen Bericht veröffentlicht, der nachstehend in
n Hauptpunkten wiedergegeben sei.

Bei Erörterung der Frage, ob die Einführung einer Vor-
ung zum selbsttätigen Anhalten der Züge oder zur selbst-
en Regelung der Fahrgeschwindigkeit und zur Übermitte-
von Signalen auf die Lokomotive auf den englischen Eisen-
en angebracht ist, muß zunächst beachtet werden, daß die
swirkung bei den einzelnen Zügen ganz verschieden ist,
r daß die Züge mit ganz verschiedenen Geschwindigkeiten
en, die zwischen 30 und 120 km in der Stunde schwanken.
ungleiche Entfernung zwischen den Blocksignalen, die
Rücksicht auf die Fahrgeschwindigkeit und die Neigung
Strecke verteilt sind, muß ebenfalls berücksichtigt werden.
nderen Einfluß haben auch die Witterungsverhältnisse,
ntlich Nebel und Schnee. Beachtet werden muß auch die
hiedene Bauart der Lokomotiven und Wagen, ferner die
ke und Art des Verkehrs und die gemeinschaftliche Be-
ung gewisser Strecken durch die Züge mehrerer Eisen-
gesellschaften. Die Einführung derartiger Vorrichtungen
te nur empfohlen werden, wenn zunächst eine Einheits-
sowohl für die im Gleis zu verlegenden wie für die an
Fahrzeugen anzubringenden Teile gefunden wird, die auf
Lokomotiven dieselbe Wirkung hervorbringt, gleichviel
ie auf den Gleisen ihrer eigenen Gesellschaft oder auf
n einer anderen verkehren.

r Bericht unterscheidet zwei Arten von Vorrichtungen,
ich solche, die wirklich vollständig selbsttätig sind, also
ttelbar auf die Bremsen wirken und den Zug zum Stehen
gen, und solche, die nur den Verkehr der Züge selbsttätig
wachen, indem sie neben dem Streckensignal dem Loko-
führer durch ein hörbares oder sichtbares Signal auf der
motive den Zustand der Strecken anzeigen und ihn so
Umständen veranlassen, seinerseits den Zug zum Stehen
ringen. Ferner wird unterschieden zwischen Vorrichtun-
die an jedem Punkt einer Strecke in Tätigkeit treten
en, und solchen, die nur an bestimmten Punkten, also
t in örtlicher Verbindung mit einem Streckensignal wir-
Erstere scheidet der Bericht aus, da ihre Nachteile die
üge überwiegen. Letztere teilt er wieder ein in solche,
lenen keine Berührung zwischen den Teilen im Gleis und
nigen am Fahrzeug nötig ist, also solche, bei denen die
tragung durch elektrische Wellen erfolgt, und solche, bei
n sich die Teile berühren, die Übertragung also mecha-
nisch oder, wenn elektrisch, durch unmittelbaren Stromüber-
gang vor sich geht. Die erstgenannten dieser Gruppe bedür-
fen verwickelter und kostspieliger elektrischer Einrichtungen,
die letztgenannten stellen die am weitesten verbreitete Bauart
dar. Sie haben sich an vielen Stellen bewährt und sind nament-
lich auch den Anforderungen gewachsen, die die Geschwindig-
keit der Züge an sie stellt. Sie können im allgemeinen drei
Zeichen übermitteln: Strecke frei, Vorsicht! und Halt! Es
kann mit ihnen eine Vorrichtung verbunden werden, die die
Bremsen freigibt. In Verbindung mit dem selbsttätigen Block-
system und der Benutzung der Schienen für den zum Betriebe
der Signale dienenden Strom können sie als eine recht voll-
kommene Sicherung angesehen werden, die einer solchen mit
Wirkungsmöglichkeit in jedem Punkt der Strecke sehr nahe
kommt.

Die Einführung von Einrichtungen zur Überwachung der
Zuggeschwindigkeit und ähnlicher Vorrichtungen kann der
Ausschuß nicht empfehlen, wenigstens nicht, soweit sie die Zug-
geschwindigkeit selbsttätig beeinflussen; es genügen nach sei-
ner Ansicht in dieser Beziehung Vorrichtungen, die bei Über-
schreitung der zugelassenen Geschwindigkeit ein Zeichen auf der
Lokomotive geben oder die Bremsen in Tätigkeit setzen. Be-
sondere Beachtung verdient in dieser Beziehung die Gefahr
des Auffahrens auf einen Prellbock. Bei der heutigen Dichte
des Verkehrs müssen die Züge bis zum letzten Augenblick
vor dem Halten mit hoher Geschwindigkeit fahren, also mit
großer Bremsverzögerung arbeiten. Ein Irrtum in der Be-
urteilung der Geschwindigkeit beim Einfahren in Kopfgleise
kann dabei Anlaß geben, daß der Zug auf den Prellbock mit
Gewalt auffährt, ein Unfall, der an sich häufig glimpflich
ablaufen würde, wenn nicht die Fahrgäste alle schon auf-
gestanden wären, um auszusteigen, und nun durch den Stoß
durcheinander geworfen werden. Eine praktisch brauchbare
Vorrichtung, um derartige Unfälle auszuschalten, kann der
Ausschuß aber nicht vorschlagen.

Der Ausschuß ist sich nicht im Zweifel, daß es wichtiger
ist, den Zug am Haltesignal zum Stehen zu bringen, als ihn
am Vorsignal schon darauf vorzubereiten. Die Einwirkung auf
den Zug an bestimmten Haltesignalen, also augenscheinlich
an solchen, wo besondere Gefahrenquellen bestehen, erklärt
er für einen wesentlichen Bestandteil der selbsttätigen Zug-
überwachung. Andererseits muß aber, namentlich wegen un-
günstiger atmosphärischer Verhältnisse und wegen der Mög-
lichkeit des Versagens auf seiten der Lokomotivführer, Vor-
sorge getroffen werden, daß auch am Vorsignal eine Ein-
wirkung auf den Zug stattfindet. Dort muß, namentlich auch
mit Rücksicht auf Nebel, nicht nur das Haltesignal, sondern
auch das Signal „Freie Fahrt!" auf die Lokomotive übertragen
werden. Wo Nebel nicht in Frage kommt, genügt es, wenn

auf der Lokomotive nur der Ort der Vorsignale, nicht seine Stellung erkennbar wird. Durch derartige Einrichtungen könnte der Nebeldienst beschränkt werden, doch sind die dadurch möglichen Ersparnisse nicht so bedeutend, wie man erwarten könnte; es wird aber dadurch die Gefahr beseitigt, daß die Arbeiter, die den Nebeldienst ausüben, von Unfällen betroffen werden; der Lokomotivführer erhält ein Gefühl der Sicherheit, das Versagen von Knallkapseln verliert seine schädliche Wirkung, und der ganze Betrieb wird erleichtert.

Der Ausschuß kommt zum Schluß, daß die Einführung von Vorrichtungen, die selbsttätig auf den Zug einwirken, für die englischen Eisenbahnen empfohlen werden kann; sie bildet das einzige Mittel zur Ausschaltung von Unfällen, die durch ein Versagen des Lokomotivführers verursacht werden. Die Vorrichtungen müßten den bestehenden Verhältnissen angepaßt sein und die jetzt vorhandenen Block- und Signaleinrichtungen ergänzen und nicht etwa sie ersetzen. Sie müssen bestehen: a) in Vorrichtungen an besonders ausgewählten Stellen, die die Züge selbsttätig zum Halten bringen, wenn der Zug im Begriff ist, ein auf Halt stehendes Signal zu überfahren, und b) in solchen, die am Vorsignal schon an der Stelle, wo zu große Geschwindigkeit eine Gefährdung zur F[olge] haben kann, auf der Lokomotive ein Warnungszeichen ge[ben]. Auf dieser Grundlage hat der Ausschuß eine Anzahl Ford[erun]gen aufgestellt, denen derartige Vorrichtungen genügen müs[sen], wenn sie zur Annahme in Frage kommen sollen.

Die Einführung von selbsttätigen Vorrichtungen zur Ü[ber]wachung des Zugverkehrs wird für Strecken mit Perso[nen]verkehr für nötig, für solche, die lediglich dem Güterve[rkehr] dienen, aber für entbehrlich gehalten. Die bei diesem [Um]fang der Einführung erwachsenden Anlagekosten werden zu 4 660 000 £, die jährlichen Betriebskosten zu 407 000 £ [ge]schätzt. Da natürlich so umfangreiche Arbeiten auf e[inen] längeren Zeitraum verteilt werden müssen, wird empfo[hlen], mit dem Einbau der Anhaltevorrichtungen an den beson[ders] ausgewählten Stellen zu beginnen. Ferner wird die Bild[ung] eines Sachverständigenausschusses angeregt, der die Einh[eits]formen für die Vorrichtungen im Gleis und an der Lokomo[tive] unter Berücksichtigung der Verschiedenheiten im Quersch[nitt] des freizuhaltenden Lichtraums und der Abweichungen in [den] Umgrenzungslinien der Fahrzeuge bei den einzelnen Ei[sen]bahngesellschaften ausarbeiten soll. W e r n e k k[e]

Wirtschaftliche und finanzielle Erfolge der japanischen Staatseisenbahnen in den Jahren von 1914 bis 1919*).

Vom Geh. Oberbaurat Prof. **F. Baltzer.**

Die wirtschaftliche und finanzielle Überlegenheit der deutschen Staatseisenbahnen über die früheren Privateisenbahnen, die vor dem großen Kriege wohl kein Sachverständiger ernstlich zu bestreiten gewagt hätte, hat leider im Deutschen Reich durch die nach dem Kriege einsetzende Mißwirtschaft und die politischen Wirren aller Art einen bedenklichen Stoß erlitten. Die Hungerblockade, die Revolution und der verlorene Krieg mit allen seinen Folgen, die gewaltigen Brandschatzungen der Entente durch den skrupellosen Raub von Tausenden von Lokomotiven und Hunderttausenden von Wagen, die verständnislose, überall gleichmäßige Durchführung des Achtstundentages, die geradezu ungeheuerlichen Steigerungen aller Stoffpreise und Arbeitslöhne, zahlreiche in gewissenlosester Weise herbeigeführte Arbeitseinstellungen, ein allgemeines Nachlassen der Leistungen im Dienst und in der Arbeit, die Zerrüttung der Manneszucht und Ordnung durch parteipolitisches Treiben, das planmäßige Untergraben jeglicher Autorität der Behörden und Vorgesetzten durch unverantwortliche berufsmäßige Hetzer: alle diese Einflüsse und Einwirkungen zusammen haben es in kurzer Zeit fertig gebracht, das überaus feine und vollkommene Instrument unserer Staatseisenbahnverwaltungen, um die uns früher die Welt beneidete, nachdem die Staatsbahnen der Länder Hals über Kopf auf das Reich übertragen worden waren, derartig zu Grunde zu richten, daß die früheren großen wirtschaftlichen und finanziellen Erfolge fast völlig verloren gingen und bei der Deutschen Reichsbahn ein gewaltiger Fehlbetrag des Betriebes entstand, dem auch mit nachdrücklichsten Tariferhöhungen, wie es bis jetzt scheint, kaum beizukommen ist. Alle möglichen Vorschläge zur Wiedergesundung des Reichsbahnunternehmens, insbesondere zur Beseitigung der ins Riesenhafte angeschwollenen Fehlbeträge werden laut, und ernstlich wird sogar einer Übertragung des gesamten Betriebes und der Verwaltung der Reichsbahn an eine private Aktiengesellschaft das Wort geredet. Das Staatsbahnsystem als solches wird verantwortlich gemacht für die verhängnisvollen Wirkungen falscher und törichter Eingriffe und Maßnahmen, welche von unsachverständiger Seite aus Rücksichten engherzigster Partei- und Interessenpolitik an dem wirtschaftlichen Organismus des Reichsbahnunternehmens vorgenommen wurden, dem jede Parteipolitik vielmehr von vornherein hätte gänzlich ferngehalten werden müssen.

Welche bedeutenden wirtschaftlichen und finanziellen Erfolge aber das Staatsbahnsystem bei richtiger sachverständiger Handhabung herbeizuführen fähig und geeignet ist, lehrt unter anderem das Beispiel von J a p a n, wo man nach der umfassenden Verstaatlichung von siebzehn der wichtigsten und wertvollsten Privatbahnen (zusammen über 4500 km) in den Jahren 1906 und 1907, seitdem, insbesondere in und nach dem Weltkriege, mit den Staatsbahnen geradezu glänzende Betriebsergebnisse erzielt hat. Die nachfolgende Würdigung dieser Ergebnisse, die den Mitteilungen der japanischen Staatseisenbahnverwaltung in ihrem letzten amtlichen Eisenbahnbericht für das Rechnungsjahr 1918/19 entnommen sind, dürfte den Lesern dieses Bla[ttes] nicht unwillkommen sein.

Am 31. März 1906 umfaßte das japanische Staatsbahnnetz 18[..] englische Meilen, während an Privatbahnen in Japan 3248 Me[ilen] vorhanden waren; von diesen wurden durch Verstaatlich[ung] 2823 Meilen erworben, so daß sich der Staatsbahnbe[stand] am 31. März 1908 auf 4445 Meilen steigerte. Dazu [kam] noch die gleichzeitig verstaatlichte Koreanische Eisenbahn S[öul]-Fusan nebst der Stichbahn Söul-Chemulpo, rund 313 Mei[len]. Seit dieser Verstaatlichung haben die übrig bleibenden Pri[vat]bahnen fast sämtlich den Charakter von Neben- und Kl[ein]bahnen angenommen und sind nach dem japanischen Kleinba[hn]gesetz vom Jahre 1910 tatsächlich in Kleinbahnen umgewandelt. Inzwischen hat sich nun das japanische Staatseisenbahnnetz — ohne die Linien von Formosa, Korea und Japanisch Sachalin — innerhalb des sechsjährigen Zeitraumes von 1914 bis 19[19], endigend am 31. März 1920, von 5686 auf 6202 engl. Me[ilen] Betriebslänge weiterentwickelt. Die wichtigsten Zahlen [der] Betriebsergebnisse dieses Bahnnetzes von den Jahren 1914 [bis] 1919 sind in nachstehenden Zusammenstellungen A bis G [ent]halten. Während sich das Bahnnetz in den genannten sec[hs] Jahren nur um 516 Meilen, das sind 9,8 %, erweitert hat, ze[igt] das Anlagekapital eine Steigerung um 376 Millionen Yen = 37[..] Die Baukosten der Neubaustrecken haben sich also in den le[tz]ten Jahren, wie zu erwarten war, beträchtlich gesteigert, a[lso] sind die zuletzt eröffneten Strecken offenbar wegen der [zu] überwindenden großen Geländeschwierigkeiten, der vorkomm[en]den Kunstbauten usw. erheblich kostspieliger geworden als [der] Durchschnitt der früheren Bahnen.

Die Leistungen des Betriebes, die gefahrenen Zug-Meil[en] zeigen eine Steigerung um 10,83 Millionen, das sind 46,4 %; da[bei] haben die Leistungen in gemischten Zügen von 13,6 auf 9,7 Mil[li]onen abgenommen, während sich die Leistungen in den P[er]sonenzügen von 23,37 auf 34,19 Millionen, das ist um 46,4 [%], die in den Güterzügen sogar von 21,38 auf 33,37 Millionen, [das] ist um 56,1 %, gesteigert haben. Die Leistungen der Lokom[o]tiven haben von 69,25 auf 94,93 Millionen engl. Meilen, also [um] 37 %, die der Personenwagen von 355,1 auf 536 Millionen e[ngl.] Meilen, das ist um 51 %, die der Güterwagen von 715,92 [auf] 1108,56 Millionen engl. Meilen, das ist um 68,8 %, zugenomm[en].

Der Leerlauf der Güterwagen betrug im Rechnungsjahr 1918[/19] 216 Millionen Wagenmeilen, das sind 21 %, die durchschnittli[che] Stärke der Güterzüge 28,5 Wagen.

Besonders stark hat sich der Personenverkehr entwick[elt]. Die Zahl der beförderten Reisenden stieg von 1914 bis 1919 [um] 191,8 Millionen, das sind 115,5 %, die der Personenmeilen [um] 4318,9 Millionen = 119 %. Der Güterverkehr zeigt dagegen [nur] eine Steigerung in den beförderten Gütertonnen um 24,6 Mill[io]nen = 70 % und in den Tonnenmeilen um 3311 Millio[nen] = 109,9 %.

Das Jahreserträgnis des Personenverkehrs einschließlich [des] Gepäck-, Post- und Expreßgutverkehrs hat um 106,87 Millio[nen] Yen, das sind 195 %, das des Güterverkehrs dagegen nur [um] 80,06 Millionen Yen oder 154% zugenommen; die Einnahmen [...]

*) Vergl. den Aufsatz des Verfassers: „Zehn Jahre Staatseisenbahnverwaltung in Japan" in Nr. 84 vom 5. Nov. 1919, S. 895 dieser Zeitung.

	1914/15	1916/17	1918/19	1919/20
A. Länge und Anlagekapital:				
ahnlänge in englischen Meilen*)	5 686,26	5 856,60	6 072,74	6 202,26
davon eingleisig	4 944,67	5 094,18	5 269,17	5 369,61
„ zweigleisig	720,06	741,04	780,12	809,00
„ drei- oder mehrgleisig	21,13	21,38	23,45	23,45
etriebslänge im Jahresdurchschnitt für: Personenverkehr	5 529,5	5 747,1	5 965,0	6 056,8
„ „ „ Güterverkehr	5 581,9	5 805,9	6 037,0	6 133,3
ahl der Stationen	1 604	1 668	1 738	1 776
„ „ Bediensteten	114 964	115 282	139 043	158 570
urchschnittliches Monatseinkommen im Ganzen in Yen**)	2 206 463	2 253 732	3 306 778	4 358 167
für 1 Bediensteten in Yen	19,19	19,55	23,78	27,48
Anlagekapital in Yen	1 006 923 089	1 108 060 237	1 277 505 543	1 382 996 186
auf 1 englische Meile	176 979	189 131	210 362	222 980
B. Fahrzeuge:				
okomotiven	2 611	2 727	2 933	3 120
ewichte in tons***)	142 313	158 708	178 064	194 655
ersonenwagen	6 699	6 875	7 118	7 520
Sitzplätze im Ganzen	285 347	299 036	312 896	334 765
üterwagen	43 702	44 391	48 568	51 067
Ladegewichte in tons	390 345	428 054	515 495	570 192
für 1 Wagen „ „	8,9	9,64	10,61	11,16
C. Betrieb:				
efahrene Zugmeilen (englische) in Personenzügen	23 366 888	26 050 412	30 212 996	34 193 351
Güterzügen	21 380 696	26 571 150	31 689 213	33 326 093
gemischten Zügen	13 031 283	11 921 812	10 431 323	9 702 614
insgesamt	58 378 867	64 543 374	72 333 532	77 222 058
nglische Meilen zurückgelegt von Lokomotiven	69 250 350	77 913 771	89 045 488	94 929 567
„ „ „ „ Personenwagen	355 101 502	391 883 613	474 181 763	535 996 412
„ „ „ „ Güterwagen	715 924 526	917 937 539	1 038 641 534	1 108 565 915
efördert in einem Personenzug: Wagen	12,1	12,3	13,2	13,6
„ „ „ Güterzug: „	25,6	28,1	28,5	29,4
„ in 1 Lokomotivfahrt: „	15,5	16,8	20,36	21,11
D. Personenverkehr:				
efórderte Personen	166 092 421	197 043 320	288 061 584	357 881 957
Personenmeilen im ganzen	3 623 743 236	4 255 374 717	6 569 442 452	7 942 632 396
Personen auf 1 Meile	655 347	740 439	1 101 331	1 311 358
auf 1 Personenzugmeile	123,2	133,4	183,0	200,8
„ 1 Personenwagenmeile	10,2	10,9	13,9	14,8
„ 1 Reisenden	21,8	21,6	22,8	22,2
eisen auf 1 Kopf der Bevölkerung	3,1	3,6	5,0	6,2
E. Güterverkehr:				
eförderte Gütertonnen	35 272 875	42 100 734	53 313 720	59 939 535
Tonnenmeilen im ganzen	2 982 798 481	4 719 134 660	5 608 851 056	6 293 798 201
auf 1 Meile	534 370	719 808	929 079	1 026 168
„ 1 Güterzugmeile	106,7	128	154	167,1
„ 1 Güterwagenmeile	4,2	4,6	5,4	5,7
„ 1 Meile eines beladenen Güterwagens	5,5	5,9	6,8	7,2
„ 1 Gütertonne	84,6	99,3	105,2	105,0
beförderte Gütertonnen auf 1 Kopf der Bevölkerung	0,66	0,76	0,93	1,04
F. Einnahmen in Yen aus:				
Personenbeförderung im ganzen	49 942 049	58 745 033	104 135 074	141 485 324
auf 1 Meile	9 032	10 222	17 458	23 360
„ 1 Personenmeile	0,0138	0,0134	0,0159	0,0178
Personen-, Gepäck-, Post- und Expreßgutverkehr	54 671 971	64 773 111	119 899 610	161 546 479
auf 1 Meile	9 887	11 271	20 101	26 672
„ 1 Zugmeile	1,86	2,03	3,34	4,72
Güterbeförderung im ganzen	51 750 496	69 861 847	109 744 431	131 809 103
auf 1 Meile	9 271	12 033	18 179	21 491
„ 1 Tonnenmeile	0,0172	0,0166	0,0194	0,0207
„ 1 Zugmeile	1,85	2,14	3,01	3,96
G. Betriebsergebnis:				
heinnahme	112 169 616	141 255 333	243 547 295	309 931 914
Betriebsausgabe	57 178 286	61 163 543	144 101 685	202 816 752
Betriebszahl in %	50,97	43,30	59,17	65,4
hüberschuß	54 991 330	80 091 790	99 445 610	107 115 162
Zinslast	—	39 815 309	42 321 188	43 791 266
hüberschuß in % des Anlagekapitals	5,5	7,2	7,8	7,7
Reinüberschuß	—	38 087 226	47 408 041	64 386 096
Roheinnahme für 1 Betriebsmeile	20 084	24 312	40 314	50 489
Betriebsausgabe für 1 Betriebsmeile	10 238	10 527	23 853	33 040
Rohüberschuß für 1 Betriebsmeile	9 846	13 785	16 461	17 449
Roheinnahme für 1 Zugmeile	1,95	2,19	3,37	4,01
Betriebsausgabe für 1 Zugmeile	1,00	0,95	1,99	2,63
Rohüberschuß für 1 Zugmeile	0,95	1,24	1,37	1,39

*) 1 engl. Meile = 1,609 km. **) 1 Yen = 2,0924 Mark. ***) 1 ton engl. = 1016 kg.

dem Personenzugdienst übersteigen also nach wie vor im allgemeinen noch immer die des Güterzugdienstes. Wie die Zusammenstellung F. 2 und 3 zeigt, hat nur im Jahre 1916/17 das Erträgnis des Güterverkehrs das des Personenverkehrs um reichlich 5 Millionen Yen übertroffen, ist aber im Jahre 1919/20 wieder um rund 30 Millionen Yen dagegen zurückgeblieben.

Die Gesamtroheinnahme zeigt eine Steigerung von 112 auf rund 310 Millionen Yen, also um 197,8 Millionen oder 176,5 %, die Betriebsausgabe aber eine solche von 57,2 auf 202,8, also um 145,6 Millionen Yen, das sind 254,4 %. Der Rohüberschuß ist dementsprechend von rund 55 auf 107, also um 52 Millionen Yen = 94,8 % gestiegen. Die Betriebszahl, die für 1916/17 auf 43,3 % gefallen war, ist für 1919/20 auf 65,1 % gestiegen, woraus man erkennt, daß sich die Steigerung der Löhne und Rohstoffpreise auch bei den japanischen Eisenbahnen scharf geltend zu machen beginnt. Die Kapitalverzinsung durch den Rohüberschuß hat sich von 5,5 auf 7,7 % gesteigert, ein Wert, der indes bei den Zinsverhältnissen der Länder des fernen Ostens nicht gerade besonders hoch erscheint.

Unter Berücksichtigung des Kapitalzinsendienstes ergibt si für 1919/20 ein Reinüberschuß von rund 64,38 Millionen Ye mithin gegenüber 1916/17 eine Steigerung von 26,3 Million Yen oder 69 %. Man ersieht allerdings aus der Steigerung d Betriebszahl und dem starken Anschwellen der Betriebsau gaben, daß das bisher so günstige Wirtschaftsbild sich infol der überall eingetretenen gewaltigen Steigerung der Arbeit löhne und Stoffpreise im Jahre 1919/20 etwas zu trüben beginn In den folgenden Jahren wird mit einem Rückgang des Rei überschusses gerechnet werden müssen; ob er sich aber in kurzer Zeit wie bei der Deutschen Reichsbahn in einen gewalt gen Fehlbetrag umwandeln wird, darf man wohl bezweifel Bisher sind die Staatsbahnen Japans von den schweren E schütterungen durch Einführung des Achtstundentages, dur Arbeitslosigkeit, Streiks und Unruhen verschont geblieben, d in den meisten übrigen Kulturländern der Erde den Eisenbahn so schweren wirtschaftlichen Schaden zugefügt haben. D Weiterentwicklung der folgenden Jahre darf man mit Spannu entgegensehen.

Preisausschreiben.

Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiermit Geldpreise im Gesamtbetrage von 100 000 *M* zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind und folgende Gegenstände betreffen:

I. die baulichen Einrichtungen und deren Unterhaltung,
II. den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel,
III. die Signal- und Telegrapheneinrichtungen, Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen,
IV. den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen;

B. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Preise werden im Höchstbetrage von 20 000 *M* und im Mindestbetrage von 4000 *M* verliehen.

Für den Wettbewerb gelten folgende Bedingungen:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit
   vom 1. April 1918 bis 31. März 1924
   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann.
5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patentes durch den Erfinder nicht aus. Jeder Preisbewerber ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckstücken beigefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführung nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises sowie die Entscheidung darüber, an welche Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Preisausschuß.

Die **Bewerbungen** müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1923 bis 15. April 1924

postfrei an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin W 9, Köthener Straße 28/29, eingereicht werden.

Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1925.

Berlin, im August 1922.
W 9, Köthener Straße 28/29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Aufbewahrungsgebühren für Handgepäck** müssen vom Oktober d. J. ab ebenso wie die Personen- und Gepäckrife eine Erhöhung erfahren. Bei dem jetzigen Satz von 3 ℳ ir jeden Tag der Aufbewahrung müssen bei der heutigen reissteigerung bereits Zuschüsse zur Miete, Heizung, Beuchtung der Räume, die für die Gepäckaufbewahrung nötig nd, und zum Lohne der erforderlichen Arbeiter geistet werden. Es läßt sich deshalb eine Erhöhung auf das oppelte nicht umgehen, so daß die Aufbewahrungsgebühren r Handgepäck vom 1. Oktober d. J. ab 6 ℳ für jeden Aufwahrungstag betragen werden.

— **Belegen von Plätzen in der 4. Wagenklasse.** Vielfach rrscht Unklarheit über das Einnehmen der Plätze in den agen 4. Klasse. Wenn auch in den nur mit Bänken für einen il der Reisenden versehenen Wagen 4. Klasse Plätze nicht legt werden dürfen, so erwerben doch Reisende, die bei der bfahrt des Zuges bereits einen Platz eingenommen haben, Anruch darauf, daß ihnen der Platz bis zur Beendigung der ise verbleibt. Andere Reisende sind zum Einnehmen des atzes, auch wenn der Inhaber ihn vorübergehend verläßt, cht berechtigt. Gegen Reisende, die etwa gewalttätig einen atzinhaber von seinem Platz zu verdrängen suchen, wird ngeschritten werden.

— **Geheimerlasse.** Der Reichsverkehrsminister hat angeordt, daß die Geheimhaltung von Verfügungen nur noch dann rgeschrieben werden soll, wo zwingende Gründe des Staatsohls es verlangen. Die bloße Besorgnis, daß Maßnahmen der rwaltung in der Öffentlichkeit oder in einem bestimmten ersonenkreis angegriffen werden oder Aufsehen erregen nnten, soll nicht dazu führen, ein Schriftstück als „geheim" : bezeichnen. Für die Verwaltung soll leitender Grundsatz , daß sie Anordnungen, die sie für notwendig hält, zu verten und eine Kritik ihrer Tätigkeit nicht zu scheuen hat.

— **Die Neuorganisation der Reichsbahn.** Der Organisationsisschuß im Reichsverkehrsministerium hat unter dem Vorz des Staatssekretärs Kumbier seine Beratungen über Neuorganisation der Reichsbahn wieder aufgenommen und Frage der Selbstkosten des Reichsbahnbetriebs behandelt. r weiteren Bearbeitung dieser verwickelten, aber für die rtschaftliche Führung des Reichsbahnunternehmens wichtige age wurde ein Unterausschuß von vier Mitgliedern der Verltung und der Personalvertretung eingesetzt, der Sachverndige zur Förderung seiner Arbeiten zuziehen kann.

— **Ausdehnung der Entfernungsgrenze für Schülerkarten.** Die Ausnahmefällen zugelassene 10 prozentige Überschreitung der tfernungsgrenze von 100 km für die Ausgabe von Schülerrten genügt zwar für den Schülerverkehr an sich, sie trägt er dem tatsächlichen Bedürfnisse der Studierenden noch nicht reichend Rechnung. Deshalb ist die Entfernungsgrenze für ülerrückfahrkarten in Anlehnung an die Bestimmung über Ausgabe von Arbeiterrückfahrkarten nunmehr allgemein 150 km ausgedehnt worden.

— **Abteile für Reisende mit Hunden im Berliner Stadt-, Ring-Vorortverkehr.** Die Beförderung von Reisenden mit Hun auf den Stadt-, Ring- und Vorortstrecken bereitet trotz r bisher getroffenen Maßnahmen besonders in den Stunden Berufsverkehrs in der Praxis größte Schwierigkeiten. Die l solcher Reisenden hat erheblich zugenommen. Wenn bei ssenverkehr sämtliche Abteile überfüllt sind, ist es unmög- den Zugang von Reisenden ohne Hunde von den fraglen Abteilen für Reisende mit Hunden fernzuhalten. Anders läßt sich bei der geringen Zahl solcher Reisenden und kurzen, im Stadt- und Vorortverkehr zurückzulegenden fernungen die ständige Freihaltung mehrerer Abteile für sende mit Hunden nicht rechtfertigen. Mit Beginn des terfahrplans am 8. Oktober wird in sämtlichen Stadt-, - und Vorortzügen auch auf der Wannseebahn, wo dies er nicht der Fall war, je ein Abteil für Reisende mit Hunan beiden Enden der Züge laufen, von denen das eine in Nähe des Dienstabteils oder Packwagens befindliche stets r der Obhut des Zugbegleitbeamten sich befindet. Das weise noch in einem Nichtraucherwagen neben der 2. Klasse ndliche Abteil für Reisende mit Hunden fällt dann weg. Ausnahme hiervon bilden nur die Züge der kurzen cke zwischen Erkner und Fürstenwalde, bei denen wie bisnur ein solches Abteil vorgesehen ist.

— **Verkehrslage bei der Reichsbahn im August d. J.** Der Personenverkehr war auch im August noch äußerst lebhaft. In das erste Monatsdrittel fielen der Ferienschluß in Mittel- und Norddeutschland und der Ferienbeginn in Westdeutschland, in die Mitte des Monats die Königsberger Messe und in das Monatsende die Leipziger Messe. Bei dem niedrigen Kursstand der Mark flutet nach wie vor ein starker Strom ausländischer Reisender durch Deutschland. Zur Bewältigung des Verkehrs wurden zahlreiche Sonderzüge nötig.

Der Güterverkehr hat bei fortbestehender reger Bautätigkeit im allgemeinen infolge des Beginns der Erntetransporte starken Aufschwung genommen. Besonders gegen Ende des Monats stiegen die Wagenanforderungen wegen der vom 1. September ab um 50 % erhöhten Frachten über das normale Maß hinaus. Bei diesem sich sprunghaft steigernden übergroßen Bedarf waren Wagenausfälle nicht zu vermeiden. Sowohl bei den offenen wie bei den bedeckten Wagen ist indes eine erfreuliche Gesamtmehrleistung gegenüber dem Vorjahre zu erkennen. Der Verkehr über die deutschen Seehäfen unterlag keinen Störungen, nur in Bremen besteht seit einiger Zeit Knappheit an Lagerraum und Schiffsraum. Ein großer Teil der aus England eingeführten Steinkohlen — die auch zur eigenen Versorgung der Reichsbahn dienen müssen — wird in den Seehäfen in Eisenbahnwagen umgeschlagen.

Die Schwierigkeiten in der Abwicklung des Verkehrs mit Polnisch-Oberschlesien dauern wegen der geringen Leistungsfähigkeit der polnischen Bahnen und der Unzulänglichkeit der neuen Grenzbahnhöfe sowie der durch die Zollbehandlung bedingten Verzögerung noch immer an. Sehr hat unter den schwierigen Betriebsverhältnissen auf den deutsch-österreichischen Bahnen der Wechselverkehr mit Oesterreich über die bayerischen Grenzübergänge zu leiden. Die Annahme von Gütern dorthin mußte deshalb je nach der Aufnahmefähigkeit der österreichischen Strecken zeitweise gedrosselt werden. Im besetzten rheinischen Gebiete waren für die Entente zahlreiche Truppentransporte zu fahren. Die Kohlenlieferungen für Italien aus Oberschlesien sind in Wegfall gekommen. An ihre Stelle treten Kohlenlieferungen aus dem Ruhrgebiet, zum Teil mit Zügen direkt über die Schweiz, zum Teil bis Mannheim auf dem Rhein und von dort mit der Eisenbahn über die Schweiz und Oesterreich nach Italien.

Die Anforderung gedeckter Wagen für Frühkartoffeln blieben beträchtlich hinter denen des Vorjahres zurück, wohl weil die Ernte in diesem Jahre im ganzen Reiche eine ziemlich gleichmäßige ist. Gestellt wurden rund 32 000 Wagen. Das gleiche Bild zeigt sich in noch schärferem Maße bei dem Getreide- und Mehlversand. Hier ist das Zurückgehen der Anforderungen wahrscheinlich in dem diesjährigen späten Erntebeginn zu suchen. Verfrachtet wurden 64 000 Wagen. Für künstliche Düngemittel wurden rund 76 800 Wagen gestellt, das sind 11 400 mehr als im August 1921. Das Mehr entfällt hauptsächlich auf phosphor- und stickstoffhaltige Düngemittel.

Der Bedarf an offenen Wagen erreichte am Monatsende 125 000 täglich (im Vorjahre nur 106 000). Vordringlich wurden die offenen Wagen für die Brennstoffe bereitgestellt. Im Ruhrgebiet wurden täglich zwischen 20 000 und 22 000 Wagen gestellt. Nur an den letzten vier Tagen traten Ausfälle ein. Trotzdem wurden zusammen rund 28 000 Wagen mehr als im Vorjahre gestellt. In Deutsch-Oberschlesien ist die Gestellung für Brennstoffe gegenüber Juli d. J. um über 7000 Wagen auf zusammen 63 000 Wagen gestiegen. In den mitteldeutschen Braunkohlenrevieren hat sich die Gestellung gegen 1921 um 46 000 Wagen gesteigert. An keinem Tage unterschritt die Gestellung 9000 Wagen. Die Verladung in den sächsischen und Niederlausitzer Gruben belief sich auf zusammen 205 200 Wagen (im Jahre 1921 = 177 200). Die Binnenwasserstraßen waren ziemlich leistungsfähig. In Duisburg-Ruhrort wurden 488 000 Tonnen Brennstoffe auf dem Rhein, in Kosel 104 000 t auf die Oder umgeschlagen. Das Abkommen mit den Bergarbeitern der Steinkohlenreviere zur Leistung von Ueberschichten vom 1. September ab wird in diesem Monat einen erhöhten Bedarf offener Wagen im Gefolge haben. Die gedeckten Wagen werden im September vorzugsweise dem Kartoffelverkehr dienstbar gemacht werden.

— **Unfälle bei der Eisenbahn.** In den Monaten April und Mai 1922 sind bei der deutschen Reichsbahn durch Unfälle 89 Beamte und Arbeiter getötet und 168 verletzt worden. Hiervon entfallen auf das Zugbegleitpersonal 25 Getötete und 61 Verletzte, auf das Rangierpersonal 19 Getötete und 52 Verletzte, auf die Bahnunterhaltungsarbeiter 15 Getötete und 13 Verletzte, auf das Lokomotivpersonal 8 Getötete und 16 Verletzte. Prozentual die meisten Unfälle ereignen sich im Rangierdienst, während der Dienst der Lokomotivbeamten, der vom Publikum als der gefährlichste eingeschätzt wird, nach Ausweis jeder Statistik ziemlich hintenan steht.

— Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk. Die Eisenbahnbetriebslage war im Ruhrbezirk auch in der Woche vom 27. August bis 2. September gut. Aus Anlaß der zum 1. September bevorstehenden Tariferhöhung wurden aber in den letzten Tagen des August so viel Frachten auf die Bahn gebracht, daß trotz der besonderen Vorkehrungen (Beschleunigung der Umlaufszeit, Zustellung und Abbeförderung der Wagen) die Anforderungen so groß waren, daß an einigen Tagen Ausfälle in der Wagengestellung nicht vermieden werden konnten.

Bei Beginn des neuen Monats zeigte sich alsbald ein Nachlassen in der Anforderung von Wagen für andere Güter als Brennstoffe, und der Leerwagenzulauf zur Ruhr nahm derart zu, daß mit Beginn der neuen Woche die Schwierigkeiten behoben wurden und Ausfälle bei der Stellung von Wagen für Brennstoffe nicht mehr zu befürchten sind.

— Das neue Semester der Verwaltungsakademie Berlin. Die Verwaltungsakademie tritt in ihr 7. Studiensemester ein. Nachdem in den ersten 6 Semestern der Aufbau des ganzen Lehrgebäudes ohne Störung wohlbedacht schrittweise hat durchgeführt werden können, ist jetzt auf dem Boden reicher Erfahrungen das neue Vorlesungsverzeichnis aufgestellt worden. Einen besonderen Rückhalt hat das Lehrgebäude dadurch erhalten, daß kürzlich der Akademie, nach Prüfung ihrer Lehreinrichtungen durch die Behörden, vom Preußischen Staatsministerium eine Diplomprüfung zuerkannt ist. Erwähnt sei auch, daß der Verwaltungsakademie die Durchführung einer Reihe amtlicher Kurse (u. a. für die Wirtschaftsdezernenten der Reichsbahn und für Finanzassessoren) übertragen worden ist. Weitere Dozenten von Ruf haben Aufnahme in das Dozentenkollegium gefunden.

Erster Grundsatz für die Auswahl der Vorlesungen war die enge Anpassung des Lehrstoffes an die Erfordernisse der Beamtenlaufbahn, um die erhöhte und selbständige Berufsleistung zu sichern und auch die Auswertung der Studienerfolge in der Laufbahn verwirklichen zu helfen. Gleichviel, welche Absichten oder Ziele dem Beamten vorschweben, ob das Studium auf die Erlangung des Diploms oder des Akademie-Studienzeugnisses gerichtet ist, oder ob auf der Grundlage reiferer Lebens- und Berufserfahrung eine vertiefte allgemein- und fachwissenschaftliche Durchbildung erstrebt wird, oder endlich ob das Studium nutzbar gemacht werden soll, um im eigenen engeren Berufsgebiet vertiefte Kenntnisse zu erwerben: für alle verschiedenen Bedürfnisse bietet die wohldurchdachte Aufstellung des in diesen Tagen erscheinenden Vorlesungsverzeichnisses die treffende Auswahl. Der nach den ersten 6 Semestern erreichte Abschnitt setzte dem neuen Semester die Aufgabe, eine besonders mannigfaltige Auswahl von Vorlesungen zu bieten, die die großen Stoffgebiete zur Einführung oder allgemeinen Information behandeln. Bei der in der Beamtenschaft verbreiteten Einzelsachkenntnis sind gerade sie geeignet, wertvollste Bereicherung zu gewährleisten. Ferner sind die vermehrten geisteswissenschaftlichen Vorlesungen zu nennen, die auf die allgemeine Geistesschulung, auf die Erweiterung des Gesichtskreises durch Geschichte und Philosophie gerichtet sind, und die die für die gesamte Beamtenschaft so wichtige Aufgabe erfüllen sollen, von wissenschaftlicher Warte aus die unserer Zeit zur Lösung gestellten großen Beamtenfragen in ihrer Entstehung, in ihren Zusammenhängen und Rückwirkungen auf den Beruf und in ihrer möglichen Lösung zu zeigen, um der Beamtenschaft ein selbständiges Urteil und tätige Anteilnahme zu ermöglichen. Unter den Vorlesungen, die dem Eisenbahnwesen am nächsten liegen und deshalb für die Vertreter des Eisenbahnerberufs am meisten Interesse erwecken werden, seien genannt: Heinrich: Ausgewählte Kapitel aus der Eisenbahn-Betriebswissenschaft; Niemack: Die Tarifpolitik der Reichsbahn; Wechmann: Elektrische Bahnen und Kraftübertragung; Dr. Martens: Ausgewählte Abschnitte aus dem Eisenbahnwerkstättenwesen; Laubenheimer: Bauart der Großgüterwagen usw. Die Sonderlehrgänge für die Verkehrsbeamtenschaft sind angesichts ihrer im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses stehenden Aufgaben reich bedacht worden. Seminare und zahlreiche Übungen, deren Abhaltung die Verwaltungsakademie seit ihrer Gründung größte Aufmerksamkeit geschenkt hat, unterstützen die Hörerschaft, das in den Vorlesungen Gebotene weiter zu geistigem Eigentum zu verarbeiten. Zwei Examinatorien bieten dann noch Studierenden des 7. Semesters Gelegenheit, ihre Studienerfolge für die Diplomprüfung zu festigen oder für die Erlangung des Akademie-Studienzeugnisses darzulegen.

— Ludwig v. Leo. Am 31. August beging der frühere (seit Januar 1919 im Ruhestand lebende) Vorstand der Betriebsabteilung der Generaldirektion der württ. Staatseisenbahnen, Präsident a. D. Ludwig v. Leo, seinen 75. Geburtstag. Wäh-rend seiner langen, 53jährigen Dienstzeit bei den württ. Ve-kehrsanstalten hat er in wichtigen und verantwortungsvoll Stellen der Verwaltung vorzügliche Dienste geleistet und si um die Förderung der heimatlichen Verkehrsinteressen ble-bende Verdienste erworben, deren dankbare Anerkennung sch anläßlich seines 70. Geburtstags in der Presse in gebührend Weise zum Ausdruck kam. Während des Krieges hat Leo Brüssel an leitender Stelle der Militär-Generaldirektion dem Wiederaufbau und an der Verwaltung der Eisenbahn des westlichen besetzten Gebiets mitgearbeitet. Ein reich Wissen und hervorragendes Können, selbstloses Arbeiten u stete Hilfsbereitschaft sind hervorstechende Züge des ang sehenen und allbeliebten Jubilars.

Übrige europäische Länder.

— Kugellager für Drehgestellwagen der schwedischen Staat bahnen. Wir haben früher wiederholt die Frage der Einführu von Kugellagern an schwedischen Staatsbahnwagen und d interessanten Wettstreit zwischen einem Scheibenlager der NK (Nordiska Kullager Aktiebolaget) und einem Kugellager d SKF (Svenska Kullagerfabriken) erwähnt (vgl. Jahrg. 191 S. 831 und 1920 S. 13 d. Ztg.). Seitdem ist es in der Sach ganz still geworden. Jetzt kommt die Nachricht, daß nach u fassenden Proben von zehnjähriger Dauer die Staatsbahnen b den SKF 1360 Büchsen für 140 Drehgestellwagen bestellt habe Die Probe hat gezeigt, daß hierbei große Vorteile in Form e höhter Betriebsicherheit, Kraftersparnis, Schmierölersparnis u geringeren Bedarfs an Beaufsichtigung erreicht werden könne

Dr. S.

— Ein Interessenstreit zwischen schwedischen Staatsgeschäft zweigen. Die Stadträte von Kristinehamn haben sich bei Regierung beklagt über das Verfahren der schwedischen Staa-bahndirektion, gewissen Firmen Frachtnachlaß für Steinkoh und Koks zu bewilligen unter der Bedingung, daß die Kohle-versender auch während der Schiffahrtszeit sich der Eisenbah-beförderung bedienen, wiewohl die Schiffahrt die natürlich und billigste Beförderungsart ist. Die Klage wurde Wasserkraft- und der Eisenbahndirektion zur gemeinsam Äußerung übergeben. Es haben sich hierbei aber derart Meinungsverschiedenheiten gezeigt, daß zunächst einmal Wasserkraftdirektion sich unabhängig von der Eisenbah-direktion geäußert hat. Der Bericht übt an der Frachtpoli der Eisenbahndirektion im vorliegenden Falle scharfe Krit, aus der hier nur die Behauptung hervorgehoben werden s, daß der Schaden, der durch die Abmachungen der Staatsbahn der Steuerkraft der Reedereien und den Einnahmen des Tro-hättakanals zugefügt werde, größer sei als der von den Staa-bahnen eingeheimste Gewinn, und daß es sehr schwer sei, diesem Falle die Grenzen eines „ungesunden Wettbewerb festzulegen. Die Wasserkraftdirektion regt an, daß weit Frachtabkommen mit einem Zwang für die Versender, sich au während der Schiffahrtszeit der Eisenbahnbeförderung nach von Gothenburg zu bedienen, von den Staatsbahnen nicht wei abgeschlossen werden möchten, und daß die schon abgeschl-senen Abmachungen mit dem Ende des laufenden Jahres il Gültigkeit verlieren möchten. Es wird von Interesse sein, Stellungnahme der Eisenbahndirektion zu erfahren. Dr. S

— Polnischer Lokalgütertarif. Am 1. August d. J. ist na langwierigen Kämpfen ein neuer Lokalgütertarif für das samte Netz der polnischen Staatsbahnen in Kraft getreten, — neben der Erhöhung der Frachtsätze für hochwertige Gü um 150 %, für andere Güter um 50 % — auch in seinem all-meinen Teile (Teil II und III) eine Reihe wichtiger Än-rungen von allgemeinerem Interesse brachte. Wir erwähn daraus (nach dem „Allg. Tarifanzeiger“): Das Mindestgewi für volle Wagenladungen (bisher 10 000 kg) ist auf 15 000 erhöht worden, Sendungen unter 7500 kg werden als Stückgüt Sendungen von mindestens 7500 kg als halbe Wagenladung behandelt. Werden Wagen von geringerem Ladegewicht 15 000 kg zur Verfügung gestellt, so ist die Fracht mindest für das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu bezahlen. I Frachtzahlung für 15 000 kg gilt auch für Flüssigkeiten Kesselwagen, hingegen bleibt für Kühlwagen, Bier-, Milch-, Fis-wagen usw. die Bedingung der Frachtzahlung für das wirkli Gewicht, mindestens für 10 000 kg aufrecht. Die Nebengebüh sind um 50—200 % erhöht worden. Zahlreich und einschneid sind die Änderungen der Güterklassifikation. Ir viele Güter wurde die tarifmäßige Bezeichnung oder die Kla-fikation geändert. Für Heu, Stroh, Hanf, Werg, Rinde, Weid-rohr, leere Fässer, Holzfässer, Korbwagen, gebogene, nicht legte Möbel, Holzkohle, leere Flaschen, Hohlglas und Glaswa

ird die Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg eingeführt. Die ezeichnung von Gruben- und Schleifholz wird mit Länge- und tärkeangaben ergänzt und für die Bearbeitung in polnischen ägen und holzverarbeitenden Industrien eine besondere Tarierung vorgesehen. Für Sendungen von lebenden Tieren wird ine neue Frachtberechnung eingeführt.

Der Tarif enthält Frachtsätze für Eilgut und für die Frachtgutklassen I—VI, ferner folgende Ausnahmetarife: Ausnahmetarif I für Rohpetroleum an Raffinerien adressiert von nd nach im Tarif angeführten Stationen a) für die Hauptbahnen, b) für die Privatbahnen. Ausnahmetarif II für die Ausfuhr von Petroleumprodukten, als Benzin, Gasolin nd Paraffin sowie Petroleum gereinigt und Schmieröl, gültig on den Raffineriestationen, die im Ausnahmetarif I als Empfangsstationen angegeben sind. Ausnahmetarif III für die Ausfuhr von bearbeitetem Holz sowie Eisenbahnschwellen von iner Reihe namentlich angeführter Stationen mit der Bedingung der Frachtzahlung für 15 000 kg oder für das Ladegewicht, enn dieses weniger als 15 000 kg ist. Ausnahmetarif IV für ie Ausfuhr von Zündhölzchen. Für diese wird die rachtberechnung nach Klasse III zugestanden.

Mit Wirkung vom 15. September d. J. treten in dem neuen arif bereits wieder zahlreiche Änderungen ein.

— **Neue Gesellschaft für Lokomotivenbau in Polen.** Zwischen er A.-G. H. Cegielski in Posen und der Lokomotivenbaufabrik ocqerill in Belgien wird, wie die „Ostd. Wirtsch. Ztg." meldet, urzeit über gemeinsame Erweiterung des Posener Werkes erhandelt. Die neue Gesellschaft soll schon im Jahre 1923 0 Lokomotiven bauen.

— **Ermäßigung der Fahrpreise in Belgien.** Wie die „Indépendence Belge" mitteilt, werden für Mitglieder großer Familien uf den Staatsbahnen ermäßigte Fahrpreise gewährt. Hierbei elten als Inhaber von Vollkarten die Inhaber von Frei- oder Dienstkarten, von Abonnementskarten, von Schülerkarten, von rbeiterwochenkarten, von Karten für Militärpersonen, Kriegsnvaliden, Journalisten, Zollbeamte, Pensionäre, Reserveoffiziere nd Departementsärzte.

— **Der Abbau des Achtstundentages in Frankreich.** Der französische Arbeitsminister hat durch den Ministerrat zwei Dekrete utheißen lassen, die beide auf den Abbau des Achtstundentages in der französischen Handelsflotte und im staatlichen Eisenbahndienst hinzielen. Diese beiden Dekrete sollen n dieser Woche veröffentlicht und sofort in Kraft gesetzt weren. Die Arbeitszeit wird in diesen Betrieben auf 12 Stunden stgesetzt, mit dem Unterschied allerdings, daß die Arbeiter ährend dieser 12 Stunden nicht immer voll tätig sein werden. Dem französischen Staate gelingt damit eine Ersparnis von 00 Millionen Franken. Ursprünglich war vorgesehen, daß die ngestellten für die Ueberzeit keine Entschädigung erhalten ollten. Dann hätte die Ersparnis sogar 428 Millionen Franken etragen. Die verschiedenen Verbände der Marinearbeiter weren aber wahrscheinlich diesen Beschluß nicht ohne weiteres innehmen. Es haben in der letzten Zeit verschiedentlich Prostversammlungen stattgefunden, und auch in persönlichen chritten beim Ministerpräsidenten und beim Arbeitsminister aben die Angestellten ihren Protest gegen das neue Gesetz eltend gemacht. Auch die Eisenbahner wehren sich gegen diese edeutende Verlängerung der Arbeitszeit. Pariser Blätter melen, daß der „Kongreß der Seeleute" einstimmig eine ntschließung angenommen hat, in der er das Dekret über ie Abänderung der Arbeitszeit in der Handelsmarine ablehnt nd beschließt, zur Prüfung der Mittel überzugehen, um die nwendung des Gesetzes zum Scheitern zu bringen. Auch das ureau des Eisenbahnarbeiter-Verbandes hat sich n einer Sitzung gegen das Dekret über die Änderung der Areitszeit ausgesprochen.

— **Luftdienst zwischen Manchester, London und Berlin.** Wie T. B. aus London unterm 4. d. M. meldet, steht die Einrichng eines Luftdienstes zwischen Manchester, London und erlin unmittelbar bevor. Der Leiter des Dienstes ist Robert earle von der Daimler-Airway. Wahrscheinlich werden die lugzeuge von Manchester abfliegen und Zwischenlandungen Croydon und noch einem anderen Punkte zwischen Croydon nd Berlin vornehmen. Die volle Entfernung beträgt 800 engsche Meilen, die in sechs Stunden zurückgelegt werden sollen, ährend die Reise zu Schiff und auf der Eisenbahn 19 Stunn erfordert. Die Fahrpreise sollen nicht mehr als 10 % teurer in als die Eisenbahnfahrpreise.

— **Das Geräusch des fahrenden Zuges.** Die Londoner Untergrundbahnen haben durch einen Sachverständigen Erörterungen ber die Ursachen des lauten Geräusches ihrer Züge beim ahren mit dem Ziel anstellen lassen, Mittel zu seiner Verminderung zu finden. Die dazu nötigen Versuche sind mit einem „Audiometer" gemacht worden, einer Vorrichtung, die die durch den Schall verursachten Bewegungen einer Flamme im Lichtbild festhält, woraus sich ein Maß für die Stärke der Schallschwingungen ergibt. Die Vorrichtung wurde zunächst im Laboratorium erprobt und dann in einem Wagen der Untergrundbahnen praktisch angewendet. Dabei wurden zunächst die Ursachen für das Geräusch des Zuges festzustellen versucht. Es ergab sich, daß sie bei der einen Bauart, der der Metropolitan District-Eisenbahn, im wesentlichen auf die Bauweise der Drehgestelle, bei der anderen Bauart, der der neueren Röhrenbahnen, auf die Anordnung des Daches zurückzuführen sind. Dieses besitzt nämlich eine doppelte Hülle, und der Hohlraum, der dadurch entsteht, verstärkt den Schall sehr erheblich. Auch die großen Fenster verursachen ein klirrendes Geräusch. Zu diesen Ursachen kam noch eine Anzahl weiterer, jedoch tritt ihre Bedeutung gegenüber den genannten zurück.

Um den Lärm zu verringern, wurde der Hohlraum im Dach mit Asbest ausgefüllt. Nach einem Bild in Railway Gazette scheinen auch die Innenflächen des Wagens, wo sie nicht von Fenster-, Tür- und Lüftungsöffnungen durchbrochen sind, mit Asbestpappe verkleidet worden zu sein. Diese Maßnahme kann nur in dem Sinne wirken, daß sie den bereits entstandenen Schall dämpft, nicht aber seine Entstehung verhüten. Die Fenster wurden durch eine kräftige Mittelstütze unterteilt und so ihre Fläche, die einheitlich in Bewegung geraten kann, verkleinert. Die Räder wurden mit einer Art Haube überdeckt, die den Schall nach unten ablenken soll. Mit dem so ausgerüsteten Zug wurden sodann Probefahrten veranstaltet. Das Ergebnis wird als erstaunlich bezeichnet. Es war möglich, sich von einer Seite des Wagens zur anderen zu unterhalten, ohne dabei die Stimme zu erheben. Das Ticken einer Taschenuhr, das man sonst in einem fahrenden Zug der Londoner Untergrundbahn nicht hören kann, wenn man die Uhr ans Ohr hält, wurde auf rd. 30 cm Entfernung vernommen. Lichtbilder, die in Railway Gazette veröffentlicht sind, zeigen die Verschiedenheit der Wirkung der schalldämpfenden Maßnahmen, je nachdem nur der Wagenboden und die Seitenwände einen Belag erhalten hatten oder außerdem noch die Räder mit ihrer Haube abgedeckt waren. Der Unterschied im Lichtbild ist sehr erheblich. Daß die Ausfüllung des Inneren den Schall dämpft, kann man sich wohl denken, und diese Maßnahme läßt sich auch ohne erhebliche Schwierigkeiten durchführen, wenn die Auskleidung in den Entwurf des Wagens einbezogen wird. Die Haube über den Rädern dürfte aber nur wenig nutzen, denn der nach unten abgelenkte Schall wird doch wieder zurückgeworfen und dadurch nur wenig verringert, nicht aber beseitigt. Außerdem dürfte die Haube eine recht unbequeme Vermehrung der Bauteile des Fahrgestells bedeuten. Immerhin ist es verdienstvoll, die Ursachen des lästigen Geräusches, das bei der Fahrt eines Eisenbahnzugs entsteht, einmal zu untersuchen, und wenn vielleicht auch die ersten Versuche, es zu verringern — es zu beseitigen, wird nicht möglich sein —, nicht gleich den gewünschten Erfolg haben, so wird damit doch ein Weg beschritten, der dem Ziele näher führen kann.

— **Fahrpreise in England und Amerika.** Die Fahrpreise der englischen Eisenbahnen waren ursprünglich auf der Grundlage aufgebaut, daß eine Meile (1,61 km) in der 3. Klasse einen Penny kosten sollte, was nach Friedenswährung etwa 5 Pf./km ausmachte. Neuerdings ist dieser Preis bis auf das 1,75fache gestiegen, der Durchschnittspreis ist aber erheblich niedriger, weil neben den Fahrkarten zum vollen Preis noch viele zu ermäßigten Sätzen ausgegeben werden. In den Vereinigten Staaten ist der Grundpreis 3,5 Cents für 1 km, also etwa 9 Pf./km nach Friedenswährung. Durch die Fahrkarten zu ermäßigten Preisen wird der Durchschnittsfahrpreis auf etwa 3,1 Cents herabgedrückt. Diese Zahl gilt für die Wintermonate, im Sommer ist der Durchschnitt noch etwas niedriger, weil dann mehr billige Ausflugkarten ausgegeben werden. Ungefähr ebenso hoch wie in England ist der Fahrpreis in der 1. Klasse von dem Ausflugverkehr dienenden Sonderzügen in Argentinien.

Wenn freilich die amerikanischen und englischen Fahrpreise in Papiermark umgerechnet werden, so kommen ganz ungeheure Zahlen heraus. 1 km wird dann nach dem Stande der Mark von Anfang September gegen 30 ℳ und eine Reise z. B. von Berlin nach Dresden nach diesem Satz etwa 5400 ℳ, eine Reise nach dem Harz etwa 6600 ℳ kosten, während sie tatsächlich nur wenig niedriger bzw. höher als 100 ℳ (im September) zu stehen kommt.

Fremde Erdteile.

— **Eine französische Bahn zum Stanley-Pool** ist nach einer Mitteilung im „Wirtschaftsdienst" als Verlängerung der 150 km langen Kleinbahn Minduli-Brazzaville schon seit 1910 geplant, um mit der wegen ihrer hohen Tarife verrufenen belgischen

Monopolbahn Matadi-Léopoldville in Wettbewerb zu treten. Pointe Noire ist als Seehafen am Atlantic in Aussicht genommen. Die auf 80 Mill. Franken veranschlagten Kosten werden sich freilich bedeutend höher stellen als man glaubte, zumal da die aus Militärdiensten entlassenen Sudanesen, die man als Arbeiter zu verwenden gedachte, ungeheure Forderungen stellen und überdies von sehr aufsässiger Gesinnung sind.

— **Der Ausstand in Amerika.** Die Erwartung, die in Nr. 29 dieser Zeitung (10. VIII. 22, S. 590) ausgesprochen wurde, daß nämlich der Ausstand in den Kohlenbergwerken und bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten bald zu Ende gehen würde, hat sich nicht erfüllt. Die Tageszeitungen berichten einen Tag über eine Besserung, einen anderen über eine Verschärfung der Lage; die Nachrichten werden aber immer spärlicher, so daß es den Anschein hat, als ob sich ein Dauerzustand eingestellt hätte, über den nichts besonderes zu berichten ist. Es war beabsichtigt, erst nach Beendigung des Ausstands zusammenfassend und rückblickend über ihn zu berichten; der Ausstand dauert aber so lange, daß wir unsere Leser doch schon vor seinem Abschluß von Zeit zu Zeit über die Lage unterrichten zu sollen glauben, und es sei daher den Mitteilungen in Nr. 29 noch einiges hinzugefügt.

Die Bemühungen des Präsidenten Harding zu vermitteln und die auf das gleiche Ziel gerichteten Bestrebungen des Eisenbahn-Arbeitsamts (Railroad Labor Board) und gewisser Eisenbahnverbände (brotherhoods) sind bis jetzt — Anfang September — ohne Erfolg geblieben. Der Streit geht jetzt im wesentlichen darum, ob den Ausständigen bei ihrem Wiedereintritt in den Dienst ihre alten Rechte in bezug auf das Dienstalter, das Ruhegehalt usw. gewahrt bleiben sollen. Die Eisenbahngesellschaften haben ihre Bereitwilligkeit erklärt, sich einem Schiedsspruch zu unterwerfen, der sich aber nicht auf die eben genannten Gegenstände beziehen soll, während die Arbeiter nicht eher ihre Arbeit wieder aufnehmen wollen, als bis diese Punkte zu ihren Gunsten entschieden sind.

Der Ausstand begann am 1. Juli, nachdem das Arbeitsamt entschieden hatte, daß entsprechend den Ermäßigungen der Gütertarife auch die Löhne der Werkstättenarbeiter abgebaut werden sollten, wobei zugleich veränderte Arbeitsbedingungen eingeführt werden sollten. Die Abteilung Eisenbahnarbeiter des Arbeiterverbands (Federation of Labor) richtete an den Vorsitzenden der Vereinigung der Betriebsbeamten (Association of Railway Executives) ein „Ultimatum", in dem der Ausstand in den Werkstätten angedroht wurde, wenn die Eisenbahngesellschaften die Entscheidung des Arbeitsamts durchführten und weiterhin Instandsetzungsarbeiten an Unternehmer vergäben. Ehe die Betriebsbeamten in einer für den 29. Juni angesetzten Beratung zu dieser Forderung Stellung nehmen konnten, wurde der Befehl ausgegeben, am 1. Juli die Arbeit niederzulegen, worauf die Eisenbahngesellschaften erklärten, nachdem sie Entscheidungen des Arbeitsamts, die eine Erhöhung der Löhne zur Folge hatten, angenommen hätten, müßten sie auch die Entscheidung nach der anderen Richtung durchführen. Die Mehrzahl der 475 000 Mitglieder der beteiligten Gewerkschaften trat nunmehr in den Ausstand.

Schon am 29. Juni hatte das Arbeitsamt unter Berufung auf die einschlägigen Bestimmungen des Bundesverkehrsgesetzes vom 28. Februar 1920 die Führer der Gewerkschaften und die Leiter der Eisenbahngesellschaften zu einer Untersuchung über die bevorstehenden Verkehrsstörungen vorgeladen; es erklärte zu gleicher Zeit öffentlich, die amerikanische Bevölkerung habe es gründlich satt, daß der Eisenbahnverkehr in gewissen Zeitabständen durch Streitigkeiten zwischen der Verwaltung und den Arbeitern lahmgelegt werde; dies sei der Beweggrund für die einschlägigen Bestimmungen des neuen Gesetzes gewesen. Seine Entscheidung über den Abbau der Löhne erhielt das Amt aufrecht und fügte hinzu, die Arbeiter hätten keinen Grund zur Klage über die Art, wie Lohnfragen in und nach dem Kriege erledigt worden wären.

Die Arbeiter lehnten es ab, vor dem Arbeitsamt zu erscheinen, dessen Autorität sie nicht anerkannten. Dieses bemühte sich trotzdem und mit Erfolg, die Eisenbahnen zu veranlassen, daß sie Instandsetzungsarbeiten nicht mehr in bahnfremden Werken ausführen ließen; damit war ein sehr wesentlicher Streitpunkt beseitigt. Die Eisenbahngesellschaften ergänzten unterdessen ihre Arbeitskräfte in den Werkstätten soweit, daß der Eisenbahnbetrieb und -verkehr aufrecht erhalten werden konnte, was Anlaß zu Sabotage gab.

Die öffentliche Meinung war, wie schon in Nr. 29 dargelegt, gegen die Ausständigen, die durch die Niederlegung der Arbeit das Gesetz verletzt hatten. Eine Vermittlung des Präsidenten Harding wurde von den Eisenbahngesellschaften angenommen; nur die Bedingung wurde abgelehnt, daß die Ausständigen mit ihren alten Rechten wieder eingestellt werden sollten. Ein Eingehen auf diese Forderung der Ausständigen wäre eine bittere Härte für die treu im Dienst verbliebenen Arbeiter gewesen, und außerdem hatten die Eisenbahngesellschaften bei dieser Ablehnung das Arbeitsamt hinter sich. Die Arbeiter nahmen ebenfalls den Vermittlungsvorschlag des Präsidenten an, behielten sich aber das Recht vor zu streiken, wenn das Arbeitsamt eine Entscheidung träfe, die ihnen nicht genehm wäre.

Das Arbeitsamt verhandelte mittlerweile unter der Hand mit beiden Parteien, und Präsident Harding trat mit einem neuen Vermittlungsvorschlag auf: die Arbeit sollte wieder aufgenommen, die Arbeiter sollten wieder eingestellt werden und über die Anerkennung ihrer aus ihrem früheren Arbeitsverhältnis herrührenden Rechte sollte das Arbeitsamt nachträglich entscheiden; dieses erklärte sich hierzu am 7. August auch bereit. Dieser Vorschlag wurde von den Arbeitern abgelehnt, die auf der unbedingten Annahme ihrer Forderung in bezug auf die Anerkennung des Dienstalters bestanden. Es sind hier und da Vermittlungsversuche gemacht worden, und es wird verhandelt, aber bis jetzt ohne Erfolg.

Die vorstehende Darstellung schließt sich an Railway Age und Railway Gazette, die amerikanische und die englische Fachschrift an, die zwar nicht von den Eisenbahnverwaltungen herausgegeben werden, aber stark unter deren Einfluß stehen. Sie mag daher wohl etwas einseitig sein. Wenn man sie mit den Zeitungsberichten von anderer Seite vergleicht, geht aber daraus deutlich hervor, daß die Arbeiter im Unrecht sind, schon deshalb, weil sie die vom Gesetz vorgesehene Entscheidung des Arbeitsamts ablehnen, sobald sie gegen ihre Forderung geht, und die Arbeit niedergelegt haben, ohne die Entscheidung des Arbeitsamts abzuwarten. Die Höhe der Löhne spielt jetzt keine Rolle mehr, sondern es handelt sich um eine Machtfrage. Die Gründe zum Ausstand sind beseitigt, aber die Arbeiter wollen seine Folgen nicht tragen. Die Anerkennung ihrer Lohnforderungen hätten die Arbeiter wahrscheinlich auch ohne das Gewaltmittel des Ausstandes erreichen können, und dann wäre die Streitfrage wegen des Dienstalters usw. gar nicht entstanden. Der Ausstand war also höchst überflüssig. Der Vorschlag des Präsidenten, die Frage durch das Arbeitsamt entscheiden zu lassen, müßte nicht nur für die Eisenbahngesellschaften, sondern auch für die Arbeiter annehmbar sein, wenn letztere wirklich den Willen hätten, den Streit beigelegt zu sehen; das ist aber augenscheinlich nicht der Fall. Der amerikanische Ausstand wird namentlich in England mit großer Aufmerksamkeit verfolgt, weil dort das neue Eisenbahngesetz vom August 1921 ähnliche Einrichtungen wie in den Vereinigten Staaten zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern vorsieht. Versagen diese in Amerika, so ist das ein bedenkliches Vorbild für England, da beide Länder, schon wegen der Gemeinsamkeit der Sprache, in all ihren Verhältnissen viel Gleichartiges bieten.

— **Das Blocksystem in den Vereinigten Staaten.** Nach einer Statistik des Bundesverkehrsamts waren von den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika am 1. Januar 1922 Strecken in einer Gesamtlänge von 164 972 km mit Blocksignalen ausgestattet, das sind 940 km mehr als Anfang vorigen Jahres. Davon war auf Strecken von 62 888 km das selbsttätige, auf Strecken von 102 084 km das nicht-selbsttätige Blocksystem eingeführt; die Zunahme im Laufe des Jahres verteilte sich mit 832 km auf das selbsttätige und 108 km auf das nicht-selbsttätige System. Die Eisenbahnstrecken, auf denen Zugmeldungen und Befehle für den Zugverkehr durch den Telegraphen gegeben wurden, hat im Jahre 1921 um 1022 km abgenommen, während der Fernsprecher zu diesem Zwecke auf Strecken von 1982 km Länge neu eingeführt worden ist.

Allgemeines.

„Reklame."

Uns wird geschrieben: Heft III der „Reichsbahn" brachte auf S. 49 eine ebenso interessante und erfreuliche wie plastische Bilddarstellung der Einnahmen und Ausgaben der Reichsbahn: 3 Boxerpaare, über deren Häuptern die bedeutungsvollen Jahreszahlen 1920, 1921, 1922 schweben, führen den gegenseitigen Kampf der Einnahmen und Ausgaben vor, einen Kampf von höchster wirtschaftlicher Bedeutung, kein sportliches Training. Ungleich ist das Paar des Jahres 1920; ein Schwergewichtler von Riesenabmessungen befindet sich mit einem geradezu niederträchtig überlegenen Lächeln als „Ausgabe" im Ausfall gegen den um drei Vierteile schwächeren Boxer „Einnahme", der mit vielsagendem Entsetzen im Ausdruck dennoch versucht, seinen Mann zu — „fallen". Anno 1921 ist aber der Angreifer bereits enorm zusammengeschrumpft und seinem Gegner nur noch um 10 % an Masse überlegen. Gleichwohl führt er noch, im Bewußtsein seiner körperlichen Überlegenheit, einen rechten Kinnhaken gegen „Einnahme", über den dieser nicht gerade freude-

rahlend quittiert. Dafür zeigt uns jedoch das Jahr 1922 fast ıs Gegenteil von 1921. Der Angreifer von ehedem ist arg die Verteidigung gedrängt; der bisherige Kampf mit dem ı Kraftbewußtsein wachsenden Gegner, der nunmehr eine ıergische Angriffstellung zeigt, hat ihn an Masse bereits soel einbüßen lassen, daß er dem jetzigen Angreifer schon um % unterlegen ist. Und der entschlossene Mann der Einnahme ßt ahnen, daß er „der kommende Mann" ist, der den Hieb als ste Parade kennt. — Wer wollte nicht einräumen, daß eine irkungsvollere Verbildlichung nackter Zahlen kaum denkbar ı? Der Zeichner des Bildes, Kratz, hat seine Sache vorzügh gemacht und verdient erhöhte Anerkennung, falls er auch r Vater des Gedankens sein sollte. Schade ist es nur, daß bei ledem diese Bildstatistik nur den verhältnismäßig wenigen serwählten, denen Heft III der „Reichsbahn" zugänglich ird, zu eindrucksvoller Kenntnis kommt. Hier besonders erheint weiteste Verbreitung erforderlich. Der Herr Minister ıt in dem das Heft III geleitenden Erlaß (RVBl. 1922, Nr. 36, 325) „großen Wert auf die weitgehendste Verbreitung des in n Heften behandelten Stoffes nicht nur durch das Reichsbahnrsonal, sondern auch durch die Öffentlichkeit" gelegt. Nichts heint mir da näherliegend, als die Kosten einer Vervielfältiing dieses Bildes nicht zu scheuen, obschon es dem Wesen r Statistik entsprechend immerhin bald seinen aktuellen Wert it dem historischen vertauschen wird; der ist indes auch nicht ring zu veranschlagen, weil es gerade die schwersten Jahre r Reichsbahn sind, die das Bild so eindrucksvoll veranschauht. Nicht nur an Arbeitsstätten von Eisenbahnern würde die ervielfältigung Interesse und Freude erwecken, weil jeder nzelne Eisenbahner zu dem Fortschritt beigetragen hat, auch ıs große Publikum würde Interesse zeigen, wenn es in Warteumen oder an sonst geeigneten Orten diese augenfällige Darellung der Eisenbahnbilanz zu sehen bekäme. Boxen ist heute reits eine praktische Lebensäußerung jedes Mannes von Welt. der, der die Darstellung von weitem erblickt, wird sich daher ı ihr drängen in der Erwartung, Mister Dempsey oder eine ıdere Größe eine Auslese seiner Technik im Bilde zum Besten ben zu sehen, und jedem wird sich dann der Aufschwung s größten Unternehmens, über dessen Niedergang soviel Gehrei gemacht wurde, einprägen. Warum sollte die Deutsche eichsbahn nicht zu dieser „Reklame" schreiten. Geringhätziges Lächeln über Reklamemacherei tuts nicht. Ein jeder eiß ja von der Macht der Reklame zu singen. Die Reklame, e gegen Deutschland gemacht wurde, hat es den Krieg verren lassen. Die Reklame, die durch die tägliche Dollarkurstiz in den Zeitungen gemacht wird, ist kein unwesentlicher ındlicher Faktor in dem jetzigen Wirtschaftskrieg gegen eutschland. Befürchtet man aber, daß der mit dem Urteil hnell fertige Laie sagen könnte, die ansteigende Tendenz in r Bilanz der Reichsbahn sei kein Kunststück angesichts des ıfachen Mittels mit Namen „Tarifdiktatur", so ist dies nur ısomehr Grund, die „Reklame" auch gegen diese Kritik taktst zu machen, indem man sie einfach in dieser Richtung eritert. Ich hörte vor kurzem im Wartesaal einen Reisenden einem andern in die bekannte pathetische Empörung über e teure Eisenbahn ausbrechen; der andere aber diente ihm mit r Frage: „Sind Sie im Frieden vielleicht für ¼ Pfund Wurst n Erfurt nach Ilmenau und zurück gefahren?" Der Rest war hweigen. Ich führe das nur an, um die Erweiterung der eklame" in bestimmter Richtung anzuregen. Man könnte ter das Boxerbild eine andere Darstellung setzen, die ebenlls nackte Zahlen zu umkleiden hat, also z. B. die Tarife beunter Strecken in Wurst umgerechnet wiedergeben. Den Beauer wollte ich sehen, der da „wurschtig" bliebe.

My, Erfurt.

Rechtspflege.

— **Keine Haftung der Eisenbahn für Überfahren eines lundes, der am Bahndamm abgerichtet wird.** Der Kläger hatte it einem ihm gehörenden, als Polizeihund abgerichteten deutnen Schäferhunde an der Strecke von B. nach D. eine Prüıg in der Weise vorgenommen, daß er zunächst mit dem nde die Eisenbahnstrecke auf einem Übergange überschritt und ihn dann in einiger Entfernung an einer Schäferei absetzte. Dann war der Kläger allein über die Felder an den Eisenbahndamm herangegangen, hatte einen dicht an diesem entlang laufenden Wassergraben überschritten und war diesem — hart an der Eisenbahnstrecke — gefolgt. Er war dann längs der Bahnstrecke nach dem erwähnten Übergange zurückgekehrt, hatte auf diesem die Bahnstrecke wieder überschritten und sich querfeldein nach einem Wassertümpel begeben; von dieser Stelle hatte er den Hund gepfiffen. Der Hund sollte der Spur folgen, folgte dieser auch bis zum Wassergraben, geriet hier aber auf den Bahnkörper und wurde von dem herannahenden Zuge überfahren. Das Amtsgericht zu Kottbus hatte der Klage dem Grunde nach stattgegeben, indem es unter Berufung auf Reichsgerichtsentscheidung Bd. 44, S. 31, die Entscheidung des OLG. Naumburg in JW. 1921, S. 178, der Ansicht war, es sei von ausschlaggebender Bedeutung, daß das den Schaden verursachende Ereignis in der Gefahr des Eisenbahnunternehmens seinen Grund habe; ein Verschulden des Klägers komme nicht in Frage, da es nichts außergewöhnliches sei, daß ein abgerichteter Hund bei der Verfolgung einer Fährte außerhalb der Rufweite seines Besitzers gerate, auch selbst dann, wenn dies mit seinem Wissen und Willen geschehen sei. Vom Landgericht in Kottbus wurde jedoch die Klage in der Berufungsinstanz mit Urteil vom 17. Februar 1922, aus folgenden Gründen abgewiesen: Der Anspruch des Klägers gründet sich auf § 25 des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen (GS. S. 505). Nach dieser Bestimmung ist der Eisenbahnfiskus „zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und er kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist". Im vorliegenden Falle ist der Hund des Klägers unstreitig beim Überschreiten der freien Eisenbahnstrecke von einem fahrenden Eisenbahnzuge überfahren und getötet worden. Ein Verschulden des Beklagten kann darin, daß nach den Bekundungen der Zeugen St. und M. an der Unfallstelle am Bahndamm hohes Weidengebüsch stand, nicht erblickt werden; denn das Gebüsch behinderte nach jenen Zeugenaussagen die Übersichtlichkeit des Geländes nicht. Vielmehr ist der eingetretene Schaden durch die eigene Schuld des Klägers bewirkt worden, so daß der Beklagte von der Haftpflicht befreit ist. Dadurch, daß der Kläger die Spur unmittelbar an die Eisenbahnstrecke heranlegte und sich so aufstellte, daß der Bahnkörper zwischen ihm und dem Hunde lag, hat er die gegenüber dem Eisenbahnbetriebe gebotene Vorsicht außer acht gelassen. Er mußte sich sagen, daß auch ein gut abgerichteter Hund die Spur — zumal in dem nassen Graben — verlieren und beim Suchen auf den Bahnkörper geraten könne. Er wußte, wie er selbst zugibt, daß um die Zeit des Unfalls der betreffende Zug, ein Personenzug, fällig war und mußte auch damit rechnen, daß die Strecke auch außerplanmäßig befahren werden könne. In dem Verhalten des Klägers liegt eine Fahrlässigkeit, und diese hat den Unfall bewirkt.

Bücherschau.

— **Entfernungszeiger für den Verkehr zwischen den wichtigsten deutschen Eisenbahnstationen** unter besonderer Berücksichtigung der See- und Binnenhäfen sowie der Grenzstationen. Verkehrsverlag J. Fischer in Dortmund. Preis 50 ℳ. Das in Taschenformat gehaltene, 48 Seiten umfassende Heftchen enthält die sofort ablesbaren Entfernungen zwischen den größeren Eisenbahnstationen Deutschlands, wie aus seinem Titel schon hervorgeht. Es eignet sich dadurch zum schnellen Nachschlagen der Entfernungen zwischen wichtigeren Eisenbahnstationen, und bietet eine Handhabe zur Frachtberechnung im Eisenbahn-Güterverkehr sowie im vereinigten Eisenbahn- und Wasserverkehr. Aus einer kleinen Tabelle sind ferner die Frachtsätze für Stückgut und die Wagenladungsklassen A, B und C im Verkehr von Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam transit einerseits und den wichtigeren deutsch-belgischen und deutsch-holländischen Grenzstationen andrerseits angegeben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen (Ausgabe August 1922) ist erschienen und an die Verwaltungen versandt worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1922 ab wird die Station Bochum-Gußstahlfabrik für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 70 vom 28. August 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preisausschreiben für den Zeitabschnitt vom 1. April 1918 bis 31. März 1924 (abgesandt am 7. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1922 ab wird die Station Bochum-Gußstahlfabrik für den öffentlichen Verkehr geschlossen. (1188)

Essen, den 5. September 1922.
Reichsbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Cassel-Marburg (Lahn) gelegene Bahnhof I. Klasse Wabern erhält ab 1. Oktober 1922 die Bezeichnung Wabern (Bezirk Cassel).

Cassel, den 7. September 1922. (1186)
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Berlin-Osthafen unter die Wasser-Umschlagstellen (Abschnitt IV, 2 des Tarifes) aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 6. September 1922. (1183)
Reichsbahndirektion.

Niederländisch-Österreichischer Güterverkehr durch Deutschland.

Im Eisenbahngütertarif vom 1. Juni 1922 ist mit sofortiger Gültigkeit auf Seite 5 unter „a) Niederländisch-Deutsche Grenzübergangsstationen“ zu streichen: Nieuwe Schans/Neuschanz und dafür einzustellen „Neuschanz/Weener Grenze“.

Köln, den 7. September 1922. (1192)
Reichsbahndirektion.

Badisch.-Württ. Güterverkehr.

Auf 11. September 1922 wird für Eilgut von Munderkingen nach Schaffhausen bei Wegevorschrift „Immendingen“ eine Tarifentfernung von 169 Kilometer eingeführt. (1185)

Karlsruhe, den 6. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr, Heft 1 vom 1. Juli 1922.

Mit Geltung vom 1. September 1922 wurden die Zuschlagsfrachten für die Stationen der Lokalbahnaktiengesellschaft in München (Seite 19 und 20) erhöht, wie folgt:

bei Altstädten (Allgäu), Bad Heilbrunn, Großhesselohe (Isartalbahn), Leuterschach, Maria Einsiedel-Zentrallände, München-Thalkirchen, Prinz Ludwigshöhe, Seeleiten-Berggeist, Stadtamhof, Stadtamhof-Reinhausen, Sulzbach (Donau) und Willing auf 200/80/60/110;
bei Aibling E. B. und Murnau E. B. auf —/13/13/13;
bei Fürth-Dambach, Fürth Westvorstadt und Zirndorf auf 200/80/4/110;
bei Fürth Lokalbhf auf —/13/4/13;
bei München Isartalbahn auf —/15/14/15;
bei allen übrigen Stationen auf 250/100/80/130.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 155). (1193)

München, den 1. September 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Tfv. 200. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft CIb.
Tfv. 1504. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil II.

Die im Nachtrag 15 des gemeinschaftlichen Heftes CIb vom 1. September 1922 auf Seite 4 und im Nachtrag 3 zum Reichsbahn-Tiertarif auf Seite 3 angegebenen Gebühren sind wie folgt zu berichtigen:

1. Im Heft CIb Magerviehhof (Bln). Neben der Fracht für Magerviehhof wird für Benutzung der Anschlußgleise der Zentrale für Viehverwertung eine getrennt zu berechnende Zuschlagsfracht erhoben:

		₰	₰
1. bei Eilstückgut . .	100 kg	1180	—
2. bei Frachtstückgut	100 „	590	—
mindestens . .	Frachtbriefsendung	590	—
höchstens . .	Frachtbriefsendung	11200	—
3. bei Wagenladungen	Wagen	11200	10400

Die Gebühr zu 3 wird nicht erhoben, wenn der Wagen auf dem Freiladegleis verladen oder dort laut Frachtbriefanschrift zur Entladung bereitgestellt wird.

2. Im Reichsbahn-Tiertarif Seite 79 werden die Gebühren bei Magerviehhof

unter (1)	von 24,30 ℳ	auf	112,00 ℳ
„	„ 3,30 „	„	18,20 „
„	„ 5,40 „	„	28,60 „
„	„ 24,30 „	„	112,00 „
„	„ 0,60 „	„	5,20 „
„	„ 2,70 „	„	15,60 „
„	„ 24,30 „	„	112,00 „
„	„ 2,20 „	„	15,60 „
„	„ 0,60 „	„	5,20 „
„	„ 24,30 „	„	112,00 „
„	„ 2,20 „	„	15,60 „

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 7. September 1922. (1187)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1922 werden die Tarifentfernungen zur Berechnung des Begleiterfahrgelds im Verkehr der bayerischen Linie der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München mit Ausnahme der Entfernungen der Isartalbahnstationen erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. September 1922. (1181)
Reichsbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Die vom 28. August d. J. ab geltenden Umschlagsgebührensätze werden vom 13. September d. J. ab durchweg um 100 % erhöht. Eingeschlossen sind auch die unter III, VI und X des Gebührentarifs aufgeführten Sätze. Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben. — Die Inkraftsetzung der Erhöhung mit verkürzter Bekanntmachungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Oppeln, den 5. September 1922. (1182)
Reichsbahndirektion.

Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarif heft Tfv. 200. C. II.

Der Ausnahmetarif 13 für frische Kar toffeln bei Aufgabe als Stückgut wir zum 15. September 1922 auf eine groß Zahl von Privatbahnen ausgedehnt. Da Nähere ergibt der nächste Tarifanzeige Außerdem geben Auskunft die beteilig ten Güterabfertigungen sowie das Aus kunftsbüro, hier, Bahnhof Alexander platz. (1190

Berlin, den 8. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

An Stelle der im Gütertarif, Teil I Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer XXIII Punkt 1—b, für Wien Kaiserplatz un Wien Zwischenbrücken festgesetzte Gleisgebühren kommen mit Geltung vom 1. Oktober 1922 die folgenden zur Er hebung:

a) für Sendungen unter 5000 kg, für 10 Kilogramm 250 Kronen,
mindest für die Sendung 1500 Kronen
höchstens für die Sendung 6250 K.
b) für Sendungen von 5000 kg und mehr für 100 kg 125 Kronen.

Das Ausschreiben (925) in der Zei tung des Vereins deutscher Eisenbahn verwaltungen Nr. 26 vom 20. Juli 192 tritt mit 30. September 1922 außer Gel tung. (1189

München im September 1922.
Z. 36 355/T/21.

4. Verdingungen.

Die Gleisumbauarbeiten der Streck Neuenkirchen bei Rheine bis Wettringe von km 11,5—14,5 sollen vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen könne gegen portofreie Einsendung von 40 ℳ vom Betriebsamt Burgsteinfurt bezoge werden.

Eröffnungstermin der Angebote am 2. Oktober 1922, vormittags 11 Uhr, au dem Geschäftszimmer des B. A. Burg steinfurt.

Zuschlagsfrist läuft am 16. Oktobe 1922 ab.

Burgsteinfurt, den 9. September 192
Der Vorstand des Eisenbahnbetriebs-amtes. (1191

5. Offene Stellen.

Für den Aufsichtsdienst der Betriebs werkstatt in Lübeck suchen wir einen Anwärter, der die Ausbildungsbestim mungen der Reichseisenbahnen erfüll und die Abschlußprüfung einer Maschi nenbauschule bestanden hat. Eintrit möglichst bald. Bei nachweisbarer Eig nung könnte sofortige Anstellung, sons nach halbjähriger Probezeit in Grupp VII (Werkstättenvorsteher) als Ein gangsstellung erfolgen. Das Anfangsge halt der Gruppe VII wird auch während der Probezeit gewährt. Gehalt, Ortszu schlag, Frauenzuschlag, Teuerungszu schlag, Wirtschaftsbeihilfe nach Reichs bahnmuster. Bewerber wollen sich be uns melden. Lebenslauf, Beschäftigungs zeugnisse und Abgangszeugnisse sin vorzulegen. (1184

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 35. | Berlin, den 21. September 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Neuordnung des Bahnunterhaltungsdienstes (§ 46 der BO.) bei der Deutschen Reichsbahn im Sinne einer wirtschaftlichen Gestaltung.

Vom Regierungs- und Baurat **Dr. Müller** in Ölsnitz (Vogtl.).

Der Wille, die durch den Krieg und die Nachkriegszeit hergerufene schwierige finanzielle Lage der Reichsbahn zu erwinden und den kranken Wirtschaftskörper des Eisenbahnternehmens von innen heraus zur Gesundung zu bringen aus ner Kraft, der Meinung aller derer entgegen, die ihr die higkeit dazu absprechen, zwingt die Reichsbahnverwaltung, e die weitverzweigten Gebiete ihres Riesenapparates vom ufmännisch-wirtschaftlichen Standpunkte aus einer kritischen üfung zu unterziehen. Das Recht nicht nur, sondern auch die licht eines jeden Reichsbahnangehörigen, soweit er wirtschafth zu denken vermag, ist es hierbei, auch für seinen Teil an r Lösung dieser Aufgabe mitzuwirken. Denn die Tatsache ıß von einem jeden anerkannt werden: Das sachlich so unmein vielseitige Gebiet des Reichsbahnunternehmens kann von n berufenen Vertretern der Reichsbahnverwaltung innerhalb r im Interesse des Gesundungsprozesses kürzest möglichen it nur dann kaufmännisch-wirtschaftlich durchgearbeitet wern, wenn eine möglichst große Zahl Sachverständiger als freillige Mitarbeiter ihre Erfahrungen und Vorschläge aus den rschiedenen Sondergebieten bekanntgeben und zur Erörteng stellen. Aus diesen Erwägungen heraus unternimmt es der rfasser dieses Aufsatzes, das Augenmerk der Fachleute und Verwaltung auf das Gebiet des Bahn- oder Streckenunterhungsdienstes zu lenken. Eine wertvolle Unterlage für diese fgabe bildet der vorzügliche und durchaus in neuzeitlichem iste geschriebene Aufsatz: „Vereinfachung des Streckenbechungsdienstes bei den österreichischen Bundesbahnen" in 2 dieser Zeitung vom 12. Januar 1922.

ie Untersuchung der Bahn (Gleisstrecken) ist für das ge-nte Gebiet des Reichsbahnnetzes geregelt durch die Bau- und riebsordnung vom 1. Mai 1905, die in § 46² vorschreibt:

„Die Bahn muß innerhalb 24 Stunden bei Hauptbahnen mindestens dreimal und bei Nebenbahnen mindestens einmal auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden. Für Hauptbahnstrecken mit geringem Verkehr kann die Aufsichtsbehörde eine zweimalige Untersuchung zulassen."

Dieser Vorschrift wird von den einzelnen jetzt in der Reichsbahn zusammengeschlossenen Eisenbahn-Verwaltungen nahezu einheitlich dadurch genügt, daß besonders für diesen Zweck angestellte, also beamtete Bedienstete (Bahnwärter), im Stellvertretungdienste aber auch noch nicht fest angestellte, sogen. Hilfsbahnwärter diesen Bahnuntersuchungsdienst, in Sachsen allgemein Streckenläuferdienst genannt, im Hauptamte ausüben. Nur in Einzelfällen werden diese Bahnwärter zur Erfüllung ihrer vollen Dienstschichten, soweit diese durch die Streckenuntersuchung nicht voll in Anspruch genommen werden, nebenbei stundenweise mit zum Schranken- und Bahnunterhaltungsdienst herangezogen. Hierbei wird, wenigstens in Sachsen, diese stundenweise Unterhaltungsarbeit von den Bahnwärtern nicht bei den Unterhaltungsrotten, sondern im Einzeldienste (mit Grasbeseitigung, Heckenschneiden, Wundhalten der Feuerschutzstreifen) ausgeübt. Die Strecken, die von einem Bahnwärter innerhalb einer Dienstschicht begangen werden müssen, dürfen hierbei die Länge von 20—24 km (Höchstgrenze in Sachsen: 20 km und in Bayern: 24 km) nicht überschreiten. Bei fast allen Verwaltungen, ausgenommen soviel bekannt nur die bayerische, haben die Bahnwärter ihren Vorschriften entsprechend bei den Streckengängen nicht nur die Gleis- und Nebenanlagen zu untersuchen, sondern auch kleinere Unterhaltungsarbeiten (Nachziehen der Laschenschrauben und sonstigen Befestigungsmittel und ähnliches) mit auszuführen. Dementsprechend werden für den Untersuchungsgang am Tage etwa 20 bis

30 Minuten, in der Nacht hingegen 20 Minuten für 1 km Strecke gerechnet.

Es entspricht nun der von vielen Seiten bei den Vorschlägen für die Neuordnung der Reichsbahn gestellten Forderung nach einer in kaufmännischem Sinne aufzustellenden Selbstkostenermittlung, die Selbstkosten zu bestimmen und zusammenzustellen, die die Durchführung des Bahnunterhaltungsdienstes gem. § 46² der Bau- und Betriebsordnung der Reichsbahnverwaltung als laufende Ausgabe jährlich verursacht.

Die Lösung dieser Aufgabe kann, zumal wenn sich ihr nicht die Zentralstelle der Reichsbahnverwaltung, der alle Hilfsmittel zur Verfügung stehen, selbst unterzieht, allerdings nur annäherungsweise geschehen. Mit einer Annäherungsrechnung würde sich wahrscheinlich aber auch die Zentralstelle begnügen müssen, da die unausgesetzt sich ändernden Lohn- und Gehaltssätze, die Verschiedenheit der Ortsklassen und Kinderzulagen, die Sonderheiten der örtlichen Verhältnisse, die bei fast jeder Bahnmeisterei eine verschiedene Ausnutzung der Bahnwärter bedingen, sowie die trotz einheitlicher Vorschriften doch immerhin verschiedene Handhabung des Bahnuntersuchungsdienstes bei den einzelnen Generaldirektionen und Direktionen eine auf die Mark genaue Ermittlung der Ausgaben für die Durchführung des § 46² der Bau- und Betriebsordnung ausschließen. Der Endzweck einer derartigen Selbstkostenermittelung erfordert eine auf Heller und Pfennig genaue Bezifferung auch gar nicht, sondern er läßt sich mit einer möglichst genauen Annäherungsrechnung wohl genügen. Sie möge daher nachstehend erfolgen:

Der Bahnunterhaltungsdienst erfordert bei der jetzt geübten Praxis für Hauptbahnen mit Durchführung der dreimaligen Streckenbegehung, wie sie, genau nach der Bau- und Betriebsordnung, im Bereiche der Generaldirektion Dresden geübt wird, unter Zugrundelegung der nach dem 1. Mai gültigen Besoldungssätze reine Personalausgaben von durchschnittlich 15 000 ℳ jährlich für 1 km ein- oder zweigleisige Streckenlänge. Diese Zahl stellt nicht etwa einen willkürlich gegriffenen oder schätzungsweise angenommenen Betrag dar, sondern stützt sich auf tatsächlich erwachsene Ausgaben, die aus verschiedenen Bezirken des sächsischen Netzes zusammengetragen und auf ihren Mittelwert gebracht worden sind.

Im Bereiche verschiedener vorm. preußisch-hessischer Direktionen und der vorm. bayerischen Verwaltung, bei denen die seinerzeit wegen Personalmangels als Kriegsmaßnahme eingeführte zweimalige Streckenbegehung auf Hauptbahnen auch heute als Sparmaßnahme noch beibehalten worden ist, werden die entsprechenden Personalausgaben für die Bahnuntersuchungen jährlich etwa 10 000 ℳ für 1 km Hauptbahnstrecke betragen.

Jedenfalls wird man den innerhalb der gesamten Reichsbahn tatsächlich erwachsenen Ausgaben genügend nahekommen, wenn man die Personalkosten für die täglichen Streckenuntersuchungen aller Hauptbahnen durchweg mit 12 000 ℳ/Jahr für 1 km Streckenlänge in Rechnung stellt. Bei einer Gesamtlänge aller Hauptbahnen des gesamten Reichsbahnnetzes von rund 32 000 km, wobei die drei- und mehrgleisigen Strecken doppelt gerechnet sind, wie das dem praktischen Erfordernis entspricht, betragen die Personalausgaben für die täglichen Streckenuntersuchungen der Hauptbahnen im Jahre 32 000 . 12 000 = 384 000 000 ℳ.

Bei den Nebenbahnen mit täglich nur einmaliger Streckenuntersuchung innerhalb 24 Stunden erfordern die reinen Personalausgaben für diese Untersuchungen einen durchschnittlichen Aufwand von jährlich rd. 6000 ℳ für 1 km Streckenlänge. Bei rd. 21 000 km Gesamtlänge der Nebenbahnen des Reichsbahnnetzes belaufen sich die Personalausgaben auf 21 000 . 6000 = 126 000 000 ℳ im Jahre.

Der Gesamtaufwand für die laufenden Untersuchungen aller Haupt- und Nebenbahnstrecken der Reichsbahn beziffert sich somit im Jahre auf 384 000 000 + 126 000 000 = 510 000 000 ℳ. Dieser gewaltige Betrag von über ½ Milliarde Mark stellt, wie schon erwähnt, nur die reinen Ausgaben für die Besoldung [...] Bahnuntersuchungspersonals dar. Es sind also darin nicht e[...] halten die immerhin nicht unbedeutenden Nebenkosten für [...] Pensions- und dergl. Kassen, für die Dienstkleider, Ausrüst[...] gen, Unterbringung des Personals usw.

Die Anzahl dieses nur mit den Streckenuntersuchungen [...] schäftigten Personals (ausschl. der Stellvertreter), um a[...] diese Zahl mit zu erfassen, beträgt innerhalb des ganzen Reic[...] bahnnetzes mindestens 6700 Köpfe. Sie errechnet sich [...] folgt: Im Durchschnitt ist für die täglich dreimalige Streck[...] untersuchung unter Berücksichtigung der schon erwähnten T[...] sache, daß bei verschiedenen Direktionen von dem Kriege [...] die zweimalige Untersuchung beibehalten worden ist, 1 Ba[...] wärter bei Hauptbahnen auf je 6 km und bei Nebenbahnen [...] je 15 km Streckenlänge zu rechnen. Hieraus ergibt sich üb[...] schläglich:

32 000 km Hauptbahn:	6 =	5300 Köpfe,
21 000 km Nebenbahn:	15 =	1400 „
		6700 Köpfe.

Die Tätigkeit dieser 6700 Bahnwärter einschl. ihrer Stell[...] treter und somit auch die dafür aufgewendeten Personala[...] gaben von jährlich ½ Milliarde Mark sind ihrer Natur n[...] keine wertbildenden, sondern werden verbraucht durch [...] Grunde unproduktive Leistungen. Es drängt sich daher [...] willkürlich die bedeutungsvolle Frage auf: Ist eine Neu[...] nung des Bahnuntersuchungsdienstes möglich im Sinne ei[...] wirtschaftlicheren Gestaltung des Reichsbahnunternehmens, [...] die gewaltigen laufenden Ausgaben ganz oder wenigstens z[...] größten Teile erspart und das etwa 6700 Köpfe starke Ba[...] wärterpersonal für andere Zwecke innerhalb der Reichsba[...] freimacht, ohne daß der unbedingt einzuhaltende Sicherhe[...] grad der Bahnbewachung verloren geht?

Diese Frage stellen heißt sie bejahen. Allerdings würde hie[...] eine völlige Neuordnung des Bahnuntersuchungsdienstes er[...] derlich sein, und diese wiederum wäre nur möglich, wenn zu[...] gewisse Vorbedingungen erfüllt sind. Als deren wichtigste [...] len etwa die folgenden genannt werden:

1. Änderung des § 46 der Bau- und Betriebsordnung,
2. Befreiung des Bahnuntersuchungsdientes von Bahnun[...] haltungsarbeiten,
3. Durchführung des Grundsatzes, daß die Wohnungen in [...] bahneigenen Wohnhäusern (Wärterwohnhäuser und der [...] an der freien Strecke ausnahmslos den Bediensteten [...] Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienstes zuge[...] sen werden.

Zu 1. Wohl bei allen im praktischen Leben stehenden Ei[...] bahnfachleuten, welchem Dienstzweige sie im besonderen [...] angehören mögen, hat sich allmählich die Erkenntnis immer [...] durchgesetzt, daß die Bau- und Betriebsordnung vom 1. [...] 1905 — bekanntlich die Grundlage des ganzen Eisenbah[...] triebes — zu einem großen Teile den neuzeitlichen Verhält[...] sen, die in den letzten Jahrzehnten zweifellos eine Fortentwi[...] lung von Mensch und Tier im Sinne einer Anpassung an [...] Fortschritt der Technik und an ihre Gefahren, vor allem [...] auch eine Fortentwicklung und Verbesserung der Technik so[...] gebracht haben, nicht mehr genügend Rechnung trägt und d[...] neu bearbeitet werden muß. Es ist dies besonders auch e[...] derlich hinsichtlich des § 46, der für Hauptbahnen, wie s[...] erwähnt, eine mindestens dreimalige und für Nebenbahnen [...] mindestens einmalige Untersuchung der Bahn innerhalb 24 [...] den vorsieht.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß der Gleisoberbau [...] Hauptbahnen im Laufe der letzten Jahrzehnte wesentlich [...] stärkt und verbessert worden ist durch Verwendung stär[...] Schienenformen und hochwertiger Stahle, durch Verbesse[...] der Stoßverbindungen und Schienenbefestigungen, durch [...] mehrung der Schwellen, durch Ersatz ungeeigneter und mi[...] wertiger Stopf- und Bettungsstoffe, durch Steinschlag bzw. [...]

rsten durch reinen Kies, durch Anordnung wirksamer lerschutzvorrichtungen auf zu Schienenwanderungen ge- en Strecken, durch Anlage von Leitschienen in schar- Bögen u. dgl. Durch alle diese Vervollkommnungen ist ein au geschaffen worden, der betriebsgefährdende Beschä- gen durch den Betrieb selbst auf dem glatten Gleise der Strecke — und nur diese kommen für die Untersuchun- durch die Bahnwärter als Streckenläufer in Frage, da ntersuchung der Weichen und Bahnhofsgleise, wie bekannt, der Bahnhöfe ist und von dem Weichenwärterpersonal mit führt wird — im allgemeinen ausschließt. In Rücksicht ie Betriebssicherheit des Oberbaues können also die täglich aligen Streckenuntersuchungen heute nicht mehr als er- rlich angesehen werden.

lere Gefährdungen der Bahnanlagen kommen in den strecken, die allein für die grundsätzliche Beantwortung rage bestimmend sind, nicht in Betracht. Denn auf ken, die zufolge ihrer besonderen Bauweise — Tunnel, und hohe eiserne Überführungen usw. — oder ihrer Lage efen, zu Steinschlag oder Rutschungen geneigten Ein- ttsböschungen u. dgl. liegen, können als Ausnahmen dere Regelungen der Bahnuntersuchung angeordnet werden. so können besondere Einrichtungen und Anordnungen ge- n werden, die, wie das beispielsweise bei der bayerischen altung geschehen ist, auch auf Regelstrecken für beson- Fälle z. B. bei eintretenden Naturereignissen (Wolken- en, orkanartigen Stürmen, Überschwemmungen, Schnee- n u. dgl.) selbsttätig, d. h. ohne besondere Anordnung, Be- ng gefährdeter Strecken durch in der Nähe wohnhaftes und verpflichtetes Streckenpersonal auslösen.

Wert der Streckenbegehungen durch besondere Bahn- r etwa als bahnpolizeiliche Schutzmaßnahmen zur Ver- g von Bahnfreveln ist bei der fast auf die Minute genauen mäßigkeit der Streckengänge nur ein ideeller, da jeder, der eine mutwillige Beschädigung der Bahnanlagen im Schilde für ihre Durchführung die günstigste Zeit von vornherein chen kann. Die häufigen Streckenbegehungen sind somit als bahnpolizeiliche Maßnahmen nahezu wertlos.

rzu kommt schließlich noch ein Umstand, der darauf hin- den Wert und die Bedeutung der Streckenuntersuchungen aupt nicht zu überschätzen. Es ist dies ein gewisses ologisches Moment, das teils in der einförmigen, Körper Geist ermüdenden Tätigkeit der Streckenbegehungen und in der Ablenkung des Auges und der Aufmerksamkeit des rs durch den Wechsel der Umgebung seine Begründung . Die Aufmerksamkeit des Streckenläufers kann nament- ei langen Streckengängen nicht unausgesetzt scharf auf Intersuchung des Gleises und seiner Nebenanlagen ge- t sein. Lange Streckenteile werden begangen, ohne daß n dem Auge des Bahnwärters erfaßt und von ihm bewußt ft werden. So wird der Streckenbegang vielfach mehr zum mertragen", d. i. zum Tragen des Kontrollnummerschildes er einen Streckengrenze zur anderen, als zur Streckenunter- ng. Ausnahmen bestätigen die Regel. Aber die Tatsache ist dem Verfasser von vielen Streckenbahnmeistern be- t — kleine Vorkommnisse ernster und heiterer Art sind miterwähnt worden —, von ihm bei seinen Strecken- ungen selbst beobachtet und auch von anderen Amtsvor- n bekräftigt worden.

soll damit den Bahnwärtern und ihren Stellvertretern us nicht zu nahe getreten werden; denn das Erlahmen der rksamkeit bei der Beobachtung jeder Schienenbefestigung, Lasche, jedes Schienenbolzens bei Streckengängen bis zu l 24 km Länge ist menschlich erklärlich, aber die Tatsache bestehen.

die angeführten Momente rechtfertigen wohl die Be- ung, daß die dreimalige Streckenuntersuchung der Haupt- n heute als nicht mehr zeitgemäß anzusehen ist und eine se, wenn vielfach auch nur ideelle Übersicherheit bedeute, die den unbedingt einzuhaltenden Sicherheitsgrad der Bahn- bewachung überschreitet und im Hinblick auf ihre Unwirt- schaftlichkeit nicht mehr gerechtfertigt ist.

Dieser Standpunkt stellt nicht lediglich eine persönliche Auffassung des Verfassers dar, sondern wird gestützt durch die im gleichen Sinne abgegebenen Erklärungen der Betriebs- direktions- und der Bauamtsvorstände Sachsens. Diese haben nämlich auf ihren Dienstversammlungen, woselbst die Frage auf einen entsprechenden, bei der Generaldirektion Dresden ein- gereichten Vorschlag des Verfassers hin von der Generaldirek- tion zur Erörterung und Aussprache gestellt worden war, eine Verringerung der Streckenuntersuchungen auf täglich 2 bei Hauptbahnen als zulässig und zweckmäßig anerkannt.

Verzichtet werden kann in erster Linie auf die nächtlichen Streckenbegehungen, die ihrer ganzen Natur nach für eigent- liche Untersuchungen der Bahn ungeeignet sind. Verfasser möchte aber noch einen Schritt weitergehen und auch für Haupt- bahnen täglich, d. h. innerhalb 24 Stunden, eine einmalige Streckenuntersuchung als ausreichend ansehen. Nur für Haupt- bahnen mit starkem Verkehr und insbesondere mit unterbroche- nem, also auch nachts durchgehendem Betrieb, wären zweimalige Bahnuntersuchungen vorzuschreiben, deren eine am Morgen und die andere in den Abendstunden auszuführen wäre.

Dieser Gedanke ist nicht neu, denn in Bayern ist eine der- artige Regelung des Bahnuntersuchungsdienstes bereits als Kriegseinrichtung eingeführt und bis jetzt als Sparmaßnahme beibehalten worden. Danach werden in Bayern die Hauptbahnen 1. Ordnung (mit erheblichem Schnellzugsverkehr) täglich zweimal und die Hauptbahnen 2. Ordnung täglich nur einmal untersucht. Diese Regelung hat, soviel bekannt, bisher zu kei- nerlei Schwierigkeiten geführt und eine unzulässige Herabmin- derung des Sicherheitszustandes der Strecken nicht erkennen lassen.

Auch auf der dritten „Technischen Tagung" am 2. und 3. Juli 1921 in Rostock, an der gemäß Aufforderung des Herrn Reichsverkehrsministers Vertreter sämtlicher Generaldirektionen und Direktionen teilgenommen haben, ist lt. Niederschrift unter A I 2 eine Beschränkung der im § 46² der Bau- und Betriebs- ordnung vorgeschriebenen Streckenbegänge der Hauptbahnen als angängig anerkannt worden. Nach alledem kann wohl als feststehend angesehen werden, daß einer entsprechenden Ände- rung des § 46² der Bau- und Betriebsordnung grundsätzliche Be- denken kaum mehr im Wege stehen.

Im Anschluß hieran möchte der Verfasser noch vorschlagen, zu erwägen, ob nicht auch der § 46³, der die Frauen grund- sätzlich vom Bahnuntersuchungsdienst ausschließt, zweckmäßig dahingehend abgeändert werden möchte, daß Frauen in Einzel- fällen, d. h. soweit sie im Volldienste als Schrankenwärterinnen Dienst leisten, bei einer etwaigen Neuordnung des Bahnunter- suchungsdienstes innerhalb bestimmter, und zwar beschränkter Streckengrenzen zu den Bahnuntersuchungen mit herangezogen werden können. Welche Gründe seinerzeit zur Aufnahme des Pkt. 3 in den § 46 geführt haben, entzieht sich heute unserer genauen Kenntnis. Vermutlich wird man der Frau die physische Kraft zu langen Streckengängen und im Hinblick auf ihre An- lagen die Eignung zur Vornahme der Bahnuntersuchungen abge- sprochen haben. Dazu kommt, daß nach den bisherigen An- schauungen die Ausführung kleiner Unterhaltungsarbeiten durch den Streckenläufer unmittelbar mit dem Streckenuntersuchungs- dienst verbunden war. Auch für diese Arbeiten hielt man die Frau für nicht geeignet. Diese Anschauungen haben allerdings die Erfahrungen, die während des Krieges unter dem Zwange der Not mit den Frauenleistungen in den verschiedensten Zwei- gen des Eisenbahndienstes gemacht worden sind, nicht bestätigt. Die Frau hat im Kriege „ihren Mann gestanden" bei Dienstver- richtungen, die man ihr vorher nie und nimmer zugemutet hätte. Auch die Kenntnis und Beherrschung der einschlägigen Vor- schriften für den Bahnunterhaltungsdienst können keinen Hin- derungsgrund für die Zulassung der Frauen zu diesem Dienste

bilden, da die Vorschriften für den Bahnuntersuchungs- und für den Schrankenwärterdienst größtenteils die gleichen sind. Jedenfalls sind sie bei fast allen Verwaltungen in einer einheitlichen Dienstvorschrift zusammengefaßt. Grundbedingung für eine Zulassung der Frau zum Bahnunterhaltungsdienste müßte allerdings sein, daß es sich dabei immer nur um gewisse Einzelfälle handelt, daß bei einer etwaigen Neuordnung dieses Dienstes eine Regelung getroffen wird, die die physischen Kräfte der Frau nicht überschreitet, und daß durch eine Heranziehung der Frau zur Streckenuntersuchung in den fraglichen Einzelfällen besondere wirtschaftliche Ersparnisse erzielt werden.

Zu 2: Die Frage: „Werden die Bahnwärter bei ihren Bahnuntersuchungen im Interesse einer wirtschaftlicheren Gestaltung ihres Dienstes zweckmäßig von allen Unterhaltungsarbeiten befreit?" ist im Kreise der berufenen Eisenbahnfachleute schon mehrfach Gegenstand von Erörterungen gewesen. Soviel bekannt, hat die bayerische Verwaltung als erste und wohl auch einzige die völlige Loslösung der Unterhaltungsarbeiten vom Bahnuntersuchungsdienste bereits vollzogen. In Bayern haben hiernach die Bahnwärter bei ihren Streckengängen nur die Bahnstrecken zu untersuchen, während die kleineren Unterhaltungsarbeiten von 3—4 Mann starken sogen. fliegenden Kolonnen ausgeführt werden. Nach dem Urteile bayerischer Fachleute hat sich diese Einrichtung bisher durchaus bewährt und eine infolge der dadurch möglichen Verlängerung der Streckenläuferbezirke nicht unwesentliche Verringerung des Bahnwärterpersonals ermöglicht.

Bei kritischer Betrachtung dieser grundsätzlichen Frage wird man dem bayerischen Standpunkt vollkommen zustimmen können, und zwar aus folgenden Gründen:

a) Es kann dem Streckenläuferpersonal bei seinen täglichen Streckengängen bis zu 20 und 24 km Länge nicht zugemutet werden, verschiedene Unterhaltungswerkzeuge, deren jedes einzelne bekanntlich ein ziemliches Gewicht besitzt, mit sich herumzutragen, zumal jeder Streckenläufer ohnehin bei seinen Dienstgängen das vorgeschriebene Signalgerät bei sich zu führen hat. Ohne das erforderliche Gerät können aber die verschiedenartigen kleineren Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeführt werden. In Sachsen tragen die Streckenläufer als Unterhaltungsgerät fast durchweg entweder den Laschenschraubenschlüssel oder aber, und zwar im Sommer, die Grashacke bei ihren Streckengängen mit sich. Die mit diesen Geräten ausführbaren Unterhaltungsarbeiten — Anziehen der Laschenschrauben und Beseitigen des Graswuchses — sind aber nicht als die unter allen Umständen wichtigsten und dringlichsten Unterhaltungsarbeiten anzusprechen.

b) Die wesentlich wichtigeren Arbeiten, wie Hoch- und Feststopfen niedergefahrener oder lockerer Stoß- oder auch Mittelschwellen, das Anziehen der Schienenbefestigungsmittel, Ausrichten größerer Richtungsfehler in der Gleislage und dergl. können von einem einzelnen Streckenläufer überhaupt nicht ausgeführt werden, da hierzu umfangreiches Gerät und zum mindesten 3 Mann erforderlich sind. Aus diesen Gründen erscheint die bayerische Regelung, die den Bahnwärter von allen Unterhaltungsarbeiten entbindet und diese selbst durch kleine fliegende Rotten von 3—4 Mann vornehmen läßt, die das unbedingt nötige Gerät mit sich führen können, auch praktisch empfehlenswert.

c) Ein anderes, man kann sagen arbeitstechnisches Moment, das für eine Trennung des Bahnunterhaltungsdienstes von der Unterhaltungsarbeit spricht, besteht darin, daß jede Arbeit zu ihrer besten Ausführung ein gewisses Maß von Sammlung und Muße erfordert, das der Bahnwärter als Streckenläufer nicht hat, da er etwaige Unterhaltungsarbeiten mehr nebenbei miterledigt und immer darauf bedacht sein muß, seinen nach Zeit und Länge genau vorgeschriebenen Streckengang ordnungsg durchzuführen. Ein zu tiefes Versenken in die A kann ihm unter Umständen leicht die Möglichkeit k den zur Rückfahrt vorgesehenen Zug zu erreichen, ihn zwingen, den noch nicht begangenen Teil Strecke bis zum Ende in einem mehr oder we scharfen Lauftempo zurückzulegen.

Alle die angeführten Gründe sprechen somit für Tren des Bahnuntersuchungsdienstes von der Bahnunterhaltung bayerischem Muster. Die Vorbedingung 2 für eine wirts lichere Neuordnung des Bahnuntersuchungsdienstes kann alledem wohl als erfüllbar angesehen werden.

Zu 3. Die dritte und letzte Vorbedingung: Grundsätzlich weisung aller Wohnungen in bahneigenen Wohnhäusern freien Strecke an das den Bahnmeistern unterstellte Per (Rottenführer, Bahnwärter, Hilfsrottenführer und Hilfs wärter, Schrankenwärter und Streckenarbeiter) stellt ei sich wohl leicht begreifliche Selbstverständlichkeit dar. Die Strecke ist der ausschließliche Bereich der Bahnmeistereie mit ihren Personalen die Sicherung, Bewachung und Unt tung der Strecken auszuführen haben.

Jedes von einem Bediensteten der Bahnmeisterei bew bahneigene Wohnhaus an der freien Strecke bildet eine wissen natürlichen Schutz und Bewachungsposten der linie, da von jedem dieser Wohnhäuser aus die zu beiden unmittelbar anliegenden Streckenteile ständig unter den der Inwohner liegen, und die an diese sich wiederum an ßenden Strecken von den Bediensteten bei ihren täglichen G nach und von der Arbeitsstelle an der Strecke, d. h. also destens früh und abends, vielfach aber auch mittags, mitb sichtigt werden. Das an der Strecke entlang wohnende meisterpersonal bildet außerdem einen besonderen Schutz eine besondere Hilfe bei Eisenbahnunfällen und bei plö eintretenden Naturereignissen (Wolkenbrüchen, orkana Stürmen, Schneeverwehungen, Überschwemmungen usw.), wenn das Personal nach bayerischem Vorbilde für solche zu besonderen Untersuchungen der an ihren Wohnsitz an zenden Streckenteile verpflichtet wird.

Diese Tatsache ist den Verwaltungen nicht unbekannt die Vermietung der an der freien Strecke gelegenen bahnei Wohnhäuser wird infolgedessen im allgemeinen auch sch gehandhabt. Was hier gefordert wird, ist aber, daß die mietung der Streckenwohnhäuser an das Streckenpersonal g sätzlich und ohne Ausnahme durchgeführt werden möchte. spielsweise führt der Umstand, daß der Nachschub der Sta bediensteten aus den Reihen des Bahnmeisterpersonals g wird, vielfach und häufig dazu, daß die zu den Bahnhöfen getretenen ihre Wohnungen in den Streckenhäusern auch ihrem Übertritt beibehalten. In Einzelfällen sind bahn Wohnhäuser an der freien Strecke sogar noch an Bahnf vermietet.

Der Vorschlag des Verfassers für eine Neuordnung des untersuchungsdienstes, der sich auf diesen drei Vorbeding aufbaut, ist nun der folgende:

Jede Bahnlinie wird durch die Bahnhöfe, Haltepunkte, stellen, Schrankenwärterposten und durch die bahneigenen häuser entlang der Strecken in Streckenabschnitte eing deren Länge, wenigstens im Bereiche der Generaldir Dresden, 2000 m im allgemeinen nicht überschreitet. W Längen die gleichartigen Streckenabschnitte in den übrige zirken des Reichsbahnnetzes besitzen, ist dem Verfasser nicht bekannt. Anzunehmen ist aber, daß sie größere L als 3000 m im allgemeinen auch nicht haben werden, jede können sie an Hand der für jede Bahnlinie vorhandenen meterkarten leicht festgestellt werden. Soweit diese Stre abschnitte innerhalb der Einfahrtssignale einer Station l zählen sie zu den Bahnhofsbereichen und werden infolged wenigstens innerhalb der Einfahrtsweichen, von dem Wei wärterpersonal täglich auf ihren betriebssicheren Zu

ersucht, innerhalb der Einfahrtssignale aber von dem ınhofspersonal (größtenteils auch von Weichenwärtern) lich mindestens zweimal bei Bedienung der Signallaternen angen. Vielfach werden von den Bahnhöfen sogar Laternen der etwa 700 m vorgeschobenen Vorsignale mitient. Der von dem Bahnhofspersonal jeden Tag regelmäßig ersuchte oder begangene Abschnitt einer Bahnlinie erstreckt sonach von den Einfahrtssignalen der einen bis zu denen anderen Bahnhofsseite, vielfach sogar darüber hinaus bis den zugehörigen Vorsignalen. Es können nun nach Ansicht Verfassers keine schwerwiegenden sachlichen Hindernisse liegen, dem Bahnhofspersonal die Bahnuntersuchung über die gangsweichen hinaus bis zu den zugehörigen Einfahrtsnalen, unter Umständen sogar in Einzelfällen bis zu den rsignalen, zu übertragen, sofern durch diese Regelung ein tschaftlicher Vorteil für die Verwaltung erwächst.

Nebenbei sei bemerkt, daß diese Streckenabschnitte, die nach Vorhergesagten als Bahnhofsbereich — von Einfahrtssignal Einfahrtssignal gerechnet — anzusehen sind, im Bereiche der eraldirektion Dresden in Anbetracht der in Sachsen behenden, überaus dichten Stationsfolgen etwa 25 % der einen Linienlängen ausmachen. Da nach dem Geschäftsberichte deutschen Reichsbahn über das Rechnungsjahr 1920 (Seite 18) durchschnittliche Stationsentfernung bei der gesamten Reichsn 4,51 km beträgt, und die Länge der Stationen von Einrtssignal zu Einfahrtssignal durchschnittlich zu 1000 m anehmen ist, betragen im ganzen Reichsbahnnetze die Stasbereiche mindestens 20 % der gesamten Streckenlängen, i. etwa 10 000 km. Diese 10 000 km werden, obwohl das Staspersonal sie täglich auf den betriebsfähigen Zustand hin ersucht, trotzdem von den Bahnwärtern als dem eigentlichen eckenuntersuchungspersonal jeden Tag mehrmals mitdurchfen, wenn auch ohne Vornahme von Untersuchungen, infolgesen aber in die Dienstpläne der Bahnwärter für die Bensung der Dienstzeiten mitaufgenommen und mitbezahlt.

ei der zurzeit gültigen Regelung des Streckenuntersuchungsnstes läßt sich das zwecklose Begehen der Stationsbereiche h die Bahnwärter nicht vermeiden, da die Stationsbereiche als Streckenbezirk der Bahnwärter liegend entweder ganz durchitten oder aber — es betrifft das die Anfangs- und Endtionen der Bahnwärterstrecken, von denen aus die Bahnter größtenteils die Züge zu ihrer Rückfahrt benutzen — zum Standorte dieser Züge durchlaufen werden müssen.

ieser Umstand und die als Vorbedingung 2 geforderte Losng der Bahnunterhaltung, außerdem aber die schon erwähnte sache, daß auch die freie Strecke selbst, d. h. die außerhalb Bahnhofsbereiche liegenden und etwa 75—80 % betragen Teile der einzelnen Bahnlinie durch die Haltepunkte, Blocken, Schrankenwärterposten und durch die bahneigenen ckenwohnhäuser in 2—3 km lange Streckenabschnitte geteilt den, lassen eine Neuregelung des Bahnuntersuchungsdienstes kmäßig und möglich erscheinen, die auf die Bahnwärter für treckenuntersuchungen überhaupt ganz verzichtet und diesen st innerhalb der schon erwähnten kurzen Streckenabschnitte ren Bahnbediensteten im Nebenamte zuweist. Als diese Besteten kommen in Frage: die Wärter der Haltepunkte, Blocken und Schrankenwärterposten auf der einen und die Rottenr, Hilfsrottenführer, Hilfsbahnwärter und Streckenarbeiter, it sie in den bahneigenen Streckenwohnhäusern oder sonst ittelbar an der Bahnlinie wohnen, auf der anderen Seite. All diese Bediensteten sind zufolge der Lage ihrer Dienstn oder Arbeitsstellen und unter Umständen auch ihrer Wohen an der Bahnlinie befähigt, je einen dieser 2—3 km langen kenabschnitte, der unmittelbar neben ihrem Dienstorte (Haltepunkt, Blockstelle, Schrankenwärterposten) oder neben Wohnung an der Strecke liegt, mit dem geringsten Aufd an Zeit und Kosten ohne Schädigung ihrer eigentlichen tlichen Obliegenheiten zu untersuchen, und zwar entweder rend ihres Dienstes selbst oder aber auf dem Hin- und Rück- von ihrem Wohnorte zur Dienst- oder Arbeitsstelle.

Hiernach würde also ein Haltepunkt-, Block- oder Schrankenwärter die Bahnstrecke auf eine Länge von je etwa 1,0—1,5 km nach jeder Seite seines Haltepunktes oder seines Postens bis Mitte Weges zum Nachbarposten oder bis zum benachbarten Streckenwohnhause oder bis zur Grenze des anschließenden Bahnhofsbereichs täglich ordnungsgemäß auf ihren betriebssicheren Zustand zu untersuchen haben. Da die Haltepunkt-, Block- und Schrankenwärter aus dem Streckenpersonal hervorgegangen sind oder überhaupt noch dazu zählen, sind sie auch ihren Vorkenntnissen und ihrer ganzen Einstellung nach zur Vornahme der Bahnuntersuchungen befähigt. Natürlich müssen sie zu diesem Dienst besonders verpflichtet werden. Sie werden die Bahnuntersuchung vielfach während ihres eigentlichen Dienstes in den Zugpausen ausführen können. Wo dies aber wegen zu dichter Zugfolge nicht möglich ist, kann die Untersuchung beim Dienstwechsel, der ja fast durchweg in der Früh- und Abendstunde stattfindet, erfolgen, und zwar entweder durch den Ablöser oder durch den Abgelösten, unter Umständen aber auch durch beide, wenn ihre Wohnungen etwa nach verschiedenen Seiten des Dienstpostens hin gelegen sind. Es würde mit dieser Einrichtung eine Regelung getroffen, die nicht neu ist, da schon in den früheren Jahren vor Einführung der Streckenläufer als besonderer Dienstposten die Bahnwärter bekanntlich die Bedienung der Schranken an den Übergängen, außerdem aber auch die Untersuchung und Unterhaltung der an den Übergang anschließenden Streckenteile wahrzunehmen hatten.

Auch in neuerer Zeit hat man, und zwar bei der vormals Sächsischen Staatsbahn, in den ab 1. August 1914 gültigen neuen Grundsätzen für den Bewachungsdienst, im Interesse einer wirtschaftlichen Gestaltung des Bahnuntersuchungsdienstes, eine Zusammenfassung des Schrankenwärter- und des Bahnuntersuchungsdienstes für bestimmte Fälle vorgesehen. Der entsprechende Punkt der Vorschrift lautet: „Bei kurzen Wärterstrecken darf unter der Voraussetzung, daß zur ordnungsmäßigen Streckenuntersuchung die Länge der Zugpausen ausreicht, der Übergangs- (d. h. Schrankenwärter-) Dienst und die Streckenuntersuchung einem Wärter übertragen werden, ohne daß auf dem Übergangsposten für besondere Stellvertretung gesorgt zu werden braucht.“ Die Durchführung dieser wirtschaftlichen Maßnahme ist unter der Einwirkung des unmittelbar danach ausgebrochenen Krieges und mehr noch unter seinen Nachwirkungen und den daraus hervorgegangenen Verhältnissen leider unterblieben.

Daß auch der Gedanke, das Personal der Haltepunkte und Stationen zu den Bahnuntersuchungen mitheranzuziehen, nicht neu ist, erhellt aus einer älteren sächsischen Vorschrift vom Jahre 1903 über die Einteilung von Bahnwärterstrecken, die besagt: „Unter besonderen Verhältnissen wird es möglich sein, Stationspersonal zur Untersuchung der benachbarten Strecken heranzuziehen.“

Unbedingte Voraussetzung für eine derartige Regelung wäre natürlich, daß den Nachbarbahnhöfen als Zugmeldestellen die Zugpausen, an denen die Haltepunkt-, Block- und Schrankenwärter die Bahnuntersuchung dienstplanmäßig vornehmen, bei jeder neuen Fahrplanperiode bekanntgegeben werden für den Fall des unerwarteten Verkehrs eines Hilfs- oder Sonderzuges. Auch diese Regelung ist beispielsweise in Sachsen auf Linien mit schwächerem Verkehr und großen Zugpausen, bei denen die Schrankenwärter z. B. geregelte Mittags- und sonstige Dienstpausen haben, nicht unbekannt.

Außerdem kann, wie schon erwähnt, mit Vorteil noch das eigentliche Streckenunterhaltungspersonal, soweit es unmittelbar an der Bahnlinie wohnt, zur Bahnuntersuchung streckenabschnittsweise mitherangezogen werden. Das Streckenunterhaltungspersonal benutzt größtenteils den Bahnkörper bei seinen Zu- und Abgängen von den Wohnungen zur Arbeitsstelle und umgekehrt, und zwar dienstfrei.

Die Benutzung des Bahnkörpers als Gehweg ist auch für den Eisenbahnbediensteten außerhalb des eigentlichen Dienstes, also

für nicht rein dienstliche Gänge, verboten. Dieses Verbot ist vielfach nicht durchführbar, wenn das Wohnhaus der Bediensteten unmittelbar an der Bahnlinie gelegen ist; vielfach bedeutet es eine ungerechtfertigte Härte, daß ein Streckenbeamter oder Arbeiter, der sein ganzes Tagewerk auf der Strecke ableistet, vor Arbeitsbeginn oder nach Arbeitsschluß kilometerlange Umwege gehen soll, um den Bahnkörper, sein ureigenstes Arbeitsgebiet, zu meiden. Es liegt eine gewisse Unnatur in diesem Verbot — wenn auch die Beweggründe dazu nicht verkannt werden —, die dazu geführt hat, daß das Streckenpersonal, soweit es nicht im Privatbesitze von Fahrrädern ist oder kürzere und bequemere Wege neben der Bahn vorfindet, diese Vorschrift in der Praxis nicht streng beachtet.

Es erscheint daher auch aus diesem Grunde zweckmäßiger und wirtschaftlich richtiger, das bisher wohl unzulässige, aber kaum zu beseitigende Begehen des Bahnkörpers durch das Streckenpersonal außerhalb der eigentlichen Arbeitszeit für die Zwecke der Verwaltung zu verwerten, ohne daß damit von einer unzulässigen Ausnutzung des Personals gesprochen werden kann, indem man die einzelnen Streckenbediensteten zur Bahnuntersuchung innerhalb je eines dieser 2—3 km an dem täglichen Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstelle gelegenen Streckenabschnitte mit heranzieht. Je nach der Bedeutung der Bahnlinie hätte die streckenweise Untersuchung entweder nur am Morgen vor Arbeitsbeginn oder aber am Morgen und Abend, also vor und nach der Arbeit, zu geschehen.

Die Untersuchung eines derartigen Streckenabschnittes von 2—3 km Länge brauchte in die Arbeitszeit nicht eingerechnet zu werden, da der Weg von dem betreffenden Bediensteten ohnehin als Gang zur Arbeitsstelle begangen werden muß, der zu untersuchende Streckenabschnitt außerdem nur sehr kurz ist und die einheitliche Arbeitszeit der Unterhaltungsrotte dadurch zum Schaden der Arbeit — insbesondere bei Stückzeitarbeit — gestört würde. Wohl aber könnte den Bediensteten äußerstenfalls eine Viertel- oder halbe Stunde nach den gültigen Lohnsätzen als Lohnzuschlag besonders vergütet werden, je nachdem die Untersuchung nur am Morgen oder aber am Morgen und Abend mit vorzunehmen ist.

Bei einer derartigen Neuregelung des Streckenuntersuchungsdienstes unter Heranziehung der Haltepunkt-, Block- und Schrankenwärter und des Bahnunterhaltungspersonals kann eine ordnungsgemäße und den Bedürfnissen des Bahnsicherungsdienstes wohl genügende Untersuchung der Bahnen durchgeführt und das jetzt damit betraute Bahnwärterpersonal für andere Aufgaben der Bahnunterhaltung und Bahnbewachung freigemacht werden, wie anschließend noch näher ausgeführt werden soll.

Eine Verwässerung der ganzen Bahnuntersuchung, die vielleicht der eine oder andere in grundsätzlicher Ablehnung der vorgeschlagenen Neuregelung befürchten und als Gegengrund anführen könnte, ist bei einer derartigen Neuordnung des Bahnuntersuchungsdienstes in keiner Weise notgedrungene Folge. Die Bahnuntersuchung kann vielmehr auch in der vorgeschlagenen Weise vollkommen ordnungsgemäß durchgeführt werden, ohne daß die unbedingt erforderliche Gründlichkeit der Untersuchung irgendwie leidet. Im Gegenteil, der Umstand, daß die von jedem Einzelnen zu untersuchende Strecke überaus kurz ist (2—3 km), gibt aus den eingangs schon angeführten Gründen eine größere Gewähr für eine auf die ganze Untersuchungsstrecke durchhaltende Aufmerksamkeit des Untersuchenden als bei Streckenlängen von 20—24 km. Die Untersuchung einer Strecke ist jedenfalls um so gründlicher, je kürzer die Strecke ist. Aus diesem Grunde ist der auch schon aufgetauchte Gedanke, die Untersuchungsstrecken zur wirtschaftlicheren Ausnutzung der Bahnwärter nach Wegfall der Unterhaltungsarbeiten noch länger als 20—24 km zu machen und die Bahnwärter zu diesem Zwecke unter Umständen mit Schienenfahrrädern auszurüsten, als unzweckmäßig zu verwerfen.

Man wird vielleicht gegen die vorgeschlagene Neuregelung einwenden, daß die Streckenuntersuchungen in der empfohlenen Weise an den Sonn- und Feiertagen nicht möglich seien, w an diesen Tagen das Streckenunterhaltungspersonal nic arbeite und daher die Untersuchungen bei den Zu- und A gängen von den Arbeitsstellen nicht ausführen könne. Dies Einwand ist zutreffend, vermag aber die Zweckmäßigkeit u Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Neuregelung nicht beeinträchtigen, da

1. die Sonn- und Feiertage nur etwa 15% der 365 Tage Jahre ausmachen,
2. die Zahl der von dem Bahnunterhaltungspersonal zu unt suchenden Streckenabschnitte wiederum nur einen Bru teil aller Untersuchungsstrecken bildet, deren größer Teil von dem Stationspersonal und von den Haltepunkt Block- und Schrankenwärtern auch an den Sonn- u Feiertagen genau wie an den Werktagen untersuc werden kann und
3. das Unterhaltungspersonal, insbesondere soweit es fe angestellt, also beamtet ist, auch an den Sonn- und Fe tagen ohne besondere Aufwendungen zur Untersuchung d ihnen benachbarten kurzen Streckenabschnitte heran zogen werden kann. Für den betreffenden Beamten mü ten die an den Sonn- und Feiertagen mit der Streckenunt suchung verbrachten wenigen Stunden nur durch en sprechende Dienstkürzungen an den folgenden oder vo hergehenden Werktagen ausgeglichen werden. Hierl wird es sich aber empfehlen, daß zwei Streckenbeam wechselweise für zwei benachbarte Untersuchungsa schnitte, d. h. für etwa 4—6 km oder die Länge ein Rottenbezirks, die sonntägigen Untersuchungen vo nehmen, damit jeder von ihnen einen völlig dienstfrei Sonn- oder Feiertag hat. Im Bedarfsfalle könnte natü lich auch der eine oder andere Nichtbeamte des Bah unterhaltungspersonals gegen besondere Entlohnung (Son tagszulage) mit der Untersuchung eines oder mehrer dieser kurzen Streckenabschnitte beauftragt werden.

Hierbei soll noch besonders darauf hingewiesen werden, d die Einführung des Arbeitszeitgesetzes die Durchführung d vorgeschlagenen Neuordnung des Bahnuntersuchungsdienst wesentlich begünstigen würde.

Allerdings bedingt die vorgeschlagene Neuregelung d Streckenuntersuchung in kurzen Streckenabschnitten, wie off zugegeben werden soll, eine völlige Umstellung aller Beteili ten. Sie erfordert in erster Linie von den Bahnmeisterei eine nicht unbeträchtliche Mehrarbeit bei der erstmaligen Au teilung ihrer Bezirke in die kurzen Untersuchungsstrecken u bei der Auswahl und Einteilung der Bediensteten für d Untersuchungsdienst, da bei der vorgeschlagenen Neuregelu jede Strecke individuell nach den tatsächlich vorliegenden Ve hältnissen behandelt werden muß, und die bisher mehr schem tische Aufstellung der Dienstpläne für den Streckenunt suchungsdienst nicht mehr möglich ist. Für die weitere Durc führung und Überwachung der Streckenuntersuchungen na der vorgeschlagenen Neuregelung werden aber andererseits d Rottenführer, Rottenaufseher und Rottenmeister ihrer gehol nen Dienststellung entsprechend zweckmäßig zur Unterstützu der Bahnmeistereien mit herangezogen werden können.

Weiterhin werden gewisse kleine Neueinrichtungen getroff werden müssen, wie Abgrenzung und Vermerkung der neue etwa 2—3 km langen Untersuchungsstrecken, Beschaffung vo Nummerntafeln für jede dieser kurzen Strecken, wobei die dur Verringerung der täglichen Begehungen freiwerdenden Nu merntafeln Verwendung finden können, Bereitstellung des e forderlichen Signalgeräts für jede Einzelstrecke usw. Al diese Einrichtungen können mit geringen Kosten geschaff werden.

Zum Schlusse noch einige Worte über die Auswirkung d vorgeschlagenen Neuregelung des Streckenuntersuchungsdienst auf die Personalverhältnisse des Streckenpersonals. Durch d vorgeschlagene Neuregelung kommen, wie schon ausgefüh die Bahnwärter in Wegfall. Dieser Wegfall der Bahnwärte

llen würde, da die Bahnwärter- neben den Rottenführerstellen einzigen Aufstiegmöglichkeiten der Streckenarbeiter innerb des Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienstes darllen, eine wesentliche Verschlechterung der ohnehin nicht astigen Beförderungsverhältnisse der Streckenarbeiter beuten. Diese Verschlechterung darf natürlich nicht eintreten, l die Flucht namentlich des geweckteren und strebsameren iles der Streckenarbeiter aus den Unterhaltungsrotten und Drang nach den Bahnhöfen mit ihren weit zahlreicheren fstiegmöglichkeiten nicht noch stärker werden als er ohnel schon ist. Im Interesse eines gutgeschulten, zufriedenen, stungsfähigen und anstelligen Arbeiterstammes bei den terhaltungsrotten dürfen daher die Aufstiegmöglichkeiten des eckenarbeiterpersonals bei der Bahnunterhaltung nicht nur ht verschlechtert, sie müssen vielmehr gebessert werden im hmen und zum Nutzen einer durchaus wirtschaftlichen Beebsführung des ganzen Eisenbahnunternehmens.

iese Verbesserung kann geschaffen werden, ohne daß die rch die vorgeschlagene Neuregelung des Bahnuntersuchungsnstes erstrebte Hebung der Wirtschaftlichkeit wieder aufhoben wird, in folgender Weise, die eine nutzbringende und rtbildende Verwendung des vorhandenen Bahnwärterpersols ermöglicht und dabei gleichzeitig als Überleitungsmaßhme angesehen werden kann:

er Mangel an Personal bei der Bahnunterhaltung ist eine gemein bekannte und feststehende Tatsache. Man führe da das durch die vorgeschlagene Neuregelung verfügbar gerdene Bahnwärterpersonal (rd. 6700 Köpfe, wie eingangs erttelt) der Bahnunterhaltung in einer gleichwertigen Stelg zu, so wird man aus einer bei der bisherigen Dienstregeg zwar unentbehrlichen aber nicht wertbildend tätigen nzen Beamtenklasse eine produktiv schaffende und Werte bilde gemacht haben zum Nutzen des heute stellenweise sehr argen liegenden Oberbaues, der in seinem Milliardenwerte rade jetzt und für die nächsten Jahre besonderer Pflege d Unterhaltung bedarf. Der im Eisenbahnbetriebe auch nerhin nicht zu entbehrenden Streckenuntersuchung wird n bei der vorgeschlagenen Neuregelung dieses Dienstes mit em Minimum an Personal und geldlichem Aufwand durch e Erledigung im Nebendienste in ausreichender Weise gegen. Die Bahnwärter sind aus dem intelligenteren und ebsameren Teile der Unterhaltungsrotten hervorgegangen d haben auch durch ihre Tätigkeit als Bahnuntersuchungsamte die Fühlung mit dem Oberbau nicht verloren, sind also eignet zur Bekleidung einer gehobenen Stelle im Bahnunterltungsdienste. Wenige ältere und für die Bahnunterhaltung gehobener Stellung nicht mehr fähige Bahnwärter wird man bei bis zu ihrem Ausscheiden aus dem Dienste in dem ruhigen und einfacheren Schrankenwärterdienste zweckmäßig vernden können.

Als gehobene Stellen der Bahnwärter im Bahnunterhaltungsnste kommen in Frage:

. Vor allem die Stellung als Führer der „kleinen Rotte“ er „fliegenden Kolonne“ bzw. als Stellvertreter der Rottenrer, Rottenaufseher und Rottenmeister mit der Dienstbezeichng entweder „Kolonnenführer“ oder „Rottenführer II. Klasse“ er wie immer in der bisherigen Beamtengruppe II. Von den ttenführern werden in neuester Zeit immer mehr und mehr ch gewisse schriftliche Arbeiten verlangt (Führung der Tagerksbücher und Aufschreibungen über die täglichen Arbeitsstungen); außerdem wird künftig gefordert, Beteiligung an Prüfungen und Abnahme der von den Nachbarrotten im ckzeitverfahren ausgeführten Oberbauarbeiten. Alle diese nge, insbesondere aber die schriftlichen Erledigungen, werden, nn es offiziell auch nicht geschehen soll, einen Rottenführer, seine schriftlichen Aufzeichnungen trotz geringer Federwandtheit sauber und gewissenhaft erledigen will, doch — nn auch nicht täglich — einige Zeit von der Rotte fernlten (schriftliche Erledigung im Streckenarbeiter-Aufenthaltsm). Für diese Fälle wird der Kolonnenführer als Stellvertreter zur Beaufsichtigung und Leitung der Rotte gut am Platze sein. Er wird außerdem im Wechsel mit dem Rottenführer, um Sonntagszulagen der Streckenarbeiter zu vermeiden, die Bahnuntersuchung der kleinen Streckenabschnitte an Sonn- und Feiertagen ausführen, wie schon weiter vorn angedeutet, und während der bei dem Rottenführer für geleisteten Sonntagsdienst am Vor- oder Nachtag ausfallenden Dienststunden die Rotte vertretungsweise führen.

Die neue Stellung der Kolonnenführer in Beamtengruppe II würde als ständige Einrichtung natürlich auch nach Aufbrauch der derzeitigen Bahnwärter bestehen bleiben müssen und somit eine Aufstiegmöglichkeit der Streckenarbeiter an Stelle der in Wegfall kommenden Bahnwärter der gleichen Beamtengruppe bilden. Diese Kolonnenführer würden dann späterhin die Anwärter für die Rottenführer bilden, für deren Stellung die Tätigkeit als Rottenführer-Stellvertreter und Führer der „fliegenden Kolonnen“ eine gute Vorbildung darstellt.

2. Eine andere nutzbringende Verwendung könnten verfügbar gewordene Bahnwärter bei besonderer Eignung finden als Verwalter der Bahnmeister-Schirrkammern. Der gewaltige Wert, den die in den Schirrkammern bis zur Ausgabe lagernden Bau- und Oberbaustoffe, Geräte, Brennöle, Schmiermittel und dgl. heute darstellen, und die demzufolge heute eine besonders sparsame Gebarung und sorgfältige Wartung bedingen, läßt es nicht ungerechtfertigt oder unwirtschaftlich erscheinen, den Posten des Schirrkammerverwalters, zum wenigsten bei den größeren Bahnmeistereien, zu einer Beamtenstelle in der Gruppe der derzeitigen Bahnwärter zu machen. Eine unwirtschaftliche Vermehrung des Bahnmeisterpersonals, die mit einem sparsamsten Personalhaushalt im Widerspruch stände, tritt dadurch nicht ein, da der Schirrkammerverwalter als „Schirrkammerarbeiter“ bei den Bahnmeistereien schon vorhanden ist. Den Wert eines zuverlässigen, mit jedem einzelnen Oberbau- und sonstigen Bauteile vertrauten und wenn möglich zur Instandhaltung der Geräte, des Signalzeugs usw. geeigneten Verwalters der Schirrkammer wird jeder Bahnmeister zu schätzen wissen. Als Dienstbezeichnung könnte für diesen Posten vielleicht der Ausdruck „Schirrkammerwärter“ gewählt werden, seine Einreihung hätte in Beamtengruppe II zu erfolgen. Auch dieser Dienstposten müßte, um die Aufstiegmöglichkeiten der Bahnunterhaltungsarbeiter bei den Bahnmeistereien zu verbessern, als dauernde Einrichtung bestehen bleiben. Eine Vermehrung des Bahnmeisterpersonals tritt hierdurch, wie schon erwähnt, nicht ein, sondern nur die Umwandlung einer Arbeiter- in eine Beamtenstelle.

3. Um alle Unterbringungsmöglichkeiten verfügbarer Bahnwärter aufzuzählen — die Befähigung und Eignung Einzelner ist verschieden —, gleichzeitig aber um auf einen Zustand hinzuweisen, der im Interesse einer Entlastung der Bahnmeister als Dienststellenvorsteher je früher desto besser beseitigt werden möchte, soll jetzt noch kurz die Schaffung planmäßiger Beamtenstellen für die Schreibkräfte der Bahnmeistereien hier angeregt werden. Es ist bekannt, daß einzelne Bahnmeistereien beamtete Schreibkräfte in der Stellung der Stationsschaffner oder Betriebsassistenten bereits haben. Sie bilden die Ausnahme. Der weitaus größte Teil der Bahnmeistereien muß sich noch heute mit schreibgewandten Streckenarbeitern als Schreibhilfen behelfen, die natürlich in die Zahl der bei der Bahnunterhaltung vorhandenen Streckenarbeiter einrechnen, dabei aber zur Arbeit auf der Strecke nie mit herangezogen werden können, weil sie in der Bahnmeister-Schreibstube zur Erledigung der dort vorliegenden schriftlichen Arbeiten dauernd gebraucht werden. Welche Unmenge von Schreibarbeit heute von den Bahnmeistereien geleistet werden muß, soll hier nicht näher ausgeführt werden, denn es würde hier zu weit führen und ist wohl allgemein bekannt. Jedenfalls hat die neue Zeit den Bahnmeistereien nicht die erhoffte Vereinfachung des Rechnungswerkes und der sonstigen Aufschreibungen gebracht. Im Gegenteil, das neue Lohnrechnungsmuster erfordert allein mindestens die 3—4fache Arbeit gegenüber der

früheren in Sachsen üblichen Verrechnung, und die Einführung der Stückzeitarbeit im Oberbau wird die bisherige Schreibarbeit weiter vervielfachen. Durch alle diese schriftlichen und rechnerischen Arbeiten wird der Bahnmeister seinen eigentlichen Aufgaben auf der Strecke immer mehr entzogen zum Schaden einer ordnungsgemäßen Gleiswirtschaft und Gleisarbeit. Das Übel kann nur behoben werden, entweder durch Abbau der Schreibarbeit bei den Bahnmeistereien oder, da hiermit dem Zuge der Zeit entsprechend nicht zu rechnen ist, durch Zuweisung ausreichend vorgebildeter Schreibkräfte in genügender Zahl und in angemessenen Stellungen, wie sie alle anderen Dienststellen (Bahnhöfe, Güterabfertigungen usw.) heute schon haben.

Es soll hierbei nicht eine Vermehrung des Bahnmeisterpersonals schlechthin gefordert werden, die mit dem unbedingten Gebot des Personalabbaues zur Erzielung größerer Wirtschaftlichkeit bei der Reichsbahn im Widerspruch stehen würde, obgleich, wie anderwärts schon ausgeführt worden ist, die seit der Vorkriegszeit eingetretene Vergrößerung des Personalstandes bei der Reichsbahn sicher nicht im Bahnunterhaltungsdienste zu finden ist. Lediglich um

1. klare Verhältnisse zu schaffen, da ein Streckenarbeiter als Unterhaltungsarbeiter auf die Strecke gehört und nicht als dauernde Schreibkraft in die Bahnmeisterschreibstube,
2. den Bahnmeistereien die zu ihren schriftlichen Erledigungen unbedingt erforderlichen Schreibkräfte in angemessenen Stellungen zu sichern. Die Zeiten, in denen es genügte, wenn ein schreibgewandter Streckenarbeiter wöchentlich einige Stunden als Schreibhilfe in der Bahnmeisterei aushalf, sind vorbei,
3. den Streckenarbeitern, unter denen sich, wie bekan[nt,] Leute mit genügender Schreibgewandtheit und geisti[ger] Aufnahmefähigkeit in ausreichender Zahl befinden, e[ine] Aufstiegmöglichkeit in Beamtenstellungen zu schaff[en] und sie dadurch der Bahnunterhaltung zu erhalten u[nd]
4. die bei der vorgeschlagenen Neuordnung des Bahnunt[er]suchungsdienstes frei werdenden Bahnwärter mit e[nt]sprechender Eignung für schriftliche Arbeiten nutzbr[in]gend unterzubringen

soll hiermit die Schaffung von Beamten- und Anwärterstel[len] für die Schreibkräfte der Bahnmeistereien angeregt werd[en,] ohne daß dabei an eine Vermehrung des Personalbestandes [bei] den Bahnmeistereien gedacht ist, da es sich auch hier nur [um] Umwandlung von Arbeiter- in Beamtenstellen handeln s[oll.] Die Stellen müßten in Beamtengruppe III vielleicht mit [der] Bezeichnung „Bahnmeistergehilfe“ eingereiht werden mit [Be]förderungsstellen in Gruppe IV und V (Betriebsassistent u[nd] Eisenbahnassistent). Ablegung entsprechender Prüfungen wä[re] zu fordern. Den größeren Bahnmeistereien mit einem Strecke[n]arbeiterbestande von über 50 Köpfen möchten dabei zwei d[er]artige Beamtenstellen und den übrigen Bahnmeistereien eine zugestanden werden.

Der im Vorstehenden näher ausgeführte und begründete V[or]schlag möge hiermit den zuständigen Stellen und den an d[er] behandelten Aufgabe interessierten Fachleuten bekanntgegeb[en] werden als Anregung zur Umgestaltung einer an sich unen[t]behrlichen, in seiner jetzigen Form aber unwirtschaftlich[en] Einrichtung auf der einen und zur Befriedigung berechtigt[er] Bedürfnisse auf der anderen Seite, jedenfalls aber als [be]scheidener Beitrag zur Vervollkommnung und Weitergestaltu[ng] des stolzen Baues unserer Deutschen Reichsbahn.

Eisenbahnen in Finnland.

Von Julius Herden, Breslau.

Finnland, für dessen Freiheit deutsche Truppen gekämpft und geblutet haben, das ehemalige Großfürstentum, die jetzige Republik (seit 1917), ist ein Land der Zukunft und ausgedehnter wirtschaftlicher Möglichkeiten geworden. (Ungeheurer Reichtum an Holz und ungenutzten Wasserkräften.) Es bietet mit seiner dünnen Bevölkerung noch Raum für deutsche Einwanderer.

Bisher gab es kein umfassendes, größeres Werk über dieses eigenartige, uns wahrhaft wohlgesinnte nordische Land. Im Auftrage des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten ist vor längerer Zeit in der Druckerei der Finnischen Literaturgesellschaft in Helsingfors ein Buch erschienen, betitelt: „Finnland im Anfange des 20. Jahrhunderts“ (672 S., 102 Abbild., 1 Karte), eine erste Enzyklopädie Finnlands, ein bedeutsames Nachschlagewerk. Es behandelt in ausführlichen Kapiteln Natur, Volk, Wirtschaftsleben, Industrie, Verkehr, Handel, soziale Fragen, geistige Kultur, Staatswesen und die Geschichte des Landes. Im Anschluß an das umfangreiche III. Kapitel Wirtschaftsleben (Verkehr) sei einiges über die Eisenbahnen Finnlands berichtet.

In dem dünn bevölkerten, armen Lande der tausend Seen konnte noch nicht ernstlich an den Bau von Eisenbahnen gedacht werden, als solche in England und auf dem Festlande schon lange ins Dasein getreten waren. Auch sprachen die damaligen Zeitungen in Finnland — vielleicht der Zensur halber — nicht viel darüber. Daß die Frage des Baues von Eisenbahnen in Finnland aber doch schon zu einer Zeit angeregt wurde, wo sich nur die Eisenbahnen Hamburg-Kiel und Zarskoje-Selo-Petersburg bis ans Ufer der Ostseegewässer erstreckten, beruhte zum Teil auf einem strategischen Gesichtspunkt: auf dem Problem der Verproviantierung Sveaborgs während eines eventuellen Krieges. Als erste Bahn in Finnland wurde 1849—51 eine Pferdeeisenbahn von Helsingfors (Helsinki) nach Tavastehus (Hämeenlinna) geplant. Eigentlich in Gang kam die Sache jedoch erst am 24. März 1856, als Kaiser Alexander II. in Helsingfors in einer Sitzung des Senats sein bekanntes Reformprogramm vorlegte. Der 4. Punkt desselben betraf die Einsetzung eines Komitees, das die nötigen Maßnahmen zur Herstellung einer Verkehrsverbindung der inneren Teile des Landes mit den Seehäfen Finnlands und d[er] Hauptstadt Rußlands beraten sollte, und zwar sollte diese Ve[r]bindung teils durch Kanäle, teils durch Eisenbahnen erzie[lt] werden. Für die Angelegenheit wurde ein Komitee gebildet [zu] derselben Zeit, wo J. W. Snellman seine Stimme für die Eise[n]bahnen erhob, indem er ausdrücklich die Verbindung der inn[e]ren Teile des Landes mit der Küste durch Eisenbahnen vo[r]schlug. So wurde beschlossen, daß die geplante erste Bah[n] als eigentliche Eisenbahn, zunächst eingleisig, gebaut würd[e,] aber der Bahndamm sollte gleich für zwei Gleise eingerichte[t] werden.

Die Arbeiten auf der Bahnlinie Helsingfors-Tavastehus wurden im Frühjahr 1858 begonnen. Die Stati[on] Tavastehus wurde in einer Entfernung von rund 100 Wer[st] oder 107½ km von der Station Helsingfors gebaut. Der Koste[n]anschlag von ungefähr 8,8 Mill. Fmk. konnte nicht eingehalte[n] werden; die Enteignung des Bodens erforderte mehr Mittel a[ls] man erwartet hatte, der Unterhalt für die Arbeiter mußte be[]sonders herbeigeschafft und eine besondere Landstraße nebe[n] der Bahn angelegt werden; die Schienen und das rollende Ma[]terial kosteten mehr als im Kostenanschlag vorgesehen wa[r] usw. Die Eisenbahn kam auf 3 605 646 Rbl. oder 14,4 Mill. Fmk[.,] d. h. auf ungefähr 130 000 Fmk. für das Bahnkilometer z[u] stehen. Der erste Zug nach Tavastehus ging am 31. Janua[r] 1862 ab. Der eigentliche Verkehr begann am 17. März de[s]selben Jahres nach einem Fahrplan, der drei Züge in d[er] Woche ab Helsingfors und ebenso viele (an den anderen Werk[]tagen) ab Tavastehus vorsah. Die Einnahmen der Eisenbah[n] entsprachen in den ersten Jahren nicht einmal den Ausgabe[n,] von den Zinsen des großen Kapitals nicht zu reden. Aus de[n] auf dem Landtage 1863 beschlossenen Neubauten wurde nicht[s,] und manch einer bezweifelte schon die Brauchbarkeit der Eisen[]bahnen in Finnland. Nicht so die Regierung, die dem Landtag von 1867 einen Vorschlag betreffend den Bau einer Eisenbah[n] von Riihimäki nach Petersburg vorlegte. Am 11. Se[p]tember 1870 wurde die neue Bahnlinie ihrer ganzen Länge nac[h] dem Betrieb übergeben. Im Herbst 1873 wurden die Hangöe[r] (Hankoer) Bahn, im Juni 1876 die Strecke Åbo-Tammerfors-Tavastehus, 1883 die Wasaer Bahn, 1886 di[e]

[illegible]borger (Oulucr) Bahn, 1889 die Bahn von Savolax, [illegible] die Björneborger (Porier) Bahn, 1898 die Jyväskyläer Bahn eröffnet.

[illegible] finnischen Eisenbahnen haben bis zum Jahre 1915, von [illegible]isenbahnen anderer Länder getrennt, ein Netz für sich [illegible]det. Russischerseits ging man zwar schon lange damit [illegible] Petersburg eine Brücke über die Newa zustande zu [illegible] und eine Anschlußbahn zwischen den russischen und [illegible]chen Eisenbahnen zu bauen. In Finnland bestand keine [illegible]ung dazu, und nur durch Zwangsmittel brachte man es [illegible], daß Finnland am Bau der Brücke teilnahm. Erst Ende [illegible] wurde die erwähnte Anschlußbahn vollendet, und am [illegible]nuar 1915 wurde der mit großer Eile und überstürzt vor[illegible]ete direkte Güterverkehr zwischen den Staatseisenbahnen [illegible]ands und beinahe allen russischen Eisenbahnen begonnen. [illegible]ler Festsetzung der Bedingungen und Vorschriften des [illegible]ten Verkehrs waren die Interessen Rußlands und des rus[illegible]n Eisenbahnwesens überaus einseitig berücksichtigt wor[illegible]so daß dieser Verkehr in Finnland bei dem Publikum von [illegible]erein unbeliebt, für die finnischen Eisenbahnen unvor[illegible]ft und für die Eisenbahner sehr unbequem war.

[illegible] Sommer 1916 wurden von der russischen Regierung auch [illegible]nnischen Eisenbahnen zur Teilnahme an dem Berner Inter[illegible]ualen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr [illegible]neldet; wenn erst durch die im Bau begriffene Eisenbahn[illegible]e in Torneå (Tornio) die Verbindung der finnischen und [illegible]dischen Eisenbahnen (und dadurch auch mit den Eisen[illegible]n im übrigen Europa) hergestellt ist, wird diese eine [illegible]ssende oder wenigstens tief einschneidende Bedeutung für [illegible]isenbahnverhältnisse Finnlands gewinnen.

[illegible]r Verkehr auf den finnischen Eisenbahnen ist wegen der [illegible]legenheit des Landes ziemlich gering geblieben; nur [illegible]hen Helsingfors und Petersburg sind bis 1909 200,2 km [illegible]lspuriger Bahn (von Helsingfors nach Riihimäki und von [illegible]rg nach Petersburg) ausgebaut worden. In den letzten [illegible]n sind weitere Strecken hinzugekommen, so daß Ende 1917 [illegible]km doppelspuriger Strecken im Betrieb waren. Von den [illegible]hiedenen Stationen der Eisenbahnen Finnlands vermitteln [illegible] größten Verkehr Petersburg, Helsingfors (Helsinki), Wi[illegible] (Viipuri), Åbo (Turku), Tammerfors (Tampere), Wasa [illegible]sa), Hangö (Hanko), Kotka, Kajana (Kajaani) und Kuopio. [illegible]Gesamteinnahmen auf der Station Petersburg beliefen sich [illegible]ahre 1914 auf 9,2 Mill. Fmk., Helsingfors 6,0, Wiborg und [illegible] 2,6, Tammerfors 1,7, Wasa 1,2 und Hangö 1,1 Mill.; auf [illegible]ibrigen Stationen auf weniger als 1 Mill.

[illegible]s rollende Material der finnischen Eisenbahnen wurde an[illegible] ganz vom Auslande bezogen; bald aber fing man an, [illegible]n zum Teil im eigenen Lande zu bauen, in den 1870er [illegible]n wurden hier sogar zwei Lokomotiven angefertigt; neuer[illegible] werden schon seit ein paar Jahrzehnten sämtliche Loko[illegible]en, von den Wagen gar nicht zu reden, im eigenen Lande [illegible]fertigt. Das Ladegewicht der Güterwagen ist in Finnland [illegible]ich gering gewesen, und zwar durchschnittlich 6—7½ t; [illegible]nach Beginn des direkten Verkehrs hat man auch Wagen [illegible]5 t zu benutzen begonnen. Nachdem die schwachgebauten [illegible]ken der Wasaer und Jyväskyläer Bahn für einen größeren [illegible]endruck verstärkt sind, wird die Benutzung eines stärkeren [illegible]den Materials überall im Lande bis nach Kuopio und Sor[illegible]a möglich sein.

[illegible]r internationale Personen- und Eilgutverkehr war bereits [illegible]dem Kriege der Großmächte zwischen Åbo und Petersburg [illegible]e Wege geleitet; finnischerseits hatte man dafür bereit[illegible] recht gute Schnellzüge mit Speisewagen eingestellt.

Die größte wirtschaftliche Bedeutung der finnischen Eisenbahnen besteht darin, daß sich durch sie die Milchwirtschaft in Finnland kräftig hat entwickeln können, und daß die Holzindustrie ganz andere Entwicklungsmöglichkeiten erhalten hat als früher, wo sie noch durchaus von den Wasserstraßen und von den Sägemühlen der Hafenplätze abhängig war. Der Einfluß der Eisenbahnen auf die Papier- und andere im Innern des Landes betriebene Industrien ist auch von sehr großer Bedeutung gewesen. Zur Ausgleichung der Preise der Bodenerzeugnisse und zur Erleichterung der Versorgung der Bevölkerung mit diesen Erzeugnissen haben die finnischen Eisenbahnen in großartigem Maßstabe beigetragen, indem sie den Austausch dieser Waren bis auf das Stroh und die Torfstreu herab zwischen den verschiedenen Landschaften ermöglichten, obgleich die allgemeine Anlage der Eisenbahnen für den Verkehr zwischen den westlichen und östlichen Provinzen des Landes sehr ungünstig gewesen ist. Der Mangel an Querbahnen hat auch in Finnland die volle Ausnutzung des rollenden Materials in wesentlichem Grade erschwert. — Durch die Landtagsverhandlungen und Beschlüsse über Eisenbahnangelegenheiten ist die Bedeutung der finnischen Ständevertretung an und für sich sowohl im eigenen Lande als auch nach außen bedeutend erhöht worden.

Die Betriebslänge der für den öffentlichen Verkehr eröffneten finnischen Eisenbahnen Ende 1915 war folgende:

I. Staatsbahnen (Spurweite 1,524 m):	
Helsingfors (Helsinki)-Tavastehus (Hämeenlinna)-Petersburg	527,23 km
Hangöer (Hankoer) Bahn	153,06 „
Åbo (Turku)-Tammerfors (Tampere)-Tavastehus	211,48 „
Wasaer Bahn	312,91 „
Uleåborger (Oulucr) Bahn	491,98 „
Bahn von Savolax (Savo)	528,73 „
Karelische Bahn	530,04 „
Björneborger (Porier) Bahn	159,78 „
Jyväskyläer Bahn	119,84 „
Helsingfors-Åbo (Helsinki-Turku)	195,44 „
Nyslotter (Savonlinnaer) Bahn	203,85 „
Rovaniemier Bahn	109,40 „
Kristinestad-Kaskö (Kristiina-Kaskinen)	141,22 „
Gesamtlänge der Staatseisenbahnen	3684,96 km
II. Privatbahnen.	
A. Breitspurige (Spurweite 1,524):	
Borgåer (Porvooer) Bahn	33,13 km
Raumoer (Raumaer) Bahn	62,51 „
Fredrikshamner (Haminaer) Bahn	27,52 „
Brahestader (Raaheer) Bahn	33,61 „
Gesamtlänge der breitspurigen Privatbahnen	156,77 km
B. Schmalspurige (Spurweite 0,785, 0,75 oder 0,60 m)	217,55 km
darunter:	
Bahn nach Jokioinen (0,75 m)	23,40 „
Lovisaer Bahn (0,75 m)	81,74 „
Riihimäki-Loppi (0,60 m)	14,00 „
Hyvinkää (Hyvinge)-Pyhäjärvi (0,75 m)	44,74 „
Gesamtlänge der für den Verkehr eröffneten Eisenbahnen am 31. 12. 1915	4059,28 km

Der Sammelladungsverkehr.

[illegible] dem unter dieser Überschrift in Nr. 31 d. Ztg. veröffent[illegible]en Aufsatz von E. Zedligk erhalten wir die nach[illegible]nde Zuschrift aus Spediteurkreisen:

[illegible]er Sammelladungsverkehr der deutschen Spediteure wurde [illegible]s der deutschen Eisenbahnverwaltungen als wichtig ge[illegible]erachtet, um seine Förderung zu rechtfertigen, weshalb [illegible] jahrelangen, gründlichen Verhandlungen, wie sie aus den [illegible]erschriften der Ständigen Tarifkommission hervorgehen, [illegible] Dezember 1920 der Begriff „Sammelgut" eine besondere [illegible]position sowohl in Liste A als in dem Verzeichnis 2 [illegible] Dies geschah jedoch nicht, um den Spediteuren eine Be[illegible]igung einzuräumen, sondern lediglich im Interesse einer [illegible]stung des Stückgutverkehrs, weil solcher sich nachweis[illegible] als unwirtschaftlich erwies. Die bald nach Inkrafttreten [illegible] bezeichneten Tarifs vom 1. Dezember 1920 eingeleiteten [illegible]rsuchungen der Ständigen Tarifkommission hatten das [illegible]bnis, daß von den deutschen Spediteuren in der Mehrzahl Wagenladungen unter 10 t zur Abfertigung gelangen. In den drei wichtigsten bayerischen Plätzen München, Augsburg und Nürnberg hatten von 157 gebildeten Sammelladungen in der Zeit vom 21.—26. Februar 1921 117 Wagen ein Gewicht von 5—8 t, 10 Wagen ein solches von 8—10 t und 30 Wagen von über 10 t aufzuweisen.

Der Verfasser des Artikels in Nr. 31 d. Ztg. greift als Beispiel den Sammelladungsverkehr München-Breslau heraus und errechnet für den Beilader eine Frachtersparnis von 132 ℳ je 100 kg, da er diesem Sammelladungsverkehr die Verladung von 10 t zugrunde legt. Allerdings nimmt er hierbei eine Sammelzeit von mindestens 4 Wochen in Anspruch. Der deutsche Sammelladungsspediteur begnügt sich schon bei kurzen Entfernungen von 200—300 km mit einem Anteil von einem Drittel und überläßt die übrigen zwei Drittel dem Frachtzahler als Frachtgewinn. Bei großen Entfernungen genießt letzterer sogar noch einen größeren Anteil an der Spannung zwischen

Stückgut und Wagenladung, allerdings bei Verladung von lediglich 5 t; denn er ist verpflichtet, seinem Kunden auch eine rasche Lieferzeit zu gewährleisten und kann die Güter nicht, wie von dem Verfasser vorgesehen, 4 Wochen ansammeln, wozu ihm auch Lagerräume ebensowenig zur Verfügung stehen würden, wie der Reichseisenbahnverwaltung. Mit einer Verladung in Zwischenräumen von 4 Wochen ist im kaufmännischen Betriebe nichts anzufangen, besonders wenn in Betracht gezogen wird, daß die Preise aller Waren eine derartige Höhe erreicht haben, daß ein Zinsverlust von 4 Wochen nicht zu ertragen ist, und daß jede Frachtersparnis mehr als aufgezehrt würde.

Der Gedanke an einen bahnamtlichen Sammelladungsverkehr krankt somit nicht bloß an der wirtschaftlichen Seite, sondern kann auch vom betriebstechnischen Standpunkte aus kaum in Erwägung gezogen werden; denn bei einer derartigen Einrichtung kann nicht bloß der Verkehr zwischen zwei Städten in Betracht kommen, sondern er müßte strahlenförmig nach allen bedeutenden Verkehrsmittelpunkten ausgebaut werden, und es müßten nach jeder Richtung 10 000 kg 4 Wochen lang aufgestapelt werden. Abgesehen von der Feuer-, Diebstahls- und Beschädigungsgefahr, hätten die Eisenbahnverwaltungen auch noch für geeignete Lagerräume und für das Verladepersonal zu sorgen.

Nun haben die meisten Güterabfertigungen schon bei dem gegenwärtigen Stückgutverkehr, der eine tägliche Verla[illegible] vorsieht, über Raummangel zu klagen, so daß zur Abwick[illegible] des neu einzuführenden bahnamtlichen Sammelladungsverk[illegible] neue Lagerschuppen beschafft werden müßten. Was s[illegible] bei den heutigen Verhältnissen kosten, darüber werden [illegible] wohl alle Fachleute im klaren sein, und es würden diese [illegible] den gegenwärtigen geldlichen Verhältnissen der Eisenbah[illegible] waltungen, die vorhandenen knappen Mittel dringlicheren B[illegible] bauten, wie dem Bau von Wagen und Lokomotiven, Bahnkö[illegible] ausbesserungen, Gleiserneuerungen usw. vorenthalten, wod[illegible] alsdann der Verkehr im allgemeinen wieder geschädigt wi[illegible] es kann auch darüber kein Zweifel bestehen, daß zwei Sam[illegible] ladungsverkehre, und zwar der bisherige Sammelladungsverk[illegible] der Spediteure und der gedachte bahnamtliche Sammelladu[illegible] verkehr nicht gut nebeneinander bestehen können, so daß e[illegible] von beiden jedenfalls ausscheiden müßte. Der bahnamtl[illegible] Sammelladungsverkehr bringt aber der Verkehrswelt keines[illegible] größere geldliche und wirtschaftliche Vorteile, als der bewä[illegible] Sammelladungsverkehr der Spediteure, die sich den Be[illegible] nissen der Verkehrswelt viel leichter einzufügen imstande [illegible] ganz abgesehen davon, daß den Spediteuren auch noch an[illegible] Obliegenheiten zufallen, so daß sie mit ihrer Kundschaf[illegible] einem seit Jahren bewährten Geschäftsverhältnis stehen, [illegible] durch den bahnamtlichen Sammelladungsverkehr nicht [illegible] schüttert werden kann."

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Beratungen des Ausschusses des Reichseisenbahnrates über die Tariferhöhungen.** In der Sitzung des Reichseisenbahnratsausschusses am 16. d. M. wurde von der Verwaltung aus den bereits mitgeteilten Gründen (vgl. Nr. 33 S. 667 d. Ztg.) für erforderlich erklärt, im Güterverkehr über die zum 1. Oktober bereits vorgesehene Erhöhung von 33⅓ % hinaus eine weitere Erhöhung von 100 %, im Personenverkehr zum 1. November eine Erhöhung der neuen Oktobertarife um 100 %, d. h. auf das Dreifache der heute gültigen Fahrpreise, eintreten zu lassen.

Von den Ausschußmitgliedern wurde anerkannt, daß die Reichsbahn durch die sprunghaften Preiserhöhungen der letzten Wochen zu Erhöhungen der Tarife in größerem als dem bisher beabsichtigten Umfange genötigt sei; von mehreren Seiten wurde auf die schwere Last, die dadurch erneut der deutschen Wirtschaft und der Verbraucherschaft aufgebürdet würde, hingewiesen. Wenn man auch allseitig anerkannte, daß die Reichsbahn nur einen Ausschnitt der allgemeinen Wirtschaft darstellt und deshalb als wirtschaftliches Unternehmen die Preiserhöhungen der Industrie, vor allem der Kohlen- und Eisenindustrie, aus Selbsterhaltungsgründen mitmachen müsse, so befürchteten doch mehrere Mitglieder, daß eine zu starke, plötzliche Erhöhung der Gütertarife die Wirtschaft stark gefährden würde. Es wurde auch eingewandt, daß die von der Verwaltung vorgetragene Berechnung der Ausgabenerhöhungen sich nicht auf die gegenwärtigen Preise beschränke, sondern bereits Vorgriffe auf die zukünftige Preisentwicklung enthielte. Von anderer Seite des Ausschusses und von mehreren Ländervertretern wurde demgegenüber verlangt, daß unter keinen Umständen die Reichsbahn wieder in ein Defizit geraten dürfe.

Die Vertreter der Reichsbahn machten wiederholt geltend, daß die Ausgabenschätzungen in überaus vorsichtiger Weise gemacht seien, und daß vor allem entgegen den in der Privatindustrie üblichen Gepflogenheiten die Reichsbahn aus volkswirtschaftlichen Erwägungen ihre Berechnungen auf die jetzige wirtschaftliche Lage beschränkt und angesichts der vorhandenen Vorräte nicht die Wiederbeschaffungs-, sondern die Gestehungskosten berücksichtigt habe. Die Verwaltung könne unter keinen Umständen verantworten, daß ein Defizit im Haushalt entstehe. Das widerspreche nicht nur der klaren Bestimmung der Reichsverfassung, sondern bedeute auch eine Verschlechterung des eben erst wieder auf eine gewisse Höhe gebrachten technischen Apparates und eine Gefährdung des Kredites der Reichsbahn, den diese für die noch erforderlichen großen Aufwendungen zur völligen Wiederherstellung des Verkehrsapparates dringend brauche.

Bei der Abstimmung wurde mit 7 gegen 6 Stimmen ein Antrag des Geheimen Baurats Beukenberg angenommen, wonach die Gütertariferhöhung zum 1. Oktober unter Einrechnung der bereits beschlossenen Erhöhung von 33⅓ % insgesamt 100 % der Septembersätze betragen soll.

Von der Versammlung wurde weiter gewünscht: Eine sch[illegible] nige Änderung der Güterklassifikation mit besonderer Rücks[illegible] auf die erneuten Zuschläge, ferner Beibehaltung oder mögli[illegible] Verstärkung des Staffelsystems, Ausnahmetarife für Leb[illegible] mittel, besonders für Kartoffeln, Getreide, Obst und Flei[illegible] Die Verwaltung erklärte, daß beabsichtigt sei, einen besond[illegible] Ausschuß der ständigen Tarifkommission mit einer Nach[illegible] fung der Güterklassifikation zu betrauen; an eine Änder[illegible] des jetzigen Staffelsystems werde nicht gedacht; von n[illegible] Ausnahmetarifen sei soeben einer für Obst in Kraft ges[illegible] dessen Abänderung mit Rücksicht auf die bevorstehende T[illegible] erhöhung nötig werde; für Kartoffeln werde zum 1. Okt[illegible] ein besonderer Ausnahmetarif (für Wagenladungen) in K[illegible] treten.

Hinsichtlich der Personentarife stimmte der Aussc[illegible] einstimmig dem Vorschlage der Verwaltung (Erhöhung [illegible] Oktobersätze zum 1. November um 100 %) zu. Eine stärk[illegible] Angleichung der Personen- an die Gütertarife wurde als [illegible] forderlich bezeichnet, und zwar unter höherer Belastung [illegible] ersten beiden Wagenklassen. Wie erklärt wurde, ist die V[illegible] waltung zurzeit mit der Prüfung dieser Frage bereits besc[illegible] tigt. Sie teilte im übrigen mit, daß eine stärkere Belast[illegible] des Schlafwagenverkehrs und der Schnellzugzuschläge in [illegible] ersten Klasse bereits angeordnet sei.

* * *

Der Reichsverkehrsminister hat bestimmt, daß die Güt[illegible] tarife zum 1. Oktober um 100 % (unter Einrechnu[illegible] der bereits vorgesehenen 33⅓ %), die Personentar[illegible] zum 1. November um 100 % der Oktobertarife [illegible] höht werden. Er hat damit entgegen der dem Ausschuß [illegible] Reichseisenbahnrats gemachten Vorlage den vom Aussc[illegible] geltend gemachten Bedenken Rechnung getragen und eine [illegible] ringere Erhöhung vorgenommen, als er an sich für notwen[illegible] erachtet. Der Reichsverkehrsminister ist aber nicht im Zwe[illegible] darüber, daß die neuen Sätze zur Deckung der Ausgaben [illegible] Monat Oktober keinesfalls ausreichen werd[illegible] Es wird deshalb in kürzester Zeit eine Erhöhung der so[illegible] festgelegten Sätze erforderlich werden, wobei eine etwa ber[illegible] entstandene Mehrausgabe durch stärkere Erhöhungen zu deck[illegible] wäre. Die Verwaltung wird aber andererseits in ihrer A[illegible] gabenwirtschaft der durch den Beschluß des Ausschus[illegible] des Reichseisenbahnrats geschaffenen Lage Rechnu[illegible] tragen müssen. Der Reichsverkehrsminister i[illegible] entschlossen, unter allen Umständen f[illegible] Deckung der Ausgaben zu sorgen und ka[illegible] nicht zulassen, daß die Rechnung der Reic[illegible] bahn wieder mit einem Fehlbetrag abschlie[illegible]

— **Der Haushaltsplan der Reichsbahn für 1923.** Im Reic[illegible] verkehrsministerium ist der Haushaltsplan für 1923 fer[illegible] gestellt und an das Reichsfinanzministerium weitergele[illegible] worden. Der Etat ist wieder auf der Grundlage der vollstä[illegible] gen Deckung der ordentlichen Ausgaben durch ordentliche E[illegible] nahmen aufgebaut. Im ordentlichen sowohl als im außerord[illegible] lichen Etat herrscht größte Sparsamkeit.

An Änderungen auf persönlichem Gebiet ist die Schaffu[illegible] von 12 000 neuen Planstellen in den Besoldungsgruppen II—V[illegible] zwecks Überführung älterer Diätare in das planmäßige [illegible]

mtenverhältnis vorgesehen. Mehr als die Hälfte dieser Stellen ntfällt auf die Besoldungsgruppe III. Die Schaffung der euen Stellen ist eine Auswirkung des Reichsbesoldungsgesetzes om 30. April 1920, in dem bestimmt ist, daß die Diätare nach ünfjähriger Diätariatsdienstzeit in das planmäßige Verhältnis bernommen werden müssen, und daß diese Bestimmung am . April 1925 in Kraft tritt. Um die Durchführung zu erleich- ern, wird jetzt schon jedes Jahr eine größere Anzahl älterer Diätare, bei denen die Voraussetzungen des Gesetzes zutreffen, in etatsmäßige Stellen überführt. Außerdem werden in Fort- setzung der Neuordnung der Werkstättenbetriebe 1000 Werk- führerstellen aus der Besoldungsgruppe V nach Gruppe VI überführt.

— **Veröffentlichung von Aufsätzen über Fragen des Eisen- bahnwesens.** Der Reichsverkehrsminister hat an alle Dienst- stellen und Beamten folgenden Erlaß gerichtet: Für die Ver- öffentlichung von Aufsätzen über Fragen des Eisenbahnwesens werden folgende Richtlinien bekanntgegeben:

1. Das verfassungsmäßig verbürgte Recht der freien Meinungsäußerung wird in keiner Weise beschränkt; die Beteiligten müssen sich jedoch ihrer Beamteneigenschaft bewußt bleiben, und es muß von ihrem Taktgefühl er- wartet werden, daß sie bei ihren Urteilen und Vor- schlägen auf den Standpunkt der Verwaltung und deren Bedürfnisse Rücksicht nehmen und die nötige Zurück- haltung üben.
2. Über Angelegenheiten, die einem Beamten vermöge seines Amtes bekannt geworden sind, darf er weder unmittelbar noch durch Vermittlung anderer Personen ohne Vor- wissen der vorgesetzten Behörde Mitteilungen an die Presse (einschl. Fach- und Verbandspresse) gelangen lassen, wenn die Geheimhaltung vorgeschrieben ist oder aus der Natur der Sache folgt (vgl. § 11 des Reichs- beamtengesetzes).
3. Erscheint es zweifelhaft, ob eine beabsichtigte Veröffent- lichung mit den dienstlichen Interessen vereinbar ist, so liegt es zur Vermeidung einer Verfolgung wegen Ver- letzung der allgemeinen Beamtenpflichten (§ 10 des RBG.) im eigenen Interesse des Beamten, sich des vor- herigen Einverständnisses seiner vorgesetzten Behörde zu vergewissern. Sind die zuständigen Behörden im Zweifel, ob in solchen Fällen die Veröffentlichung zu billigen ist, so bleibt es ihnen überlassen, meine Entscheidung einzu- holen.

— **Tariferhöhung im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortver- kehr.** In Anbetracht des immer schärfer hervortretenden Miß- verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben müssen vom 1. Oktober d. J. ab die Tarife der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn ebenfalls eine Erhöhung erfahren. Sie wird ein- heitlich 100% betragen.

In der folgenden Tabelle sind den jetzigen die künftigen Fahrpreise gegenübergestellt.

Entfernung km	Preis- stufe	Einzelkarten 3. Kl. jetzt ℳ	Einzelkarten 3. Kl. ab 1.10.1922 ℳ	Monatskarten 3. Kl. jetzt ℳ	Monatskarten 3. Kl. ab 1.10.1922 ℳ
1— 15	1.	3	6	80	160
6— 25	2.	4	8	100	200
6— 35	3.	5	10	120	240
6— 48	4.	6	12	140	280
9— 55	5.	7	14	160	320
6— 62	6.	8	16	180	360
3— 70	7.	9	18	200	400
1— 80	8.	10	20	220	440
1— 90	9.	11	22	240	480
1—100	10.	12	24	260	520

Die Sätze für die 2. Klasse betragen das $1^1/_2$ fache.

— **Bettkartenpreise.** Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab werden die Bettkartenpreise für die bahneigenen Schlafwagen wie folgt festgesetzt: 1. Klasse: 800 ℳ, Vormerkgebühr 80 ℳ; 2. Klasse: 400 ℳ, Vormerkgebühr 40 ℳ; 3. Klasse: 240 ℳ, Vor- merkgebühr 24 ℳ.

— **Tarifbegünstigungen für Obstsendungen.** Für die Beförde- rung von frischem Stein- und Kernobst, ausgenommen Süd- früchte und Weintrauben, werden vom 16. September 1922 ab folgende Vergünstigungen in den Tarifsätzen von der Reichs- bahn gewährt: 1. bei Wagenladungen, die ins Inland gerichtet sind, erfolgt die Beförderung als Eilgut und die Berechnung zu den Sätzen der Wagenladungsklasse B, deren Sätze zu denen der Klasse A im Verhältnis 73 : 100 stehen; 2. bei Stückgutladungen, die ins Inland gerichtet sind, erfolgt die Beförderung als Eilgut und die Berechnung der Frachtsätze zu den um 40% ermäßigten Sätzen der allge- meinen Stückgutklasse. Die Frachtsätze dieser Klasse stehen zu den Sätzen der Wagenladungsklasse A im Verhältnis 180 : 100.

Es betragen also die ermäßigten Frachtsätze für Wagen- ladungen 27% der Wagenladungsklasse A, für Stückgutladun- gen etwa die Sätze der Wagenladungsklasse A. Außerdem wer- den in jedem Falle die Ladungen als Eilgut befördert.

— **Höflichkeit im Verkehr mit den Reisenden.** Ebenso wie der Verkehr der Reisenden untereinander durch gegenseitige Höflichkeit zur Erleichterung der Reiseunbequemlichkeiten führt, muß ganz besonders vom Reichsbahnpersonal trotz seines oft nicht leichten Dienstes Höflichkeit und Entgegenkommen den Reisenden gegenüber verlangt werden. Der Reichsverkehrs- minister hat erst kürzlich wieder die Dienststellen darauf hin- weisen lassen, daß Barschheit und Gereiztheit des Personals durchaus zu vermeiden sind, und daß nicht zum wenigsten auch im Verkehr mit Ausländern eine höfliche und entgegenkom- mende Haltung zu bewahren ist.

— **Der Winterfahrplan.** Nach einem Beschlusse der letzten europäischen Fahrplankonferenz in Bern, an der auch Ver- treter der deutschen Reichseisenbahnen teilgenommen haben, soll der am 1. Juni in Kraft getretene Fahrplan bis Ende Mai 1923 in Gültigkeit bleiben. Der Winterabschnitt des Reichs- bahnfahrplans wird deshalb, wie wir den von den Reichsbahn- direktionen versandten Plänen entnehmen, gegen den jetzt gül- tigen Fahrplan keine wesentlichen Änderungen bringen. Die Züge, die für den stärkeren Sommerverkehr, besonders für den Bäder-, Ferien- und Ausflugsverkehr vorgesehen waren, kom- men in Wegfall; neue Zugverbindungen sind nur in bescheide- nem Maße für inzwischen aufgetretene, besonders dringliche Be- dürfnisse vorgesehen. Die Einlegung neuer Züge in größerem Umfange, wie es wohl an vielen Stellen den Wünschen der Ver- kehrstreibenden entsprochen hätte, war der Reichsbahn aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht möglich, zumal die Entwick- lung der Fahrpreise weit hinter der sprunghaften Steigerung der Betriebsausgaben (Materialien, Gehälter, Löhne usw.) zu- rückgeblieben ist.

Der Winterfahrplan soll, wie auch in den letzten Jahren, wieder zu dem Zeitpunkte in Kraft gesetzt werden, zu dem in Frankreich und Belgien und damit nach dem Diktate der En- tente auch auf den Eisenbahnen des besetzten Gebiets an die Stelle der jetzt dort gültigen, mit der mitteleuropäischen Zeit übereinstimmenden Sommerzeit, wieder die westeuropäische Zeit tritt. Da die Westmächte das Recht der Zeitbestimmung für die Eisenbahnen im besetzten Gebiet für sich in Anspruch neh- men, obwohl dies im Friedensvertrage keine Stütze findet, ist die Reichsbahn gezwungen, sich diesem Termin zur Vermeidung doppelter Kosten für die Ausgabe von Fahrplänen anzu- schließen.

Der Winterfahrplan soll deshalb am Sonntag, dem 8. Oktober eingeführt werden. Damit tritt der mit vielen Mißverständ- nissen und Unbequemlichkeiten verbundene Zustand wieder ein, daß die Eisenbahnuhren im besetzten Gebiete westeuropäische Zeit, die öffentlichen Straßenuhren hingegen die für das bür- gerliche Leben maßgebende mitteleuropäische Zeit anzeigen. Für einen beispielsweise nach dem Fahrplan 12 Uhr mittags abfahrenden Zug muß sich der Reisende dann nach der Orts- zeit auf 1 Uhr einstellen. Da dem Vernehmen nach die West- mächte beabsichtigen, die Sommerzeit im kommenden Jahre nicht mehr einzuführen, wird dieser unerfreuliche Zustand künftig während des ganzen Jahres bestehen.

— **Wagengestellung für den Versand von Obst.** Aus den Kreisen des Berliner Obst- und Gemüse-Großhandels ist der Handelskammer zu Berlin mitgeteilt worden, daß in diesem Jahre mit einer außerordentlich großen inländischen Pflaumen- und Apfelernte zu rechnen sein wird. Es wird jedoch be- fürchtet, daß es bei den großen Anforderungen von Wagen im Herbst kaum möglich sein wird, die voraussichtlich große Ernte vollständig auszunutzen, wenn nicht Anordnungen ge- troffen werden, daß Wagen für die Beförderung von Äpfeln und Pflaumen in reichlicher Menge zur Verfügung gestellt werden.

Da bei dem äußerst niedrigen Stande der Mark Auslandsobst zur Preisregelung nicht in dem erforderlichen Maße eingeführt werden kann, erscheint es notwendig, mit allen Kräften zu versuchen, die Ernte in vollem Umfange der Bevölkerung zu- zuführen, um durch ein großes Angebot möglichst mäßige Preise erzielen zu können. Die Handelskammer hat daher das Reichs- verkehrsministerium gebeten, die Angelegenheit prüfen und den Eisenbahndirektionen Anweisung erteilen zu wollen, daß

die erforderlichen Wagen während der Ernte den Versendern bereitgestellt werden.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage bei den Eisenbahnen des Ruhrgebiets war in der Woche vom 3. bis 9. September glatt. Der Bedarf an gedeckten Wagen war so groß, daß kleinere Ausfälle für minderwertige Güter nicht ganz verhindert werden konnten. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vorgenannten Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 109 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt. (Höchstgestellung am 9. September 21 403). Im gleichen Zeitraum des Vorjahrs betrug die Durchschnittsgestellung 20 078 Wagen. Der Abtransport auf dem Wasserwege vollzog sich bei dem anhaltend günstigen Wasserstand reibungslos. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ging von 19 865 auf 18 615 t im werktägigen Durchschnitt zurück. Der Kohlenumschlag in den Rheinhäfen bezifferte sich auf 4443 (3791) t, während der Gesamtkanalumschlag in den Zechenhäfen von 25 770 t in der Vorwoche auf 23 847 t sank.

— **Ständiger deutsch-polnischer Eisenbahn- und Zollausschuß für Oberschlesien.** Am 8. September fand, wie halbamtlich gemeldet wird, in Oppeln unter Leitung des Oberregierungsrats Düsing von der Zollabteilung des dortigen Landesfinanzamtes die Gründungssitzung des deutsch-polnischen Eisenbahn- und Zollausschusses zur Behebung der Grenz- und Verkehrsschwierigkeiten aus Anlaß der Teilung Oberschlesiens statt.

An der Sitzung nahmen Vertreter der deutschen und polnischen Eisenbahndirektionen zu Oppeln und Kattowitz sowie der deutschen und polnischen Zollbehörden in Oppeln und Myslowitz teil. Zahlreiche Verkehrs- und Zollfragen wurden erörtert und in befriedigender Weise gelöst. Auf beiden Seiten herrschte das Bestreben, durch verständnisvolles Zusammenarbeiten auf rein sachlicher Grundlage die durch die neue Grenze geschaffenen Schwierigkeiten zu überwinden. Es herrschte Übereinstimmung, den Ausschuß als ständige Einrichtung beizubehalten, um einen reibungslosen Grenzverkehr sicherzustellen und berechtigten Beschwerden von Handel, Industrie und Gewerbe auf schnellstem Wege abzuhelfen. Es sollen daher auch tunlichst Vertreter der Interessentengruppen zu den Sitzungen herangezogen werden. Als dringendes Bedürfnis wurde die baldige Herausgabe eines Merkblattes anerkannt, aus dem die für die Versendung von Deutsch-Oberschlesien nach Polnisch-Oberschlesien und umgekehrt erforderlichen Papiere (Frachtbriefe, Zollanmeldungen, Ein- und Ausfuhrbewilligungen usw.) schnell und leicht zu ersehen sind. Ein sofort eingesetzter Unterausschuß, dem Vertreter der deutschen und polnischen Eisenbahn- und Zollbehörden angehören, wurde mit den erforderlichen Arbeiten betraut. Die Geschäfte des Ausschusses werden abwechselnd halbjährlich von deutscher und polnischer Seite geführt werden. Bis zum 1. April nächsten Jahres liegt die Geschäftsführung in der Hand der Zollabteilung des Landesfinanzamts in Oppeln.

Die Gründung dieses Ausschusses, schreibt die „OWZ", der wir die vorstehende Mitteilung entnehmen, dürfte nicht zum wenigsten auf die Bestrebungen zurückzuführen sein, die in der von der Breslauer Handelskammer kürzlich veranstalteten Konferenz mit den beteiligten deutschen Ämtern und Handelskreisen zum ersten Male praktisch in die Erscheinung getreten sind, worüber in Nr. 22 der „OWZ." näher berichtet wurde. Wir begrüßen die schleunige Inangriffnahme des — gewiß außerordentlich komplizierten und heiklen — Problems der Behebung der Verkehrsschwierigkeiten an der polnisch-oberschlesischen Grenze aber nicht nur im Interesse des Wirtschaftslebens des zerstückelten Industriegebiets und ganz Schlesiens, sondern auch weil hier ein weiterer wesentlicher Schritt zur Verständigung getan ist, der den allgemeinen deutsch-polnischen Wirtschaftsverhandlungen, die zurzeit in Dresden geführt werden, zweifellos sehr förderlich sein wird.

— **Ausstand der Emdener Lotsen.** Am 7. September abends sind die Lotsen des Emdener Reviers wegen Differenzen mit der Emdener Emslotsgesellschaft in den Streik getreten. Sie haben bei einer Besprechung, die unter dem Vorsitz eines unparteiischen Senators der Stadt Emden unter Beteiligung des zuständigen Ministeriums stattfand, eine Verhandlung mit der Emslotsgesellschaft abgelehnt. Da eine Einstellung der Zufahrt zum Hafen Emden für die gesamte deutsche Wirtschaft (Erzversorgung, Getreideeinfuhr) sehr nachteilige Folgen haben würde, ist eine technische Nothilfe eingerichtet, durch die den sich vor der Emsmündung ansammelnden Schiffen mit Unterstützung des Reichswasserschutzes eine gefahrlose Befahrung der Ems von See bis nach Emden ermöglicht wird.

— **Geheimer Kommerzienrat Arnhold.** Der Vorsitzende de[s] Verkehrsausschusses bei der Ständigen Tarifkommission de[r] deutschen Eisenbahnen, der Geheime Kommerzienrat Arnhold in Berlin, hat aus Gesundheitsrücksichten sein Amt al[s] Vorsitzender niedergelegt und ist damit gleichzeitig aus diese[r] Körperschaft, der er mehr als 40 Jahre hindurch angehört hat ausgeschieden. Dieser Entschluß hat bei den deutschen Eisenbahnen wie in den Kreisen der gesamten deutschen Volkswirtschaft lebhaftes Bedauern erweckt. Denn Geheimrat Arnhold nahm in der Ständigen Tarifkommission eine so hervorragende Stellung ein, daß es schwer fällt, sich mit dem Gedanken seines Ausscheidens abzufinden. Die Art und Weise, wi[e] er schwierige Wirtschaftsprobleme zu beleuchten und in verwickelte Verkehrsfragen Klarheit zu bringen wußte, ebenso aber auch die große Liebenswürdigkeit, die er im persönliche[n] Verkehr entfaltete, werden allen, die an den Sitzungen de[r] Ständigen Tarifkommission teilgenommen haben, in dauernde[r] Erinnerung sein.

Der Reichsverkehrsminister hat Herrn Geheimrat Arnhol[d] den Dank der Reichsbahnverwaltung für diese Wirksamkei[t] in einem Schreiben ausgesprochen, aus dem die nachstehende[n] Sätze wiedergegeben werden:

„Die Dienste, die Sie der Allgemeinheit wie im besonderen den deutschen Eisenbahnen geleistet haben, sin[d] von bleibendem Wert. Denn Sie haben es auf Grun[d] Ihrer umfassenden, auf reicher Erfahrung beruhende[n] Kenntnis des Wirtschaftslebens, mit dem zugleich ei[n] weitgehender Einblick in die Einrichtung und Bedürfnisse des Eisenbahnwesens verbunden war, in seltene[r] Weise verstanden, die allgemeinen Verkehrsinteressen mit den Anforderungen der Eisenbahn in Einklang z[u] bringen. Bei zahlreichen Gelegenheiten gelang es, wen[n] die Gegensätze sich zuspitzten, Ihrem gewinnenden persönlichen Eingreifen, einen Ausgleich dieser Schwierigkeiten und eine für beide Teile annehmbare Lösung z[u] finden. Diese Verdienste werden bei den deutsche[n] Eisenbahnen unvergessen bleiben.

Es gereicht mir zur lebhaften Befriedigung, daß Si[e] an den Verhandlungen des neu gegründeten Reichseisenbahnrats als Mitglied des Ständigen Ausschusses beteilig[t] sein werden. Gerade in der jetzigen Zeit mit ihren wirtschaftlichen Nöten wird Ihr erfahrener Rat den deutschen Eisenbahnen weiterhin von größtem Nutzen sein und ich darf den Wunsch zum Ausdruck bringen, da[ß] Ihre tatkräftige Mitwirkung dem deutschen Wirtschaftsleben und dem Reichsbahnunternehmen noch für lang[e] Jahre erhalten bleiben möge."

Österreich.

— **Die Tarife der Bundesbahnen.** Am 15. Juli ist die Regierung bekanntlich an den Hauptausschuß um die Ermächtigung herangetreten, die Tarife der Bundesbahnen und de[r] auf Rechnung der Bundesbahnen betriebenen Privatbahne[n] selbständig zu erhöhen, damit die Tarife bei der fortwährenden Entwertung der österreichischen Währung mit dieser oh[ne] Verzögerung Schritt halten könnten. Der Hauptausschuß ha[t] damals dem Bundesminister für Verkehrswesen die selbständige Erhöhung der Tarife bis zu einem solchen Ausmaß genehmigt, daß mindestens 75 % des Betriebsabganges ihr[e] Deckung hierdurch finden.

Zum erstenmal wurde von dieser Ermächtigung am 1. Augu[st] Gebrauch gemacht, an welchem Tage ein neuer Gütertarif a[uf] den Bundesbahnen in Kraft trat, der keine gleichmäßige Erhöhung darstellte, sondern auf ganz neuer Grundlage aufgebaut war. Das finanzielle Erträgnis wurde mit der doppelte[n] Höhe des bisherigen veranschlagt. In weiterer Folge hat de[r] Minister am 15. August die Personentarife um 130 % im Nahverkehr (bis zu 50 km) und um 100 % auf weitere Entfernungen erhöht. Aber die fortschreitende Entwertung der Kron[e] machte neuerliche Steigerungen der Tarife notwendig und s[o] wurde der Gütertarif vom 1. September ab wieder um 150 % erhöht, während bei den Personentarifen vom 8. September a[b] die Erhöhung 300 % beträgt. Leider ist es höchst unwahrscheinlich, daß selbst bei diesen neuen Tarifen das Auslange[n] gefunden werden wird. An ihre Stelle werden wieder neue erhöhte Preise treten, die aber kaum vor Oktober zu erwarte[n] sind.

Wenn man einen Vergleich zieht zwischen den neuen vo[m] 1. bzw. 8. September ab geltenden Tarifen und den Frieden[s]ansätzen, so ergibt sich, daß die vom 1. September ab in Frag[e] kommenden Gütertarife um das rund 5500fache erhöht werde[n] und die Personentarife seit 8. September das 3000fache de[r] Friedensansätze betragen.

lach den vom 8. September ab geltenden Personentarifen be-
zeu die Preise für die 3. Klasse Personenzug:

im Fernverkehr:		im Nahverkehr:	
ien—Linz . . .	13 600 Kr.	Wien—Rekawinkel	1920 Kr.
„ —Salzburg .	21 600 „	„ —St. Pölten .	5120 „
„ —Innsbruck	35 000 „	„ —Kritzendorf	1280 „
„ —Buchs . .	45 600 „	„ —Semmering	8480 „
„ —Graz . . .	17 600 „		
„ —Gmünd . .	12 000 „		

ie Preise für Schnellzüge erhöhen sich um 50 %, die für 2. und 1. Klasse betragen das Doppelte bzw. vierfache der Klasse.

aß die neuen am 1. September in Kraft getretenen Güter-fe auf die Endpreise der Waren keinen maßgebenden Ein- nehmen und daher zur Begründung neuer Verteuerungen sehr untaugliches Mittel sind, erhellt aus einigen Bei-len. So kostet

die Fracht für 100 km:

ei 100 kg	Kartoffeln	621 Kr.	bei 1 kg	6,21 Kr.
„ „	Gemüse (Bohnen)	731 „	„ „ „	7,31 „
„ „	Steinkohle	2255 „	„ „ „	22,55 „
„ „	Braunkohle . . .	1805 „	„ „ „	18,05 „
„ „	Brennholz	1225 „	„ „ „	12.25 „
„ „	Stabeisen	2945 „	„ „ „	29,45 „

s beträgt also die Fracht bei einem Kilogramm Kartoffeln, a rund 1900 K. kostet, 6 K. 21 h., bei Bohnen, die rund K. kosten, 7 K. 31 h., bei Steinkohle, die mit 450 K. ange-ieben ist, 22 K. 55 h., bei Brennholz, das 300 K. das Kilo-am kostet, 12 K. 25 h., bei Stabeisen, das auf 1660 K. zu ten kommt, 29 K. 45 h.

an sieht aus diesen Beispielen, daß der Frachtanteil gegen- der Preiseinheit eine verschwindend kleine Rolle spielt daß das gegenwärtige Verhältnis zwischen Fracht und s nicht das ist, was es im Frieden war. So betrug zum piel der auf 1 kg Steinkohlen entfallende Frachtanteil im den etwa 31 % des damaligen Preises, heute beträgt er mehr 6,5 % des jetzigen Preises. Würde daher das ur-ngliche Verhältnis wieder hergestellt werden, müßte der enpreis noch um weitere 400 % erhöht werden. Ähnlich las Verhältnis bei Brennholz. Dort betrug der Fracht-il des Friedensverkaufspreises 14 %, heute 8,1 %, bei Stab- 3,4 gegen 1,3 %, bei Mauerziegeln 33 gegen 1 % (!), bei offeln 6 gegen 0,16 %, bei Gemüse 3,2 gegen 0,6 %.

e finanzielle Lage der Bundesbahnen hat sich in letzter durch die maßlos erhöhten Personalausgaben (insbeson- mit Rücksicht auf den Index), durch die Ausgaben für iebsmaterial, insbesondere Kohle, durch die Kursunter-de sehr verschlechtert. Allerdings hat sich der Bezug der chischen Kohle seit 1. September verbilligt, da es end- gelungen ist, die Tschecho-Slowakei dazu zu bewegen, Kohle zum tschechischen Inlandstarif zu liefern.

— **Neuerungen im Fahrpark der Bundesbahnen.** Der Zerfall alten Österreich hat auch eine grundlegende Wandlung in Verkehrsbeziehungen der ehemals österreichischen Gebiete einander, ja überhaupt in Mitteleuropa, bewirkt und da- gänzlich neue Verkehrsverhältnisse geschaffen, denen sich österreichischen Bundesbahnen anpassen müssen. Während lten Österreich der stärkste Güterverkehr im Netze der aligen k. k. Staatsbahnen in der Nord-Süd-Richtung verlief, sich nun unter den neuen Verhältnissen der stärkste Ver- in der Richtung West-Ost eingestellt. So müssen jetzt österreichischen Bundesbahnen all ihre Mittel aufwenden, lie Westbahnstrecken für die neue Hauptrichtung der transporte so leistungsfähig als möglich zu machen. Dar-vird es notwendig sein, gewisse Bahnhöfe der Westbahn weitern, deren Oberbau für größere Achsdrücke und höhere windigkeiten zu verstärken, das zweite Gleis der Linie -Passau auszubauen und durch Einführung stärkerer zuglokomotiven die Güterzugeinheiten zu vergrößern, ßlich den Verkehr durch höhere Geschwindigkeiten zu leunigen und zu verdichten. Auch der Personen- und fahrpark muß den Anforderungen der neuzeitlichen Be-isse angepaßt werden. Derzeit sind 59 schwere, fünffach pelte Güterzuglokomotiven mit vorderer Laufachse aus österreichischen Lokomotivfabriken in Ablieferung be-n. Sie werden gestatten, schwerere Güterzüge als bisher vergrößerter Geschwindigkeit zu befördern. Auch haben ine Reihe von Neuerungen erhalten, die den Kohlenver-h sparsamer und die Instandhaltung billiger gestalten. sitzen z. B. die Lokomotivkessel Abschlammvorrichtungen, die nach jeder Fahrt der niedergeschlagene Kesselstein blasen werden kann. Dadurch bleiben die Kessel rein, en sich gut und die Kohle wird ordentlich ausgenutzt. verständlich sind auch diese Lokomotiven, wie seit Jahren alle neubeschafften, mit Dampfüberhitzern versehen. Neu ist ein Versuch, die bisher mit den Rauchgasen und dem Auspuffdampf verloren gehenden Wärmemengen durch Speisewasservorwärmer zum Teil nutzbar zu machen. Sechs der Lokomotiven haben versuchsweise einen Einspritz-Abdampfvorwärmer und sechs einen Abgasvorwärmer erhalten. In den Feuerbüchsen der Lokomotivkessel werden neuartige Feuergewölbe eingebaut, die ein vollkommeneres Verbrennen der Rauchgase in der Feuerbüchse ergeben sollen.

Von den 59 Lokomotiven werden 37 Stück als Zwillingslokomotiven und 22 Stück als Zwei-Zylinder-Verbundlokomotiven gebaut. Vierzehn erhalten eine Ventilsteuerung. Endlich haben alle bequemere Führerhäuser mit Sitzgelegenheiten für Führer und Heizer sowie Verbesserungen in der Schmierung des Trieb- und Laufwerks.

Um die schon im Zuge befindliche Verstärkung des Oberbaus der Westbahnstrecke möglichst bald in der Zugförderung auszunutzen, werden neue Schnellzuglokomotiven für 16 t Achsdruck bestellt werden.

Für größere Verschubbahnhöfe ist die Anschaffung besonderer neuer Verschub-Tenderlokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen geplant, mittels deren die Verschubarbeit vereinfacht und beschleunigt werden soll.

Auch auf dem Gebiete des Wagenbaus sind die Bestrebungen der Bundesbahnen darauf gerichtet, erhöhte Leistungsfähigkeit bei größter Wirtschaftlichkeit zu erreichen. So wurde eine neue Art von Kohlenwagen geschaffen, die bei gleichem Fassungsvermögen sich durch sehr kurze Baulänge auszeichnen und daher eine Erhöhung der Wagenzahl eines Kohlenzugs und somit des Gesamtzuggewichts ermöglichen. Gleichem Zwecke dient die Erhöhung des Ladegewichts einzelner anderer Güterwagengattungen, insbesondere der für Holztransporte benutzten Niederbordwagen.

Aber auch an Einzelteilen von Wagen sind noch große Ersparnisse erreichbar. So hat z. B. die bei den Bundesbahnen entstandene Erfindung der zweiteilige Bremsklotz, schon derzeit sehr wesentliche Ersparnisse erbracht und wird bei voller Anwendung des Erfindungsgedankens viele Hunderte von Millionen an jährlichen Ersparnissen ergeben. Während nämlich bisher die in einem Stück gegossenen Bremsklötze bei vorgeschrittener Abnutzung ausgewechselt werden mußten, wobei der zur Befestigung dienende Teil samt dem Rest der Schleiffläche als Alteisen abfiel und umgeschmolzen werden mußte, ist bei dem neuen Bremsklotze, der aus der eigentlichen Bremssohle und einem Tragstück besteht, nur die Auswechslung der Bremssohle allein nötig. Die Bundesbahnen sind bestrebt, auch mit den anschließenden fremden Bahnverwaltungen zu einem Übereinkommen bezüglich der Anwendung des zweiteiligen Bremsklotzes in größerem Maße zu gelangen.

Um den Bezug teuren ausländischen Holzes zum Wagenbau zu vermeiden, werden jetzt von den Bundesbahnen versuchsweise Güterwagen und Personenwagen mit eisernem Kastengerippe gebaut. Durch Verwendung von zweiteiligen Metall-Heizschläuchen sollen die sehr teuren Gummischläuche ersetzt und eine Verbesserung der Dampfheizung bewirkt werden.

— **Die Dienstkleider der Staatsangestellten.** Ersparungs- und Abbaukommissar Dr. Hornik hatte mit den Staatsangestellten-Organisationen Verhandlungen über den von ihm aus Ersparungsrücksichten geplanten Abbau der Dienstkleidergebühr eingeleitet. Er erklärte den Vertretern der Organisationen, daß er den Dienstkleiderbezug und die Dienstkleidergebühr für ungesetzlich halte, und machte den Vorschlag, daß die Staatsangestellten auf die Dienstkleider freiwillig verzichten. Dies wurde jedoch von sämtlichen Vertretern abgelehnt. Dr. Hornik schlug sodann Beschränkung des Maßnehmens der Dienstkleider für das laufende Jahr, ferner 50% Regiebeitrag der Bezugsberechtigten sowie Einschränkung der Zahl der Bezugsberechtigten vor. Nach langwierigen Verhandlungen kam folgende Vereinbarung zustande: Das Dienstkleid ist den Bezugsberechtigten ohne besonderen Uniformschnitt zu verabfolgen, wofür sie 25% der Gestehungsregiekosten in 10 Monatsraten zu bezahlen haben. Der Gültigkeit dieser Vereinbarung wurde nur für das Jahr 1922 zugestimmt, für die Zukunft sollen neue Verhandlungen stattfinden.

— **Personalnachricht.** Mit der Leitung der kommerziellen Sektion des Bundesministeriums für Verkehrswesen wurde Sektionschef Dr. Ondraczek betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Die finnischen Staatsbahnen 1920.** Von den Jahresberichten der finnischen Staatsbahnen ist erst der für 1918 herausgekommen. Wir haben hierüber in Nr. 11 S. 226 laufenden Jahrgangs berichtet. Eine Gelegenheit, etwas mehr mit der Zeit zu gehen, bietet der Ende 1921 herausgekommene Bericht

der finnischen Oberrevisoren für das Jahr 1920. Die Länge der Staatsbahnen war hiernach zu Beginn 1920 noch 4006 km. Sie verminderte sich im Laufe des Jahres auf 3966 km dadurch, daß infolge des Friedensvertrages von Dorpat die Bahnstrecke Petersburg-Valkeasaari an Sowjetrußland überging. Der Liegenschaftswert der Staatsbahnen hat im Laufe des Jahres eine Zunahme und durch Abtretungen an Rußland auch Verminderungen erfahren, die sich ungefähr im Gleichgewicht halten. Er bezifferte sich am Jahresende auf etwa 454 Millionen finnische Mark. Der Stand an rollendem Material hat merkliche Minderungen erfahren, ebenfalls infolge Abtretungen an Rußland. Es waren Ende 1920 (eingeklammert 1919) noch 544 (565) Lokomotiven, 958 (1259) Personenwagen und 12 676 (16 851) Güterwagen vorhanden. Das finanzielle Ergebnis der Staatsbahnen für 1920 und 1919 war folgendes:

	Jahr 1920	Jahr 1919
	finnische Mark	
Verkehrseinnahmen	365 863 345	302 832 720
Telegrapheneinnahmen	916 732	68 312
Verschiedene Einnahmen	5 428 380	2 043 336
Ersatz für Postbeförderung	6 200 000	—
zus.	378 408 457	304 944 368
Unterhaltung und Betrieb	305 220 164	212 611 380
Jahresüberschuß	73 188 293	92 332 988
zus.	378 408 457	304 944 368
Überschuß für 1 Bahnkm	18 454	23 281
Betriebszahl	80,66 %	69,72 %

Die Einnahmen überstiegen die des vergangenen Jahres um 73,46 Millionen Mark, da aber die Ausgaben gleichzeitig um 92,6 Millionen zunahmen, ist der Betriebsüberschuß um 19,14 Millionen Mark geringer. Da Anfang 1920 den Staatsbeamten und -bediensteten eine sehr bedeutende Teuerungszulage gewährt wurde, und auch die Unterhaltungs- und Betriebskosten zu andauernder Steigerung neigten, wurden von Beginn 1921 an neue erhöhte Beförderungstarife beschlossen, und zwar wurden die Personentarife um 16 %, die Gütertarife um 27 % mit besonderen Klassifizierungsänderungen erhöht. Man hoffte damit die 378,1 Millionen Mark Betriebseinnahmen für 1920 auf 430 Millionen im Jahre 1921 hinaufzubringen. Das Ergebnis hat der Erwartung nicht entsprochen, der Betriebsgewinn dürfte für 1921 kleiner werden als für 1920. Da die Oberrevisoren eine weitere Erhöhung der Tarife mit Rücksicht auf das Erwerbsleben und die Sicherheit des Wirtschaftslebens nicht für angebracht halten, so wird auf eine möglichste Einschränkung der Ausgaben zu dringen sein.

Im Jahresabschluß spielen die Gehälter und Löhne eine ausschlaggebende Rolle. Das statusmäßige Personal ist von 8967 im Jahre 1913 allmählich bis auf 11 904 im Jahre 1919 angestiegen und ist 1920 zum ersten Male wieder gefallen (auf 11 042); das außerordentliche Personal betrug 1913 noch 2572, ist dann im Krieg rasend schnell gestiegen bis 5767 im Jahre 1917 und ist seitdem in der Höhe von 3500—3700 ungefähr gleich geblieben. Die Gesamtentlohnungen betrugen 1913 noch etwas über 19 Millionen, sie sind bis 1919 auf 111 Millionen gestiegen und haben 1920 einen Sprung auf über 177 Millionen gemacht. Dabei ist das Arbeiterpersonal der Werkstätten und der Bahnunterhaltung noch gar nicht inbegriffen. Die Entlohnungen sind nach Ansicht der Oberrevisoren keineswegs zu hoch, tüchtige Kräfte wenden vielmehr in verstärktem Maße dem Staatsbahndienst den Rücken. Als Abhilfe gegen weiteres Ansteigen der Personalkosten wird Einschränkung des Personals unter gleichzeitiger Verlängerung der Dienstzeit, insbesondere im Bureaudienst vorgeschlagen. Wir erfahren hierbei, daß die finnischen Bahnbeamten die beneidenswerte Bureauzeit von 5½ Stunden täglich haben. Eine Verlängerung auf 7 nach dem Vorschlag der Oberrevisoren scheint nach unserem Maßstab gemessen recht vertretbar.

Die Staatsbahnen haben zusammen 7 Werkstätten (Helsingfors, Fredriksberg, Viborg, Åbo, Vasa, Uleåborg und Kuopio). Diese verhältnismäßig große Zahl kleiner Werkstätten arbeitet aus naheliegenden Gründen unwirtschaftlich, und die Revisoren regen die Schaffung einer größeren Zentralwerkstätte an, ohne sich auf einen — wünschenswerterweise zentral gelegenen — Ort zu einigen. Neuherstellungen von Lokomotiven, Dampfkesseln, Zylindern usw. sollten an die an sich notleidende finnische Privatindustrie unter möglichst gleichmäßiger zeitlicher Verteilung vergeben werden. Nach Ansicht der Revisoren ist es sehr zu bezweifeln, ob die staatlichen Werkstätten, wenn wirklich streng kaufmännisch mit Verzinsungen und Abschreibungen gerechnet würde, gut abschneiden würden. Man solle sich auch nicht durch Valutavorteile zu Bezügen aus dem Ausland verleiten lassen. (Die Revisoren spielen hier insbesondere auf eine Bestellung von 10 neuen Lokomotiven aus Deutschland an.) Die neueren Lokomotivbestellungen der Staatsbahnen beziehen sich auf stärkere und schneller fahrende Lo motiven als die bisherigen. Man hofft dadurch, wie auch du Einführung der Luftbremse, die Wirtschaftlichkeit zu hel Wenn die Revisoren für die Inspektionsbeamten, insbesonc die Bahningenieure, die Bezirke von 140—237 km haben, a mit Rücksicht auf die spärlichen finnischen Zugverbindun versuchsweise die Einführung von Motordraisinen vorschla so bewegen sie sich auf einem sehr neuzeitlichen Wege, auch bei uns mehr als bisher begangen werden dürfte. A eine Vergrößerung der zurzeit etwa 5 km langen Ba bewachungsbezirke wird angeregt, und zwar wird merkenswerterweise die Zuteilung leichter Tretdraisinen geschlagen (ein Vorschlag, der auf nordische Beispiele be nehmend auch bei uns schon gemacht wurde, aber anschein keinen Anklang fand (vgl. Jahrg. 1911, S. 1421 d. Ztg.). der Höhe der Arbeitslöhne und der andauernden Arbeitsun soll auch der Arbeitsleitung und Aufsicht erhöhte Aufmerks keit zugewendet werden. So sollen z. B. auch die Bahnmei solche Tretdraisinen bekommen.

Eine besondere Bedeutung hat auch für die finnischen Sta bahnen die Beschaffung der Brennstoffe. Die Lokomoti werden zurzeit nahezu ausschließlich mit Holz geheizt. St kohle wurde in den letzten Jahren überhaupt nicht geka So dürfte es bei den finnischen Valutaverhältnissen auch n auf Jahre hinaus bleiben. Einiges verspricht man sich von T und den auf diesem Gebiet gemachten Erfindungen. Der Br stoffverbrauch bewegt sich zurzeit um etwa 1 660 000 cbm H jährlich; er ist infolge Einführung brennstoffsparender Lo motiven und sparsamerer Brennstoffwirtschaft 1920 stehen blieben, obgleich die Lokomotivkilometer gegen das Vorjahr 15 % und die Wagenachskilometer um 8,5 % bei Personen- 28,5 % bei Güterwagen zugenommen haben. Der Wert des verbrauchten Holzes war 53 Millionen Mark. Die Verhältn sind dadurch erschwert, daß der Hauptanfall an Holz (e 90 %) im Norden und von der Bahn entfernt erfolgt, wäh der Hauptbedarf im Süden besteht. Durch Waldankäufe suc die Staatsbahnen insbesondere auf die Preise regelnd ein wirken. Die Revisoren begutachten weiteres Fortschreiten dem eingeschlagenen Wege und insbesondere die Pflege Waldkultur und weitere Anpflanzungen, um so mehr als auch von Rußland, sobald dort geordnete Verhältnisse treten, bedeutende Nachfrage nach Holz erwartet. Eigentl Erleichterung in der Brennstoffrage würde ja erst die Ele sierung der Bahnen bringen. Schritte für Einleitung des baues der Imatrawasserkraft sind zwar erfolgt, doch wäre mehr planmäßiges Vorgehen mit Auswerfen jährlicher ru Beträge im Sinne der Revision gelegen.

Was den Gang der Verwaltung betrifft, so beklagt die R sion die Nichtbewährung der Bezirksdirektionen, die zu w Befugnisse hätten und ihren Zweck, die Arbeit der Zentral waltung zu erleichtern, nicht erfüllten. Bei Durchführung Neugestaltung der finnischen Staatsbahnen (vgl. Jahrg. 1 S. 952 d. Ztg.) könnten die Direktionen nach Ansicht der R soren ganz aufgelassen werden. Da diese Neugestalt aber wohl noch längere Zeit auf sich warten lassen dürfte wird begutachtet, mehr zu dezentralisieren und den Bezi direktionen erhöhte Befugnisse zuzuteilen. Dr.

— **Rumänische Verkehrsfragen.** In einem Bericht von F Reimesch im „W i r t s c h a f t s d i e n s t“ vom 15. Septe heißt es u. a.: „Die größte Schwierigkeit, mit der Rumän seit 1918 zu kämpfen hat, ist die Transportfrage. Es nicht zu vergessen, daß das Land durch den Abzug der schen Truppen so gut wie aller gebrauchsfähigen Lokomot und Wagen entblößt wurde, die dann irgendwo stehen lassen wurden. Die Rumänen haben dann 1919 in sehr herziger Weise an die Ergänzung ihres Parkes gedacht, in sie alles brauchbare Material aus Ungarn fortgeschafft ha Wenn trotzdem die in den Jahren 1920 und 1921 gera katastrophale Verkehrslage nur langsam behoben wurde, war dies auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Repara werkstätten nur sehr wenig ihren Verpflichtungen n kommen konnten. Es wurde in diesem Jahr vieles gebes Im Januar waren 1366 Lokomotiven in Betrieb, im Juni s 1522; Waggons waren zu Anfang des Jahres 41 607, im bereits 96 483 in Benutzung und die Anzahl der Güter ist von 297 auf 600 gestiegen, so daß der Güterverkehr 7 auf 11½ Mill. Tonnen stieg. Zur klaglosen und wunschgem Abwicklung des gesamten Verkehrs braucht Rumänien noch 3000 Lokomotiven, 6500 Personen- und 65 000 Güterwa Es muß im Interesse dere Weltwirtschaft immer wieder tont werden, daß ohne die durchgreifende Reorganisation rumänischen Verkehrswesens, auch was den Ausbau des kehrsnetzes anbelangt, die wirtschaftliche Lage im Südo nicht geklärt werden kann. Der neue Großstaat hat durch Entstehen auch große moralische Verantwortungen über men, die er unbedingt einlösen muß.“

Die französische transkontinentale Wasserstraße Nantes-B.el. Immer wieder tauchen in Frankreich neue Projekte auf eine Wasserstraßenverbindung von der französischen atlan-en Küste nach dem Rhein; einmal sollen Rouen und Havre kt mit dem Rhein bei Straßburg verbunden werden, und n wird wieder das Hauptgewicht auf eine Wasserstraßenver-ilung von Nantes-St. Nazaire nach Basel gelegt. Ohne ifel zielen diese Projekte und Wünsche auf eine Ablenkung mitteleuropäischen Seeverkehrs von der Rheinlinie und en Mündungshäfen nach den französischen Strömen und n Mündungshäfen am Atlantischen Ozean hin. Mit einem ßzügigen Projekt ist dieser Tage in einer großen Versamm-g in Tours der Graf von Bresson hervorgetreten. Er betonte einen Erläuterungen, daß es unsinnig sei, immer wieder mit neren Krediten anzusetzen, um mittelmäßige und fragwür-i Erfolge zu erzielen. Man müsse im Gegenteil einmal ein ßzügiges Projekt aufstellen und es unter Aufwendung einer ßen Summe auch durchsetzen. Dieses Projekt bestehe in der tellung eines leistungsfähigen Großkanals von der Loire-ndung nach Basel; dieser Kanal folge einer Linie, die senk-t zu den Nebenflüssen der Loire auf dem linken Ufer stehe den bestehenden Loire-Seitenkanal von Nantes nach Briare tze und um 68 km verkürze. Er würde auf dieser Strecke 12 Schleusen aufweisen, denn die im Wege liegenden Höhen ßten untertunnelt werden. Dies sei allerdings sehr kost-lig, aber die Mehrkosten würden wettgemacht durch die ver-nismäßig billige Benutzung der Flußbette der Sèvre, der nne, der Indre und des Cher auf einer Länge von 130 km. Panamakanal, so führte Graf Bresson aus, übt eine starke kehrswirkung auf die europäische Westküste aus, so daß r kurz oder lang ein europäischer Hafen erbaut werden muß, nlen alle Verkehrszuflüsse des ganzen Festlandes einmünden den. Hierfür komme nur Nantes in Betracht, oder besser die remündung, die in ihrer ganzen Ausdehnung zu einem großen tiefen Hafen umgebaut werden müsse. Leider hat sich — so schreibt die Schweizerische Verkehrskorrespondenz ei der Seeschiffahrt die Gewohnheit verankert, auch in Ant-pen, Rotterdam, Hamburg und anderen Häfen Gütertrans-e zu tätigen, und mit diesem Umstande wird der kühne jektverfasser eben auch rechnen müssen.

Die Elektrisierung der französischen Bahnen. Über den nwärtigen Stand der Sache entnehmen wir der „Schweizer. kehrs-Korrespondenz“ folgendes: In Frankreich sind es nehmlich drei Bahnnetze, die sich anschicken, den elektri-n Betrieb durchzuführen, nämlich die Südbahn, die Orléans-n und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Dank der starken ssergefälle in den Pyrenäen hat die Südbahngesellschaft in er Beziehung die besten Aussichten, und schon heute geht verschiedenen Strecken dieses Netzes der Betrieb elektrisch sich, so von Lourdes nach Pierrefitte, von Tarbes nach nères-de-Bigorre und von Perpignan nach Villefranche. In i Jahren wird auch der Betrieb zwischen Toulouse und sowie zwischen Montréjeau und Luchon elektrisiert sein. Jahre 1926 wird die ganze Gegend von Pau, Biarritz, Bor-x, Tarbes und Agen elektrisch betrieben werden. Auch der Orléansbahn macht die Elektrisierung rasche Fort-itte, denn innerhalb von vier Jahren wird die Strecke s-Vierzon-Brive mit der Zweigbahn Limoges-Montluçon-nat-Brive-Tulle und Clermont-Ferrand elektrisch betrieben len. Was die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn anbetrifft, so int die Beschaffung des Stromes angesichts der Nähe ner Wasserläufe nicht schwer zu sein, und zudem werden die Rhonewasserwerke und diejenigen des Zentral-sivs die benötigten 1100 Millionen Kilowattstunden ohne eres aufbringen können. Die Verwaltung der P. L. M. hat its für Strecken in der Gesamtlänge von 2293 km, also für des ganzen Netzes, einen Plan zum Wechsel der Be-sart aufgestellt und wird in vier Jahren als Versuchs-die Strecke Culoz-Modane elektrisch betreiben. Dann die Linie Nizza-Coni folgen, die von Anfang an elektrisch ieben wird, gleich wie die italienische Strecke Coni-Breil. er werden sodann die stark befahrenen Strecken Lyon-seille-Ventimiglia, Lyon-Genf, Lyon-Grenoble und die cken im Pariser Gebiet elektrisiert werden. Wie kürz-Le Trocquer, der französische Minister der öffentlichen eiten, erklärt hat, werden in 20 Jahren alle Eisenbahnen kreichs südlich der Loire elektrisch betrieben werden, von mehr als der Hälfte des französischen Gebiets wird Lokomotivqualm verschwunden sein, wenn nicht höhere Ge-sich der Beendigung der Arbeiten entgegenstellt. Frank-wird alsdann 3 Millionen Tonnen Kohlen weniger chen als heute. Wie das „Bulletin der schweizerischen delskammer in Paris“ zu berichten weiß, hat Frankreich diese Arbeiten die Dienste und Erfahrungen schweizeri-r Ingenieure beansprucht, denn die Orléansbahn hat bei Maschinenfabrik Oerlikon in Paris 80 Lokomotiven von je 1720 PS bestellt, wovon 5 als Ausführungsmodelle in der Schweiz hergestellt werden, während die anderen von der Maschinenfabrik Oerlikon in Ornans erbaut werden. Auch die P. L. M. wird für die Versuchsfahrten auf der Strecke Culoz-Modane eine Oerlikoner Lokomotive von 2300 PS benutzen.

— **Die Untergrundbahn in Glasgow.** Glasgow weist seit 25 Jahren eine Untergrundbahn auf und dürfte damit nach Budapest die älteste Besitzerin eines derartigen Verkehrsmittels sein, wenigstens wenn der Begriff Untergrundbahn im heutigen Sinn verstanden wird. Die erheblich älteren Londoner Untergrundbahnen mit Dampfbetrieb gehören ja einer anderen Klasse von Eisenbahnen an als die heutigen Untergrundbahnen. Die Anlage in Glasgow, auf der der Betrieb im Jahre 1897 eröffnet worden ist, unterscheidet sich von den letztgenannten dadurch, daß sie als Kabelbahn angelegt und als solche auch jetzt noch betrieben wird. Sie ist rund 10 km lang, bildet einen Ring, der zweimal unter dem Clyde durchgeführt ist und besitzt 15 Haltestellen. Ihre Verkehrsbedeutung besteht darin, daß die auf beide Ufer des Clyde verteilten Geschäftsviertel von Glasgow durch die Untergrundbahn mit einander in Verbindung gebracht werden. Die Züge bestehen aus je zwei Wagen; sie folgen einander den ganzen Tag in kurzen Abständen. Der Wagenpark umfaßt 50 Wagen. Es wird ein Einheitsfahrpreis erhoben, der an Drehkreuzen beim Betreten der Haltestelle entrichtet wird. Das verkehrsreichste Jahr für die Untergrundbahn in Glasgow war 1920 mit 21 Millionen Fahrgästen; 1921 waren es nur noch 11,5 Millionen, nur 1,5 Millionen mehr als im Jahre 1898. Die meisten Jahre haben einen Verkehr von etwas über 16 Millionen Fahrgästen gebracht. Der starke Verkehrsrückgang wird auf die Erhöhung des Fahrpreises von einem Penny auf zwei Pence zurückgeführt. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Untergrundbahn sind dadurch derart geworden, daß im März dieses Jahres der Betrieb eingestellt wurde. Das Fehlen des altgewohnten Verkehrsmittels wurde aber so unangenehm empfunden, daß der Betrieb trotz seiner Unwirtschaftlichkeit wieder aufgenommen wurde. Die Stadt Glasgow hat die Untergrundbahn für 385 000 £ übernommen und erwägt ihren Ausbau zu einer neuzeitlichen elektrisch betriebenen Schnellbahn.

— **Beraubungen bei den englischen Eisenbahnen.** In der in Nr. 33, S. 671, d. Ztg. hierüber veröffentlichten Mitteilung muß es in Zeile 7 statt Eisenbahngesellschaft „Eisenbahn-gewerkschaft“ heißen, da die Äußerungen, über die dort berichtet wurde, von den Arbeitern, nicht von den Eisenbahngesellschaften ausgingen.

— **Unfälle bei den englischen Eisenbahnen im Jahre 1921.** Das Jahr 1921 hat in Handel und Verkehr Englands stark unter dem Kohlenausstand, der drei Monate (April, Mai, Juni) gedauert hat, zu leiden gehabt. Über ihn und seine Folgen für den Eisenbahnverkehr ist in dieser Zeitung wiederholt berichtet worden. Es sei nur daran erinnert, daß 1921 die Zahl der Reisen gegen 1920 um 22,31 %, die Zahl der Zugkilometer um 16,32 % zurückgegangen ist; bei den 13 führenden Eisenbahngesellschaften von Großbritannien haben die Güterzugkilometer um 24,26 %, die Verschiebekilometer im Güterverkehr um 25,11 % abgenommen. Diese Verminderungen werden im wesentlichen jenem Ausstand zur Last gelegt, und sie müssen auch berücksichtigt werden, wenn die nachstehenden Unfallzahlen gewürdigt werden. Sie sind geringer als die Verminderung der Unfälle, was auf eine Zunahme der Betriebssicherheit schließen läßt, obgleich sich hierfür keine besonderen Gründe anführen lassen, es sei denn, daß bei dem schwächeren Verkehr der Einzelne mehr auf seine Tätigkeit achten konnte, und diese erhöhte Sorgfalt unfallverhütend gewirkt hat.

Die Zahl der Unfälle, die fahrende Züge betroffen haben, und bei denen eine Untersuchung durch das Verkehrsministerium stattgefunden hat, ist von 25 im Jahre 1920 auf 19 im Jahre 1921 zurückgegangen (s. Nr. 25 d. Ztg. v. 29. VI. 21, S. 500). Bei den Zugunfällen verunglückten 18 Reisende und 11 Eisenbahnbedienstete tödlich (1920: 6 und 5), und 589 Reisende und 81 Bedienstete wurden verletzt (1920: 684 und 177). Bei Würdigung des amtlichen Berichts über die Unfälle des Jahres 1921, der Mitte Juni veröffentlicht worden ist, nimmt Railway Gazette den Standpunkt ein, daß die Zahl der Unfälle und nicht ihre Schwere für die Beurteilung der Betriebssicherheit maßgebend sei, so daß trotz der höheren Zahlen von Toten und Verletzten die geringere Zahl der Unfälle, die fahrende Züge betroffen haben, für diese Beurteilung entscheidend sein müsse. Bei anderen Unfällen, die mit dem Zugverkehr zusammenhingen, wurden 71 Reisende getötet und 1507 verletzt, das sind 38,26 % und 24,36 % weniger als im Vorjahre. Dazu kamen noch 220 Todesfälle (40,70 % weniger als 1920) und 2811 Verletzungen (33,65 % weniger) von Bediensteten. Bei stillstehenden Zügen verunglückten 31 Bedienstete (— 25 %) tödlich, und 13 284 (— 24,17 %) zogen sich Verletzungen zu.

Zugzusammenstöße, bei denen Personenzüge beteiligt waren, kamen 63 (— 37,62 %) vor, Zusammenstöße zwischen Güterzügen 85 (— 56,15 %). Die Zahl der Entgleisungen von Personenzügen betrug 38 (— 56,32 %) und von Güterzügen 319 (— 39,56 %).

Federbrüche und andere Unfälle an den Lokomotiven kamen 52 mal gegen 43 mal im Vorjahre vor; Radreifenbrüche waren 79 mal gegen 57 mal zu verzeichnen. 84 Achsbrüche bedeuteten eine Abnahme um 23,64 % gegen 1920. Auffallend hoch ist die Zahl der Brüche von Kuppelungen und Zugzerreißungen. Erstere kamen 7850 mal (— 29,36 %) vor, und 1103 Züge (— 45,40 %) zerrissen aus anderen Gründen. Daß die Privatgüterwagen dabei stark beteiligt sind, indem sie 36,90 % weniger Kuppelungsbrüche hatten und bei 50,60 % weniger Zugzerreißungen beteiligt waren, also den Durchschnitt übertreffen, weist darauf hin, daß diese Verminderungen mit den durch den Kohlenarbeiterausstand verursachten Verkehrseinschränkungen zusammenhängen, denn die Privatgüterwagen werden im wesentlichen im Kohlen- und in dem von der Kohlenförderung stark beeinflußten Erzverkehr verwendet.

Die Zahl der Schienenbrüche belief sich auf 199, das sind 25,75 % weniger als 1920.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Niederländisch-Indien.** Mangel an verfügbaren Mitteln und der als Folge eingetretene Zwang zu Sparsamkeit hat auch auf den Sunda-Inseln Anlaß zu einer erheblichen Einschränkung der Bautätigkeit gegeben. Nach einem Bericht des britischen Handelsvertreters für Niederländisch-Ostindien sind im Jahre 1921 auf Java 112 km und auf Sumatra 25 km Eisenbahnen fertiggestellt worden; 71 km auf Java, 146 km auf Sumatra und 75 km auf Celebes, die seit 1920 im Bau sind, sollen im laufenden Jahr weitergebaut werden. Die Neubaustrecken sind alle Zubringer für die Hauptstrecken; eine Ausnahme macht nur die 120 km lange Eisenbahn Batoeradja-Kotaboemi, die die Eisenbahnnetze von Palembang und Lampoenz miteinander verknüpfen soll. Damit wird Palembang mit einem geplanten Hafen in Südsumatra in Verbindung gebracht werden. — Es bestehen überdies Pläne für 347 km Eisenbahnen auf Java, 150 km auf Sumatra und 231 km auf Celebes. Für diese Strecken sind schon Vorarbeiten gemacht worden, der Bau ist aber noch nirgends begonnen und wird auch im Jahre 1922 noch nicht in Angriff genommen werden. Die Einführung elektrischen Betriebes auf den Staatsbahnen Tandjoeng Priok-Batavia und Weltevreden-Buitenzorg ist genehmigt, und die Mittel dazu, soweit sie im Jahre 1922 verausgabt werden sollen, sind bewilligt. Es wird erwartet, daß Anfang 1923 der elektrische Betrieb auf Teilstrecken wird eröffnet werden können. Der Strom, Gleichstrom mit 1500 Volt Spannung, wird in zwei Wasserkraftwerken an zwei verschiedenen Flüssen in etwa 100 und 70 km Entfernung von Batavia erzeugt werden, wobei an der einen Stelle 14 000, an der anderen 28 000 PS verfügbar sind. Weitere Pläne zur Einführung elektrischen Betriebes werden erwogen, haben aber wenig Aussicht auf Verwirklichung. An erster Stelle käme dabei die Strecke Batavia-Soerabaja in Frage.

— **Eisenbahngesetzgebung in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Eine große Schwierigkeit für die amerikanischen Eisenbahnen besteht in der Verschiedenheit der das Verkehrswesen betreffenden Gesetzgebung in den einzelnen Staaten. Sie ist um so größer, als nur wenige Eisenbahngesellschaften sich auf das Gebiet eines Staates beschränken, die meisten, namentlich die bedeutendsten unter ihnen, vielmehr ihr Gewerbe in mehreren Staaten betreiben. Sie wird noch durch die große Zahl von Gesetzen, die das Eisenbahnwesen regeln sollen, vermehrt. Im Jahre 1921 sind den gesetzgebenden Körperschaften der einzelnen Staaten nicht weniger als 588 Gesetzentwürfe vorgelegt worden, die den Eisenbahnbetrieb betrafen; von diesen sind allerdings nur 166 angenommen worden, aber auch die abgelehnten werden den Eisenbahngesellschaften viel zu schaffen gemacht haben, indem sie die in ihnen enthaltenen, für sie unbequemen Bestimmungen, bekämpfen mußten. Von diesen Gesetzen betrafen 14 die Besteuerung der Eisenbahnen, 13 die Beförderung von Vieh, 11 die Frachtsätze und je 10 Schienenübergänge und Betriebsmittel. In Kalifornien wurden von 46 Gesetzentwürfen 13 angenommen, und dieser Staat steht damit an der Spitze; in Pennsylvanien haben 2 von 31 Entwürfen, in Ohio 9 von 30, in Iowa 10 von 23, in Wisconsin 8 von 20, in Texas 7 von 23 zu Gesetzen geführt. Kaum ein Gebiet des Eisenbahnwesens blieb von der Gesetzgebung verschont.

— **Ausbau argentinischer Bahnen.** Die Regierung der Provinz Buenos Aires hat, wie das argentinische Konsulat mitteilt, mit Bevollmächtigung der Kammern beschlossen, das Eisenba netz der Meridian-Quinto-Bahn um 650 km mit schwe und 180 km mit leichtem Unterbau zu erweitern.

Allgemeines.

— **Das 400jährige Jubiläum der ersten Weltumsegelung.** war am 6. September 1522, als der spanische Segler „Victo als einzig übrig bleibendes Schiff der 5 Schiffe, mit denen l dinand von Magellan seine Reise antrat, nach einer dreijähri Fahrt wieder in den Hafen von Sevilla einfuhr. Dieses v hundertjährige Jubiläum wurde in Portugal, Spanien und Marseille festlich begangen, in letzterer Stadt durch die „In nationale Woche der Geographen und Forscher" bei Anlaß dortigen Kolonialausstellung. Mit 5 spanischen Seglern, denen die beiden größten nur 120 t faßten, war der Portug Magellan mit einer Mannschaft von 237 Köpfen am 20. tember 1519 aus dem Hafen von San-Lucar ausgefahren, um westlicher Richtung nach Ostindien zu gelangen und die E deckungen seiner Vorgänger Christoph Columbus (1492) Vasco de Gama (1497) zu vervollständigen. Nachdem er Atlantischen Ozean durchfahren, gelangte er durch die n ihm benannte Magellanstraße, von wo er eines seiner Sch nach Spanien zurückschickte, in die unendlichen Weiten Stillen Ozeans, den er selbst den pazifischen taufte, und schließlich zu den Philippinen. Am 27. April 1521 fiel er in einem Kampfe, in dem er sich, um einen dortigen Herrsc gegen einen anderen zu unterstützen, gemischt hatte. Unter Führung von Sebastian el Cano fuhr sodann die Flottille n dem Kap der guten Hoffnung. Drei seiner Schiffe gingen der Reise noch verloren. Es dauerte 50 Jahre, bis Magellan dem Engländer Drake einen Nachfolger in der Weltumsegel fand. Während man zu dieser Zeit hierfür noch mehrere Ja aufwenden mußte, sind seit Erbauung der Sibirischen Bahn so die Rekorde von 1890, wo der Amerikaner Train die Reise die Welt in 67 Tagen ausführte, geschlagen worden, denn amerikanische Journalist J. H. Mears hat im Jahre 1912 36 Tage gebraucht, um eine Reise um die Welt vorzunehmen

Rechtspflege.

— **Die Diebstahlsgefahr gehört nach internationalem Verkeh recht zu den Beförderungsgefahren.** Die Firma Paul Suhr brock & Comp. versandte im Dezember 1919 einen Kraftwa mit der Eisenbahn von Hamburg nach Viborg in Dänema Zur Verladung wurde ein offener Wagen benutzt, womit sich Absenderin durch einen Vermerk im Frachtbrief einverstan erklärte. Bei der Ankunft in Viborg fehlten zwei Ersatzrä die am Kraftwagen befestigt waren, und außerdem Magnete. Die Klägerin ersetzte der Firma Suhrenbrock Wert der abhandengekommenen Sachen mit 6929,40 ℳ. Da trat die genannte Firma an sie ihren Schadensersatzanspr gegen den Reichseisenbahnfiskus ab. Die Klägerin hat dara hin Klage auf Zahlung von 6929,40 ℳ nebst Zinsen erhob Der Beklagte hat eingewandt, die fehlenden Sachen seien stohlen. Die Gefahr des Diebstahls sei mit der gewählten förderungsweise verbunden, und er hafte daher für den standenen Schaden nicht. Durch Urteil des Landgerich in Hamburg vom 17. Januar 1921 ist die Klage dem Grunde n für berechtigt erklärt, und die dagegen eingelegte Berufu durch Urteil des Oberlandesgerichts in Hamburg v 16. Juni 1921 zurückgewiesen worden. Hiergegen hat der klagte Revision eingelegt. Das Reichsgericht hat Urteil vom 8. Februar 1922 — I. 401. 1921 — das Berufun urteil aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verha lung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückverwiesen, u zwar aus folgenden Entscheidungsgründen: „I Oberlandesgericht geht zutreffend davon aus, daß für die urteilung des Transportgeschäftes, um das es sich hier hand das Internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 m gebend ist*). In Art. 31 Abs. (1) Nr. 1 dieses Übereinkomm ist bestimmt, daß die Eisenbahn in Ansehung der Güter, die offen gebauten Wagen versandt werden, nicht für den Scha haftet, der durch die mit dieser Art der Beförderung verb denen Gefahr entstanden ist. Nach Absatz 2 daselbst w ferner bis zum Nachweis des Gegenteils vermutet, daß

*) Im deutschen Binnenfrachtrecht wird die Haftbefreiung Diebstählen aus offenen Wagen praktisch in vielen Fällen durch ausgeschlossen, daß nach § 86 (1) 1 der EVO. ein au fallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nic als ein mit der Beförderung im offenen Wagen verbunden Schaden angesehen wird. (Vgl. das in Nr. 33, S. 671 d. Z abgedruckte Urteil.) Diese Einschränkung fehlt im Gegens hierzu in Art. 31 I. Ü.

chaden, der eingetreten ist, aus dieser Gefahr entstanden ist, enn er daraus nach den Umständen des Falles entstehen onnte. Das Oberlandesgericht nimmt nun an, daß die Gefahr ines Diebstahls nicht zu den Gefahren gehört, die mit der Beörderung in offenen Wagen verbunden sind. Mit Recht wird iese Auffassung von der Revision bekämpft. Grundsätzlich muß ngenommen werden, daß die Versendung eines Gutes auf ffenen Wagen eine größere Diebstahlsgefahr mit sich bringt, ls sie bei der Benutzung von geschlossenen Wagen gegeben ist. Eine Erhöhung der Gefahr ergibt sich schon daraus, daß der nhalt eines solchen Wagens mehr oder weniger der Besichtigung ugänglich ist und daher einmal manche Personen, die zunächst ine Aneignung fremden Gutes nicht beabsichtigen, in Veruchung führt und zu Entwendungen reizt, dann aber auch unedlichen Elementen Gelegenheit gibt, zu erkennen, ob der Vagen Sachen enthält, die für ihre Zwecke sich eignen, und zu rwägen, wann und in welcher Weise ihre Entwendung möglich st. Das gilt um so mehr, als die Besichtigung vielfach ganz nauffällig geschehen kann. Auch eine Verhüllung mit Decken ird sie nicht vollständig unmöglich machen.

Sodann kann es nicht zweifelhaft sein, daß die Entwendung elbst bei einem offen gebauten Wagen durch seine Bauart erichtert wird. Ein kurzer Augenblick, in dem der Wagen geade unbewacht ist, kann von dem Diebe benutzt werden. Demegenüber ist es nicht von Bedeutung, daß der Dieb, wenn er in inen geschlossenen Wagen hineingeklettert ist, hier den Blicken on Aufsichtsbeamten entzogen ist und so gerade bei einem olchen Wagen einen gewissen Schutz vor Entdeckung hat. Im anzen ist bei einem geschlossenen Wagen die Ausführung der at schwerer, als bei einem offen gebauten Wagen. Damit ergibt sich schließlich auch noch, daß der Täter selbst sich, wenn r aus einem geschlossenen Wagen etwas entwenden will, einer rößeren Gefahr aussetzt, so daß der Entschluß zur Ausführung er Tat nicht so leicht gefaßt wird.

Damit ist nicht gesagt, daß die Gefahr des Diebstahls für ichen, die auf einem offen gebauten Wagen verschickt werden, mmer größer ist, als bei der Versendung in geschlossenen Waen. Werden Sicherungsmaßnahmen angewandt, die eine Entendung erschweren, dann kann der Fall so liegen, daß man on einer erhöhten Gefahr nicht mehr sprechen kann. Es wird B. möglich sein, sie dadurch zu beseitigen, daß das zu verendende Gut mit Planen überdeckt wird, und diese genügend efestigt werden. Insofern kommt es auf den einzelnen Fall nd dessen Würdigung an. Sache des Klägers ist es aber im orliegenden Falle, die besonderen Umstände darzulegen, die rgeben sollen, daß trotz der Verwendung eines offenen Wagens ne erhöhte Diebstahlsgefahr nicht bestanden hat. Liegen eine besonderen Umstände vor, so ist anzunehmen, daß eine olche Gefahr gegeben war. Die bisherigen Feststellungen önnen mithin die Entscheidung des Oberlandesgerichts nicht chtfertigen. Die Sache bedarf vielmehr noch einer weiteren larstellung, und es wird Sache des Oberlandesgerichts sein, ese nötigenfalls unter Ausübung des richterlichen Fragerechts erbeizuführen.

Hiernach ergibt sich, daß das angefochtene Urteil aufzuben und die Sache an das Oberlandesgericht zurückzuvereisen war."

— **Der Spediteur als Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn.** Verlust eines Ballen Stoffs, dessen Annahme erweigert wurde. Für die Bestimmung der Person des aftpflichtigen beim Verlust von Waren, die vom bestimmungsäßigen Empfänger nicht angenommen, sondern dem Kutscher s Spediteurs wieder mitgegeben werden, enthält die gegenärtige Reichsgerichtsentscheidung einige bemerkenswerte Ausführungen. Die Firma L. & P. in Breslau erhielt am 20. Juni 1919 sieben Ballen Stoff zugerollt, die mit der Bahn als Expreßgut für sie angekommen waren. Bei der Abnahme der Ballen wurde bemerkt, daß die Verpackung eines Ballens nicht in Ordnung war. Da die Gewichtskontrolle ein Mindergewicht von 7 kg ergab, wurde dieser Ballen nicht angenommen, sondern nach telephonischer Verständigung mit der Breslauer Paketfahrt-Gesellschaft, die den Transport von der Bahn bis zur Empfängerin ausgeführt hatte, dem Kutscher der Gesellschaft wieder mitgegeben. Auf dem Rückwege ist der Ballen gestohlen worden. Nach der Behauptung der Paketfahrt-Gesellschaft soll jedoch der Kutscher ihn der Bahn wieder abgeliefert haben. Die Firma L. & P. begehrt von der Paketfahrt-Gesellschaft im Klagewege Schadensersatz in Höhe von 9372 *M.* Das Landgericht Breslau hat den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Oberlandesgericht Breslau dagegen hat die Entscheidung abgeändert und die Klage abgewiesen. Ebenso hat das Reichsgericht entschieden aus folgenden Entscheidungsgründen: Die zur Nachprüfung gestellte Frage, ob nicht vom Vorderrichter ein vertragliches Verschulden der Beklagten zu Unrecht abgelehnt worden sei, muß verneint werden. Der Vorderrichter hat für erwiesen erachtet, daß die Klägerin die Annahme des Gutes verweigert hat, daß es daher nicht zur Ablieferung gekommen ist. Hatte aber die Klägerin das Gut nicht abgenommen, dann vollzog die Beklagte den Rücktransport desselben, wie das Oberlandesgericht zutreffend angenommen hat, lediglich als Erfüllungsgehilfin der Eisenbahn. Ein Vertragsverhältnis zwischen ihr und der Klägerin ist nicht zur Entstehung gekommen. Die geltend gemachte außervertragliche Haftung hat das Oberlandesgericht mit Recht abgelehnt. Es ist durchaus nicht erwiesen, daß sie mit dem Abfahren des Ballens fahrlässig gehandelt habe. Sie war durch die Ablieferungsstelle des Hauptbahnhofs in Breslau ein für allemal angewiesen, Expreßgüter, deren Annahme aus irgendeinem Grunde beanstandet werden, nicht beim Empfänger zu belassen, sondern auf das Gepäcklager der Abfertigungsstelle zurückzubringen. Auch ein Verschulden aus § 823 BGB. hat die Klägerin der Beklagten nicht nachweisen können. Wenn sie das Abfahren auf offenem Wagen beanstandet, so hätte sie erst nachweisen müssen, daß der Ballen dem Kutscher gestohlen und nicht, wie die Beklagte behauptet, der Bahn ausgeliefert worden ist. Wenn die Klägerin aber vortragen ließ, daß sich die näheren Umstände der Beraubung naturgemäß ihrer Kenntnis entzögen, dann hat das Gericht mit Recht ein weiteres Eingehen auf diesen Klagegrund der fahrlässigen Haftung abgelehnt. Die Revision der Klägerin konnte somit keinen Erfolg haben. (Aktenzeichen: I. 186/21. — 10. Dezember 1921.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Die neuen Güterkassenvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.** Erläuternde Darstellung zur praktischen Handhabung der Bestimmungen der Kundmachung 1, Teil III (A. A.-V. III), von Eisenbahn-Oberinspektor Rechnungsrat J. Flach, Köln.

Diese Schrift ist von der Reichsbahndirektion Köln und von ausführenden Beamten geprüft und für durchaus brauchbar befunden worden. Die Direktion empfiehlt durch eine Amtsblattverfügung die Beschaffung der Schrift im dienstlichen Interesse im Hinblick auf die einschneidenden Abweichungen der neuen A. A.-V. III von den bisherigen Bestimmungen und wegen ihres erläuternden Inhalts. Preis 10 *M*, einzuzahlen auf Postscheckkonto des Verfassers, Amt Köln Nr. 61 754.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am Oktober 1922 wird der zwischen den Stationen Linde-Kauz und Arendsee (Altm.) rechts der Bahnstrecke Salzwedel-rendsee gelegene Haltepunkt Kläden (Kr. Osterburg), elcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch r die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden.

nderung von Stationsnamen und Erhebung eines Haltepunktes zum Bahnhof.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom Oktober 1922 ab werden die Stationsnamen der nachgenannten erkehrsstellen wie folgt geändert: Kirchberg b. Stollberg (Sa.) Lugau Htp., Brambach in Bad Brambach, Brunn in Brunn a.), Grunau in Grunau (Sa.), Hennersdorf in Hennersdorf a.), Königswalde in Königswalde (Erzgeb.), Langenau in angenau (Sa,), Lauenstein in Lauenstein (Sa.), Oberhartmannsdorf in Oberhartmannsdorf (Sa.). Ferner wird vom 1. Oktober 1922 ab der Haltepunkt Dresden-Cotta zum Bahnhof erhoben.

— **Rundschreiben** der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 75 vom 14. September 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über Beschlüsse des Technischen Ausschusses; zum Rundschreiben vom 17. August 1922 Nr. I 63 (abgesandt am 19. September d. Js.);

Nr. III 204 vom 12. September 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über den Beschluß des Vereinswagenausschusses zu Ziffer VI der Niederschrift 75 (abgesandt am 15. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 8. September d. J. ist der Eisenbahndirektionspräsident a. D.

Wirkliche Geheime Oberregierungsrat

Herr **Hermann Graaf**

im 80. Lebensjahre in Naumburg a/S. sanft entschlafen.

Präsident Graaf stand bis zu seiner am 31. Dezember 1908 erfolgten Versetzung in den Ruhestand an der Spitze der Eisenbahndirektion Magdeburg. Er war während seiner Amtsführung von Wohlwollen gegen seine Untergebenen erfüllt und zeichnete sich durch großen Gerechtigkeitssinn aus.

Wir werden dem Verstorbenen ein treues Gedenken bewahren. (1211)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Magdeburg.

Am 18. August 1922 entschlief im 69. Lebensjahre der

Geheime Baurat a. D. **Hermann Mayr.**

Seit 1874 im Eisenbahndienst, hat der Verstorbene vom 1. 4. 1895 bis zu seiner Zurruhesetzung am 1. 2. 1912 die Hauptwerkstätte in Köln-Nippes mit vorbildlichem Eifer und großer Sachkenntnis geleitet. Ein schweres Augenleiden zwang ihn, vorzeitig in den Ruhestand zu treten.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. (1219)

Der Präsident
und die Mitglieder der Reichsbahndirektion Köln.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Kläden (Kr. Osterburg) für den Wagenladungsverkehr.

Am 1. Oktober 1922 wird der zwischen den Stationen Binde-Kaulitz und Arendsee (Altm.) rechts der Bahnstrecke Salzwedel-Arendsee gelegene Haltepunkt Kläden (Kr. Osterburg), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Kläden (Kr. Osterburg) in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, im September 1922. (1209)
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 1a VWÜ/RJV machen wir bekannt, daß die Strecken München-Mühldorf (Oberbayern) und München-Rosenheim am 12. September 1922 infolge Betriebsunfalles in Station München Ostbahnhof gesperrt waren. (1214)

München, den 13. September 1922.
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrseinstellung.

Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch. (1195)

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde wird die Teilstrecke Schatthausen-Meckesheim der Nebenbahn Wiesloch - Meckesheim - Waldangelloch zum 1. Oktober 1922 vorläufig stillgelegt.

Karlsruhe, den 11. September 1922.
Badische Lokal-Eisenbahnen A.-G.

5. Güterverkehr.

Gemeinsames deutsches Ausnahmetarifheft Tfv. 200, C II.

Der Ausnahmetarif 10 für frische Kartoffeln wird bis zum 30. September 1923 verlängert. Die neuen erhöhten Frachtsätze enthält das Heft vom 1. Oktober 1922.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1221)

Berlin, den 8. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Gemeinsames deutsches Ausnahmetarifheft C II.

Der Ausnahmetarif 10a für Torfstreu und Torfmull wird bis zum 31. Oktober 1923 verlängert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1220)

Berlin, den 14. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Schweiz. Güterverkehr.

Ab 20. September 1922 wird auf Seite 3 des Nachtrags IV zum deutsch-schweizerischen Teil I, Abt. A unter e) der Zusatzbestimmung 1(1) zu Art. 12 folgender Absatz nachgetragen:

„Bei Teilfrankaturen ist der Angabe eines bestimmten Betrages die Vorschrift des Absenders gleichzuachten, daß er die Fracht bis zu einer Grenzübergangsstation bezahlen will.“ (1225)

Karlsruhe, den 14. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Binnen- und direkter Güter- und Expreßgutverkehr der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn.

Vom 1. Oktober 1922 ab tritt die gleiche Tariferhöhung ein wie bei der Reichsbahn. (1229)

Blankenburg (Harz), 15. September 1922
Direktion der
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. I a).

Die mit unserer Bekanntmachung vo[m] 1. 8. 1922 zum 1. 10. 22 durchgeführt[e] Tarifmaßnahme (Wiedereinführung d[er] Bedeckungspflicht für leicht feue[r]fangende Güter unter vorläufiger Au[f]rechterhaltung der bisherigen B[e]deckungsfreiheit nur für Torfstreu un[d] Torfmüllsendungen) wird erst zu[m] 1. 3. 23 in Kraft gesetzt. Bis dahin b[e]hält daher die Tarifbestimmung (Fu[ß]anmerkung zur Ziffer 10 der Anlage [...] des Tarifs) noch ihre bisherige Fassun[g].

Berlin, den 16. August 1922. (1233)
Reichsbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Gütertarif.
Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.
Deutsch-dänischer Tiertarif.
Deutsch-dänischer Kohlentarif.

Am 1. Oktober d. J. treten erhöht[e] deutsche Schnittfrachtsätze in Kraft, d[ie] den am gleichen Tage in Kraft tretende[n] innerdeutschen Frachtsätzen entspreche[n].

Nähere Auskunft erteilt unser Ve[r]kehrsbüro. (121[8])

Altona, den 15. September 1922.
Reichsbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. Oktober 1922 treten erhöh[te] Frachtsätze im Güter- und Tierverke[hr] mit den Güternebenstellen Wittdün (A[m]rum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der E[r]höhung gründet sich auf die vorübe[r]gehende Änderung des § 6 der Eisenbah[n]-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Ve[r]kehrsbüro.

Altona, den 16. September 1922.
Reichsbahndirektion (1231)
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I Ausnahmetarif 6.

Ab 20. IX. 1922 wird Crinitz als G[e]winnungsstätte in den Ausnahmetarif [...] einbezogen.

Halle (Saale), den 9. September 192[2].
Reichsbahndirektion. (1196)

Württembergische Nebenbahnen.

Zum 1. Oktober d. J. werden auf de[n] von uns betriebenen Linien die Tarif[e] für den Tier-, Güter- und Expreßgutve[r]kehr erhöht. Näheres bei der unterzei[ch]neten Direktion. (1234)

Stuttgart, den 18. September 1922.
Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Am 1. Oktober 1922 werden die Güte[r]- und Tiertarife, wie bei der Reichsbah[n] erhöht. Nähere Auskunft erteilen unser[e] Dienststellen. Abkürzung der Ve[r]öffentlichungsfrist ist auf Grund der vo[r]übergehenden Änderung des § 6 de[r] Eisenbahnverkehrsordnung (R.G.Bl. 191[4] S. 455) genehmigt. (1224)

Dahme (Mark), 15. September 1922.
Die Direktion.

tsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teil I und II.

it Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 len sämtliche Frachten im Güter- Tierverkehr, einschl. der Ausnahmefe, um rund 33⅓ % erhöht. Dies geeht unter gleichzeitiger organischer arbeitung der seit der letzten orgaihen Umarbeitung der Tarife (dem 'ebruar 1922) in Form gleichmäßiger entualer Zuschläge durchgeführten öhungen, bei den Kohlentarifen je in der Weise, daß die Sätze vom 'ebruar 1922 um 540 % erhöht wer- Zum gleichen Zeitpunkte (1. 10. 2) treten auch bei den tarifmäßigen dest- und Sonderfrachtbeträgen, den en- und örtlichen Gebühren im alleinen Erhöhungen um rund 33⅓ % Weiter wird ab 1. 10. 22 die Minentfernung für die Frachtberechg im Güter-, Tier- und Expreßgutkehr von 10 km auf 5 km herabget. Die Durchführung erfolgt teils h Ausgabe neuer Tarife, teils im htragswege; näheres ergeben die Bentmachungen zu den einzelnen Tan. Die neuen Tarifdrucksachen können voraussichtlich Ende des Monats den deutschen Eisenbahnverwaltun- in Berlin von der Auskunftei der tschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanlatz) käuflich bezogen werden. Die kürzte Veröffentlichungsfrist ist auf nd der vorübergehenden Änderung § 6 EVO. (s. RGBl. 1914 S. 455) genmigt worden.

erlin, den 14. September 1922. (1205)
Reichsbahndirektion,
mens der beteiligten Verwaltungen.

---

einschaftliches Heft CIb Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200 —.

it sofortiger Gültigkeit werden im chnitt „II. Überfuhrgebühren und stige örtliche Gebühren" in der Bemung für Bremen im Abschnitt „B. e Weiterbeförderung" aufgenommen: rfuhrgebühren für die Beförderung Eil- und Frachtstückgut zwischen men Neustadt Gbf. einerseits und men Hohentorshafen, Bremen Weahnhof, Bremen Zollausschluß und men Inlandshafen andererseits. äheres enthält die am 18. September erscheinende Nummer des Tarifeigers. Das alsbaldige Inkrafttreten Erhöhungen gründet sich auf die übergehende Änderung des § 6 der enbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 4, Seite 455). — Auskunft geben auch beteiligten Güterabfertigungen sodas Auskunftsbüro hier, Bahnhof xanderplatz.

erlin, den 13. September 1922. (1203)
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr mit Norderney.

m 1. Oktober 1922 treten für die cke Norddeich-Norderney erhöhte chtsätze in Kraft. Nähere Auskunft eilen die Güterabfertigungen. Die ifmaßnahme ist gemäß § 2 der Eisenn-Verkehrsordnung genehmigt.

ünster (Westf.), den 13. Sept. 1922.
Reichsbahndirektion. (1210)

---

itscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

it sofortiger Gültigkeit werden die ifentfernungen für Bremen Neustadt . mit denen der übrigen Bremer nhöfe gleichgestellt und damit um m niedriger als bisher.

annover, den 13. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1204)

Gemeinschaftliches Heft CIb Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 ab werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nebenbahnen Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim, Kehl-Bühl und Rastatt-Schwarzach zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält der am 1. Oktober 1922 erscheinende Nachtrag 18. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. September 1922. (1202)
Reichsbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 ab werden die im Verkehr mit der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht.

Näheres enthält der am 1. Oktober 1922 erscheinende Nachtrag 18. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. September 1922. (1198)
Reichsbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft CIb Zuschlags- und Anstoßfrachten usw. — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 werden die Umlade- und Rollbockgebühren für die im Verkehr mit der schmalspurigen Zell-Todtnauer Eisenbahn in Zell (Wiesental) übergehenden Wagenladungsgüter erhöht.

Näheres enthält der am 1. Oktober 1922 erscheinende Nachtrag 18. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455). — Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. September 1922. (1197)
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Tarifheft 1, 2 u. 3.

Vom 1. Oktober 1922 ab erhält die Station Altwasser die Bezeichnung „Altwasser-Waldenburg". Ferner ist die Station Neumühl-Kutzdorf zu streichen. Die Abfertigung von und nach dieser Station erfolgt auf Grund des Mitteldeutsch-Südwestdeutschen Verkehrs.

Breslau, den 13. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1206)

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifhefte 1, 2 und 3.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Sosnitza der Reichsbahndirektion Oppeln in die oben bezeichneten Tarifhefte aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz).

Breslau, den 11. September 1922. (1200)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 200. Gemeinsames deutsches Ausnahmetarifheft C II.

Mit Gültigkeit vom 16. September bis zum 31. Dezember 1922 wird im Bereich der deutschen Reichsbahn für frisches Stein- und Kernobst, ausgenommen Südfrüchte und Weintrauben, bei Aufgabe als Eilgut und Verwendung im Inland die Fracht

für Wagenladungen zu den Sätzen der Klasse B, Bn 10 oder Bn 5,

für Stückgut zu den um 40 % ermäßigten, auf volle 10 Pfennige aufgerundeten Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse (I)

berechnet.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. September 1922. (1199)
Reichsbahndirektion.

Geltung des Internationalen Übereinkommens im Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Polnisch-Oberschlesien andererseits.

Laut Mitteilung des Zentralamts für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern vom 3. August 1922 sind die an Polen abgetretenen oberschlesischen Strecken vom 19. Juli 1922 an dem Polnischen Staate einverleibt worden und in die Eisenbahnliste gemäß Art. 58 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr einzutragen. Eine Unterbrechung in der Anwendung des Internationalen Übereinkommens tritt somit nicht ein. Die Aufgabe von Gütern mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen ist also auch im Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Polnisch-Oberschlesien andererseits nach Art. 1 dieses Übereinkommens zulässig.

Oppeln, 12. September 1922. (1212)
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Gemeinsames Heft CIb (Stationstariftafeln) Binnengütertarif der Westfälischen Landeseisenbahn. (1207)

Mit Gültigkeit vom 15. September 1922 werden die in den Tarifen für die Überführung von Wagenladungen und Stückgutsendungen von mindestens 2000 Kilogramm in einem Wagen zwischen den Bahnhöfen in Münster (Westf.) einerseits und dem Kanalhafen in Münster (Westf.) anderseits vorgesehenen Gebühren auf 194 ℳ bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, auf 207,60 ℳ bei allen übrigen Gütern für den Wagen erhöht.

Münster (Westf.), den 13. Sept. 1922.
Reichsbahndirektion Münster (Westf.)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw., gültig vom 1. 2. 1922.

Am 1. Oktober 1922 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 7 in Kraft; er enthält außer der Aufnahme weiterer Versandstationen neue um etwa 33⅓ % erhöhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Essen, den 14. September 1922. (1215)
Reichsbahn-Direktion.

Für den Güterverkehr mit Geestemünde Fähre über Blexen — Tarifverzeichnis Nr. 312 — treten am 1. Oktober 1922 neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (1208)

Oldenburg, den 13. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 86. Binnengütertarif der Elm.-Barmst.-Old.-E. Teil 2.

Am 1. Oktober d. J. werden wir entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahnen die Frachtsätze um $33^1/_3$ % erhöhen. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1232)

Elmshorn, den 16. September 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Polnischoberschlesisch - Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird dieser Tarif ausgedehnt auf den Verkehr zwischen Polnischoberschlesien einerseits und Ostpreußen andererseits. Die Fracht wird bis und ab Cziasnau Landesgrenze berechnet und zwar:

a) zwischen Polnischoberschlesien und Cziasnau Landesgrenze:
   1. beim Durchfahren der Korridorstrecken Chorzow-Beuthen (Oberschlesien) West-Scharley, Morgenroth-Radzionkau, Gieraltowitz-Gleiwitz-Karf-Radzionkau und Makoschau-Gleiwitz-Karf-Radzionkau auf Grund der Frachtsätze und Entfernungen des „Oberschlesischen Wechselverkehrs";
   2. wenn diese Korridorstrecken nicht durchfahren werden, auf Grund der Frachtsätze und Entfernungen des „Gütertarifs sowie Stationsverzeichnisses und Entfernungszeigers für den Güter- und Tierverkehr zwischen den Stationen und auf den Linien des Staatseisenbahndirektionsbezirks Katowice";

b) zwischen Cziasnau Landesgrenze und Ostpreußen auf Grund des „Direkten Tarifs für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig, Abt. B." (1223)

Oppeln, den 14. September 1922.
Reichsbahndirektion zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Danzig Hbf., Danzig Kaiserhafen, Danzig Lege Tor, Danzig Olivaer Tor, Danzig-Holm, Danzig-Langfuhr, Danzig-Neufahrwasser Freibez., Danzig-Neufahrwasser Weichselbf., Danzig-Neufahrwasser Zollinl., Danzig-Strohdeich, Pogegen und Szameitkehmen samt zugehörigen Entfernungsangaben und dergl. gestrichen. (1222)

Oppeln, den 14. September 1922.
Reichsbahndirektion zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen einerseits und Stationen der ungarischen Eisenbahnen andererseits.

Die unter diesem Titel in Nr. 29, Seite 594/96 d. Ztg. veröffentlichte Bekanntmachung (Inseraten-Nr. 1016) beruht auf einem Versehen. Sie wird hiermit aufgehoben. (1228)

Wien, den 9. September 1922.
Österreichische Bundesbahnen auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme im Frachtgutverkehr für Stückgüter von jugoslawischen Stationen zu Berg.

Mit 20. September 1922 wird die Güterannahme im Frachtgutverkehr für Stückgüter von den gesellschaftlichen Stationen Beograd (Belgrad), Zemun (Zimony, Semlin), Novi Sad (Neusatz, Ujvidék) und Vukovár, nach den gesellschaftlichen Stationen Budapest, Bratislava, Wien, Linz, Passau und Regensburg eröffnet.

Wünschenswerte Auskünfte erteilen die gesellschaftliche Direktion sowie die beteiligten Dienststellen.

Wien, am 15. September 1922. (1235)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Änderung der Lagerzinsgebühren im gesellschaftlichen Lagerhaus in Linz.

Die Lagerzinsgebühren im gesellschaftlichen Lagerhaus in Linz werden mit Wirksamkeit ab 10. September 1922 erhöht.

Auskünfte erteilen die gesellschaftliche Direktion in Wien, die Agentie Linz und die Verkehrs-Direktion in Budapest.

Wien, am 10. September 1922. (1213)

6. Personen- und Güterverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Gütern im Binnenverkehr vom 1. August 1918 wird vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 1. Oktober 1922 der Nachtrag XI eingeführt, wodurch Tariferhöhungen eintreten. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenb. Verk. Ord. (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 12. September 1922. (1201)
Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II.

Am 1. Oktober d. J. erscheint der Nachtrag II. Er enthält u. a. die am 1. 10. in Kraft tretende Erhöhung der Monatskartenpreise usw.

Erfurt, im September 1922. (1194)
Reichsbahndirektion.

Tfv. Nr. 2540 b. Vorläufiger Tarif für den deutsch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen, Heft B, gültig vom 1. Mai 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 wird der Nachtrag III ausgegeben. Er enthält die Änderungen, die durch die Tariferhöhung vom 8. September auf den österreichischen Bahnen eingetreten sind und die infolge der deutschen Tariferhöhung am 1. Oktober eintretenden Änderungen. Der Tarif enthält keine Schnellzugfahrpreise mehr, weil auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen-Innsbruck Schnellzüge nicht mehr verkehren.

München, den 15. September 1922.
Verkehrsamt beim RVM, ZB. (1227)

Vorläufiger Tarif für den deutsch-it[alie]nischen Personen- und Gepäckver[kehr] über Kufstein-Brenner und über S[alz]burg-Piedicolle.

Gültig vom 1. Februar 19[..]

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober [..] wird der Nachtrag II zum Tarif au[sge]geben.

Er enthält Änderungen und Ergän[zun]gen der Tarifbestimmungen, der Di[enst]anweisung, der Preistafeln und der [Ver]teilsübersicht. Der Anhang B zum [Ta]rif (Umrechnungstafel für den Verk[ehr] von Italien) wird aufgehoben.

In den Preistafeln für die Stre[cken] nördlich Brenner sind die deutschen [und] österreichischen Einrechnungssätze [ge]sondert angegeben. Die Preista[feln] nördlich Piedicolle enthalten gesond[ert] Sätze für die deutschen Reichsb[ahn]strecken und für die Strecke Salzb[urg]-Piedicolle. Der für die österreichis[chen] und jugoslawischen Strecken anzuw[en]dende Erhebungssatz sowie der Kurs [für] die Umwandlung der italienischen [Fahrpreis]teile von Lire in Mark wird nach [wie] vor von der RBD. Berlin (Devi[sen]stelle) bestimmt.

München, 14. September 1922. (1[..])
Verkehrsamt beim Reichsverkehrs[]ministerium, Zweigstelle Bayern

Tfv. Nr. 2540a. Vorläufiger Tarif für [den] deutsch-österreichischen Personen- [und] Gepäckverkehr über süddeutsch-ö[ster]reichische Grenzstationen, Heft A, gü[ltig] vom 1. Dezember 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober [..] wird der Nachtrag IV ausgegeben. [Er] enthält die Änderungen, die durch [die] Tariferhöhung vom 8. September auf [den] österreichischen Bahnen eingetreten [sind] und die infolge der deutschen Ta[rif]erhöhung am 1. Oktober eintreten[den] Änderungen. (1[..])

München, den 15. September 1922.
Verkehrsamt beim RVM, ZB.

8. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd- und Be[ton]arbeiten zur Herstellung der Wegeü[ber]führung in Teilpunkt 238 + 70 der [...]lichen Umgehungsbahn soll verge[ben] werden. Die Angebotsmuster sind ge[gen] porto- und bestellgeldfreie Bareinsen[dung] von 12,00 ℳ ohne Zeichnung oder [...] 32,00 ℳ mit Zeichnung von der Rei[chs]bahnbauabteilung in Michendorf zu [be]ziehen. Rückporto ist mitzusenden.

Die versiegelten und mit der äuße[ren] Aufschrift: „Angebot für die Erd- [und] Betonarbeiten zur Herstellung der W[ege]überführung in Teilpunkt 238 + 70" [ver]sehenen Angebote sind bis zur Ter[min]stunde am Sonnabend, den 7. Okt[ober] 1922, vormittags 11,45 Uhr, pünktlich [und] postfrei an die Bauabteilung ei[nzu]senden. (1[..])

Michendorf, den 17. September 1922.
Reichsbahnbauabteilung.

9. Offene Stellen.

Junger Anwärter,
nicht über 21 Jahr alt, welcher mit [der] Fahrkartenausgabe vertraut ist und [be]reits im direkten Güterverkehr gear[bei]tet hat, zum alsbaldigen Eintritt [ge]sucht. Die Annahme erfolgt zur A[us]bildung als Betriebsassistent. Geh[alt] nach Tarifvertrag A bei 100 % Rei[chs]besoldung, Ortsklasse C. (12[..])
Die Direktion der Stendal-Tangermün[der] Eisenbahn-Gesellschaft in Tangermün[de].

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

N. 36. | Berlin, den 28. September 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Bahneigene Brückenbauwerkstätten.

Vom Dipl.-Ing. **Arnold Neustätter** in Stuttgart.

Bedürfnis, kleinere Eisenwerksarbeiten an Bahnbrücken bstbetrieb der Verwaltungen auszuführen, war schon vor rieg unverkennbar. Seitdem hat sich die Notwendigkeit nführung bahneigener Brückenbauwerkstätten mehr und gezeigt, und nach den gemachten Erfahrungen ist zu er-, daß sie sich in Zukunft bei der Deutschen Reichsbahn ein durchsetzen werden. Im Jahre 1919 hat die vorm. ldirektion der Württ. Staatseisenbahnen die erste selb-ge Brückenbauwerkstätte im Eigenbetrieb in Kornwest-rrichtet. Die daran geknüpften Erwartungen haben sich füllt. Die Verhältnisse, die zu dieser Neueinrichtung ge-haben, sollen hier dargelegt, Zweck, Art, Betrieb, Gliede-Wirtschaftlichkeit und Ausbaufähigkeit der Werkstätte andergesetzt werden.

rhalb eines jeden Eisenbahndirektionsbezirks fallen all-h zahlreiche Verbesserungen an eisernen Brücken und uten an: Es sind u. a. gelockerte Niete und Schrauben estigen und auszuwechseln, Risse zu beseitigen, Lager zu n, verrostete oder sonst geschwächte Bauteile zu er-, Verbände und Schwellenbefestigungswinkel anzubrin-, leine Verstärkungen vorzunehmen, Fußwege, Geländer, chutzdecken einzubauen. Des weiteren handelt es sich s Heben, Senken, Verschieben, den Ausbau, die Ver-. den Wiedereinbau alter Bahn- und Wegbrücken, die erung und Versetzung von Bahnsteigdächern, die schnelle gung von Beschädigungen an Eisenbauten infolge von sunfällen, Hochwassereinwirkungen u. a. Solche Ar-wurden ohne Rücksicht auf ihren Umfang in der Vor-eit fast ausnahmslos durch Unternehmer ausgeführt. Wo icht der Fall war, wurden sie meist durch Bauamts-er ohne besondere Fachausbildung im Eisenbrückenbau erledigt. Wirtschaftlich war die Vergebung an Unternehmer der Ausführung im Selbstbetrieb nicht unterlegen, weil infolge eines ausgedehnten Wettbewerbes für Brückenarbeiten die Preise niedrig waren. Als hemmend erwies sich jedoch, daß der nötige Arbeiterstamm durch die Eisenwerksfirmen nicht immer verfügbar gemacht werden konnte, und daß gut geschulte Monteure für verhältnismäßig unbedeutende Arbeiten nicht bereitgestellt wurden. Letztere mußten daher meist nicht genügend gewandten Hilfsvorarbeitern, die wieder einer besonderen Anleitung und Beaufsichtigung durch Eisenbahnbeamte bedurften, überlassen werden. Bei dem ständigen Wechsel der Arbeitskräfte war es auch immer mit gewissen Gefahren verbunden, Verbesserungen während des Betriebs auszuführen. Die Verwendung nicht fachmännisch ausgebildeter Bauamtsschmiede für die fraglichen Verbesserungen mag wohl mitunter genügt haben; im allgemeinen waren diese den gestellten Aufgaben nicht gewachsen und verstießen vielfach gegen grundlegende Erfordernisse des Brückenbauwesens. Die württembergische Eisenbahnverwaltung war daher um das Jahr 1900 dazu übergegangen, gelernte Brückenschlosser einzustellen, die neben ihrer Hauptaufgabe, die in den Prüfungen der Neubaustellen und den regelmäßigen Untersuchungen der Brücken bestand, mit kleineren Arbeiten genannter Art befaßt wurden. Die Anlernung konnte nur nach und nach erfolgen, zeitigte aber bald befriedigende Ergebnisse. Schon frühzeitig ergab sich aber, daß die Arbeiten im Selbstbetrieb stark durch den Mangel an geeigneten Brückenbaugeräten und die fehlende Anlehnung an eine Werkstätte behindert waren. Die Heranziehung der Werkzeugbestände anderer Eisenbahnwerkstätten (Wagenwerkstätten, Stellwerksschlossereien u. a.) führte regelmäßig zu Verzögerungen und Unzuträglichkeiten und

kam nur ausnahmsweise in Betracht. So kam es, daß die nötigen Geräte bei Unternehmern leihweise entnommen werden mußten, ein Verfahren, das sich bei dem begreiflicherweise geringen Entgegenkommen der letzteren und ihren verhältnismäßig hohen Entschädigungsforderungen nicht zur Beibehaltung eignete und dem Ansehen der Verwaltung leicht abträglich werden konnte, wenn es sich beispielsweise um die jahrelang wiederholte Entlehnung unentbehrlicher Hebezeuge handelte. Nichts vermag auch die Schaffensfreudigkeit des Arbeiters mehr zu hemmen, als wenn ihm die notwendigsten Handwerkszeuge vorenthalten werden, oder er sich diese erst mühsam zusammensuchen muß. Die behelfsmäßige Ausführung von Brückenarbeiten im Selbstbetrieb erreichte ihren Höhepunkt, als mit fortschreitender Heranziehung der Eisenwerksarbeiter zum Kriegsdienst zahlreiche dringende Arbeiten durch die Unternehmer nicht mehr durchgeführt werden konnten und daher durch eigene Kräfte der Eisenbahnverwaltung notdürftig vollendet werden mußten. Nach dem Kriege galt es, die schweren Einbußen an Eisenbahnmaterial, die der Waffenstillstand gebracht hatte, sobald wie möglich auszugleichen. Die hiermit zusammenhängende Einführung von Einheitslokomotivformen im Reich, die eine etwa 50prozentige Lasterhöhung der Maschinen bedeutete, war abhängig von einer Verstärkung zahlreicher älterer Brücken. Diese waren während der 4½jährigen Kriegsdauer oft auf das äußerst zulässige Maß beansprucht worden und in der Unterhaltung zurückgeblieben. Die neue Aufgabe sollte so schnell, wie sie aufgetreten war, auch gemeistert werden. Die Brückenbaufirmen waren bald mit Aufträgen überhäuft, so daß sie diesen nur schwer gerecht werden konnten. Württemberg hat nur einige leistungsfähige Eisenbauanstalten, die sich nicht alle mit kleineren Verbesserungen und Verstärkungen abgeben. Für solche Arbeiten kommen aber in der Hauptsache nur Unternehmungen innerhalb des Direktionsbezirks in Betracht, weil durch das Hin- und Hersenden der Ergänzungsteile bei größerer Entfernung der beiden Arbeitsplätze zu viel Zeit verlorengeht und die Frachtkosten ins Gewicht fallen. Diese Stücke müssen zunächst zur Anpassung an das bestehende Eisenwerk auf die Baustelle gebracht, später wieder zur Bearbeitung in die Werkstätte gesandt werden, um schließlich den Weg zwecks Einbaus in die Brücke zum drittenmal zurückzulegen, wenn nicht maschinelle Baustelleneinrichtungen vorhanden sind, die jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nur bei umfangreicheren Arbeiten in Betracht kommen. In den während des mehrmaligen Versands der Eisenteile eintretenden Arbeitspausen ist es auswärtigen Unternehmern oft unmöglich, ihre Stammarbeiter zwecks voller Ausnutzung auf andere Baustellen zu versetzen oder in die Fabrik zurückzuziehen, ohne verhältnismäßig hohe Reisekosten anwachsen zu lassen. Wollte man unter solchen Umständen die Rückstände an kleineren Arbeiten nicht vermehren, so blieb nur der Weg übrig, sie im Eigenbetrieb einer neu zu schaffenden Brückenbauwerkstätte auszuführen. Anfängliche Widerstände vereinzelter Unternehmer, die in einer solchen Neueinrichtung einen unliebsamen Wettbewerb heranwachsen sahen, wichen bald der Erkenntnis, daß die Ausführung der in Frage kommenden, meist recht undankbaren Arbeiten im Eigenbetrieb der Eisenbahnverwaltung den Eisenkonstruktionswerkstätten insofern nur Vorteile brachte, als sie sich den ausgedehnteren und gewinnbringenderen Aufgaben zuwenden konnten.

Es erhob sich nun zunächst die Frage, ob die neue Brückenbauwerkstätte in Anlehnung an eine bestehende andere Eisenbahnwerkstätte oder als selbständige Dienststelle errichtet werden sollte. Hinsichtlich der Wirtschaftsführung, der Arbeiter- und Baustoffbeschaffung, zum Teil auch wohl des Betriebs wäre der Anschluß an eine größere, bestehende Werkstätte angezeigt gewesen; bei der großen Verschiedenheit von deren jeweiliger Zweckbestimmung gegenüber den Anforderungen, die an eine Brückenbauwerkstätte zu stellen waren, war aber eine gemeinsame Leitung kaum durchführbar. Es hätte die Notwendigkeit der Zuteilung der Brückenbauwerkstätte zu Geschäftskreis des Berichters für Brückenbau zu Umstän keiten in der Auftragserteilung geführt, weil die anderen stätten dem Geschäftskreis der maschinentechnischen Ber angeschlossen sind. Sodann war es auch mit Rücksich eine wirtschaftliche Wiederverwendung der Brückenteile Bedeutung, umfangreiche Lagerplätze in unmittelbarer der neu zu errichtenden Werkstätte zu halten. Die beschränkung der in Betracht kommenden bestehenden stätten schloß eine solche weitere Belastung aus. Wicht schien schließlich eine zentrale Lage der neuen Arbeits im Direktionsbezirk, damit von ihr aus alle Baustellen erreicht werden könnten, große Wege beim Anfahren des schweren Altmaterials vermieden und der Verkehr mit Brückenbaubüro der Generaldirektion, als der unmittelba gesetzten Dienststelle, erleichtert würde. Ein geeigneter für die Neuanlage wurde in einem außer Betrieb ges Lokomotivschuppen auf dem Personenbahnhof Kornwe gefunden. Die nötigen Räumlichkeiten für die Aufstellun Maschinen, Baustoff- und Gerätelager und ausgedehnte plätze für alte Brücken sowie zweckentsprechende Gleisa waren hier vorhanden. Der verwendete Schuppen hatte Lokomotivstände und überdeckte eine Fläche von rund 15 Etwa ein Drittel hiervon wurde als Maschinenraum m Fachwerkwand abgegrenzt, während ein weiteres Dritt Zurichtraum Verwendung fand; der Rest dient der Hint lung eines Werkzeugwagens und des Brückenprüfungsw der wertvolle Instrumente enthält. Ein in der Nähe liches, kleineres bahneigenes Gebäude wurde für Auf rung von Nieten, Schrauben usw. und zur Lagerung von zeugen, hydraulischen und anderen Winden, Ketten u herangezogen. Der die Werkstätte umgebende, für die rung alter Brücken verfügbare Platz mißt etwa 4000 qm. Maschinen, Geräte und Werkzeuge wurden teils neu bes teils aus Beständen des alten Heeres erworben oder von ren Eisenbahnwerkstätten übernommen. Von den gr Ausstattungsstücken seien genannt: 1 Drehbank, 1 maschine, 1 Säulenbohrmaschine, 1 Kreissäge, 1 au Schneideeinrichtung, je 2 hydraulische Winden von 100 u Tragkraft. Der Maschinenantrieb geschieht durch eine Transmission arbeitenden Drehstrommotor von 5 PS, d das Leitungsnetz des Bahnhofs Kornwestheim angesch ist. In dem gleichzeitig beschafften Werkzeugwagen, d fliegende Werkstatt verwendet wird, befindet sich nebe notwendigen anderen Werkzeugen ein Benzinmotor mit g pelter Dynamomaschine, je eine Hand- und elektrische maschine. Insgesamt wurden für Neuanschaffungen und richtung des alten Schuppens bis 1921 rund 100 000 ℳ gewendet. Nach voller Inbetriebnahme der Werkstätte a ten dort bzw. auf Baustellen: 1 Werkmeister, 3 Schl 1 Hilfsarbeiter ständig, denen nach Bedarf Bahnarbeite gegeben wurden. Die Zahl der Schlosser war bis Fr 1922 auf 6, die der Hilfsarbeiter auf 4 angewachsen. Ei höhung des Personalstandes, die im Wege des Ausgleic anderen Werkstätten angestrebt wird, dürfte mit Rücksic den zunehmenden Arbeitsanfall — wenigstens zeitweise — wendig sein. Letzterer ergibt sich aus der planmäßigen arbeitung von Altmaterial, das heute große Werte da Insbesondere erwies es sich als wirtschaftlich, die wegen Überbeanspruchung durch schwere Maschinen ausgeho Überbauten dem Betrieb zu erhalten. Der am häufigste kommende Fall ist, daß Blechträger größerer Stützweiten Abschneiden beider Enden für kleinere Brückenöffnunge wendbar gemacht werden, wobei die Hauptquerschnitte ändert bleiben können. Bei größeren Verstärkungsarbei fallende Flacheisen- oder Winkelstäbe werden für neue bände, für Gehstege, Geländer, Schotterabschlüsse, Schw winkel, Hilfsbauten und sonstige kleine Verbesserungen bar gemacht.

Bei Errichtung der Werkstätte war zunächst nicht bea

ɛt, deren Betrieb fortlaufend aufrechtzuerhalten, da dem Zu-
·hten der Eisenteile daselbst der Einbau auf Baustellen regel-
äßig folgen sollte. Zudem war es wünschenswert, in den
ɔmmermonaten ständig eine Nietkolonne zur Ausführung der
ufenden Verbesserungsarbeiten kleinen Umfangs unterwegs
ı halten. Letzteres war bisher wegen des Mangels an selb-
ändigen Brückenschlossern nicht möglich. Dagegen wurde
·r Betrieb der Werkstätte seit deren Eröffnung nur selten
ıd niemals länger als 1—2 Tage unterbrochen. Zurzeit —
ıni 1922 — liegen folgende, bis zum Eintritt des Winters
nerhalb des württembergischen Bahnnetzes zu bewerkstelli-
ınde Arbeiten vor: Umbau von 6 Brücken in der oben be-
hriebenen Weise, Verbesserung von 7 Überbauten hinsichtlich
·r Schwellenbefestigung, der Verbände und Lagerung, Umbau
nes Bahnsteigdaches, Zurichtung eines Fußsteges, Herstellung
ɔn 2 Hilfsbauten für den Umbau einer gewölbten in eine
serne Brücke und für den umgekehrten Fall. Schwierigkeiten
·reitet, wie schon angedeutet, bisher nur die Heranziehung
·lernter Brückenschlosser. In der Werkstätte selbst ist dies
eniger fühlbar, dagegen erfordert die Baustellenarbeit, wo es
·h um die volle Ausnutzung kurzer Betriebspausen handelt,
oße Gewandtheit, insbesondere in der Bewegung schwerster
ısten, und Entschlußfähigkeit bei rasch auftretenden Erschei-
ıngen. Will man daher gleichzeitig mehrere Baustellen ver-
rgen, so ist eine Anzahl zuverlässiger Vorarbeiter vonnöten.
uch die Industrie klagt über den Mangel an solchen, der durch
e ungünstigen Unterkunftsverhältnisse auf dem Land in der
ihe der Baustellen noch verschärft wird. Eine Wandlung
erin ist erst zu erwarten, wenn veränderte Verhältnisse auf
·m Arbeitsmarkt dazu führen werden, daß auch die schwere
rbeit wieder aufgesucht wird und in ihr tüchtige Vorarbeiter
·ranwachsen. Die Werkstätte ist in Anlehnung an das zen-
alisierte Brückenprüfungs- und Unterhaltungswesen dem
rückenbaubüro der Reichsbahndirektion angeschlossen.
ie unmittelbare Leitung geschieht von hier aus durch einen
senbahningenieur, der im Maschinen- und Brückenbau ausge-
ldet und im Werkstättenwesen bewandert ist. Die örtliche
ıfsicht obliegt einem Werkmeister, der gelernter Brücken-
hlosser ist und in der Behandlung der maschinellen Anlagen
·nügend Erfahrung besitzt.

Bei dem im Vergleich zu anderen Eisenbahnwerkstätten ge-
ıgen Geschäftsumfang der Brückenwerkstätte wurde von
ner Lostrennung des Rechnungswesens von den wirtschaft-
hrenden Dienststellen abgesehen, zumal anfänglich der ganze
ufwand auf Betriebsrechnung ging. In einem besonderen Ab-
hnitt des Jahresbahnbauvoranschlags der Bauinspektion Lud-
igsburg, in deren Dienstbezirk die Werkstätte liegt, wird der
ı verrechnende Lohn- und Baustoffaufwand angefordert. Mit
r Beschaffung und Verrechnung der Betriebsstoffe ist die
nachbarte Betriebswerkstätte Kornwestheim befaßt. Die Ver-
ilung der für die Löhne und Baustoffe anfallenden Kosten
ıf die Voranschläge für die einzelnen Bauausführungen wird
ırch das Brückenbaubüro bei den beteiligten Dienststellen
·ranlaßt.

Im ersten Viertel des Jahres 1922 wurden für insgesamt 18
ırchgeführte Arbeitsaufträge (wovon 7 auf Betrieb) rund
0 000 ℳ verausgabt, von denen etwa 55 000 ℳ auf Löhne und
000 ℳ auf Baustoffbeschaffung entfielen. Die gesamte Neu-
nrichtung und Arbeitsweise erwies sich schon in der kurzen
·it ihres Bestehens als durchaus wirtschaftlich: In Eisen-
ıhnwerkstätten sind heute die Löhne für Arbeiter niedriger
s für Industriearbeiter, die Unkosten wegen des Wegfalls
s hohen Risikoansatzes gegenüber Unternehmungen geringer;
·r Gewinn der letzteren kommt bei Arbeiten im Selbstbetrieb
·cht in Ansatz. Die württembergischen Eisenbauanstalten sind
r weitere Brückenarbeiten der fraglichen Art nicht aufnahme-
hig, da sie mit den ihnen zugewiesenen bedeutenderen Auf-
ägen bereits vielfach in Verzug geraten. Ein solcher Verzug
deutet aber bei den andauernden Lohnsteigerungen heute
große Verluste für die Eisenbahnverwaltung. Die Verarbei-
tung von Altmaterial für Brückenumbauten in der oben be-
schriebenen Weise gestaltet sich wegen der Unübersichtlich-
keit dieser Arbeiten bei der Vergebung niemals vorteilhaft.
Welche Werte die bestehenden Brücken darstellen, kann daraus
ersehen werden, daß das Anlagekapital für die etwa 2000 eiser-
nen Überbauten im württembergischen Bahngebiet im Gewicht
von 50 000 t rund 15 Millionen Mark beträgt, wogegen der Bau
einer einzigen Brücke mittleren Umfangs heute den gleichen
Aufwand erfordert. Eine neu zu beschaffende Blechbalken-
brücke von 10 m Stützweite war im Juli 1922 mit 500 000 ℳ zu
veranschlagen. Der Umbau eines alten, für den gleichen Zweck
verfügbaren Überbaus von etwa 13 m Stützweite durch beider-
seitige Kürzung erfordert dagegen bei gleichen Ansprüchen an
Tragfähigkeit wie für den Neubau 30 000 ℳ. Da die Kosten für
Verbesserungsarbeiten durch private Eisenbauanstalten im um-
gekehrten Verhältnis zum Umfang des Auftrags wachsen, ist
die Vornahme solcher Arbeiten im Eigenbetrieb besonders wirt-
schaftlich.

Nun könnte eingewandt werden, daß mancherlei Erfahrungen
mit den Eisenbahnwerkstätten besonders in den letzten Jahren
nicht gerade dazu ermuntern, diese Einrichtungen auf weitere
Gebiete auszudehnen. Dem ist entgegenzuhalten, daß sich eine
gut organisierte Werkstätte, gleichgültig ob im Privat- oder
Staatsbetrieb, noch überall durchgesetzt hat, wogegen mangel-
hafte Leitung hier und dort zu Verlusten führen muß. Bei
der Eigenart des Betriebs einer Brückenbauwerkstätte freilich
steht und fällt die Wirtschaftlichkeit mit den Fähigkeiten der
leitenden Personen. Wo diese nicht zur Verfügung stehen,
lasse man die Hand von der Neueinrichtung. Andererseits ist
zu bedenken, daß solche Werkstätten immer leicht zu über-
sehen sein werden, da sie größere Ausdehnung nach Art etwa
der Wagenwerkstätten niemals annehmen werden, weil ja inner-
halb der Direktionsbezirke der Arbeitsanfall verhältnismäßig
gering ist. Ihre besondere Zweckmäßigkeit ist derzeit, wie
gesagt, auf den Zwang zur wirtschaftlichen Ausnutzung der
Altmaterialien gegründet. Größere Aufgaben, wie solche den
Brückenbauanstalten der Industrie gestellt werden, also die An-
fertigung neuer Brücken, kommen für sie so wenig in Be-
tracht wie Lokomotivneubauten für staatliche Lokomotivwerk-
stätten.

Ein weiterer Ausbau der Brückenbauwerkstätte erweist sich
schon jetzt als Bedürfnis. Mit den zunehmenden Betriebslasten
wachsen die Stoßwirkungen auf die Brückenkonstruktionen.
An die Unterhaltung alter und neuer Brücken werden daher in
Zukunft ungleich höhere Anforderungen als bisher gestellt wer-
den. Die oben beschriebenen Aufgaben, die in den Rahmen des
Eigenbetriebs passen, werden also zunehmen. Eine Anzahl gut
ausgebildeter Brückenschlosser wird sich für die Eisenbahn-
verwaltung immer bezahlt machen. Ihre Verwendung auch zur
Reinigung von stark verrosteten Brücken mittelst Sandstrahl-
gebläsen empfiehlt sich. In Notstandsfällen, bei plötzlich ein-
setzenden Streiks auf Baustellen können sie zur Erhaltung der
Betriebssicherheit wertvolle Dienste leisten. Eine volle Aus-
nutzung der Arbeitskräfte und Maschinen ist für das nächste
Jahrzehnt, in dem sich die Einführung der schweren Loko-
motiven auch auf die Tragfähigkeit der Brücken weiter aus-
wirken wird, gewährleistet. Bei der Reichsbahndirektion Stutt-
gart ist die eigene Brückenbauwerkstätte schon heute unent-
behrlich. Gleiche Erfahrungen sind bei anderen Reichsbahn-
direktionen zu erwarten, bei denen ja meist ähnliche Verhält-
nisse vorliegen, wie sie hier zur Selbsthilfe geführt haben,
wenn nur die richtigen Kräfte für die Betriebsführung gefunden
werden können. Es hieße aber die wirtschaftlichen Vorteile,
die aus dem Betrieb bahneigener Brückenbauwerkstätten ge-
zogen werden können, vollkommen verkennen, wollte man ledig-
lich aus Scheu vor der Neueinstellung einiger Fachleute auf
eine Einrichtung verzichten, die sich von Grund aus bewährt
hat.

Wirklicher Geheimer Rat von Kranold †.

Am 16. September — im fast vollendeten 84. Lebensjahr — ist der ehemalige Präsident der Eisenbahndirektion Berlin und langjährige hochgeschätzte Vorsitzende der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Exzellenz von Kranold in Berlin einem Herzschlage erlegen.

Kaum vor einem Jahr — am 7./9. September 1921 — hat Kranold noch als Festgast an der 75jährigen Jubiläumsfeier des Vereins D. E. V. in Berlin teilgenommen und durch die körperliche und geistige Frische, mit der er, der damals 83jährige, sich noch an allen dienstlichen und außerdienstlichen Veranstaltungen beteiligte, allgemeine Bewunderung erregt. Mit Freude und Verehrung hatte die Versammlung in ihm den Nestor des Vereins begrüßt, der 25 Jahre zuvor — im Jahre 1896 — die 50jährige Jubiläumsfeier des Vereins geleitet hatte, und dessen 11jährige fruchtbare Wirksamkeit an der Spitze des Vereins noch in bester Erinnerung stand.

Die hervorragenden Fähigkeiten und Verdienste Kranolds sind in dieser Zeitung schon wiederholt, so namentlich bei seinem Ausscheiden aus dem Dienst im Jahre 1904, eingehend gewürdigt worden. Wir dürfen uns daher heute darauf beschränken, nur die wichtigsten Vorgänge aus seinem Lebensgang und seinem glänzenden Aufstieg kurz zu wiederholen.

Viktor Kranold war am 19. September 1838 in Eilenburg als Sohn des Kreisgerichtsrats Kranold geboren. Er besuchte die Landesschule zu Pforta, studierte die Rechte und nahm mit Auszeichnung an den Feldzügen 1864 und 1866 teil. Nach bestandenem Gerichtsassessorexamen (1865) und kurzer Tätigkeit bei der Staatsanwaltschaft zu Breslau trat er am 1. Juni 1867 bei der Königlichen Direktion der Westfälischen Eisenbahn zu Münster in den Dienst der preußischen Staatseisenbahnverwaltung ein. Am 12. Mai 1868 wurde er Regierungsassessor, kurz darauf zur Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau und am 1. Juli 1869 zur Königlichen Direktion der Wilhelmsbahn in Ratibor versetzt. Am 1. Oktober 1871 wurde er Mitglied der oberschlesischen Eisenbahndirektion, dann Mitglied der Eisenbahndirektion in Saarbrücken und am 1. Juli 1875 der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin. Hier wurde er am 26. Juli 1876 Regierungsrat. Im Jahre 1880 wurde er sodann mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Abteilungsdirigenten betraut und zum Oberregierungsrat befördert. 4 Jahre später übertrug ihm Minister v. Maybach die Geschäfte des Präsidenten der Eisenbahndirektion Breslau, am 17. Oktober 1884 wurde er zum Präsidenten dieser Behörde ernannt. Am 1. November 1893 wurde er dann in gleicher Eigenschaft zur Eisenbahndirektion Berlin versetzt. Aus Anlaß des 50jährigen Jubiläums des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wurde er am 15. Juli 1896 zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat ernannt.

Schon dieser Lebenslauf läßt den reichen Anteil, den Präsident Kranold an den wichtigsten Arbeiten und Ereignissen der deutschen Eisenbahngeschichte seit 1867 genommen hat, erkennen. Frühzeitig wurde er mit den Geschäften betraut, die in jenem ersten Zeitraum bis zum Beginn der großen Eisenbahnverstaatlichung den eigentlichen Kernpunkt der Verwaltungstätigkeit bildeten und die besten Köpfe beschäftigten, mit dem Dezernat in Verkehrs- und Tarifsachen. Damals bildeten die Wettbewerbskämpfe der Bahnen untereinander um die Beherrschung der Verkehre, die Bildungen der Verbände und die mit ihnen zusammenhängenden Entwicklungen des Tarifwesens die eigentliche hohe Schule des Eisenbahnverwaltungsbeamten. Hierbei gelang es dem Assessor und später dem Regierungsrat Kranold schon früh, sich ein hohes Ansehen unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen zu verschaffen. Seine besondere Geschicklichkeit, in mündlicher Verhandlung die Vermittlung von Gegensätzen und den Ausgleich der Interessen herbeizuführen, trat schon damals in den zahllosen Tarifkonferenzen glänzend hervor. Seine liebenswürdigen Umgangsformen, sein köstlicher, nie versiegender Humor, sein immer verbindliches Wesen entwaffneten die erbittertsten Gegner und machten ihn zu einer der beliebtesten und bekanntesten Pe sönlichkeiten der deutschen Eisenbahnwelt. Schon im früher Tarifverband und dann im Jahre 1877 bei den Verhandlung über den deutschen Reformtarif sowie im Jahre 1878 bei d Begründung der ständigen Tarifkommission war er Vertret seiner Verwaltung. An den Arbeiten dieser für die Forter wicklung des deutschen Verkehrswesens wichtigen Einrichtu hat er unausgesetzt lebhaften persönlichen Anteil genomme seit 1893 hat er als Präsident der Eisenbahndirektion Berl ständig in den Sitzungen den Vorsitz geführt. Hier die a dem natürlichen Widerstreit der Interessen beruhend Meinungsverschiedenheiten in den oft verwickelten Fragen zu gedeihlichen Ausgleich zu bringen, war eine besonders schwi rige Aufgabe, deren Lösung dem Talente Kranolds treffli gelang. Die hervorragenden Leistungen der ständigen Tar kommission in jener Zeit für das deutsche Verkehrsleben si zum nicht geringen Teil seiner Arbeit und seinem Einfluß z zuschreiben. Kein Wunder, daß das Bedauern, diesen Ma scheiden zu sehen, bei der letzten von ihm geleiteten gemei schaftlichen Sitzung der Kommission und des Ausschusses d Verkehrsinteressenten am 8. und 9. September 1904 in Be zu bedeutsamem Ausdruck kam, und die Sitzung sich zu ein ausgesprochenen Abschiedsfeier und einheitlichen Huldigu der Vertreter der Verwaltungen wie der Verkehrsinteressent für ihn gestaltete.

An die Spitze der durch ihren Sitz und eine Reihe besonder Aufgaben ausgezeichneten Eisenbahndirektion Berlin wur Kranold durch Minister Thielen berufen. Die Schwierigkeit dieser Stellung waren mit der im Jahre 1895 eingetreten Neuordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung no gewachsen. Die Vereinigung aller Berliner Bahnhöfe und d mit eines ungeheuren Personals unter der Direktion Berli die stärkere Betonung der Präsidentenstellung in der Ne ordnung, die zahlreichen höchst schwierigen und nie endend Umbauten und Neubauten, die ständig wachsenden, von ein ungeduldigen Bevölkerung und noch unruhigeren Presse g nährten Anforderungen des Stadtbahn- und Vorortverkehrs, di und noch viele andere Punkte stellten dem Präsidenten der D rektion Berlin schon an sich außergewöhnliche Aufgaben, z deren Bewältigung eine starke, unermüdliche Arbeitskraft, ei klare, vorurteilslose Auffassung, ein menschenfreundlicher Si gehörte. Kranold besaß diese Fähigkeiten in reichem Maße. D neben machten ihn auch die Vorzüge seiner äußeren Ersche nung, sein gewinnendes Wesen und vor allem seine glänzend Rednergabe zur Vertretung einer großen Behörde ganz beso ders geeignet.

Die geschilderten großen Gaben Kranolds prägten au seiner Tätigkeit an der Spitze des Vereins den Stempel au Seinem persönlichen Geschick war zum großen Teil das tref liche Gelingen und der glänzende Verlauf der 50jährigen G denkfeier des Vereins im Jahre 1896 — 3 Jahre nach sein Amtsübernahme — zuzuschreiben, einer Feier, die ja nicht n ein Fest des Vereins war, sondern die zugleich einen Markstei in der Entwicklung des ganzen mitteleuropäischen Eisenbah wesens bezeichnete. Auch bei den späteren Vereinsversamn lungen und allen Sitzungen des Satzungsausschusses, die i seine 11jährige Wirksamkeit als Vorsitzender der geschäft führenden Verwaltung fallen, bis zu der Vereinsversammlun in Danzig im Jahre seines Ausscheidens trat Kranolds Persö lichkeit stets stark hervor, und es darf wohl seiner persönliche Mitarbeit und seiner Geschicklichkeit im dienstlichen und eben im rein geselligen Verkehr ein wesentlicher Teil der in jene Zeit erzielten Fortschritte des Vereins zugeschrieben werden

Zahllose hohe Ordensauszeichnungen und sonstige Ehrunge aus dem In- und Auslande bezeugten die Anerkennung, di Kranolds Wirken überall gefunden hat. Bei seinem Ausscheide aus dem Dienste ist ihm noch als besondere Ehrung der erblich Adel verliehen worden.

Eine lange Zeit — 18 Jahre hindurch — hat Exzellenz Kranol in seltener Frische den wohlverdienten Ruhestand genieße dürfen. Sein verdienstvolles Wirken wie die großen Vorzüg seiner Persönlichkeit sichern ihm ein dauerndes Gedenken.

Die Zukunft der Erholungsheime für Eisenbahnbedienstete und den Mittelstand in Österreich.

Die Verpflegungsschwierigkeit während des Krieges hat in Österreich zu der vordem hier ziemlich unbekannten Einrichtung von Mittelstandserholungsheimen geführt. In Kurorten gab es auch früher — insbesonders von internationalen Fremden besuchte — Pensionen mit der bei den Einheimischen wenig beliebten Speisefolge. Österreicher und insbesondere Wiener zogen aber den Aufenthalt in Landwohnungen mit eigene Wirtschaft oder Bekostigung in den zumeist billigen Landgast häusern vor.

Seit dem Zusammenbruch wurde es aber anders. Die Bunde länder sperrten sich durch die Forderung nicht leicht zu e langender Einreisebewilligungen von Wien ab, da Hamsterei

·hieber und Kriegsgewinner durch Aufkauf alles Eßbaren das ·ben in den Bundesländern unerhört verteuert hatten. Zum ·hutz der einheimischen Bevölkerung erfolgte die Absperrung ·r Grenzen. Wie stets, müssen nun Unschuldige mitleiden, ıd besonders Eisenbahnbedienstete, die — infolge leicht erhält·her Fahrbegünstigungen an Freizügigkeit gewöhnt — billige ·rte in schöner Gegend aufzusuchen pflegten, waren nun ver·teilt, mit ihren Familien auch während der Ferienzeit am ·mtsitz zu verbleiben. Dabei wurde durch Verteuerung des ·okal- und städtischen Verkehrs auch ein Ersatz durch billige ·usflüge in die Umgebung (insbesonders Wien) erschwert. ·ichteisenbahnbediensteten macht außer dem stark verminder·n Zugverkehr auch die sprunghafte Erhöhung der Tarife das ·eisen über weitere Entfernung schwierig.

Man sann daher auf Ersatz, indem zuerst in der näheren ·mgebung von Wien ein eigens hierfür ins Leben gerufener ·erein zur Schaffung von Mittelstandserholungsheimen mit ·nterstützung der Großbanken, die dadurch ihrem Personal ı mäßigen Preisen Erholung gewähren wollten, Heime in Mauer ıd am Wällischof ins Leben rief. Dort wurde auf Grund der ·erschiedenen Höhe des nachgewiesenen Einkommens bei in ·der Weise gleicher Behandlung betreffs der Verpflegung und ·nterkunft ein verschieden hoher Verpflegungspreis verlangt. ·ieser betrug bei der Gründung der Heime im Jahre 1916 bei ·erabreichung von täglich fünf Mahlzeiten bei einem Jahres·nkommen bis 2400 K. 7 K. täglich und stieg bei einer ·öchstgrenze des Einkommens von 25 000 K. auf 20 K. für den ·ag. Der Staat erkannte die Wohltat derartiger Erholungs·eime durch die Gewährung einer für damalige Verhältnisse ·ohen Unterstützung und verbilligter Lebensmittel an. Mitt·rweile ist in diesen beiden Heimen der Verpflegspreis unter·hiedslos auf 3000 K. täglich gestiegen, was allerdings für ·e dem festbesoldeten Mittelstand Angehörenden den Besuch ·schwert und ihn den Rentnern, die nur von ihrem kleinen ·apital zehren, unmöglich macht.

Durch die gute Führung dieser ersten Heime wurde der Nach·eis erbracht, daß auf ähnlicher Grundlage für Festbesoldete ·rholungsmöglichkeit geschaffen werden kann, und nun ent·anden allenthalten in den schönsten Gegenden Österreichs aus ·ährend des Krieges geschlossenen Gasthöfen, aber auch aus ·arackenlagern Erholungsheime verschiedener Zweckvereine. ·nfänglich war die Erwerbung geeigneter Grundstücke billig ·öglich, während kürzlich für ein Erholungsheim der Reichs·ganisation der Bank- und Sparkassenbeamten schon ein Be·ag von 150 Millionen Kronen und ein ähnlicher für dessen ·nere Ausstattung und Betriebseinrichtung verausgabt wer·n mußte. Den Bundesbahnbediensteten einzelner Direktionen ·lang es, eigene, nur Berufsgenossen zugängliche Heime, wo ·an billig gute Verpflegung findet, zu errichten. Das erste ·urde in der Station Böckstein am Nordende des Tauern·nnels, nächst Bad Gastein, ins Leben gerufen. Andere in ·btenau in Salzburg, in Bad Aussee, seitens Südbahnbedienste·r am Wolfsbergkogel des Semmerings folgten, und auch die ·undesbahnkrankenkasse war erfolgreich bemüht, für ihre Er·olungsbedürftigen zu sorgen.

Die Mittella (Lebensmittellagerbetrieb der österreichi·hen Staatsangestellten), nun auch die früher davon ausge·hlossenen Eisenbahnbediensteten umfassend, die ursprünglich ·it Unterstützung des Volksernährungsamts nur den Lebens·ittelverkauf besorgt hatte, dehnte den Betrieb auch auf die ·richtung von Gemeinschaftsküchen und Erholungsheimen aus, ·e sie nun in fast allen Bundesländern besitzt. In Mühling ·d. Erlauf in Niederösterreich, Hofgastein in Salzburg, Bad ·ussee in Steiermark, Weitlanbrunn und Bad Jungbrunn nächst ·ilsach in Tirol, Millstatt in Kärnten und Mühllacken in Ober·sterreich können nun auch Eisenbahnbedienstete Erholung ·nden.

Auch der Zentralrat geistiger Arbeiter Öster·eichs, dem fast alle Eisenbahnfachorganisationen angehören, ·öffnete im Vorjahre einige Heime in den prächtigsten Gegen·n Tirols. Eisenbahnbeamten stehen auch die zahlreichen Heime ·r Frau Dr. Schwarzwald und das in erster Linie von Offi·eren besuchte prächtige Elisabethheim des Vereins zur ·haffung von Heimstätten in Bad Aussee, sowie die Heime ·r Vereine vom Goldenen und vom Weißen Kreuz zu mäßigen ·edingungen zum Besuche offen. Richtiger: zu verhältnismäßig ·scheidenen Bedingungen! Bei der andauernden Entwertung ·r österreichischen Krone, die alle Voranschläge über den ·aufen wirft, können die großenteils aus dem Auslande be·genen Lebensmittel, die in fremder Währung bezahlt werden müssen, nur unter sprungweiser Erhöhung der Pensionspreise bezogen werden, da über genügendes Betriebskapital nur wenige Organisationen verfügen. Dazu kommt, daß das organisierte Personal trotz der Naturalverpflegung stets neue Gehalts- und Lohnforderungen stellt. An eine Inventarerneuerung kann unter solchen Umständen kaum, an notwendige Instandsetzungen überhaupt nicht gedacht werden.

So steht zu befürchten, daß schließlich trotz aller, die Entwertung der Krone nicht ausgleichenden Gehalterhöhungen die steigenden Verpflegungskosten von der Beamtenschaft nicht mehr bezahlt werden können und schließlich, wenn man von der Schließung der Heime absehen will, dort nur jenes zahlungsfähige Publikum wird Aufnahme finden müssen, für die sie nicht geplant waren*).

Zweifellos stellen alle Eigenheime, auch die erst vor Jahresfrist erworbenen, ein Vielfaches ihres Ankaufswertes dar, so daß bei einer etwa notwendig werdenden Veräußerung große Beträge frei würden. Aber die Organisationen beabsichtigen nicht Grundstücksgeschäfte, sondern die Verpflegung des notleidenden Beamtenstandes. Da staatliche Unterstützung nicht mehr zu erwarten steht, muß anderweitig eine Erhöhung des Betriebskapitals versucht werden. Die Mittella, das größtangelegte Unternehmen, versuchte es auf doppelte Weise. Erstlich durch Gewährung besonders hoher Verzinsung für sogenannte Heimeinlagen und dann durch teilweise Fusion mit dem ursprünglich für die Finanzierung von staatlich garantierten Lokalbahnen ins Leben gerufenen „Kreditinstitut für (früher: Verkehrsunternehmungen) öffentliche Unternehmungen und Arbeiten"

Heimanlagen sind auf ein Jahr unkündbare, zu 10 % verzinsliche Spareinlagen von mindestens 20 000 K., die dem Heimgast einen 5 %igen Nachlaß von den bei Beginn der Saison festgesetzten Verpflegungskosten für die Dauer von vier Wochen sicherten. Daß eine derartig hohe Verzinsung, verbunden mit der Anwartschaft auf die leichtere Aufnahme in einem Mittellaheim locken würde, war vorauszusehen, und es betragen tatsächlich gegenwärtig die Geschäfts- und Heimeinlagen zusammen schon über 90 Millionen Kronen. Durch den Grundbesitz finden sie gegenwärtig zweifellos Deckung. Etwas schwieriger dürfte allerdings die Aufbringung der Zinsen werden, da zugegeben wird, daß die mittlerweile auf 4100 bis 5900 K. für den Tag gestiegenen Verpflegskosten die Eigenkosten der Heime noch nicht decken, auch die Gemeinschaftsküchen, ohne Gewinn abzuwerfen, infolge der dem Mittelstande kaum erträglichen Höhe der gegenwärtigen Preise weniger gut besucht sind, und die Lebensmittelpreise der Niederlagen der Mittella ohne verbilligte staatliche Belieferung bei gleichen oder sogar höheren Verwaltungskosten als andere Konsumvereine kaum großen Gewinn abwerfen können.

Wie sehr aber die Personalkosten die Verpflegungskosten der Heime beeinflussen können, kann man in Bad Aussee sehen, wo außer dem Mittellaheim noch ein Eisenbahnerheim und das vorgenannte Elisabethheim, in Altaussee eines der Ergam (Erholungsheim geistiger Arbeiter) und an dem nächst gelegenen Grundelsee ein Schwarzwaldheim sich befinden. Dort betrugen Anfang Juli die Wohnungs- und Verpflegungskosten 2500 K. im Elisabethheim, die auch gegenwärtig noch beibehalten wurden, und 5700 K. bei der Mittella, die aber mittlerweile auf 6600 bis 8000 K. gestiegen sind. Selbstverständlich können mehrköpfige Familien des Beamtenstandes (zumal da außerdem noch Brot für mindestens 600 K. täglich Kurtaxe, die für Aufenthalt von über zwei Wochen 2000 K. beträgt, und eine 30 %ige Wohnsteuer zu zahlen sind) auch in billigsten Erholungsheimen nur kurzen Aufenthalt nehmen, der aber dann durch die hohen Reisekosten wesentlich verteuert wird. So sieht die Zukunft für diese nicht rosig aus, da das Wohnen und Leben außerhalb von Erholungsheimen gegenwärtig meist noch viel kostspieliger ist, wo Zimmerpreise von 5000 K. täglich nicht zu den teuersten gehören. Leopold Stockert.

---

*) Zweifellos würde man es vorziehen, wenn an dessen Stelle Beamte und deren Angehörige aus dem befreundeten Deutschen Reich, bei dessen im Verhältnis zur österr. Krone noch immer hohen Markkurs die der heimischen Beamtenschaft kaum erschwinglichen Verpflegungskosten angemessen erscheinen dürften, die insbesonders während der Vor- und Nachsaison vorhandenen verfügbaren Plätze besetzen wollten. Zur Einleitung diesbezüglicher Vereinbarungen dürfte der Zentralrat der geistigen Arbeiter Österreichs (Wien, I. Herrengasse Nr. 23) gewiß bereit sein.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 5. d. Mts. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 24 des R. G. Bl. Teil II hervor.

— **Werkstättenwesen.** Im Organisationsausschuß des Reichsverkehrsministerium wurde die Ausgestaltung und Eingliederung der Werkstätten in den Organismus der Reichsbahn erörtert. Der Berichterstatter legte dar, daß in der Frage der Neuorganisation der Werkstätten die Bemühungen der Verwaltung zu einem wirtschaftlichen Arbeiten der Werkstätten weitsichtige Erfolge bereits gezeitigt hätten. Es erscheine zweckmäßig, die Werkstätten in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht möglichst selbständig zu machen. Welche Maßnahmen hierzu erforderlich wären, stehe noch nicht fest. Zur weiteren Bearbeitung aller Fragen wurde ein Unterausschuß aus je 4 Mitgliedern der Verwaltung und der Personalvertretung eingesetzt.

— **Schülerferienkarten.** Der Reichsverkehrsminister hat angeordnet, daß die Schülerferienkarten (halber Fahrpreis) nunmehr den Studierenden auch während der Weihnachtsferien zugänglich gemacht werden sollen, während sie ihnen nach den bisherigen Tarifbestimmungen nur zu Beginn und Schluß des Semesters gewährt wurden.

— **Platzkartengebühr.** Zum 1. Oktober wird die Gebühr für die Vorausbestellung von Plätzen in den D-Zügen auf 20 ℳ in der 1. Klasse, 10 ℳ in der 2. Klasse und 5 ℳ in der 3. Klasse erhöht.

— **Erhöhung des Tarifes für Zwangsentladung.** Die Zwangsentladungs- und Zwangsabfuhrgebühren im Eisenbahndirektionsbezirk Berlin werden infolge der weiter gestiegenen Fuhrunterhaltungskosten mit sofortiger Gültigkeit um 100 % erhöht. Näheres ist bei dem Verkehrsbureau der Handelskammer, Klosterstraße 41, zu erfahren.

— **Frachtermäßigung für frische Kartoffeln, Teigwaren usw.** Die Reichsbahn führt sofort Frachtermäßigungen für Kartoffeln, Obst und Teigwaren ein. Der Ausnahmetarif für frische Kartoffeln, der für Stückgut und Wagenladungen gilt, ermäßigt die Normalfracht um 20 % der jetzigen Fracht. Die am 1. Oktober eintretende Gütertariferhöhung findet auf frische Kartoffeln keine Anwendung. Für frisches Obst werden die Sätze des bereits bestehenden Ausnahmetarifs dergestalt weiter ermäßigt, daß an Stelle der Frachtberechnung der Wagenklasse A die der Klasse C (bisher B) tritt, sowie für Stückgut eine Ermäßigung von 50 % (bisher 40 %) gewährt wird. Auch für diesen neuen Ausnahmetarif bleiben die Septembertarife nach dem 1. Oktober bestehen. Für Teigwaren (Nudeln, Makkaroni), kochfertige Suppen, Suppenwürfel, Fleischbrühwürfel und Suppenwürze in Wagenladungen tritt vom 1. Oktober ab ein Frachtnachlaß von 15 % der normalen Oktoberfracht ein.

Die Reichsbahn hofft, diese Vergünstigungen bis zum 31. Dezember d. J. bestehen lassen zu können. Ihren Maßnahmen liegt die Voraussetzung zugrunde, daß die Tarifermäßigung auch tatsächlich den Verbrauchern zugute kommt und sich in den Kleinhandelspreisen der Erzeugnisse bemerkbar machen wird. Anderenfalls wäre eine derartige Frachtvergünstigung, die als Notstandsmaßnahme anzusehen ist, nicht zu rechtfertigen.

— **Beförderungsbedingungen für leicht feuerfangende Güter.** Auf Vorstellung der Handelskammer zu Berlin hat die Reichseisenbahnverwaltung den Zeitpunkt der Wiedereinführung des Bedeckungszwanges für leicht feuerfangende Güter (z. B. Stroh, Heu usw.) auf den 1. März 1923 hinausgeschoben, um allen Verkehrtreibenden nochmals Gelegenheit zu geben, sich auf die veränderte Sachlage einzurichten. Bis zu diesem Zeitpunkt können daher Heu-, Stroh- usw. Sendungen noch ohne Bedeckung aufgeliefert werden. Vom 1. März 1923 ab werden sich die Verkehrtreibenden auf den Zwang der Bedeckung der Stroh- usw. Ladungen einrichten und die erforderlichen Decken beschaffen müssen.

— **Der Kohlenvorrat der Reichsbahndirektion Berlin.** Die Reichsbahndirektion Berlin teilt folgendes mit: Die Versorgung der Reichsbahndirektion Berlin mit Lokomotivbrennstoffen hat sich infolge Einführung englischer Kohle erheblich gebesse Zurzeit ist ein Vorrat für 34 Tage vorhanden. Wenn nicht u vorhergesehene ungünstige Umstände eintreten, ist zu hoff daß der Eisenbahnverkehr während des Winters ohne Ei schränkung aufrechterhalten werden kann.

— **Allgemeine Grundsätze über die Annahme und Ausbildu der Handwerkslehrlinge.** Mit Erlaß vom 10. September 19 hat der Reichsverkehrsminister folgende neue Grundsätze üb die Annahme und Ausbildung der Lehrlinge bekanntgegebe die im Einvernehmen mit den Arbeitnehmervereinigungen ve einbart worden sind.

1. Die Lehrlinge werden in geeigneten Werkstätten au gebildet. Als Handwerkslehrlinge im Sinne der nachfolgend Bestimmungen gelten auch die Mechanikerlehrlinge in de Eisenbahn-Telegraphenwerkstätten.

2. Vorbedingung zum Eintritt in das Lehrverhältnis ist mi destens abgeschlossene Volksschulbildung*). Höhere Schu bildung darf nicht verlangt werden. Eine Unterscheidung d Lehrlinge nach Herkunft findet nicht statt. Söhne von versto benen oder infolge Eisenbahnunfalls dienstunfähigen Eise bahnbediensteten können jedoch bevorzugt angenommen we den, ebenso im Falle der Bedürftigkeit Söhne im Kriege G fallener oder Kriegsbeschädigter mit mindestens 50% Erwerb verminderung. Die Bevorzugten müssen eine aus dem Ergel nis der Prüfung (Ziff. 3 Satz 4) zu berechnende Durchschnitt leistung aufweisen; ihre Höchstzahl darf 30% der für ein Wer einzustellenden Lehrlinge nicht überschreiten.

3. Die Einstellung von Lehrlingen erfolgt einmal im Jah zu einem bestimmten Zeitpunkt. Für die Einstellung komm das Alter von 14—17 Jahren in Frage. Es können jedoch, s weit sie allen sonst vorgeschriebenen Bedingungen entspreche auch Knaben eingestellt werden, die erst nach dem Einstellung tage, spätestens aber am 30. Juni desselben Jahres, das 14. L bensjahr vollenden. Die Bewerberliste wird 6 Monate vor de Einstellungstag abgeschlossen. Die Bewerber müssen gerich lich unbestraft sein und guten Leumund besitzen. Die A nahme ist abhängig von körperlicher Tauglichkeit und dem B stehen einer Prüfung über Schulkenntnisse und Berufseignun Die Prüflinge werden in der Reihenfolge der Ergebnisse ei gestellt (vgl. jedoch Ziff. 2 Sätze 4 und 5).

4. Mit dem gesetzlichen Vertreter des Lehrlings ist bei d Einstellung ein Lehrvertrag abzuschließen.

5. Die ersten zwei Monate gelten als Probezeit, während d das Lehrverhältnis jederzeit durch einseitigen Rücktritt gelö werden kann. Nach Ablauf der Probezeit kann das Lehrverhäl nis nur durch Vereinbarung oder aus den im Lehrvertrag b zeichneten Gründen gelöst werden.

6. Der Lehrling hat sich eines anständigen, gesitteten Leben wandels zu befleißigen und soll jederzeit bestrebt sein, sich d Zufriedenheit und Achtung seiner Vorgesetzten zu erwerb und mit seinen Mitlehrlingen in kameradschaftlichem Verhältn zu leben. Er muß bemüht sein, sich in seinem Handwerk mö lichst zu vervollkommnen.

7. Lehrherr ist der zuständige Amtsvorstand oder Werkdirel tor. Er kann die Wahrnehmung der ihm nach dem Lehrvertra zustehenden Rechte und Pflichten mit Ausnahme der fristlos Entlassung nach Bedarf an geeignete Beamte der Werkstät übertragen, insbesondere an solche, in deren Abteilung der Leh ling jeweils ausgebildet wird. Der Lehrherr hat den Lehrli nach einem Ausbildungsplan in allen zum Handwerk gehörige Arbeiten unterweisen zu lassen und muß bemüht sein, ihn z einem tüchtigen Gesellen auszubilden.

8. Die tägliche Arbeitszeit ist die gleiche wie die der A beiter (§ 3 L. T. V.), jedoch unter Ausschluß von Überstunde Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit. Soweit die Paus länger sind als die den Arbeitern gewährten, sind sie in die A beitszeit einzurechnen.

9. Für den eisenbahndienstlich erteilten Werkschulunterri ist ein Schulgeld nicht zu zahlen.

Müssen die Lehrlinge mangels einer bahneigenen Werksch eine öffentliche Fortbildungsschule besuchen, so trägt die Reich bahn die Schulgeldkosten für die gesetzlich vorgeschrieben Stunden. Die Zeit des Unterrichts wird in die Arbeitszeit ei gerechnet. Lernmittel (Bücher, Schreib- und Zeichensache haben die Lehrlinge auf ihre Kosten zu beschaffen.

10. Die Lehrlinge erhalten eine in einer Anlage 1 vermerkt Lehrlingsvergütung. Sie werden grundsätzlich nicht im G dinge beschäftigt.

11. Für den Erholungsurlaub unter Fortzahlung der Leh lingsvergütung finden die Bestimmungen im § 23 Ziff. 2 un

*) Unter abgeschlossener Volksschulbildung ist die erfol reiche Beendigung der letzten Klasse der Volksschule z verstehen.

.V. Anwendung. Urlaub darf nur an werkschulfreien oder ildungsschulfreien Tagen genommen werden.

Die Freifahrt regelt sich nach den jeweils geltenden Freibestimmungen.

Die Lehrlinge haben sich nach beendigter Lehrzeit der lenprüfung vor dem zuständigen Prüfungsausschuß der isbahn zu unterziehen, sofern nicht die Prüfung vor einem tlichen Prüfungsausschuß abzulegen ist.

r Ausschuß besteht aus: a) dem Amtsvorstand (Werktor) oder einem von ihm ernannten Vertreter als Vorndem, b) einem Oberingenieur, Ingenieur oder Werkstättenieher, c) einem Lehrer der Werkschule, d) einem Lehrer und e) einem Handwerker.

r Handwerker wird alljährlich vom Betriebsrat ernannt, dem Handwerk des Prüflings angehören, mindestens 3 Geselle sein und das 24. Lebensjahr vollendet haben. Die ngstätigkeit des Handwerkers darf eine Minderung seiner hnung nicht zur Folge haben. Sofern keine Werkschule ht. kann ein Lehrer der von den Lehrlingen besuchten bildungsschule als Mitglied herangezogen werden. Die Geen für die Ablegung der Prüfung vor einem Ausschuß der isbahn, die nicht höher sein dürfen als die Hälfte des sverdienstes eines Lehrlinges, hat dieser vor Ablegung Prüfung zu entrichten.

Lehrlinge, welche die Gesellenprüfung bestanden haben, ten hierüber ein von dem Lehrherrn und dem Prüfungshuß ausgestelltes förmliches Gesellenprüfungszeugnis.

hrlinge, welche die Gesellenprüfung nicht bestehen, eran eine von dem Lehrherrn auszufertigende Bescheinigung Art und Dauer der Lehrzeit. Auf besonderes Verlangen ehrlings ist die Bescheinigung auch auf seine Führung und Leistungen auszudehnen.

im Nichtbestehen der Prüfung ist im einzelnen Falle durch Prüfungsausschuß zu bestimmen, nach welcher Zeit die ung wiederholt werden kann. Die Prüfung darf nur einwiederholt werden und zwar spätestens sechs Monate nach digung der Lehrzeit. Auf Wunsch kann der Prüfling end dieser Zeit in seinem Handwerk gegen Gewährung ehrlingsvergütung des vierten Lehrjahres beschäftigt wermit der Vergünstigung, während seiner Arbeitszeit am schulunterricht unentgeltlich teilzunehmen, um sich auf Weise die fehlenden Kenntnisse und Fertigkeiten anzugen.

Zur Vertretung der Angelegenheit der Lehrlinge ist der iebsrat nach Maßgabe der Bestimmung der Betriebsräteidnung berufen.

Mit Abschluß der Lehrzeit ist das Vertragsverhältnis ligt.

Vorstehende Grundsätze treten am 1. Oktober 1922 in t und gelten auch für laufende Lehrverträge. Hinsichtlich etzteren ist mit den gesetzlichen Vertretern der Lehrlinge entsprechende Nachtragsvereinbarung zu treffen.

— **Über die Lohnregelung durch die Fremdmächte** schreibt Deutsche": „Gelegentlich des Eisenbahnerstreikes in hat die Interalliierte Kommission die Eisenbahnerlöhne zu niedrig erklärt und darauf bestanden, daß Delegierte Interalliierten Kommission bei einer Schlichtungsinstanz die Neuregelung der Löhne mitwirken. Dieses Verlangen in Einklang mit der bisher auch schon üblichen Praxis, ein Schlichtungsausschuß der Besatzungsbehörde zur endgen Entscheidung in Lohnstreitigkeiten berufen war. Von Anrufung dieser Stelle ist jedoch aus naheliegenden Gründ sehr wenig Gebrauch gemacht worden. Im Fall der Eisener wirkt sich das von der Besatzungsbehörde geübte Veren jedoch als eine Bevormundung der Reichsregierung aus. er und der Volksvertretung wird das Recht genommen, die des Lohnes und des Gehalts zu bestimmen. Das Reich nur zu zahlen. Es ist klar, daß dieser Eingriff in die te der Reichsregierung und der Volksvertretung nicht aus zur deutschen Arbeiterschaft erfolgt. Man greift lediglich alb ein, um Schwierigkeiten zu beseitigen, die durch Lohnfe der Besatzung entstanden sind oder entstehen können. wäre falsch, wenn die Arbeiterschaft im besetzten Gebiet dem Eingreifen der Interalliierten Kommission schließen le, diese habe mehr Verständnis für die Not der Arbeiterft als die deutsche Reichsregierung."

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage bei Eisenbahnen des Ruhrgebiets war in der Woche vom 10. bis September d. J. im allgemeinen glatt. Der Verkehr mit zu den Baustoffen zählenden Gütern war sehr stark, wie ohl die Zahl der Züge, als auch die Anzahl der zur Beng gestellten Wagen, die die hohen Anforderungen des ats September 1913 weit übertrafen, erkennen läßt. In Anforderung der Wagen für Brennstoffe war eine wesentliche Steigerung infolge der Wirkung des Überschichtenabkommens noch nicht zu bemerken. Der Bedarf an gedeckten Wagen war sehr hoch. Da von der Ruhr zahlreiche gedeckte Wagen leer nach den landwirtschaftlichen Gebieten und Kalibezirken abgegeben werden mußten, konnten Ausfälle für weniger wichtige Güter nicht ganz vermieden werden. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in jener Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 446 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt (Höchstgestellung am 11. September 21 945). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 036 Wagen. Die zahlreichen Niederschläge der letzten Woche haben eine nicht unbeträchtliche Zunahme des Rheinwasserstandes herbeigeführt. Der Cauber Pegel zeigte am 19. September einen Stand von 3,92 m, gegenüber 2,30 m normal. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen bezifferte sich auf 19 614 t täglich, gegenüber 18 615 t in der Vorwoche. Der Kohlenumschlag in den Rheinhäfen nahm zu von 4442 auf 5268 t, der Gesamtumschlag in den Kanalhäfen der Zechen von 23 847 auf 24 984 t arbeitstäglich.

— **Eröffnung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs.** Die Arbeiten an dem ersten Bauteil des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart sind, wie von amtlicher Seite mitgeteilt wird, soweit fortgeschritten, daß mit seiner Fertigstellung auf Ende des Monats September sicher gerechnet werden kann. Die Inbetriebnahme ist aber erst möglich, nachdem sich das Betriebs- und Verkehrspersonal mit den Anlagen und Einrichtungen genau vertraut gemacht hat. Als Zeitpunkt der Eröffnung ist die Nacht vom Sonntag auf Montag 22./23. Oktober bestimmt worden. Die feierliche Einweihung ist auf den vorhergehenden Samstag, 21. Oktober festgesetzt; sie wird den Zeitverhältnissen entsprechend in schlichten Formen vor sich gehen. Die Wirtschaft im neuen Hauptbahnhof wird zur Vermeidung von Verkehrsstörungen, die bei gleichzeitiger Eröffnung des Eisenbahn- und des Wirtschaftsbetriebes entstehen können, voraussichtlich schon anfangs Oktober eröffnet werden. Es ist zu hoffen, daß keine Zwischenfälle sich ereignen, die die Einhaltung dieser Termine verhindern.

Die ursprüngliche, auf den Stand der Arbeiten in diesem Frühjahr sich gründende Absicht, den neuen Bahnhofteil schon im September oder am 1. Oktober d. J. in Betrieb zu nehmen, ließ sich leider nicht verwirklichen, weil infolge des langandauernden Metallarbeiterstreiks und der ungünstigen Witterung wichtige Lieferungen und Arbeiten sich verzögerten. Um nicht falsche Hoffnungen zu erwecken, die sich an die Eröffnung des ersten Bauteils des neuen Bahnhofs knüpfen könnten, muß ausdrücklich festgestellt werden, daß hierdurch der Verkehrsnot der Landeshauptstadt noch nicht genügend gesteuert wird. Die Leistungen auf den acht neuen Hallegleisen lassen sich gegenüber denen im alten Hauptbahnhof nicht wesentlich steigern, so daß auch unter den neuen Verhältnissen viele der Fahrplan- und sonstigen Verkehrswünsche leider noch nicht erfüllt werden können. Auch der Zu- und Abgang der Reisenden wird noch mit manchen Unbequemlichkeiten verbunden sein, solange hierfür nur die eine, bis jetzt gebaute Eingangshalle zur Verfügung steht. Eine erhebliche Verbesserung wird erst eintreten, wenn auch der zweite Bauteil fertiggestellt und in Betrieb genommen ist. Die Eisenbahnverwaltung wird, so gut es unter den herrschenden Verhältnissen möglich ist, mit allen Kräften auf die baldige Erreichung dieses Zieles hinarbeiten.

— **Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.** Laut Bericht für das Geschäftsjahr 1921/22 sind irgendwelche Betriebsstörungen nicht eingetreten, der Personen- und Güterverkehr hat ungefähr die gleiche Höhe wie im Vorjahre erreicht. Die Mehreinnahmen sind daher auf die Tariferhöhungen zurückzuführen. Über den polnischen Teil konnte bisher noch keine Betriebsrechnung gelegt werden, da die Abrechnungen mit der polnischen Eisenbahndirektion in Posen noch ausstehen und infolgedessen noch nicht mit bestimmten Zahlen gerechnet werden kann. Die Verhandlungen zur Erreichung des Grenz-, Wechsel- und Durchgangsverkehrs sind jetzt wieder aufgenommen worden. Die Verwaltung hofft hierbei zu einem günstigen Ergebnis zu kommen. Die Betriebseinnahmen betragen 6,99 Mill. Mark (i. V. 3,58); ihnen stehen 5,13 Mill. Mark (i. V. 4,28) Ausgaben gegenüber, so daß ein Rohgewinn von 1,86 Mill. Mark verbleibt. Nach Absetzung verschiedener Rücklagen werden 483 490 ℳ zur Deckung des vorjährigen Verlustes verwandt und aus dem hiernach verbleibenden Reingewinn von 364 597 ℳ 4½ % Dividende auf die Aktien Lit. A und 3½ % Dividende für Lit. B ausgeschüttet und 17 096 ℳ vorgetragen.

— **Mitropa.** Der fünfte Geschäftsbericht der Mitropa, Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G. in Berlin, ergibt, daß die Gesellschaft in dem Geschäftsjahr vom 1. Dezember 1920 bis 30. November 1921 bei einem Aktienkapital

von 22 Millionen Mark einen Reingewinn von rd. 3 Millionen Mark erzielen und eine Dividende von 12½ % verteilen konnte. Der Betrieb der Gesellschaft hat sich im Laufe des Geschäftsjahres erheblich verdichtet. Die zu Beginn des Geschäftsjahres laufenden 80 Speisewagen- und 14 Schlafwagenkurse haben sich im Juli/August auf 133 und 61 erhöht. Namentlich hat die Gesellschaft die Schlafwagenkurse nach München und Basel übernommen und neue Schlafwagendienste nach Holland eingerichtet. Der Wagenpark betrug 269 Wagen. Der Ankauf einer Wagenwerkstätte in Gotha gab der Gesellschaft die Möglichkeit, erhebliche Reparaturen an ihren Fahrzeugen im eigenen Betriebe durchzuführen. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr werden als befriedigend bezeichnet.

— **Vermietung von Sitzkissen an Reisende.** Der „Siesta-Gesellschaft für Reiseerleichterungen" in Bocholt ist vertraglich das Recht zur Vermietung von Sitzkissen an Reisende auf den Bahnhöfen der Reichsbahn zugestanden worden. Das Verleihen der Kissen und deren Rücknahme geschieht ausschließlich durch Bedienstete des Unternehmens, die auf größeren Bahnhöfen stationiert und als Bedienstete der „Siesta" kenntlich gemacht sind. Das Leihen von Kissen ist also nur angängig zwischen Stationen, auf denen sich Bedienstete der „Siesta" befinden. Das Anbieten der Kissen darf nur vom Bahnsteig aus erfolgen; das Betreten der Züge ist nicht zugelassen. Neben der Leihgebühr wird zur Sicherung der Rücklieferung der Kissen ein Pfandgeld erhoben, das bei Rückgabe des Kissens abzüglich der Leihgebühr erstattet wird. Die Beförderung der Kissen zwischen der Zentralstelle und den Zweigstellen, und den Zweigstellen untereinander erfolgt auf Kosten der Gesellschaft nach den öffentlichen Tarifen. Im Bahnbereich als verschleppt aufgefundene Kissen werden als Dienstgut mit Personenzügen frachtfrei an die nächste Zweigstelle des Unternehmens befördert.

— **Über die gegenwärtige Lage der Verkehrsindustrie** entnehmen wir der Zeitschrift Elektro-Markt Pößneck folgende Darstellung: Die Lokomotivbauanstalten sind zunächst noch befriedigend beschäftigt. Nach den Berichten an die Handelskammer zu Cassel ist die Tätigkeit noch für einige Monate gesichert; die weitere Beschäftigung hängt dann davon ab, daß es der Industrie gelingt, neue Auslandsaufträge zu erlangen. Zur Anbahnung von Verhandlungen mit Rußland auf Grund des Rapallo-Vertrages ist es für den Lokomotivbau noch nicht gekommen. Den Balkanstaaten fehlt es an Geld, um bei dem bestehenden Mangel an Verkehrsmitteln Aufträge zu erteilen. Die französischen Bahngesellschaften sowie die belgische Staatsbahn scheiden für die deutschen Lokomotivbauanstalten gänzlich aus. Der Absatz an leichten Lokomotiven für industrielle Zwecke, der in der Vorkriegszeit in diesen Ländern sehr rege war, ist fast ganz ins Stocken geraten.

Die Geschäfts- und Betriebslage im Wagenbau ist zurzeit als mittelmäßig anzusprechen. Der Beschäftigungsgrad hat sich dadurch zum Teil etwas abgeschwächt, daß die Werke mehr und mehr ihre Rückstände aufgearbeitet haben; insbesondere ist der Beschäftigungsgrad niedriger als im Vorjahr. Der zukünftigen Entwicklung wird mit Bedenken entgegengesehen, und dies nicht nur wegen des bestehenden Baustoff- und Betriebsstoffmangels, der auf die Leistungen der Werke ungünstig einwirkt. Wenn auch die Verhandlungen über die Güterwagenlieferungen mit der Reichsbahnverwaltung vor dem Abschluß stehen, so sind diese Aufträge doch nicht derartigen Umfangs, daß sie die Beschäftigung der Werke bis zum Frühjahr nächsten Jahres sicherzustellen vermögen. Die Vergebung von Personenwagen ist zum Teil, z. B. im Casseler Bezirk, erfolgt; sie ist aber noch nicht überall durchgeführt. Soweit die Werke nicht in der Lage sind, Baustoffe auf Vorrat zu beschaffen, und den Bau der Fahrzeuge einzuleiten vermochten, sind erhebliche Störungen in der Betriebsführung zu befürchten. Sonstige Auslands- und Inlandsgeschäfte sind nur in geringem Umfang getätigt worden oder in Aussicht. Nach dem Bericht der Handelskammer Düsseldorf erfolgte die Anlieferung der Grundstoffe, besonders Eisen und Kohle, auch in dieser Industrie im Juli mit großer Verzögerung; Kohlen gingen auf den Landabsatzwegen nur in geringen Mengen ein.

Der Kraftfahrzeugbau ist im großen und ganzen ebenso rege beschäftigt wie im Juni.

— **Zugentgleisung bei Augsburg.** Auf der Eisenbahnstrecke Augsburg-Welden entgleiste in der Nähe von Augsburg der fahrplanmäßige Personenzug. Sechs Wagen stürzten um. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden getötet. Mehrere Reisende sind schwer verletzt. Der Materialschaden ist bedeutend.

— **Saßnitzverkehr nach Schweden.** Der Dampffährenverkehr Trälleborg-Saßnitz zeigte, was die Anzahl der Reisenden betrifft, im August Rekordzahlen, während der Güterverkehr wie vor sehr gering war. Im ganzen Monat wurden in be Richtungen 31 Fahrten von schwedischen und 35 von deuts Dampffähren ausgeführt. Von Schweden nach Deutsch wurden 1334 t Güter überführt, während von Deutscl nach Schweden 5877 t gingen. Die Anzahl der Reisenden Deutschland betrug 8293 Personen und von Deutschland 1 Im gleichen Monat des Vorjahres war die Anzahl der Re den 7589 und 11 094.

— **Die Vollkanalisierung der oberen Oder** ist eine der deutsamsten Aufgaben für den Wiederaufbau des ostdeuts Wirtschaftslebens. In der kanalisierten Strecke von Bre bis Cosel beträgt, wie die Industrie- und Handelszeitung führt, die Fahrwassertiefe 1,40 m; eine gleiche Fahrwa tiefe ist für den geregelten Teil unterhalb Breslau gep Wegen zu geringer Fahrwassertiefe hat namentlich im let Jahr die Schiffahrt lange ruhen müssen. Die Tiefe betrug weise nur 0,98 m, außerdem war die Fahrstraße ober Breslaus durch Versandung unbenutzbar. Die Oder-Schiff strebt danach, daß die Kanalisierung der oberen Oder zum schluß gebracht wird. Man wartet schon seit Jahren dar daß das Ranserner Wehr fertiggestellt wird; falls die Oderst bauverwaltung nicht in der Lage ist, für rasche Fertigstel der Ausbauarbeiten zu sorgen, sollen die Arbeiten von Pri unternehmern durchgeführt werden.

Es handelt sich weiter um den Bau des Staubeckens bei machau. Durch dieses an der Glatzer Neiße gedachte S becken sollen in trockenen Jahreszeiten, in welchen der Wa stand zu niedrig ist, Zuschüsse von Wasser gegeben wer Das Staubecken ist auch für den Hochwasserschutz und für Kraftgewinnung geplant und wird einen Inhalt von unge 115 Mill. cbm Wasser umfassen. Für die Erhaltung der F wassertiefe von 1,40 m werden nach neuester Berechn 85 Mill. cbm Wasser, die in trockenen Jahren aus dem S becken zu entnehmen wären, hinreichend sein. Der Staat die Absicht kundgegeben, die Fahrwassertiefe der Oder sp bis auf 1,70 m auszubauen. Mit diesem Ausbau ist verbur die Neuanlage mehrerer beträchtlicher Zuschußbecken und Umbau von Schleusen. Wann dieses Projekt realisiert den soll, steht noch nicht fest; aber es ist sicher, daß der des Mittellandkanals auf die weitere Vergrößerung der O wasserstraße erheblichen Einfluß haben wird.

— **Welternte- und deutsche Ernteaussichten.** Das Interna nale Ackerbau-Institut in Rom bringt in seiner letzten Num ein vorläufiges Urteil über die Welternte. Zugrunde l dieser Schätzung etwas mehr als die Hälfte der gesamten W getreideanbaufläche. Hiernach ist die Ernte bei den Ha getreidearten (Weizen, Roggen, Gerste und Hafer) etwas stiger als die vorjährige. Im einzelnen wird die Weiz ernte um 2.4 %, die Roggenernte um 13,1 %, die Hafere um 14,7 % günstiger, die Gerstenernte um 2,4 % ungünst beurteilt. Was die Obsternte angeht, so wird diese in a Ländern weit günstiger als im vergangenen Jahre ausfal

In Deutschland ist die Obsternte in diesem Jahre Durchschnitt mit gut bis sehr gut anzusprechen. Außerord lich reichlich ist der Zwetschgenertrag. Äpfel und Birnen gut ausgefallen. Die Weinernte ist der Menge nach gut; Güte des Weines hängt noch von warmen, trockenen und so gen Herbsttagen ab. Die Stimmung der Winzer ist optimisti

Nach dem neuesten Saatenstandsbericht des Statistisc Reichsamtes ist der Ausfall der Brotgetreideernte um 15 20 % geringer als im Vorjahre, das eine sehr gute Ernte Wintergetreide aufzuweisen hatte.

Die vorläufigen Hektarerträge werden Anfang Septem geschätzt:

	Winterweizen		Winterroggen	
	Vorschätzung 1922	Ernte- (Nov.) ermittlung 1921	Vorschätzung 1922	Ernte- (No ermittlun 1921
	dz	dz	dz	dz
Preußen . .	14,1	21,8	12,8	16,1
Bayern . .	12,7	17,7	13,0	15,1
Sachsen . .	18,3	25,0	16,9	19,0
Württemberg	11,0	17,7	11,2	14,7
Baden . . .	9,4	16,7	10,5	15,1
Thüringen .	12,1	18,8	10,8	15,1
Hessen . . .	11,5	20,2	11,7	14.9
Oldenburg .	15,6	19,3	11,8	12.2
Braunschweig	19,7	24,0	17,6	18.2

Die August-Vorschätzungen bleiben bekanntlich immer et hinter den endgültig im November ermittelten Erträgen zur Die Roggenernte ist beendet, die Weizenernte ist teilweise n im Gange gewesen. Der Stand des Hafers im August hat gegenüber dem Vormonat nicht geändert; er reift infolge

eichlichen Niederschläge ungleich. Die Hackfrüchte, Kartoffeln, ucker- und Runkelrüben, stehen im ganzen Reiche recht be- iedigend; überall wird mit einer ziemlich guten Ernte ge- echnet.

Die Futterpflanzen und Wiesen haben sich infolge der äufigen Niederschläge günstig entwickelt. Der zweite Schnitt er Wiesen fällt in vielen Teilen des Reiches günstiger aus ls der erste. Für reichliches Herbstfutter sind die Aussichten ünstig. Der Saatenstandsbericht im Deutschen Reiche Anfang eptember 1922 lautete am Anfang:

	Reichsdurchschnitt			
	September	August	September	
	1922	1922	1921	1913
afer	3,3	3,3	3,0	2,4
artoffeln	2,5	2,5	3,4	2,6
ıckerrüben	2,5	2,5	3,4	—
ınkelrüben	2,5	2,6	3,3	—
lee	2,9	3,5	3,9	2,4
ızerne	2,5	2,8	3,7	2,4
ew. Wiesen	2,4	2,6	3,4	2,1
ndere Wiesen	2,7	3,0	4,1	2,5

Österreich.

— **Staatseisenbahngesellschaft.** In den letzten Tagen haben iter der Leitung des zur Aufteilung der österreichischen und igarischen Staatsschulden eingesetzten Unterausschusses der eparationskommission zwischen Vertretern der Nachfolge- aaten und der Staatseisenbahngesellschaft Verhandlungen statt- funden, die nunmehr zu einem Übereinkommensentwurf über e Aufteilung der an die Gesellschaft zu leistenden Einlösungs- nte und der ursprünglich von der Gesellschaft ausgegebenen, äterhin verstaatlichten Schuldverschreibungen geführt haben. ieser Entwurf unterliegt vorerst der Genehmigung durch die teiligten Regierungen und den Verwaltungsrat der Gesell- haft und wird sodann die Grundlage eines Vorschlages für die bständige Entscheidung der Reparationskommission darüber bilden haben, wie die derzeit im Umlaufe befindlichen Staats- huldverschreibungen durch Schuldverschreibungen der beteilig- n Nachfolgestaaten ersetzt werden sollen. — Durch diese Ent- eidung werden die gesamten noch unerledigten Fragen der aatseisenbahn aus der Welt geschafft und eine Klärung der rhältnisse in jeder Richtung angebahnt. In erster Linie han- t es sich hierbei um die Aufteilung der Annuität für die sei- rzeit an den ungarischen Staat verkauften Linien. Diese nuität beträgt rund 19 Mill. K., wovon hinsichtlich eines Be- ges von 13 Mill. K., der in Gold zu zahlen ist, die öster- chische Regierung den Anspruch auf die Hälfte des Agios be- zt. Die Annuität wird nun zwischen den Nachfolgestaaten art aufgeteilt, daß ein fester Schlüssel, der sich nach der lometerlänge in den einzelnen Staaten bemißt, festgestellt rde. Danach berechnet sich der Anteil Ungarns mit 23, jener Tschechoslowakei mit 43, der Anteil Südslawiens mit 9 und Anteil Rumäniens mit 25 %. Die Schuldverschreibungen der atseisenbahn waren seinerzeit in zwei Gruppen geteilt wor- n. Der größte Teil war von der österreichischen Regierung Kaufpreis für das im Jahre 1908 verstaatlichte Netz zur bstzahlung übernommen worden. Von diesem österreichischen teil belasten nach der Kilometerlänge vier Fünftel die hechoslowakei und ein Fünftel den österreichischen Staat. Gesellschaft verblieb belastet mit drei Schuldverschreibungs- issionen von zusammen 80 Mill. K. Diese drei Gruppen wer- nun nach dem oben angegebenen Aufteilungsschlüssel zwi- en den vier Nachfolgestaaten Ungarns aufgeteilt, wobei die ometerlänge entscheidend ist. Entsprechend dieser Regelung den auch die Pfandrechte neu festgestellt werden. Gegen- rtig sind für die Schuldverschreibungen die gesamten Linien Staatseisenbahngesellschaft haftbar. In Zukunft erfolgt die fteilung auf die einzelnen Staaten, so daß jeder Staat nur für en Anteil einzustehen hat. Das ist der Inhalt der getroffe- Abmachungen, auf Grund deren der Bericht an die Regie- gen der einzelnen Staaten erfolgen soll. Die vollständige igung soll nach den getroffenen Abmachungen bis Mitte Okto- durchgeführt werden.

— **Sonderzüge.** Die Bundesbahnverwaltung macht neuerlich auf aufmerksam, daß sie mit Rücksicht auf die in den Wäh- gsverhältnissen begründeten Schwierigkeiten bei der Kohlen- haffung und den anhaltend überaus starken Reiseverkehr, sen Bewältigung die Indienststellung aller verfügbaren Be- bsmittel erfordert, nicht in der Lage ist, Sonderzüge zu füh- und alle diesbezüglichen Ansuchen grundsätzlich ablehnt.

— **Schonungslose Behandlung der Eisenbahnwagen durch Reisende.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen richtet an die Reisenden folgenden Aufruf: „Die Bundesbahnverwaltung hat in diesem Frühjahr die Neueinrichtung einer Reihe von vierachsigen Personenwagen in friedensmäßiger Ausstattung verfügt. Vor kurzer Zeit ist nun ein derartiger, mit großen Kosten hergestellter Wagen zur ersten wiederkehrenden Untersuchung in eine Bahnwerkstätte gelangt. Bei diesem Anlasse wurden die Stoffüberzüge der ersten und zweiten Klasse beschmutzt und beschädigt vorgefunden. An verschiedenen Stellen konnten noch deutlich die Schuhabdrücke vom Auflegen der Füße und vom Besteigen der Sitzpolster wahrgenommen werden. Sogar die Türen wiesen zahlreiche Beschädigungen von Anstemmen der Füße seitens der Reisenden auf und waren überdies mit Flecken behaftet. Papier, Abfälle, Eierschalen und Tabakreste waren im ganzen Wagen verstreut. Da die Aufrufe der Bundesbahnverwaltung zur Wahrung der Ordnung und Reinlichkeit in den Zügen von einem Teile der Reisenden nicht gewürdigt werden, wird die Einführung von Nachreinigungsgebühren beabsichtigt, die rücksichtslose Reisende sofort an die Aufsichtsorgane der Bahnverwaltung zu entrichten haben werden. Angesichts der außerordentlich hohen Kosten, die die Instandsetzung der Personenwagen erfordert, richtet die Bundesbahnverwaltung neuerlich an alle Reisenden die eindringlichste Aufforderung, die Wagen und ihre Einrichtung schonend zu behandeln und den ergangenen Aufrufen zur Einhaltung der Ordnung und Reinlichkeit nachzukommen. Die fortgesetzte Nichtbeachtung der ergangenen Aufrufe würde den friedensmäßigen Wiederaufbau des Fahrparkes ernstlich in Frage stellen und die Bundesbahnverwaltung zu Schritten zwingen, die ihr ebenso unwillkommen scheinen, wie dem einsichtigen Teile unserer Bevölkerung."

— **Stadtbahnverkehr.** Die in der letzten Zeit unternommenen Vorarbeiten zur Einleitung des Stadtbahnverkehrs auf der Wiental- und auf der Donaukanallinie haben bisher zu keinem günstigen Ergebnis geführt. Mangel an Wagen und die hohen Kohlenpreise, die einen weit höheren Tarif als den Straßenbahntarif bedingen würden, haben zu dem Beschluß geführt, die Verwirklichung dieses Planes zu verschieben.

— **Vereinfachung des Eisenbahnbauverfahrens.** Die über das Eisenbahnbauverfahren derzeit bestehenden Vorschriften bringen es mit sich, daß aus Anlaß baulicher Veränderungen an einer Bahn stets dann eine mehrgliedrige Amtsabordnung in Tätigkeit treten muß, wenn öffentliche Interessen in bezug auf Wege, Wasserläufe oder Bergwerke auch nur im geringsten Maße berührt werden. Der hierdurch bedingte, mit der Bedeutung der betreffenden Bauherstellung oft in keinem Verhältnis stehende und unter den gegenwärtigen Verhältnissen besonders ins Gewicht fallende Arbeits- und Kostenaufwand hat das Bundesministerium für Verkehrswesen bestimmt, im Sinne der Anregung einzelner politischer Landesbehörden an eine Abänderung der betreffenden Vorschriften der die Behandlung von Eisenbahnbauplänen regelnden Ministerialverordnung vom 25. Januar 1879 heranzutreten. Das abgekürzte Verfahren, das durch eine Verordnung des Bundesministeriums für Verkehrswesen eingeführt wird, ermöglicht die Wahrung aller durch den geplanten Bau berührten Belange; zu ihrer Geltendmachung wird durch die vorgeschriebene Auflage des Bauentwurfs zur öffentlichen Einsicht Gelegenheit geboten. Die Durchführung einer kommissionellen Amtshandlung wird jedoch künftighin auf die Fälle beschränkt bleiben, in denen sie zur Austragung gegen den Bau erhobener Einwendungen oder zur Klarstellung seiner Rückwirkung auf öffentliche Belange geboten ist. Eine Bestimmung der Verordnung bietet auch eine Handhabe zur Verbilligung des Verfahrens durch Verminderung der Mitgliederzahl der Amtsabordnung. Die Verordnung findet auch auf das Verfahren bei Verlegung von Haltestellen an Straßenbahnen Anwendung.

— **Tariferhöhung.** Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 werden die Frachtsätze des Gütertarifs der österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen für die allgemeinen Tarifklassen und für jene Artikel, für die allgemeine Gütertarifklassen nicht vorgesehen sind, um 200 % hinaufgesetzt.

— **Güterverkehr über den Arlberg.** Die hauptsächlich durch übermäßigen Holzzulauf verursachten Verkehrsschwierigkeiten über den Arlberg konnten bereits soweit behoben werden, daß die in der Verkehrsrichtung Ost-West für den inländischen und ausländischen Frachtwagenladungsverkehr seit 11. August 1922 bestehenden Einschränkungen wieder zurückgenommen werden konnten. Da Holztransporte wieder in größerem Umfange zu erwarten sind, mußte, um neuerlichen Verkehrsstockungen vorzubeugen, verfügt werden, daß täglich nur bis zu drei Wagen von einer Versandstation nach ein und derselben Bestimmungsstation zugelassen werden. Diese Verfügung gilt auch für Holzsendungen aus dem Auslande. Für den Holzverkehr aus der Tschechoslowakei nach der Schweiz wurde ein besonderes Kontingent vereinbart.

— Erhöhung des Wagenstandgeldes. Die österreichischen Bundesbahnen haben in jüngster Zeit auf großen Teilen ihres Netzes mit bedeutenden Verkehrsbehinderungen zu kämpfen. Diese haben, abgesehen von der starken Inanspruchnahme durch den ungewöhnlich lebhaften Personenverkehr, ihre Ursache in der namhaften Zunahme der Güterauflieferung vor der mit 1. September d. J. eingetretenen Tariferhöhung, in der Steigerung des Durchzugsverkehrs und nicht zum geringsten Teile in der säumigen Be- und Entladung der Wagen durch die Parteien. Dieser letztere Umstand macht sich besonders störend geltend, indem der Wagenumsatz durch die langen Stehzeiten behindert wird. Um nun einer Gefährdung des Verkehrs vorzubeugen, wird zur Beschleunigung der parteiseitigen Be- und Entladung das Wagenstandgeld auf das Fünffache des tarifmäßigen Ausmaßes erhöht.

— Die Kohlenversorgung. Während die Kohleneinfuhr Österreichs aus Deutsch-Oberschlesien nunmehr ganz aufgehört hat, gestalten sich die Zufuhren aus Polnisch-Oberschlesien in der letzten Zeit erheblich günstiger. Dies geht aus dem Förderungsberichte über das polnisch-oberschlesische Steinkohlengebiet für den Monat August hervor. Bei einer Förderung von 2 048 535 t (gegen 2 075 238 t im Juli) betrug die Ausfuhr nach Österreich 236 357 t gegen nur 152 171 t im Juli laufenden Jahres. In der ersten Septemberwoche erhielt Österreich ungefähr 55 000 t Kohlen. Was die tschechische Kohle anbelangt, so stellt sich der Bezug für Österreich nach wie vor viel zu teuer, so daß beispielsweise Saarkohle erheblich billiger zu stehen kommt als gute böhmische Braunkohle. Oberschlesische Steinkohle wird wegen des hohen Brennwertes nach wie vor in Österreich bevorzugt. Auch die Beschaffung der tschechischen Zahlungsmittel für die Kohlenbezüge stößt auf große Schwierigkeiten.

— Dr. Redl †. Kürzlich verschied plötzlich im 55. Lebensjahre der Ministerialrat im Bundesministerium für Verkehrswesen Dr. Theodor Redl. Der Verstorbene wurde vom früheren Eisenbahnminister Dr. Derschatta in das Präsidium des Eisenbahnministeriums berufen. Mit großem Fleiße und gewinnendsten Umgangsformen ausgestattet, wußte er sich bald eine geachtete Stellung zu erringen. Zuletzt stand er im Departement für Rechtsangelegenheiten in Verwendung. Dr. Redl war auch Mitarbeiter unserer Zeitung.

Niederlande.

— Der Ansturm gegen die Stellung Rotterdams im Rheinverkehr. Die Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz schreibt: Es ist auch ein Zeichen der Zeit, daß im Wettbewerb der drei großen kontinentalen Nordhäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen, der jetzt wieder in vollem Gange ist, der wichtigste Rheinmündungshafen Rotterdam seit kurzem am schlechtesten abschneidet. Vor dem Kriege stand Hamburg an erster, Antwerpen an letzter Stelle, und Rotterdam folgte Hamburg sozusagen „um eine Kopflänge“. Nach dem Kriege hatte sich das Verhältnis zunächst gründlich verschoben, insofern als Hamburg, aus leicht verständlichen Gründen, in den ersten drei Nachkriegsjahren auf den letzten Platz verwiesen wurde, während Antwerpen 1919 und 1920 einen ganz gewaltigen Vorsprung vor seinen Mitbewerbern erhielt, so daß man in Belgien schon jubelte; nun sei das langersehnte Ziel erreicht, und Antwerpen sei und bleibe der erste Hafen des europäischen Festlandes. Schon 1921 aber war das Bild wieder anders: Rotterdam und Antwerpen liefen sozusagen totes Rennen um den ersten Platz (Rotterdam 10 874 629, Antwerpen 11 033 125), während Hamburg sich noch immer im toten Felde abmühte (9 532 601). Und nun bringt die Statistik des ersten Halbjahres 1922 abermals eine gründliche und für viele sicher höchst überraschende Verschiebung: Hamburg hat sich abermals an die Spitze heraufgearbeitet, ihm folgt dicht Antwerpen, und Rotterdam muß sich, wenn auch ehrenvoll, mit dem letzten Platz begnügen. Folgendes waren die genauen Zahlen für die ersten 6 Monate 1922:

Hamburg	5307 Schiffe	mit	6 202 926 NRT.
Antwerpen	3963 „	„	5 995 307 „
Rotterdam	4033 „	„	5 790 288 „

Wenn auch Rotterdam hinsichtlich der Zahl der Schiffe noch einen leichten Vorsprung vor Antwerpen hat, so sieht es sich doch in Bezug auf die wichtige Tonnage an die letzte Stelle verwiesen.

Die wesentlichste Ursache hierfür liegt natürlich in den Valutaverhältnissen. Es ist kein Zufall, daß der valutaschwächste Hafen der verkehrsstärkste und umgekehrt der valutastärkste der valutaschwächste ist. Wenn die Verfrachter und Reeder die Wahl haben, geben sie natürlich demjenigen Hafen den Vorzug, der wegen der niedrigen Valuta des Landes die billigste Benutzungsmöglichkeit bietet. Dazu kommt, daß aus gleichem Grunde die deutschen, belgischen und französischen
Bahnen zurzeit billigere Frachten aufweisen als die Rhe
schiffe, die sich in holländischen Gewässern bewegen müss
All dies trägt natürlich stark dazu bei, dem Rotterdamer Ha
viel Verkehr zu entfremden, der ihm sonst von Natur aus
fließen würde.

Ist somit schon die allgemeine Wirtschaftslage ausgesproch
dem Rotterdamer Verkehrsinteresse abträglich, so ist auch so
ein allgemeines wirtschaftliches Kesseltreiben gegen Rotterda
Vormachtstellung als Rheinmündungshafen im Gange, das s
zwar in keineswegs bösartigen und in durchaus erlaubt
Formen auswirkt, das aber dennoch in seiner Gesamtwirku
gefährlich genug für den holländischen Seehafen ist. Ni
weniger als drei Länder sind bestrebt, Rotterdam einen T
seines Verkehrs abzugraben und den stark flutenden Verke
des gesamten Rheingebietes einschließlich Süddeutschlands u
der Schweiz nach Möglichkeit ihren eigenen Häfen zuzuführe
Deutschland, Belgien und Frankreich.

Deutschland schädigt schon gegenwärtig, wenn auch durcha
unbeabsichtigt, Rotterdams Güterumschlag durch seine (
holländischen Gulden gemessen) ungemein niedrigen Eisenba
tarife, die zwar im Lande selbst vielfach als unerträglich ho
empfunden werden, aber jeden ausländischen Wettbewerb a
dem Felde schlagen. Dazu wird jetzt in den führenden Han
städten eifrigst Propaganda gemacht für den Bau eines „Han
kanals“, der Hamburg und Bremen einen möglichst gradlinig
Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal und das Ruhrkohle
gebiet verschaffen soll. Es soll dadurch in der Hauptsac
möglich gemacht werden, daß die für die überseeische Ausfuhr
stimmte rheinisch-westfälische Kohle in tunlichst großem M
stab von Rotterdam nach Bremen und Hamburg hinübergezog
wird. Sicherlich wird dadurch Rotterdam manch Ausfuhrg
entzogen werden, aber daß der Verlust für den Rotterdan
Riesenverkehr zahlenmäßig nicht allzusehr ins Gewicht fall
wird, lehrt die Tatsache, daß auch die Eröffnung des Dortmu
Ems-Kanals i. J. 1899, mit dessen Bau ganz ähnliche Ziele v
folgt wurden, sich kaum als ein nennenswerter Nachteil
Rotterdam erwiesen hat, trotz der hohen Wichtigkeit, die ger
dieser Kanal für Deutschland erlangte. Ueberdies wird
Bau des Hansakanals sicher noch recht lange auf sich war
lassen.

Die b e l g i s c h e n Pläne, den Rotterdamer Verkehr zuguns
von Antwerpen zu schädigen, sind auch noch nichts weniger
reif und überdies noch erheblich weniger bedrohlich. Der
Versailler Diktat vorgesehene Bau des Rhein-Schelde-Kan
soll in allererster Linie diesen belgischen Absichten dien,
aber dieses Projekt hat erst recht gute Weile, denn Deuts-
land und Holland haben wenig Veranlassung, die Angelegenh
zu fördern, und in Belgien weiß man bisher offenbar sel
nicht, was man will, hat auch zurzeit kein Geld für so k
spielige Unternehmungen übrig. Es ist jetzt wohl sogar sch
recht zweifelhaft, ob der Kanal überhaupt noch gebaut wer
wird, denn je weiter die holländische Maaskanalisierung f
schreitet, um so mehr sinkt der Wert des Kanals für Belgi
und daß die in Versailles gehegte Hoffnung, die Ruhrko
durch den Kanal nach Antwerpen zu ziehen, nichts mehr
nichts weniger war als ein phantastisches Luftschloß, dür
durch die seitdem angestellten Prüfungen dieses Plans in ü
zeugender Weise erwiesen worden sein. Von dieser Seite
hat also Rotterdam für seine Zukunft wohl am wenigsten
fürchten.

Unbedingt am bedrohlichsten und gefährlichsten sind
f r a n z ö s i s c h e n Anschläge gegen den Rotterdamer Verk
Daß der letzte Grund des von den Franzosen angestreb
elsässischen Seitenkanals gar nicht so sehr die immer in
Vordergrund gestellte Gewinnung von Wasserkraft ist (die s
unverhältnismäßig teuer stellen wird, und für die die erford
lichen Mengen von Abnehmern noch fehlen), sondern vielm
das Streben, das schweizerische und elsässische Wirtscha
leben den Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen
entfremden und so nachdrücklich wie möglich auf französis
Verkehrswege und Seehäfen hinüberzuziehen, dürfte ja
zwischen in der Schweiz wohl ziemlich überall erkannt wor
sein. In dasselbe Horn stößt die viel umstrittene, berücht
„surtaxe d’entrepôt“, dieser Strafzoll, der auf alle elsässis
Waren und für Elsaß bestimmte Überseegüter au
schlagen wird, falls sie nicht über französische Seehäfen ge
Straßburg, Mülhausen, Colmar usw. müssen, wie es ein el
sisches Blatt neulich treffend ausdrückte, an Paris dafür B
zahlen, daß der Rhein nicht an Dünkirchen vorbeifließt. In
geplanten elsässischen Seitenkanal, dessen angeblich
stimmige Genehmigung durch die Straßburger Zentralkommis
ein noch immer ungelöstes psychologisches Rätsel ist, und in
rücksichtslosen Anwendung der „surtaxe d’entrepôt“ lie
allerdings für Rotterdams Hafen Gefahren sehr ernster
die nicht gering eingeschätzt werden dürfen, und genau ebe
für Antwerpen. Vorläufig mag ja wohl in der Tat die Val
frage die Hauptursache sein, weshalb die beiden führen

mündungshäfen in ihren Verkehrszahlen schon wieder vom ourger Hafen übertroffen worden sind. Anderseits ist zu aten, daß Frankreichs rheinfeindliche Politik bisher noch ren ersten Anfängen steht und sich in Zukunft von einem zum andern kräftiger auswirken wird. Unter solchen Um en sind allerdings die Aussichten beträchtlich, daß der nde deutsche Seehafen trotz des beispiellosen Niederbruchs eutschen Seegeltung in Zukunft wieder dauernd einen Vor g vor seinen beiden wichtigsten Nebenbuhlern behaupten Der Anfang dazu ist offenbar schon gemacht, und daß igentliche Rheinmündungshafen Rotterdam in erster Linie osten dieser Entwicklung tragen muß, kann keinen Augen zweifelhaft sein.

Übrige europäische Länder.

— **Schnellfrachtgut bei den schwedischen Staatsbahnen.** Durch rungsentschließung vom 15. Juli 1921 wurde angeordnet, lie Eisenbahnverwaltung das Recht haben soll, mit den ndern besondere Übereinkunft zu treffen über die Beförde n von Wagenladungen mit gewissen bestimmten Zügen. Für tige Beförderung kann die Eisenbahn eine Zuschlags e von 50 % zu dem gewöhnlichen Frachtsatz erheben. Ob die Frachterhöhung recht bedeutend ist, bedienen sich ersender recht oft dieser Beförderungsart für wichtige nladungen, weil sie durch ein solches Übereinkommen gewisse Bürgschaft für den Zeitpunkt der Ankunft des ns an der Bestimmungsstation erhalten. Ebenso wichtig ine Wagenladung kann aber auch ein gewöhnliches Fracht sein, und es findet sich in der schwedischen Fachpresse dings die Anregung „Schnellfrachtgut“ einzuführen. Eine Sendung könnte zwar auch als Eilgut aufgegeben wer aber die Eilgutfracht stellt sich in der Regel zu hoch, lb der Versender Eilgutbeförderung ungern in Anspruch t. Der Vorschlag ist so gedacht, daß für Frachtgut, das Schnellfrachtgut“ befördert werden soll, ein gewöhnlicher tschein eingereicht wird, auf dem über der Bezahlungs hrift das Wort „Schnellfrachtgut“ vermerkt ist. Das llfrachtgut würde dann mit den gleichen Zuggelegen wie für schnell verderbliche Waren befördert werden. Schnellfrachtgut rechnet die Bahn 50 % Frachterhöhung leichen Grundlagen, wie sie für Wagenladungsgüter unter pplungsverbot“ bestimmt sind. (Vgl. d. Ztg. 1920, S. 1020.)

Dr. S.

— **Verlangen nach billigeren Bahnsteigkarten bei den schwe n Staatsbahnen.** Die schwedischen Bahnsteigkarten sind er allgemeinen Erhöhung der Frachtabgaben und Per fahrscheine anläßlich der Hochkonjunktur von 10 auf e hinaufgerutscht und sind auf dieser Höhe stehen ge n, obgleich die Frachten und Personenfahrpreise inzwi wieder zurückgegangen sind. Es wird geltend gemacht, ß lieser Preis durch die Selbstkosten der Bahn für Ab ungseinrichtungen nicht voll zu begründen ist, und daß iese nur 25% des Bahnsteigkartenpreises angenommen n, während die übrigen 75% in die Witwen- und Waisen der schwedischen Staatsbahnen fließen. Gegen dieses gen ist Generaldirektor Granholm entschieden aufgetre Er erklärte, daß zu einem Nachlaß gar keine Veranlassung e. Die Bahnsteigkarten seien eingeführt worden, um auf Stationen möglichst viel Raum für die Reisenden zu n; das gelte aber nach wie vor in hervorragendem Maße ie Station Stockholm Central, die in Schweden für die teigkarten in erster Linie in Frage kommt. Die schwedi Staatsbahnen haben auf allen Stationen, auf denen die eingeführt ist, 1920 303 000 Kr. eingenommen, wovon in die Witwen- und Waisenkasse flossen.

— **Eisenbahnprojekt Kempen-Sieradz.** Als Abhilfe für die hrsschwierigkeiten in Ost-Oberschlesien hat die polnische rung, wie die „O.W.Z.“ meldet, den schleunigen Bau der seit längerer Zeit geplanten 90 km langen Eisenbahn Kempen-Sieradz beschlossen.

— **Die Eisenbahnverbindung zwischen Polen und der Ukraine** ach langen Verhandlungen nun endlich wieder hergestellt n. Am 5. November werden, wie die „O. W. Z.“ meldet, wjetbehörden den Verkehr auf der Linie Woloczysk-kirow-Wrojlow wieder aufnehmen, wodurch eine telbare Verbindung zwischen Ostgalizien und Südrußland ffen wird.

— **Stockung der Salztransporte in Siebenbürgen.** Wie ver d die Verkehrsschwierigkeiten in Rumänien wirken, ot die „O. W. Z.“, zeigt die Tatsache, daß in dem Haupt rgbaugebiet Großrumäniens in Marosujvár mehr als 100 000 Wagen Salz lagern, die nicht abbefördert werden, so daß selbst in vielen Gegenden des Landes Salzmangel herrscht. Die Marosujvárer Werke, die seit Jahrzehnten den Balkan mit Salz versorgten, und die genügend Abnehmer hätten, sind gezwungen, ihre Arbeiter teilweise zu entlassen, weil die Regierung nichts unternimmt, das Salz abbefördern zu lassen. Diese Zustände schädigen den Staat um viele Hundert Millionen, da das Salz Staatsmonopol ist.

— **Herabsetzung der Gütertarife in Frankreich.** Nach der Journée industrielle hat sich der Conseil supérieur des chemins de fer in seiner Sitzung vom 9. August für zahlreiche Tarifermäßigungen ausgesprochen. Vor allem kommen die Tarife 7 bis 107 und 13—113 (Kohle, Koks und Erze) in Betracht. Im Oktober soll die Angemessenheit dieser Tarife nachgeprüft werden. Ein neuer Tarif (15—115) mit bedeutenden Ermäßigungen ist für Oele, Terpentin usw. erstellt worden. Die Ermäßigung beträgt 25,36 und 40 %, im Falle der Ausfuhr 50 %. Ferner sollen die Tarife für lebendes Vieh und Fleisch von geschlachteten Tieren (Tarif 1—101 und 14—114) um 10—25 % herabgesetzt werden. Auch die Sätze für Getreide und Kali sollen niedriger festgesetzt werden, z. B. bei Kali im Falle der Ausfuhr um 60 %.

— **Ein Arbeiterführer über Pflichten der Arbeiter.** Der bekannte Führer der englischen Eisenbahnarbeiter, J. H. Thomas, hat bei einer Versammlung Worte gesprochen, die um so beachtenswerter sind, als sie aus dem Munde eines Mannes kamen, der das Vertrauen der Eisenbahnarbeiter genießt und deren Interessen vertritt. Sie zeigen, daß er dies nicht von einseitigen Gesichtspunkten aus tut, sondern daß er einen weiten Blick hat, auch den Standpunkt der Gegenseite zu würdigen versteht und namentlich den Vorteil der Allgemeinheit über den Nutzen seiner Anhänger zu stellen weiß. Eine Hauptschwierigkeit seit dem Kriege, so sagte er, bestehe darin, daß die Arbeiter glaubten, man könne alle Streitigkeiten mit dem Arbeitgeber, seien sie auch noch so geringfügig, durch einen Ausstand entscheiden. Er ermahnte die Arbeiter allerdings, die Waffe des Ausstandes nicht aus der Hand zu geben, sie aber nur als letztes Hilfsmittel anzuwenden und alle anderen Mittel vorher zu versuchen. Die Schwierigkeit bestehe darin, daß es zu viele Gewerkschaften (unions) und zu wenig Einigkeit (unity) gäbe, wobei er noch das in Klammern angedeutete, im Deutschen nicht wiederzugebende Wortspiel machte. Thomas glaubt nicht, daß die Verhältnisse der Vorkriegszeit, die er für schändliche erklärte, wiederkehren würden, aber er wies seine Anhänger darauf hin, daß sie schweren Zeiten entgegengingen, wenn sie nicht ihren Arbeitstag gründlich ausnutzten. Sie müßten ihre Verpflichtungen gegenüber den Benutzern der Eisenbahnen im Auge behalten. Man könne zwar die Fahrpreise und Frachtsätze so erhöhen, daß niemand mehr reisen oder Güter versenden könnte, dann würden aber große Mengen von Eisenbahnern arbeitslos werden. — Mit ähnlicher Deutlichkeit hat sich Thomas auf einer Tagung der Gewerkschaften über internationale wirtschaftliche Fragen ausgesprochen.

— **Die irischen Eisenbahnen.** Zur Erörterung der Frage, in welcher Form die Eisenbahnen von Irland in Zukunft betrieben werden sollen, war von der Regierung des Freistaats ein Ausschuß eingesetzt worden, der mit großer Schnelligkeit einen Bericht ausgearbeitet hat. Dieser ist zwar noch nicht amtlich veröffentlicht, aus Zeitungsberichten geht aber hervor, daß die Mehrheit den Ankauf der Eisenbahnen durch den Staat befürwortet. Staatsbetrieb, vor dem man sich namentlich aus politischen Gründen scheut, soll allerdings nicht eingeführt werden, sondern die Leitung des Eisenbahnwesens soll einem Eisenbahnrat anvertraut werden. Der Vorsitzende soll ein Eisenbahnfachmann mit besonderer Befähigung zur Leitung eines solchen Unternehmens sein; er soll von der Regierung auf fünf Jahre ernannt werden. Die übrigen Mitglieder, deren Amtsdauer nur drei Jahre betragen soll, sollen aus den Kreisen des Gewerbes, des Handels, der Landwirtschaft und der Arbeiterschaft entnommen und von den betreffenden Berufsvereinigungen ernannt werden. Ein Beauftragter des Schatzamts soll die Regierung im Eisenbahnrat vertreten. Ein Minderheitsgutachten empfiehlt Staatsaufsicht über die Eisenbahnen zunächst auf drei Jahre und, wenn nötig, einen Staatszuschuß auf beschränkte Zeit; nach Ablauf der drei Jahre will er die Eisenbahnen im Gebiet des Freistaats einheitlich zusammengefaßt sehen unter der Leitung eines vierköpfigen Ausschusses der Aktieninhaber, denen je ein Vertreter der Regierung, der Viehzucht, des Handels und des Gewerbes sowie des Ackerbaus, endlich zwei Vertreter der Eisenbahnarbeiter beigegeben werden sollen. Der Vorsitzende soll ein Eisenbahnfachmann sein.

In der Zeit vom 28. Juni bis 2. September d. J. sind bei der irischen Großen Süd- und Westbahn als Begleiterscheinungen der politischen Unruhen 128 Straßenunterführungen und

39 Eisenbahnbrücken beschädigt oder zerstört worden; an 243 Stellen wurde der Oberbau aufgerissen; 27 Gebäude, darunter 24 Stellereien, wurden in Brand gesteckt; 24 Signaleinrichtungen wurden beschädigt; 6 Lokomotiven und Züge wurden zum Entgleisen gebracht.

Fremde Erdteile.

— **Schienengleiche Übergänge in Amerika.** Der Leiter des Sicherheitsdienstes der New York Central-Eisenbahn, die einen Feldzug zur Bekämpfung der Unfälle im Eisenbahndienst führt, gibt in einer Werbeschrift an, daß es in den Vereinigten Staaten über 251 000 schienengleiche Wegübergänge gibt. Sie alle zu beseitigen, würde 12,5 Milliarden Dollar kosten. Ihre Beseitigung ist im Gange, und im Jahre 1919 sind z. B. 399 von ihnen durch Über- oder Unterführungen ersetzt oder auch geschlossen worden. Das ist eine ganz hübsche Leistung, wenn aber die Beseitigung in dem dadurch gegebenen Zeitmaß fortgesetzt wird, dauert es 629 Jahre, ehe der letzte schienengleiche Übergang verschwindet.

— **1000 km ohne Lokomotivwechsel.** Auf der 1009 km langen Strecke zwischen San Antonio und Parsons auf der Missouri-Kansas- und Texasbahn fährt, wie die D. A. Z. mitteilt, ein Schnellzug neuerdings auf der ganzen Strecke ohne Lokomotivwechsel. Dies wurde durch die Einführung der Ölfeuerung möglich gemacht. Die Wasseraufnahme erfolgt während der Fahrt.

— **Frachtsätze und Löhne in den Vereinigten Staaten.** Aus einer Statistik des Bundesverkehrsamts und des Amts für Eisenbahnstatistik geht hervor, daß die amerikanischen Eisenbahnen nach den Sätzen vom Juli 1922 1 t Gut auf rd. 69 000, 119 000, 155 000 und 125 000 Meilen (zu 1,609 km) befördern mußten, um den Jahreslohn eines Streckenarbeiters, eines Rottenführers, eines Lokomotivführers und eines Bureaubediensteten einzunehmen. Diese verdienten nach den Sätzen des genannten Monats im Durchschnitt 770, 1326, 1734 und 1391 Dollar jährlich, und die Durchschnittsfracht für 1 t und eine Meile betrug damals 1,116 Cents, woraus sich die oben angegebenen Entfernungen errechnen lassen.

— **Eisenbahnunglück in Mexiko.** Nach einer Meldung des „Matin“ hat sich am 20. September in der Nähe von Queretaro auf der Linie Mexiko-Laredo ein Eisenbahnunglück ereignet, wobei 50 Personen getötet und 17 mehr oder weniger schwer verletzt wurden. Man glaubt an ein Verbrechen.

Rechtspflege.

— **Wagenstandgeld im Streikfalle.** Die viel umstrittene Frage über die Erhebung von Standgeldern im Streikfalle ist durch eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 21. Juli 1922 (I 563/1921) zugunsten der Reichsbahn entschieden worden, deren Inhalt von der Zeitschrift „Der Verkehr“ wiedergegeben ist. Es lag folgender Tatbestand zugrunde:

Die Klägerin verlangt von der beklagten Eisenbahndirektion München Zurückzahlung von 4200 *M* angeblich zu Unrecht erhobener Standgelder. Sie behauptet, daß sie die Wagen innerhalb der Entladefrist nicht habe leeren können, weil am 21. Januar 1920 ihre Arbeiter plötzlich in Streik getreten seien. Auch habe der Beklagte trotz Ersuchens der Klägerin weder das Eingreifen der technischen Nothilfe veranlaßt, noch von dem Recht der Zwangsentladung auf Kosten des Empfängers Gebrauch gemacht. Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin erstrebt Aufhebung der Erkenntnisse und Verurteilung des Beklagten nach Klageantrag. Gerügt wird die Verletzung des § 80 EVO., § 284 BGB. und der §§ 139 und 286 ZPO. Beklagter bittet um Zurückweisung des Rechtsmittels. Die Revision ist vom Reichsgericht zurückgewiesen worden aus folgenden Entscheidungsgründen:

„Das Oberlandesgericht legt den § 80 Abs. 6 Satz 1 der EVO. dahin aus, daß das tarifmäßige Wagenstandgeld verwirkt ist, wenn das Gut vom Empfänger innerhalb der festgesetzten Entladefrist nicht abgenommen wird, ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Frachtberechtigten vorliegt oder nicht. Denn die genannte Vorschrift sei (anders als die in § 81 Abs. 6 EVO. gegenüber dem säumigen Empfänger vorgesehenen Befugnisse) nicht auf die Verletzung einer Verbindlichkeit des Frachtberechtigten abgestellt, setze keinen Verzug voraus und sei weder Schadensersatz noch Vertragsstrafe, sondern kennzeichne sich als eine durch Gesetz und Tarif ein für allemal geregelte Vergütung für diejenige Dauer der Wagenbenutzung, die über den für die Entladung zugestandenen Zeitraum hinausreiche. Dieser Rechtsanschauung ist durchaus beizupflichten. Die Folgen des Streiks treffen sonach — auch wenn man ihn als höhere Gewalt ansehen wollte — nicht den Eisenbahnfi sondern den Frachtberechtigten. Die Anschauung der Rev daß nur von dem schuldhaft säumigen Abnehmer das W geld gefordert werden könne, ist rechtsirrig.

Ebensowenig kann aber der Revisionsangriff durchschl daß ein Verstoß gegen die guten Sitten vorliege. Wa Revision hiermit geltend machen will, ist offensichtlich ein Einwand aus § 242, denn aus § 138 BGB. Auch man unterstellt, daß die fraglichen Wagen — für die Zw der Müllabfuhr durch Kanthölzer besonders eingerichtet — im Pendelbetrieb zwischen München und Puchheim Verwen fanden und für anderweitige Transporte nicht in Gebrauc kommen pflegten, läßt sich doch nicht sagen, daß nach und Glauben im Verkehr unter den Parteien beim Vert schluß voraussetzbar war, daß hier dann ein Wagenstan entfalle, wenn ohne Verschulden der Klägerin eine Ausla in Puchheim nicht rechtzeitig möglich war. Denn nich Gewinnentgang beim Beklagten ist das ausschlaggebende ment für die Erhebung des Standgeldes, sondern die Tats daß die Klägerin die Wagen länger als der Regel nach in spruch nahm. Es ist durch nichts dargelegt, daß es fü Bahn völlig gleichgültig sein konnte oder mußte, ob die W beladen in Puchheim standen oder leer in München. Es so lange eine Entladung nicht stattgefunden hatte, die lastung der Wagenachsen eine größere, die Vornahme vo paraturen verhindert und die rechtliche Stellung und Verp tung der Bahn eine andere, insolange es nicht zu einer rechten Abnahme des Gutes gekommen war. Alle diese nisse entstanden durch die längere Inanspruchnahme Wagen, für welche eben der Tarif die Standgelder vorsie

Endlich kann keine Rede davon sein, daß dem Verhalte Eisenbahn der Vorwurf der Arglist entgegengesetzt w könne. Eine Nichtentladung aus Schikane hat, wie das landesgericht anführt, nicht vorgelegen. Die Nichtanrufun technischen Nothilfe kann nicht herangezogen werden, diese nur bei lebenswichtigen Betrieben einzugreifen hat. die Bahn in einem Fall, wie hier, von ihrer Befugnis, W standgeld in Rechnung zu stellen, Gebrauch macht, h sie innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse. Zur zwangsw Entladung der Wagen war sie nur berechtigt, nicht verpfli die Rückforderung der Beträge erweist sich daher als nich gründet.

Hiernach war die Revision mit der aus § 97 ZPO. sic gebenden Kostenfolge zurückzuweisen.“

Bücherschau.

— **Die Schmiermittel, ihre Art, Prüfung und Verwen** Ein Leitfaden für den Betriebsmann von Dr. R. Asc Berlin 1922, J. Springer. Preis geb. 69 *M*.

Die Schmiermittelknappheit der Kriegsjahre, unter dem wirtschaftlichen Betriebe empfindlich zu leiden hatten, ist nach Wiederanknüpfung der Handelsbeziehungen geschwu jedoch zwingt gerade in der Nachkriegszeit der fast schwingliche Preis der vornehmlich aus dem Ausland stam den Schmierstoffe den Betriebsmann dazu, sich mit den schlägigen Fragen gründlich zu beschäftigen, um den für Verwendungszweck geeignetsten und preiswertesten Sc stoff ausfindig zu machen. Die große Anzahl von vorzüg Werken ist zu kostspielig, umfangreich und schwer zugä zudem hauptsächlich für den Ölfachmann geschrieben; kle für den Schulgebrauch geschriebene Bücher sind unzulä

Es ist daher zu begrüßen, daß der Verfasser an Han neuzeitlichen Arbeiten verschiedener Gesellschaften brauchbaren Leitfaden geben will, mit dessen Hilfe sic Betriebsingenieur über alle einschlägigen Fragen leicht schnell unterrichten kann. Das Werk behandelt die ver denen Rohstoffe, die chemische und technische Untersu Ersparnis, Verwendungszwecke und Auswahl der Sc mittel. Das Buch will nicht als wissenschaftliches Wer gesprochen werden, sondern soll nach der Ansicht des fassers ohne Voraussetzung tieferer Kenntnisse der o schen Chemie vornehmlich dem Betriebsingenieur kleiner mittlerer Betriebe als Leitfaden dienen. Wenn auch der misch-physikalische Teil, der etwa die Hälfte des ganzen chens ausmacht, dem Ingenieur stellenweise etwas zu erscheinen wird, so muß doch anerkannt werden, daß die gedrängte und übersichtliche Darstellungsform kaum troffen werden kann. In den technischen Abschnitten gib Verfasser nicht nur einen guten und brauchbaren Über sondern eine Fülle von äußerst wertvollen Anregungen.

Das Buch wird nicht nur dem Betriebsingenieur kle Werke nützlich sein, sondern auch in großen Anlagen Eisenbahnausbesserungswerken, verbreitet zu werden dienen, in denen der Leiter sich um die Schmiermittel eingehend bekümmern kann, wenn auch deren Geldeswe Laufe des Jahres beträchtlich hoch wird.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein.

Direktion der Braunschweig-Schöninger nbahn Aktien-Gesellschaft in Braunschweig als nberechtigtes Mitglied in den Verein aufgenommen; Direktion der Badischen Lokal-Eisenbahnen Akiesellschaft in Karlsruhe, ferner die Dessau-Wörter Eisenbahngesellschaft, die mit der Gernrodeeroder Eisenbahngesellschaft unter der Firma „Anhaltische s-Eisenbahngemeinschaft“ vereinigt ist, sowie die von der ktion der steiermärkischen Landesbahnen z betriebene Lokalbahn Gleisdorf-Weiz sind gemäß § 6 der ngen dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angesen.

Änderung in der Vereinsmitgliedschaft.

h Auflösung der ehemaligen deutschen Eisenbahndirektion witz ist die Vereinsmitgliedschaft auf deren Rechtsnachin, die Reichsbahndirektion Oppeln, übergegangen. Der bsleitung sind folgende Strecken unterstellt:

	km
.95 ausschl. Dambrau-Kandrzin-Gleiwitz Reichsrenze km 172,4	= 101,45
howitz-Groß-Strehlitz-Peiskretscham-Beuthen O.-chl.-Reichsgrenze km 81,74	= 81,74
zin-Nensa-Ratibor-Annaberg O/S.-Reichsgrenze	= 53,86
9,71 ausschl. Noldau-Kreuzburg O/S.-Reichsrenze km 132,92	= 63,21
burg O/S. km 90,18-Vossowska-Reichsgrenze n 163,48	= 73,30
sgrenze bei Costau einschl. km 176,12-Kreuzburg /S. km 200,36	= 24,24
zin km 0,0-Dittersdorf ausschl. km 39,18	= 39,18
r-Bauerwitz-Leobschütz-Deutsch Rasselwitz	= 53,07
lau einschl. km 51,79-Oppeln Ost-Groschowitz	= 33,99
einschl. -Reichsgrenze km 8,40 vor Summin	= 8,12
einschl. -Vossowska einschl.	= 29,10
sgrenze km 183,70 vor Scharley-km 187,76 vor orzow	= 4,06
grenze km 182,40 vor Neu Radzionkau-Karfuthen einschl.	= 6,08
sgrenze km 10,44 vor Orzegow-Beuthen O/S Hbf. nschl.	= 4,68
grenze km 3,10 vor Orzegow-Borsigwerk einschl.	= 3,11
igung bei Orzegow ausschl. -Karf einschl.	= 2,73
dung zwischen der Strecke Peiskretscham-rsigwerk und Bahnhof Borsigwerk einschl.	= 1,47
tz-Ludwigsglück und Borsigwerk einschl.	= 12,75
n O/S West einschl. -Reichsgrenze km 187,76 r Redensblickschacht und Bobreck einschl. -Karf schl.	= 2,82
dung Beuthen Gbf. einschl. -Redensblickschacht sschl.	= 0,84
igung Karf ausschl. -Karsten Zentrumgrube	= 0,70
tz einschl. -Reichsgrenze km 8,17 vor Makoschau	= 8,17
za einschl. -Reichsgrenze km 12,25 vor Wolfngweiche	= 7,72
za einschl. -Reichsgrenze km 7,09 vor Preiswitz	= 2,56
dung bei Verschiebebahnhof Gleiwitz	= 0,63
etscham-Laband	= 5,30
igung Hindenburg O/S-Guidogrube	= 3,70
tz-Staatl. Hüttenamt	= 0,75
burg O/S-Königin Luisegrube Westfeld	= 1,84
igung nach Königin Luisegrube Ostfeld	= 0,43
zin Abzw. -Kosel Hafen einschl.	= 5,12
Bauerwitz	= 38,58
dung bei Bahnhof Kandrzin	= 3,32
vska-Groß Strehlitz	= 21,64
einschl. -Groschowitz einschl. (Oppelner ngehungsb.)	= 4,44
nowitz (Oppeln) einschl. Comprachtschütz schl.	= 10,24
zu übertragen	714,94
Übertrag	714,94
Oppeln Ost einschl. -Oppeln Hbf. ausschl. mit Anschl.	= 9,28
Dammer einschl. -Jellowa-Oppeln ausschl.	= 41,66
Kreuzburg O/S-Jellowa	= 25,09
Vossowska einschl. -Reichsgrenze km 10,62 vor Pawonkau	= 13,44
Studzienna einschl. -Reichsgrenze km 10,59 vor Kuchelna	= 10,59
Bauerwitz einschl. -Reichsgr. km 24,19 hinter Piltsch	= 24,19
Leobschütz einschl. -Reichsgr. km 52,26 hinter Mocker	= 14,56
Anschluß bei Annaberg O/S	= 4,10
Hierzu kommen folgende Pachtstrecken:	
Reichsgrenze von Annaberg O/S-Oderberg	= 3,74
Abzweigung bei Annaberg O/S Außenbhf. Oderberg	= 2,13
Reichsgrenze vor Piltsch-Troppau P. Stb.	= 5,28
Reichsgrenze vor Mocker O/S-Jägerndorf	= 3,35
In Betrieb wird folgende Strecke genommen:	
Pachtgrenze km 29,47 vor Troppau-Troppau km 31,33	= 1,86
Im ganzen:	= 874,21

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 13,245 km lange, eingleisige Nebenbahn Niebüll-Klausebüll ist am 9. Oktober 1922 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom gleichen Tage ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Altona zugerechnet worden.

Vereinsdrucksachen.

Zu dem Güterwagenparkverzeichnis Nr. 67 (Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft) ist der I. Nachtrag erschienen und an die Verwaltungen verteilt werden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.). Am 1. Oktober 1922 wird der links der Bahnstrecke Dt. Eylau-Insterburg zwischen den Stationen Matheninken und Insterburg neuerrichtete Haltepunkt Kreywutschen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektion Karlsruhe. Die an der Strecke Heidelberg-Bruchsal gelegene Station Mingolsheim hat die Bezeichnung „Mingolsheim-Kronau“ erhalten.

Reichsbahndirektion Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 erhält der an der Strecke Königszelt-Dittersbach gelegene Personenbahnhof 1. Klasse Altwasser die Bezeichnung Waldenburg Hbf. und der entsprechende Güterbahnhof Altwasser die Bezeichnung Altwasser-Waldenburg.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 77 vom 15. September 1922 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und an die Schriftleitung des Technischen Vereinsorgans in Hannover, betreffend den Bericht zur Aufstellung eines dreisprachigen Verzeichnisses der Wagenteile (abgesandt am 23. September d. J.).

Nr. I 79 vom 23. September 1922 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend weitere Erhöhung des Betrages für Geschäftskosten des technischen Vereinsorgans (abgesandt am 26. September d. J.).

Nr. III 186 vom 20. September 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinsmitgliedschaft (abgesandt am 22. September d. J.).

Nr. III 208 vom 16. September 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses (abgesandt am 23. September d. J.).

Nr. IX 499 vom 15. September 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichnis der Eisenbahnverwaltungen, für die bei der Abrechnungsstelle des Vereins besondere Konten geführt werden (abgesandt am 22. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Eröffnung von Stationen.

1. Oktober 1922 wird der links ahnstrecke Dt. Eylau-Insterburg n den Stationen Matheninken und urg neuerrichtete Haltepunkt utschen für den Personen-, Ge- Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Matheninken und Kreywutschen . . . . 4,88 km,
zwischen Kreywutschen u. Insterburg . . . . 8,60 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunkts werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Matheninken nach Insterburg die Züge Nr. T 261, 259, 241,

b) in der Richtung von Insterburg nach Matheninken die Züge Nr. 248, 258, 252. (1253)

Königsberg (Pr.), den 19. Septbr. 1922.

Reichsbahndirektion.

2. Nachruf.

Am 10. September 1922 verstarb im Krankenhaus Rohrbach bei Heidelberg nach langem, schwerem Leiden im 48. Lebensjahre der

Regierungsbaurat

Herr Franz Müller-Artois.

Der Verstorbene trat im Januar 1903 als Regierungsbauführer in den Staatseisenbahndienst. Vom Mai 1910 ab wurde er zur Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft in Deutsch-Südwest-Afrika beurlaubt und machte dort den Weltkrieg mit. Nach seiner Rückkehr im Juli 1919 wurde er nach kurzer Tätigkeit in Berlin im April 1920 nach Breslau als Vorstand des Werkstättenamts 1a versetzt. Er hat sich in treuer Pflichterfüllung große Verdienste um das Vaterland und die Reichsbahnverwaltung erworben. Sein liebenswürdiges Wesen sichert ihm bei seinen früheren Amtsgenossen und Untergebenen ein dauerndes, ehrendes Gedenken.

Breslau, den 21. September 1922. (1252)

Der Präsident und die oberen Beamten des Direktionsbezirks Breslau.

3. Gebühren.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 werden die jetzigen Überfuhrgebühren für Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Lehe und Wulsdorf (Tarifheft C I b, Nr. 200 des Tarifverzeichnisses) auf das Doppelte der jetzigen Sätze erhöht.

Hannover, im September 1922. (1246)
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 1a VWÜ./RJV. machen wir bekannt, daß der Bahnhof München-Laim am 16. September 1922 wegen Betriebsunfalls gesperrt war. (1241)

München, den 18. September 1922.
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Oktober 1922 werden die z. Zt. bestehenden Frachtsätze um 100 v. H. erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Finsterwalde, den 25. September 1922.
Die Direktion (1269)
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Unsere Bekanntmachung vom 14. September d. J. über eine zum 1. Oktober d. J. eintretende Erhöhung der Frachtsätze des Kohlenausnahmetarifs wird dahin abgeändert, daß die zurzeit geltenden Frachtsätze nicht um 33⅓, sondern um 100 % erhöht werden. (1251)

Essen, den 21. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Gemeinsames Heft C I b (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Zuschlagfrachten für Stückgut sowie die Umlade- bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagfrachten erhöht.

Die neuen Sätze können aus dem zum 1. Oktober 1922 erscheinenden Nachtrage 18 entnommen werden. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Berlin, den 23. September 1922. (1275)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Heft C I b des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II (Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden die auf Seite 31 des Tarifheftes auf Seite 2 des Nachtrags 12 und auf Seite 19 und 20 des Nachtrags 16, unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht, und zwar

für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 65 auf 110 ₰,
für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 290 auf 540 ₰,
für die Güter der Grupe 3 (sonstige Warenladungen) von 235 auf 430 ₰.

Salze scheiden aus der Gruppe 2 aus und gehen auf die Gruppe 3 über.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Erfurt, den 22. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1282)

Tfv. 195. Binnengütertarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn die Expreßgut-, Tier- und Gütertarife um rund 100 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1276)

Berlin, den 26. September 1922.
Vorwohle-Emmerthaler-Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Erhöhung der Umschlaggebühren von Maltsch Hafen und Pöpelwitz (Umschlag).

Vom 28. September 1922 ab werden die Gebühren für den Umschlag um rund 80 % erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (R. G. Blatt 1914, Seite 455) genehmigt. Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft. (1260)

Breslau, im September 1922.
Reichsbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1922 ab wird die Hafenfracht in den Duisburg-Ruhrorter Häfen auf 462,— ℳ (ohne Verkehrssteuer) und 494,40 ℳ (mit Verkehrssteuer) für den Eisenbahnwagen erhöht. (1272)

Essen, den 25. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertari[f] Teile II. — Tfv. 200.

Aus Anlaß der durch unsere Bek[annt]machung vom 20. September 1922 [an]kündigten Tariferhöhung werden [zum] 1. Oktober 1922 herausgegeben:

a) Nachtrag 11 zum gemeins[amen] Heft A,
b) Nachtrag 9 zum Anhang [zum] Heft A,
c) Heft C I a (Frachtsatzzeiger),
d) die Nachträge 17 und 18 [zum] Heft C I b,
e) Heft C II (Ausnahmetarife).

In das Heft C II (Ausnahmetarife) [wer]den übernommen die in Sonderau[sgaben] erschienenen Ausnahmetarife für [...] (Tfv. 2 a) und für Stickstoffdüng[er] (Tfv. 2 c).

Diese Sonderausgaben treten hier[mit] außer Kraft.

Die Nachträge sowie die Hefte [...] und C II können Ende dieses Mona[ts ...]zogen werden.

Die verkürzte Veröffentlichung[sfrist] ist auf Grund der vorübergeh[enden] Änderung des § 6 der Eisenbah[nver]kehrsordnung (R.G.Bl. 1914, Seite [...]) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten [...]abfertigungen sowie das Auskunft[sbüro] hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. September 1922.
Reichbahndirektion. (...)

Tfv. 200. Gemeinsames Deutsches [Aus]nahmetarifheft C II.

Mit Gültigkeit vom 25. Septemb[er ...] 31. Dezember 1922 tritt ein neuer [Aus]nahmetarif 14 a für frisches Stein[- ...] Kernobst, ausgenommen Südfrücht[e ...] Weintrauben, bei Verwendung im [...]schen Reich in Kraft, für den die F[racht] bei Aufgabe als Wagenladung zu [den] Frachtsätzen und Bestimmungen [der] Klassen C, Cn 10 oder Cn 5, bei [Auf]gabe als Stückgut zu den um 50 [...]mäßigten, auf volle 10 Pfennige [...]rundeten Frachtsätzen der Allgem[einen] Stückgutklasse (I) berechnet wird.

Berlin, den 23. September 1922.
Reichsbahndirektion. (...)

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Oktober [...] tritt in dem gleichen Ausmaße w[ie bei] der Deutschen Reichsbahn eine w[...] Erhöhung der Tier- und Güterf[racht]sätze im Binnenverkehr ein.

Nähere Auskunft erteilen die D[ienst]stellen. (...)

Berlin, den 25. September 1922.
Die Direktion.

Freien Grunder Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Oktober d J. [wer]den die Güter- und Tiertarife im gle[ichen] Umfang wie bei den Reichsbahn[...]höht.

Nähere Auskunft erteilt die [...]zeichnete Direktion. (...)

Frankfurt a. M., den 23. September [...]
Freien Grunder Eisenbahn.
Die Direktion.

Deutsche Wechselgütertarife.

Durch die auf 1. Oktober 19[22 ...] folgende Stillegung der Teilst[recke] Schatthausen-Meckesheim der Neben[bahn] Wiesloch - Meckesheim - Waldang[...] treten, weil die Entfernungen [...] Stationen dieser Nebenbahn nur [...] ausschließlich über Wiesloch-Wal[...] gebildet werden, Tariferhöhungen [...] über die die deutschen Tarifan[...] Auskunft geben. (...)

Karlsruhe, den 18. September 19[22].
Reichsbahndirektion.

eichsbahntiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 22 tritt der Nachtrag 4 in Kraft. urch ihn wird die am gleichen Tage ntretende Erhöhung der Nebengebühn, örtlichen Gebühren usw. durchgehrt. Die verkürzte Veröffentlichungsist ist gemäß der vorübergehenden Änrung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten iterabfertigungen sowie das Ausnftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderatz. (1236)

Berlin, den 18. September 1922.
Reichsbahndirektion.

---

erfrachtzeiger (Anhang zum Reichshn-Tiertarif) — Nr. 1504 a des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 ird der Anhang zum Deutschen Eisenhn-Tiertarif, Teil II, — Tierfrachtiger — unter dem Titel: „Tierachtzeiger, Anhang zum Reichshn-Tiertarif" neu herausgegeben. leichzeitig tritt zum neuen Tierfrachtiger eine Umrechnungstafel Nr. 1 in raft, wodurch die Frachten des Tierachtzeigers um rund 50 % erhöht wern. Der Tierfrachtzeiger vom 1. Feuar 1922 und die Umrechnungstafel . 6 vom 1. September 1922 werden mit blauf des 30. September 1922 aufgeben. Gegenüber den Frachten vom September 1922 treten infolge der lgemeinen Frachterhöhung zum 1. Okber 1922 um 100 % und der Einarbeing der bisherigen prozentualen Zuhläge in die Frachtsätze Frachterhöngen und Frachtermäßigungen ein. ne besondere Vergünstigung im Nahrkehr tritt dadurch ein, daß vom Oktober 1922 ab der Frachtberechnung r noch eine Mindestentfernung von km (bisher 10 km) zugrunde gelegt rd. Der neue Tierfrachtzeiger und die nrechnungstafel Nr. 1 können Ende ptember 1922 bei den Auskunftsbüros d den Güterabfertigungen zum Preise n 100 bzw. 25 ℳ gekauft werden. ese Stellen erteilen auch über Einzelagen nähere Auskunft. Die verkürzte eröffentlichungsfrist ist gemäß der vorergehenden Änderung des § 6 E.V.O. .G.Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, den 20. September 1922. (1254)
Reichsbahndirektion.

---

utsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Tariferhöhung zum 1. Oktober 1922.

Unsere Bekanntmachung vom 14. Sepnber 1922 (3. Zentralhandelsregisterilage Nr. 210 vom 19. September 22 ter 12) wird in der Weise abgeändert, ß an Stelle der Tariferhöhungen von ⅓ % solche von rund 100 %, bei den hlentarifen statt des Zuschlages von) ein solcher von 860 treten. Die verrzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß r vorübergehenden Änderung des § 6 senbahnverkehrsordnung (s. R.G.Bl. 14, Seite 455) genehmigt worden.

Berlin, den 22. September 1922.
Reichsbahndirektion (1257)
namens der beteiligten Verwaltungen.

In Änderung unserer Bekanntmachung m 16. d. M. werden die Frachtsätze ab k. M. nicht um 33⅓, sondern um 0 v. H. erhöht. (1273)

Elmshorn, den 21. September 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Tfv. 200. Gemeinsames deutsches Ausnahmetarifheft C II.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1922 bis auf weiteres, spätestens bis 31. Dezember 1922, tritt neben den bisherigen Ausnahmetarifen 10 und 13 für die Beförderung von frischen Kartoffeln bei Aufgabe als Stückgut und in Wagenladungen für den Bereich der Deutschen Reichsbahn ein neuer Ausnahmetarif 15 in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1248)

Berlin, den 22. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 1840. Deutsch-Dänischer Verbands-Tiertarif.

Mit Wirkung vom 22. September d. J. wird ein Berichtigungsblatt ausgegeben, das Änderungen der in der Schnittafel B enthaltenen dänischen Schnittsätze, und zwar durchweg Ermäßigungen, bringt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 19. September 1922. (1239)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I, Abt. B.

Am 1. Oktober 1922 tritt eine der innerdeutschen Erhöhung entsprechende Erhöhung der für die deutsche Strecke geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren in Kraft. Gleichzeitig wird die Tarifierung für gebrauchte leere Möbelwagen auf der nordischen Strecke im deutsch-schwedisch-norwegischen Verkehr für Sendungen von mindestens 5 t von Klasse 5 in Klasse 4 geändert. (1263)

Altona, den 23. September 1922.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Genehmigung unserer Aufsichtsbehörde werden vom 1. Oktober 1922 ab sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist vom Reichsverkehrsministerium genehmigt.

Neuhaldensleben, 22. September 1922.
Die Direktion. (1261)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 werden die Anstoßfrachten für die bremischen Hafenbahnhöfe (Tarifheft C I b, Nr. 200 des Tarifverzeichnisses) auf folgende Sätze erhöht:

Eil- u. Frachtstückgut 2340 Pf. für 100 kg,
Wagenladungen (allgemein) 780 Pf. für 100 kg,
Wagenladungen (Kohlen) 720 Pf. für 100 kg.

Hannover, den 22. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1262)

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1922 beträgt der auf Seite 8 des Nachtrags IV unter Ziffer 5 angegebene Hundertsatz für die besonders genannten Feld- und Gartenfrüchte (Gurken, Kraut usw.) **1400** (statt 400) und für alle übrigen Güter **650** (statt 150). Die Zahlen, mit welchen die Frachtsätze zur Durchführung der Erhöhung zu vervielfachen sind, sind von 5 auf **15** und von 2,5 auf **7,5** abzuändern. (1242)

München, 19. September 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Mit Gültigkeit vom 11. September d. J. wird der Gütertarif der O/S. Schmalspurbahnen, Abschnitt C. Nebengebührentarif (IV. Ladegebühren, Krangeld) hinsichtlich der Sätze für das Ein-, Aus- und Umladen der Güter geändert.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsämter Gleiwitz und Tarnowitz (Schmalspurbahn) sowie die Verkehrsbüros der Reichsbahndirektion Oppeln und der Staatsbahndirektion Katowice.

Oppeln, den 11. September 1922. (1250)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die zum Bahnbezirk Kattowitz (Kt) gehörige Station Tychy (Tichau) einbezogen. Die Schnittafel I ist wie folgt zu ergänzen:

„Tychy-Borsigwerk = 35 km Übergang Bor,
Tychy-Gleiwitz Vschbf. = 41 km Übergang Mak,
Tychy-Nensa = 64 km Übergang Nen,
Tychy-Vossowska = 94 km Übergang W Bry."

Oppeln, den 21. September 1922.
Reichsbahndirektion (1256)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebührentarif für die Lagerhäuser in Wien, II. Praterkai Fruchtplatz.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1922 ist der derzeit gültige Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, II. Praterkai Fruchtplatz in Druck erschienen.

Der bezügliche Tarif ist durch die Direktion in Wien durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen, sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I. Biberstraße 16, zum Preise von 500 K. per Stück zu beziehen. (1243)

Wien, am 6. September 1922.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Änderung der Lagerzinsgebühren im gesellschaftlichen Lagerhaus in Linz.

Die Lagerzinsgebühren im gesellschaftlichen Lagerhaus in Linz werden mit Wirksamkeit ab 25. September 1922 erhöht.

Auskünfte erteilen die gesellschaftliche Direktion in Wien, die Agentie Linz und die Verkehrs-Direktion in Budapest. (1268)

Wien, am 23. September 1922.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebührentarif für die Lagerhäuser in Wien, II. Praterkai Fruchtplatz.

Am 25. September 1922 ist der derzeit gültige Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, II. Praterkai, Fruchtplatz in Druck erschienen.

Der bezügliche Tarif ist durch die Direktion in Wien, durch Vermittlung der gesellschaftlichen Stationen, sowie durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I. Biberstraße 16, zum Preise von K. 500.— per Stück zu beziehen. (1267)

Wien, am 23. September 1922.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme im Frachtgutverkehr nach Vács bzw. Rahova.

Der Stückgutverkehr wird, außer nach den bereits bekanntgegebenen Stationen, mit Gültigkeit vom 27. September d. J. nach Vácz und mit Gültigkeit vom 30. September d. J. nach Rahova eröffnet. (1279)

Wien, am 25. September 1922.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Spezialtarif I Getreideverkehr und den gleichgestellten Verkehren.

Die Direktion des Bayerischen Lloyd gibt bekannt, daß hinsichtlich der Winterfahrt- und Winterstandversicherung ab 30. November d. J. Änderungen der Bestimmungen und Gebührenansätze in Kraft treten. (1259)

Nähere Auskunft erteilt die Direktion.

Regensburg, den 20. September 1922.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Ab 1. Oktober 1922 beträgt das Wägegeld für Verwiegungen auf der Gleiswage (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer VII-1-c) in Wien Zwischenbrücken und Wien Kaiserplatz bis auf weiteres für den leeren oder beladenen Eisenbahnwagen 10 000 K.

München, im September 1922. (1244)

Z. 30569/T/18.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Zu dem vom 1. Mai 1922 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide wird mit 1. Oktober 1922 der Nachtrag I eingeführt. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Tarifs. Preis 1200 österreichische Kronen. (1258)

München, im September 1922.

Z. 31763/T/18.

6. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1922 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn. (1240)

Gera-Reuß, den 18. September 1922.

Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Direktion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr um 100 pCt. erhöht.

Liegnitz, den 23. September 1922.

Die Direktion. (1270)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr auf die bei der Reichsbahn vom gleichen Tage ab gültigen Sätze erhöht. (1281)

Neustadt/Oberschl., 23. September 1922.

Der Vorstand.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die Beförderungspreise im Personen-, Güter- und Tierverkehr auf die bei der Reichsbahn vom gleichen Tage ab gültigen Sätze erhöht. (1278)

Berlin, den 23. September 1922.

Der Vorstand.

Eisenbahn-Gesellschaft Stralsund-Tribsees.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. die Frachtsätze im Expreß-, Güter- und Tierverkehr weiter um 100% erhöht.

Die Kürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (1280)

Stralsund, den 26. September 1922.

Der Vorstand.

Eisenbahn-Gesellschaft Greifswald-Grimmen.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. die Frachtsätze im Expreß-, Güter- und Tierverkehr weiter um 100 % erhöht.

Die Kürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Grimmen, den 26. September 1922.

Die Direktion. (1277)

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Am 1. Oktober 1922 werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht. Die Erhöhung beträgt bei den Einzelkarten-, Monats-, Schülermonats- und Wochenkarten 100 % der in der Preistafel vom 1. Juli 1922 angegebenen Sätze. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf. Best. B zu § 32 E.V.O.) beträgt künftig 10 ℳ, das Lagergeld für Reisegepäck (vgl. bes. Ausf. Best. zu § 34 E.V.O.) 12 ℳ. Die in der bes. Ausf. Best. 1 zu § 47 E.V.O. vorgesehenen Frachten für die Beförderung von Leichen nach Buch und Stahnsdorf Friedhof werden verdoppelt. Die in der bes. Ausf. Best. 4 zu § 47 E.V.O. angegebene Desinfektionsgebühr beträgt künftig 240 ℳ.

Außerdem treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 noch folgende Änderungen und Ergänzungen in Kraft:

a) Bes. Ausf. Best. zu § 13 E.V.O. Unter der Nr. 1 tritt folgende neue Ausf.-Best. in Kraft:
   1. Bis auf weiteres kann ein Vielfaches des den Fahrkarten aufgedruckten Preises erhoben werden. Sofern dieses Verfahren Platz greift, wird durch Schalteraushang darauf hingewiesen und bekanntgegeben, welches Vielfache des Preises erhoben wird.

   Die bisherigen Ausf.-Best. 1 bis 5 erhalten die Nrn. 2 bis 6.
b) Die bes. Ausf.-Best. 1 zu § 16 E.V.O. erhält folgende Fassung:
   1. Wer über die Zielstation seiner Fahrkarte ohne Unterbrechung der Fahrt hinausfahren will, hat bei freiwilliger Meldung nachzuzahlen:
      a) auf Einzelkarte den Unterschied zwischen dem Fahrpreise für die Gesamtstrecke und dem Fahrpreise für die Strecke, für welche die Karte gilt,
      b) auf Zeitkarte (Monats-, Schülermonats- und Wochenkarte) den einfachen Fahrpreis für die anschließende Strecke von der Zielstation der Zeitkarte bis zur neugewählten Zielstation.

Die vorstehenden Tarifänderungen werden im Verfügungswege durchgeführt. Die Tarifänderungen und die v[erkürzte] Veröffentlichungsfrist sind [ge]mäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnu[ng] bzw. auf Grund der vorübergehend[en] Änderung des § 6 der Eisenbahn-Ve[r]kehrsordnung (R.G.Bl. 1914 S. 455) [ge]nehmigt. (126[?])

Berlin, den 22. September 1922.

Reichsbahndirektion.

Mitteleuropäisch-nordischer Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge der auf den deutschen Eise[n]bahnen eintretenden Tariferhöhung[en] tritt am 1. Oktober 1922 ein neuer Ta[rif] in Kraft, durch den der Tarif vo[m] 1. April 1921 nebst Nachträgen au[f]gehoben wird. Nähere Auskunft ertei[lt] unser Verkehrsbüro. (124[?])

Altona, den 20. September 1922.

Reichsbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Provisorischer Tarif für den direkt[en] Personen- und Gepäckverkehr zwisch[en] der tschechoslowakischen Republik u[nd] Italien über Deutschland und Österreic[h] Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 19[22] tritt der Nachtrag I zum provisorisch[en] Tarif für den direkten Personen- u[nd] Gepäckverkehr zwischen der tschech[o]slowakischen Republik und Italien üb[er] Deutschland und Österreich in Kraft.

München, den 22. September 1922.

Verkehrsamt (125[?])

beim Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Oktober 1922 tritt ei[ne] 50 %ige Erhöhung der heutigen und a[m] 1. November 1922 eine 100 %ige E[r]höhung der ab 1. Oktober 1922 gültig[en] Fahrpreise für den Personen- und G[e]päckverkehr in Kraft. Nähere Auskun[ft] erteilt die Direktion. (124[?])

Brohl, den 19. September 1922.

Die Direktion.

8. Verkauf von Altmaterial.

Öffentlicher Verkauf alter Papiere.

Die in Hannover und in Osnabrüc[k] Güterbahnhof (alter Militärschuppe[n]) lagernden alten Akten, Rechnung[s]belege, Bücher, Morsestreifen, Avi[s] und Papierabfälle sollen öffentlich ve[r]kauft werden. Gewicht schätzungswei[se] 149 300 kg.

Eröffnung der Angebote am 30. Se[p]tember 1922, vormittags 12 Uhr, in u[n]serem Geschäftsgebäude, Zimmer 13[?]. Verkaufsnachweisungen und Bedingu[n]gen werden gegen postgeldfreie (oh[ne] Bestellgeld) Einsendung von 12 ℳ vo[n] unserem Präsidialbüro, Zimmer 292, a[b]gegeben. (1237)

Reichsbahndirektion Hannover.

9. Offene Stellen.

Junger Anwärter,

nicht über 21 Jahr alt, welcher mit de[r] Fahrkartenausgabe vertraut ist und b[e]reits im direkten Güterverkehr gearbe[i]tet hat, zum alsbaldigen Eintritt ge[sucht]. Die Annahme erfolgt zur Au[s]bildung als Betriebsassistent. Geha[lt] nach Tarifvertrag A bei 100 % Reich[s]besoldung, Ortsklasse C. (124[?])

Die Direktion der Stendal-Tangermünde[r] Eisenbahn-Gesellschaft in Tangermünd[e].

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

r. 37. Berlin, den 5. Oktober 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Der dritte Band des Saxschen Werkes*).

Besprochen vom Wirklichen Geheimen Rat **Fritsch.**

derthalb Menschenalter sind vergangen, seit die erste ge des bedeutenden Werkes (in zwei Bänden) erschien. dem 1918 und 1920 die ersten beiden Bände einer zweiten beitung herausgekommen waren, ist es per tot discrimina ndem Verfasser vergönnt gewesen, jetzt mit dem dritten e die große Aufgabe, die er sich gestellt hatte, zu voll-. So ist die Hoffnung, mit deren Ausdruck Herrmann Besprechung des zweiten Bandes in dieser Zeitung ab-ß, in Erfüllung gegangen. Herrmann selbst hat leider s Ereignis — ein solches ist es für uns — nicht mehr er-. Nachdem die Schriftleitung mit der Anzeige des dritten es mich betraut hat, will ich es mir angelegen sein lassen, ach Möglichkeit im Sinne meines verehrten Vorgängers zu n: In der Hauptsache werde auch ich mich auf eine Inhalts-e beschränken, sie aber gleichfalls so ausführlich ge-, daß der Leser einen Überblick über den reichen Inhalt Buches bekommt und zugleich angeregt wird, diesen Über-durch eigenes Studium des Gebotenen zu ergänzen.

rab bringe ich in Erinnerung, daß der neue erste Band rochen von Herrmann im Jahrgang 1919 Nrn. 60 und 61 r Zeitung) als „allgemeine Verkehrslehre" die wirtschaft-Bedeutung und Eigenart der Verkehrsmittel im allgemei-und die Verkehrsmittel als Gegenstand der Gemeinwirt-t behandelt, während sich der zweite Band (besprochen im Jahrgang 1921 Nr. 6 d. Z.) mit den Land- und Wasserstraßen, der Post, dem Telegraphen und dem Fernsprecher befaßt.

Der jetzt vorliegende Band ist der Eisenbahn gewidmet und in sechs Kapitel eingeteilt: Die Eisenbahnen als Gegenstand der Gemeinwirtschaft, Verwaltungsaufgaben des Staates mit Bezug auf das Eisenbahnwesen, Die Organisation der Eisenbahnverwaltung, Ökonomik der Eisenbahnen, Übersicht der Entwicklungsgeschichte des Bahnwesens, Wandlungen der Wirtschaft im Zeitalter der Eisenbahnen. Das letzte Kapitel hat nicht Sax selbst, sondern (in Anlehnung an einen gleichartigen Abschnitt der 1. Auflage) Prof. von Beckerath-Kiel bearbeitet. Daß das Buch nichts weniger als ein Neudruck der ersten Auflage ist (in welcher das Eisenbahnwesen den 2. Band ausfüllte), sondern den Umwälzungen, die in vier Jahrzehnten die Entwicklung des Verkehrslebens für alle Länder der bewohnten Erde mit sich gebracht hat, volle Würdigung zuteil werden läßt, bedarf nur der Erwähnung.

Den Begriff der Eisenbahn erörtert eine kurze Einleitung. Sie nimmt ihren Ausgang von der etwas umfänglichen Begriffsbestimmung, die das Reichsgericht in einem Haftpflichtprozeß (Band I S. 247 der Entsch. i. Zivils.) aufgestellt hat, schränkt aber vom Gesichtspunkte der Volks- und Staatswirtschaft die darin angegebenen Merkmale wesentlich ein, indem sie die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden und die mit anderer als mechanischer Kraft betriebenen „Eisenbahnen" (z. B. die Pferdebahnen) ausscheidet. Schon hier wird auf die Verbindung von Wirtschaft und Technik und auf die der Gesamtdarstellung zugrunde liegende Unterscheidung zwischen

*) Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Dr. Emil Sax. Zweite neu bearbeitete ge. Dritter Band: Die Eisenbahnen. Berlin 1922, Springer. X und 614 Seiten. Preis 140 M, gebunden M.

rein wirtschaftlichen Vorgängen und der (wirtschaftlich geleiteten) Technik hingewiesen.

Das erste Kapitel: „Die Eisenbahnen als Gegenstand der Gemeinwirtschaft“ beginnt, an Ausführungen im 1. Bande anknüpfend, mit der Feststellung, daß die Eisenbahnen vermöge ihrer Eigenart der reinen Privatwirtschaft entrückt sind, und die Staatsverwaltung, wo sie die Privatunternehmung in bewußtem Hinblick auf diesen Gesichtspunkt zum Betriebe zuließ, immer nur „regulierte“ Unternehmungen gekannt hat, denen die Grundbedingung der reinen Privatwirtschaft, die freie Konkurrenz, nicht eigen war. Was hierbei auf dem Spiele steht, beweist die eingehend geschilderte Entwicklung in den Ländern, in denen — wie in England und den Vereinigten Staaten, zeitweise auch in Deutschland und Österreich — zum Schaden der Volkswirtschaft und der Eisenbahnen selbst der Staat durch planloses Konzessionieren und unzulängliche Aufsicht die Konkurrenz der privaten Betriebe schalten ließ. Von wesentlich historischem Interesse ist die sich anschließende Darstellung der verschiedenen Arten, auf die man die Konkurrenz im Eisenbahnverkehr ermöglichen wollte: Konkurrenz der Linien untereinander, Konkurrenz verschiedener Frachtführer auf derselben Linie, Trennung von Spedition und Traktion (der letzterwähnte Gedanke schwebte bekanntlich auch den Verfassern des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 vor und lag dessen Vorschriften über Festsetzung und Entrichtung des „Bahngeldes“ zugrunde).

Gegenstand des zweiten Kapitels sind die Verwaltungsaufgaben des Staates mit Bezug auf das Eisenbahnwesen. Von seinen beiden Abschnitten gibt der erste eine „allgemeine Übersicht der Verwaltungsmaßnahmen nach Grund und Ziel“, soweit sie in jedem Falle zu treffen sind, mag der Staat die Bahnen selbst betreiben oder Privatunternehmungen überlassen. Der zweite Abschnitt behandelt das „Eisenbahnsystem“, d. h. die grundsätzliche Frage, ob Staats- oder Privatbetrieb. Vorangeschickt ist eine Erörterung über den Begriff der Eisenbahnpolitik. Sax will sie auf die „Verfolgung politischer Zwecke mittels der Eisenbahn“, die Benutzung der Eisenbahn als „Werkzeug der Staatspolitik“ beschränkt sehen — er nennt als „interessantestes“ Beispiel den Bismarckschen Reichseisenbahnplan —, während unser Sprachgebrauch die Gesamtheit der die staatliche Eisenbahnverwaltung (im weitesten Sinne) leitenden Gesichtspunkte als Eisenbahnpolitik bezeichnet. Mit v. d. Leyen (vgl. dessen Besprechung des Saxschen Werkes im Archiv f. Eisenbahnw. 1922 S. 1141 ff.) halte ich die Bemängelung, mit der sich Sax gegen diesen Sprachgebrauch wendet, nicht für begründet.

Unter den allgemeinen Maßnahmen steht die Ordnung der Bahnen nach ihrer Verkehrsbedeutung an erster Stelle, da sie für Art und Grad der Staatsbetätigung bestimmend ist. Sax unterscheidet Hauptbahnen, Nebenbahnen — die teils als Zweigbahnen seitwärts gelegene Ansiedlungspunkte mit der Hauptbahn verbinden, teils die nicht von der Hauptbahn berührten Produktionsgebiete an diese anschließen, teils Querverbindungen der Seitengebiete untereinander bilden — und Bahnen örtlicher Verkehrsbedeutung (Kleinbahnen usw.). Für Haupt- und Nebenbahnen ist die Zuständigkeit der staatlichen Zentralverwaltung gegeben, während bei den Kleinbahnen die Staatsbetätigung überhaupt zurücktritt.

Hieran schließt sich die Erörterung der allgemeinen Schutzmaßnahmen, mit denen der Staat bei den Privatbahnen dem Mißbrauch ihrer Monopolstellung vorbeugt. Als Auflagen, die zu diesem Zweck durch Gesetz der Konzession gemacht werden müssen, werden genannt: Transportzwang, Gleichbehandlung aller Verkehrsakte in den Beförderungsbedingungen, Vorhalten der für den regelmäßigen Verkehr nötigen Fahrzeuge, Wahrung bestimmter Lieferfristen im Güterverkehr, Fürsorge für sofortige Beförderung im Personenverkehr. Manche Staaten fordern auch die Zulassung von Privatanschlüssen.

Von besonderer Bedeutung ist eine gemeinwirtschaft Regelung des Tarifwesens. Die Vorfrage hierfür b auch bei den Eisenbahnen wie bei anderen Verkehrsmitteln Wahl des Finanzprinzips: Da bei den Eisenbahnen Gedanke des öffentlichen Gebrauchsgutes ausscheidet, ko nur entweder die öffentliche Anstalt (Gebührenerhebung) die öffentliche Unternehmung (volle Kostendeckung einsch lich Verzinsung und Tilgung sowie angemessene wirtschaftl Förderung des Leistenden) in Betracht. Tatsächlich hat Eisenbahnwesen auch bei Staatsbetrieb überall der Grund der öffentlichen Unternehmung Geltung erlangt, und da destens im Güterverkehr das Interesse der einzelnen Sta bürger an den Leistungen der Eisenbahn durchaus nicht gle mäßig ist, hat auch für die Zukunft das Gebührenprinzip k Aussicht auf Einführung. Was die Verwendung von Ü schüssen anlangt, die von einer als öffentliche Unternehm bewirtschafteten Staatsbahn erzielt werden, so tritt Sax das in Preußen und den deutschen Mittelstaaten vor dem W kriege beobachtete Verfahren ein.

Von den Preisen fordert der gemeinwirtschaftliche sichtspunkt in erster Linie Angemessenheit und Gleichmä keit: Sie müssen „die Gegenseitigkeit und Verhältnismäßig des Nutzens des Verkehrsaktes für beide Teile erkennen las und „bei Verkehrsinteressenten in gleicher wirtschaftli Lage und gleichen Umständen“ gleiche Sätze ergeben. weichungen nach oben oder unten im Hinblick auf beson staatliche Zwecke, z. B. Ausnahmetarife zur Erleichterung Ausfuhr oder zur Hemmung der Einfuhr, können zulässig unter gewissen Voraussetzungen auch Differenzialtarife. weiteren ist Öffentlichkeit der Tarife unbedingt zu verlan soweit möglich auch Stetigkeit und Einfachheit. Nur mit schränkungen hält Sax die an sich erstrebenswerte Einheit keit der Tarife für durchführbar, namentlich die sich nicht auf das Tarifschema, sondern auch auf die Sätze erstreck materielle Einheitlichkeit. — Im System des Werkes l es begründet, daß die Darlegung der Preisbildung vom pri wirtschaftlichen Standpunkte des Unternehmers aus, die in Einzelheiten des Tarifwesens hineinführt, nicht im Anschluß die vorstehend skizzierte Erörterung, sondern in einem späte Kapitel, als Stück der „Ökonomik der Eisenbahnen“, geg wird. Dem Verständnisse wäre meines Erachtens besser gedi wenn sich dieses Auseinanderreißen zweier so eng zusamm hängender Gegenstände hätte vermeiden lassen.

Ausführlich wird sodann die „theoretische Bedeutung“ nordamerikanischen Bundesverkehrsgesetzes gewürdigt.

Von den weiteren Aufgaben des Staates bespricht der V fasser die Fürsorge für eine planmäßige Netzbildung auf Grundlage der den einzelnen Linien innewohnenden Verke bedeutung, für Einheitlichkeit in Anlage und Betrieb und umfassende Ausgestaltung des Verkehrs, ferner die Regel des Frachtverkehrs und die Bahnpolizei. Hierbei wird Ordnung der Zuständigkeit in Bundesstaaten und das Stre nach internationalen Vereinheitlichungen und sonstigen b machungen dargestellt. Den Schluß des Abschnitts bildet Frage der Mittelbeschaffung für staatliche und private Ba bauten.

Der die Eisenbahnsysteme behandelnde Absch befaßt sich zunächst mit den Privatbahnen. Er verbreitet über das Konzessionswesen und geht auf die Form der teilung sowie den üblichen Inhalt der Konzessionen und die verschiedenen Möglichkeiten für die fast überall für n erachtete Beteiligung des Staates an der Finanzierung Privatbahnen (auch der Lokalbahnen) ein. Die Mängel, die bei der Handhabung des Konzessionswesens und bei den Sta beihilfen vielfach gezeigt haben, werden ausführlich erört

Holland und Italien haben den Versuch gemacht, die Vorz des reinen Privatbahn- mit denen des Staatsbahnsystems in Weise zu vereinigen, daß der Staat die Bahnen in sein Eigen übernahm, aber den Betrieb privaten Unternehmern übertr

daran geknüpften Erwartungen haben sich nicht erfüllt. nsowenig bewährt hat sich, wie Sax zutreffend ausführt, das nannte gemischte System, das Nebeneinander von Staats- und atbahnen, wie es in Preußen lange Zeit hindurch bestand. sichtsvoll ist dagegen die neuerdings häufig angewendete m der „gemischt-wirtschaftlichen" Unternehmung z. B. für ßenbahnen.

beraus treffend und unter den Verhältnissen der Gegenwart de für uns beachtenswert sind die nunmehr folgenden Ausungen, mit denen Sax seine grundsätzliche Stellung zur emfrage auseinandersetzt. In eingehender, von der Parteien st und Haß freier Würdigung der Vorzüge und der Geen, die beiden Systemen innewohnen, kommt er zu dem Ernisse, daß sowohl der Staats- wie der Privatbetrieb an sich g ist, die dem Eisenbahnwesen im Staats- und Volksleben llende Aufgabe zu erfüllen, und daß bei jedem der beiden eme die ihm eigenen Mängel durch richtige Handhabung eglichen werden können. Welches System das bessere ist, sich daher nicht in einer für alle Länder und Zeiten igen Art beantworten, sondern hängt von den Verhältnissen einzelnen Falles ab. Die tatsächliche Entwicklung in opa gehört dem Staatsbahngedanken; allerdings hat sein nicht überall in idealem Streben nach Verkehrsvervollmnung seinen Ursprung gehabt.

as dritte Kapitel hat die Organisation der Eisenanverwaltung, in erster Linie der Staatsbahnen, zum enstand und läßt erkennen, daß sein Inhalt aus eigenen rnehmungen und scharfer praktischer Beobachtung des fassers geschöpft ist. Voran geht auch hier die Feststellung, a es keine absolut und überall richtige Organisation gibt, daß nehr auch ihre Gestaltung durch die individuellen Verhältie bedingt ist. Wenn Sax hinzufügt, daß gegenwärtig die eutung der Organisation überschätzt wird und selbst eine ler gelungene Verwaltungsordnung durch Tüchtigkeit und chttreue des Beamtenkörpers bis zu einem gewissen Grade tzt wird, so ist dem gewiß nicht zu widersprechen. Aber Riesenbetrieben, die Hunderttausende von Köpfen beftigen (die deutsche Reichsbahn hat eine Million Beamte Arbeiter) und mit der Leistungsfähigkeit des Durchittsmenschen rechnen müssen, ist die Organisation eine ensfrage ersten Ranges, an deren Lösung Wohl und Wehe Verwaltung hängt.

einzelnen bespricht Sax u. a. die allgemeine Gliederung, Einfügung einer Staatsbahnverwaltung in den staatlichen amtorganismus, die Zuständigkeit der oberen und der mitten Behörden, die Bezirksabgrenzung und den richtigen dort der Direktionen, die Einrichtung der ausführenden len, den Geschäftsgang. Bei dem Interesse, welches das il einer solchen Autorität wie Sax auch auf diesem Gebiete spruchte, möchte ich auf einige seiner Äußerungen aufmerkmachen: Er redet, allerdings mit Bezug auf Länder des ischten Systems, möglichster Abgrenzung der Aufsichtstätigvon der Leitung der Staatsbahnen in der Zentralinstanz Wort, damit nicht der mißliche und dem Ansehen der Bele abträgliche Zustand eintrete, der durch das Schlagwort hter und Partei in einer Person" bezeichnet wird. Als piel erwähnt er, daß das neue Deutsche Reichsverkehrssterium eine besondere Aufsichtsabteilung besitze. Dieses piel trifft nicht mehr zu, da die Aufsichtsabteilung inchen aufgelöst worden ist; es wäre ja auch wohl ein Luxus ennen, wenn sich heutzutage das Deutsche Reich für die sicht über die im Verhältnisse zum Gesamtnetz unbedeuten- Privatbahnen eine eigene Ministerialabteilung leistete. Aber Erwägungen, auf die sich Sax stützt, treffen, wie ich hier igstens andeuten möchte, über den Bereich der Privatbahnicht hinaus zu. — Über die Einsetzung eines Verwaltungsals Spitze des Staatsbetriebs äußert sich Sax zurücknd; für zweckmäßig hält er die Schaffung von Zentralrn für bestimmte Geschäfte (merkwürdigerweise gibt er i der in Bayern eingeführten Verzettelung auf zehn Ämter in soundsoviel Städtchen den Vorzug vor der preußischen Lösung), bei guter Zuständigkeitsabgrenzung auch die Errichtung von Generaldirektionen. Für die Direktionsinstanz scheint ihm das bisherige preußische Dezernentensystem gleichwertig mit der (soeben wiederaufgenommenen) Abteilungsverfassung. Unter den Mitteln, mit denen einer Verknöcherung der Verwaltung vorgebeugt wird, nennt er den planmäßigen Wechsel der Bediensteten der unteren und oberen Stellen — eine Bemerkung, die ja vielleicht nicht den Anspruch auf Neuheit hat, deren Berechtigung ich aber aus langer persönlicher Erfahrung heraus vollauf bestätigen kann. Bei der Besprechung der Ämterverfassung erwähnt Sax den Unterschied zwischen dem preußischen und dem süddeutschen System, ohne selbst zur Sache Stellung zu nehmen. Über die äußere Form der Geschäftsabwicklung (Beseitigung der sog. Kurialien, Verminderung des Schreibwerks, Verwendung von Schreibmaschinen usw.) sagt er, daß sich hier die Organisation mit der „Betriebsökonomie" berühre und die von diesem Gesichtspunkte geleitete äußere Gestaltung des Dienstbetriebs auch meist gemeint sei, wenn den Staatsbahnen empfohlen wird, ihre Geschäftsführung im „kaufmännnischen Geist" einzurichtnn. Ich meine: Damit tut er den Leuten viel Ehre an, die mit weithin schallender Stimme den Staatsverwaltungen „kaufmännischen Geist" anbefehlen; meist stellt sich diese eindrucksvolle Redewendung zur rechten Zeit da ein, wo Begriffe fehlen.

Das die „Ökonomik der Eisenbahnen" behandelnde vierte Kapitel, das umfangreichste des Buches, ist in zwei Abschnitte eingeteilt: 1. „Ökonomie" in der Bau- und Betriebstechnik, 2. die spezifisch wirtschaftliche Seite der Eisenbahnverwaltung. Im ersten Abschnitt werden zunächst die wirtschaftlichen Gesichtspunkte entwickelt, die bei der Entwurfsbearbeitung, der Bauausführung und den Beschaffungen zu berücksichtigen sind. Des näheren läßt sich der Inhalt aus den Überschriften der Unterabschnitte erkennen: Das technische und ökonomische Grundverhältnis von Anlage und Betrieb; die Trassierung; der Maßstab der Anlagen (z. B. Spurweite, Stärke des Oberbaus, Umfang der Bahnhofsanlagen); Beeinflussung der technischen Anlage durch die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse des Bahngebiets; Kostenbestandteile einer Eisenbahnanlage (abweichend von der sonstigen Übung rechnet Sax die Kosten des Oberbaus zu den Ausrüstungskosten, weil die Oberbaustoffe ebenso wie die Fahrzeuge wesentlich Fabrikerzeugnisse sind und die Ausgaben dafür nicht — wie die eigentlichen Bauausgaben — von örtlichen Umständen, sondern von den Verkehrsverhältnissen abhängen); Hauptbahnen in Ländern und Zeiten wirtschaftlicher Hochkultur (hierbei werden das Schwellenmaterial, die Lokomotivtypen, die Tragfähigkeit der Güterwagen, die durchgehende Bremse kurz besprochen); Bahnen in Ländern mit extensiver Wirtschaft; Nebenbahnen, Kleinbahnen.

Auf Vergleichungen der Anlagekosten nach Ländern und Zeiten folgt sodann eine ausführliche Erörterung über die Kostengestaltung als Grundlage der Betriebswirtschaft, die etwas verwickelt ist und hier wenigstens in den Grundzügen wiedergegeben werden soll. Sax unterscheidet Kapitalkosten und Betriebskosten, letztere in Arbeits- und Materialquote zerfallend. Wenn er das Verhältnis dieser Kostengruppen so abgrenzt, daß sich Kapital- und Betriebskosten zueinander ungefähr wie 1 zu 2 verhalten und von den Betriebskosten 60 % auf die Personalquote entfallen, so trifft beides heute jedenfalls für die deutsche Reichsbahn nicht mehr zu, bei der die persönlichen Ausgaben hinter die sächlichen, im besonderen Maße aber die Kapitalkosten hinter die Betriebskosten zurückgetreten sind. Für die Berechnung der Ausgaben, die auf die Leistungseinheit bei den „Lastleistungen", d. h. „der zum Behufe der Beförderung stattfindenden Betätigung des Bahnapparates und der Arbeitskräfte" (Zug- und Wagenachskilometer) entfallen, weist Sax den festen Kosten die Kapitalkosten und die Generalkosten des Betriebs zu; die übrigbleibenden „Spezialkosten" des Betriebs bilden den von den

Leistungen abhängenden veränderlichen Kostenanteil, der im Laufe der Jahre mehr und mehr gestiegen ist und für die Jetztzeit von Sax auf etwa ein Drittel der Gesamtkosten geschätzt wird. Auf den Kosten der Lastleistungen beruht sodann die für die Preisbildung besonders wichtige Berechnung der Kosten für die „Nutzleistungseinheiten" (Personen- und Tonnenkilometer).

An Hand dieser Betrachtungen über die Betriebskosten ermittelt Sax die „Grundlinien der Betriebsökonomie", deren Aufgabe er schließlich dahin zusammenfaßt, „mit dem geringsten Aufwande materieller Mittel einen den Bedürfnissen des Verkehrs in jeder Hinsicht entsprechenden Komplex von Betriebsleistungen zu bieten und dadurch sowie durch angemessene Preisstellung, insbesondere im Sinn der Preisermäßigung, die in jedem einzelnen Falle erreichbare Massennutzung zu gewinnen". Dabei kommen „ökonomische Antinomien" vor, indem unter Umständen Betriebsmaßnahmen, die einem bestimmten Zweck dienen, mit einem anderen in Widerstreit geraten; als Beispiel sei angeführt, daß das Bestreben, die Züge auszulasten, zu nicht angängiger Beförderungsverzögerung führen oder den Wagenumlauf in unzulässiger Weise beeinträchtigen kann. Ferner ergeben sich für die verschiedenen Gattungen der Eisenbahn voneinander abweichende Grundsätze der Betriebsführung. Der Schluß des Abschnitts hat die betriebswirtschaftliche Bedeutung der Fahrgeschwindigkeit und die Einführung des elektrischen Betriebs für die verschiedenen Arten der Eisenbahn zum Gegenstande und spricht über die Verweisung des Güterverkehrs auf besondere Schleppbahnen.

Der zweite Abschnitt des Kapitels trägt die Überschrift „Die spezifisch wirtschaftliche Seite der Eisenbahnverwaltung" und zerfällt in zwei Unterabschnitte, von denen der erste das Tarifwesen, der andere die wirtschaftlichen Maßnahmen, betreffend den Bau und die Betriebsführung, behandelt. Ich möchte auch hier den Zweifel andeuten, ob die Gesamtanordnung des Stoffes ganz glücklich ist: Inbezug auf das Tarifwesen habe ich schon erwähnt, daß m. E. die Verteilung seiner Darstellung auf zwei auseinanderliegende Stellen dem Verständnis hinderlich ist; des gleichen Eindrucks kann ich mich bei mehreren sonstigen Gegenständen nicht erwehren, die im zweiten Unterabschnitt erörtert werden.

Dem Unterabschnitte „Tarifbau und Tarifbemessung", der vielfach an den Inhalt des ersten Bandes anknüpft, gehen Bemerkungen über den Einfluß verschiedener Umstände auf die Selbstkosten, namentlich über die Bedeutung der „absoluten Tara" (tote Last für sich betrachtet) und der „relativen Tara" (Verhältnis der Nutzlast zur toten Last) in den verschiedenen Verkehrsgruppen, sowie der vom Transport zurückzulegenden Entfernung voraus. In der darauf folgenden Darstellung der Tarifsysteme geht Sax mit dem sog. natürlichen System, dem Wagenraumtarif, scharf ins Gericht; ich möchte den hiergegen gerichteten Bemerkungen v. d. Leyens in seiner schon erwähnten Besprechung des Saxschen Werkes im wesentlichen beitreten und bin namentlich ebenfalls der Meinung, daß Sax der Bedeutung des Wagenraumtarifs für die Entwicklungsgeschichte des deutschen Tarifwesens nicht gerecht wird. Hieran reihen sich Ausführungen über Staffel-, Zonen-, Differenzial-, Ausnahmetarife. Die sogenannten Zonentarife für den Personenverkehr, die in Österreich und Ungarn bestanden, waren nicht „eigentliche" Zonentarife (unter denen Sax Tarife versteht, die nur wenige, stark fallende Preisstufen aufweisen), sondern Entfernungstarife mit niedrigen Sätzen und konnten sich nur verhältnismäßig kurze Zeit halten. Der „eigentliche" Zonentarif (oder gar der Einheitstarif) „gehört als allgemeiner Tarif der Kategorie der Projekte an." Für den Personentarif erkennt Sax die Einführung von Staffeltarifen mit fallenden Sätzen nicht als „unbedingte Notwendigkeit" an (S. 351, auch S. 364 fg.). Ich für meinen Teil habe es nie begreifen können, warum eine Fahrt von 500 km durchaus zehnmal so viel kosten muß wie eine solche von 50 km, und je weiter bei uns die Anpassung an den sinkenden Geldwert fortschreitet, desto peinlicher wird das unentwegte Festhalten an der Gl[illegible] des Einheitssatzes auf alle Entfernungen für die im[illegible] noch nicht ganz unbeträchtliche Zahl der Leute, die w[illegible] den Valutastarken oder Schiebern gehören, noch in der a[illegible] men Lage sind, die Reisespesen auf andere abzuladen; [illegible] befürchtende Einnahmeausfall scheint mir aber kein [illegible] windliches Hindernis zu sein. — Es folgt die Beziehu[illegible] schen Aufbau (Schema) und Bemessung des Tarifs; [illegible] grenzung der Tarifhöhe im Güterverkehr nach unten u[illegible] oben (Selbstkosten — Verkehrswert); die Voraussetzu[illegible] Durchführung allgemeiner Tariferhöhungen (die Einre[illegible] virtueller Längen in die Tarife, die übrigens nicht [illegible] Steigungen und Krümmungen in Betracht kommt, sonde[illegible] aus anderen Anlässen, z. B. als Tunnel- und Brückenz[illegible] in die Erscheinung tritt, verwirft Sax grundsätzlich mit [illegible] der Unterschied in der Preisbemessung für den Perso[illegible] für den Güterverkehr (unter Eingehen auf das Launha[illegible] Reisegesetz); die Selbstkostenberechnung für jede dieser[illegible] Hauptverkehrsgruppen; die Tarifbildung aus Wettbewer[illegible] sichten und im Verbandsverkehr; die Beurteilung der[illegible] theorien von Ulrich (dessen Anschauungen Sax hier [illegible] mehreren anderen Fragen ablehnend gegenübersteht), [illegible] und Hammond. Den Schluß bildet eine Vergleichu[illegible] Tarifsätze nach Ländern und Zeiten.

Der zweite Unterabschnitt bespricht von den „wir[illegible] lichen Maßnahmen betreffend den Bau und die Betriebsfü[illegible] zunächst die verschiedenen Systeme der Bauausfü[illegible] — Regiebau, Bau durch Unternehmer nach Einheitssätze[illegible] zialakkord), Pauschalakkord —, das Verfahren be[illegible] schaffungen und die Materialienverwal[illegible] ferner die Gemeinschaftsverhältnisse im B[illegible] (Verkehrsteilung in Verbänden, Wagenübereinkommen, [illegible] gehende Betriebs- und Finanzgemeinschaften). In der [illegible] sonalwirtschaft unterscheidet Sax ein englisch-am[illegible] nisches und ein europäisch-festländisches System, von de[illegible] letztere den Ausbau eines genau geregelten Berufsverhä[illegible] bei gegenseitiger dauernder Bindung aufweist, währe[illegible] andere auf Anwendung des freien Arbeitsvertrags beruh[illegible] eine Entwicklung nach der kontinentalen Richtung hin [illegible] Treffend und besonders für jüngere Verwaltungsbeamte[illegible] rend sind die Ausführungen über Zusammensetzung d[illegible] sonals und Kopfzahlbemessung. Im weiteren befürwort[illegible] möglichste Ausbildung des Stücklohns und Gewährung v[illegible] sparnis- und Regelmäßigkeitsprämien, auch die Anwendu[illegible] Taylorsystems, wogegen er eine allgemeine Gewinnbete[illegible] verwirft. Für die Bemessung der Arbeitszeit gibt das nac[illegible] und Volk tatsächlich übliche Ausmaß den Anhalt, Übera[illegible] gung ist ebenso zu vermeiden wie ein Heruntergehen un[illegible] wirtschaftlich vom Standpunkte des Unternehmens aus er[illegible] liche und zulässige Leistungsmaß; schematische Anwendu[illegible] Achtstundentags auf den Bahnbetrieb geht nicht an. Vo[illegible] ter Bedeutung ist Sorgfalt in der Auswahl des Personals [illegible] Benutzung der psychotechnischen Eignungsprüfung — w[illegible] sich bewährt) und eine planvolle Schulung durch Unt[illegible] mit dem sich der Erfolg rascher und mit geringerem [illegible] aufwand erreichen läßt als durch die viele Jahre erfor[illegible] und mancherlei Risiken in sich tragende praktische Erfa[illegible] Endlich wird auf die große Bedeutung der Wohlfahrt[illegible] eindringlich hingewiesen.

Den Schluß des Kapitels bilden Auseinandersetzunge[illegible] die Finanzwirtschaft: Beschaffung des Kapitals[illegible] tige Bemessung seiner Höhe, Wirtschaftsplan, Verhältn[illegible] Staatsbahnverwaltung zur allgemeinen Finanzverwaltun[illegible] haltung und Erneuerung des Anlagebestandes, Behandlu[illegible] Erweiterungen und Verbesserungen, Ausgleichsfonds. [illegible] nen möchte ich, daß Sax (S. 427) anscheinend den Prei[illegible] das Deutsche Reich den Gliedstaaten für den Erwerb[illegible] Bahnen entrichtet, als zu hoch erachtet. — Hieran sch[illegible] sich Betrachtungen über die Statistik der Betriebserge[illegible] bei deren Bewertung Sax mit Recht größte Vorsicht anemp[illegible]

..ine Übersicht über die Entwicklungsgeschichte d.. Bahnwesens bringt das fünfte Kapitel. Die wirt..aftliche Geschichte der Eisenbahn, die mit dem 19. Jahr..hundert zusammenfällt, zerlegt der Verfasser in vier Abschnitte, v.. denen jeder annähernd ein Vierteljahrhundert umfaßt. Die ..te Periode rechnet er vom Zustandekommen der ersten dem ..entlichen Verkehr dienenden Pferdebahn in England bis zur ..wendung von Lokomotiven im regelmäßigen Zugbetrieb auf d.. am 27. September 1825 eröffneten Bahn Stockton-Darlington. .. die Jugendzeit bezeichnet er den zweiten Zeitabschnitt, der ..den fortgeschrittenen Ländern dazu benutzt wird, die Grund..l..en des künftigen Bahnnetzes zu ziehen (Friedrich List!), ..gegen sich die anderen Länder noch abwartend verhalten. .. gegen das Ende der siebziger Jahre hin geht das Ausreifen d.. Neugestaltung vor sich: Die Netze werden ausgebaut, ..ernationale Verbindungen kommen zustande, die zurück..gebliebenen Staaten folgen nach. Die vierte Periode ist die Z.. der Vollreife und kennzeichnet sich dadurch, daß viele ..der zum Staatsbahnsystem übergehen, das Privatbahnwesen s.. endgültige Ordnung erfährt, das Netz ergänzt wird, die ..ernationalisierung sich zu umfassenden Verbänden erweitert, T..hnik und Tarifwesen vervollkommnet werden. Wie sich d.. Entwicklung in den einzelnen Ländern bis zum Beginn d.. Weltkriegs abgespielt hat, wird in den Grundzügen, aber v.. hoher Warte und anschaulich geschildert. Die Verstaat..lichungen werden dabei in kurzem Umrisse zusammenhängend d..gestellt.

..er schon im 2. Hefte des Archivs für 1922 abgedruckte S..lußabschnitt „Gegenwart und Zukunft“ behandelt d.. Folgen des Weltkriegs. Zunächst werden die durchgreifen..d.. Wandlungen vorgeführt, unter denen sich in den Vereinig..t.. Staaten, England und Frankreich die Rückkehr zu dem w..rend des Krieges unterdrückten Privatbahnsystem vollzogen h.. Für das Deutsche Reich nimmt Sax an, daß die System..frage, die ja in den letzten Jahren eine große Rolle in der Ö..entlichkeit gespielt hat, endgültig zugunsten des Festhaltens a.. Reichsbetrieb erledigt ist, und daß es sich für die nächste Z..unft nur noch um die Organisation der Reichsverwaltung h..deln kann. Für diese Organisation hat nach seiner Auf..fassung als Grundlage zu dienen:

1. Art. 92 der Weimarer Verfassung, demzufolge die Verwaltung ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen bildet (zur Ausführung der Vorschrift hält Sax eine körperschaftliche Verwaltung für angezeigt);
2. für die innere Gliederung der Verwaltungsstellen Anpassung an die überkommenen Einrichtungen der Gliedstaaten;
3. Eingliederung der Beamten- und Arbeitervertretungen in die Organisation, und zwar zur Mitwirkung nicht nur bei der Personalwirtschaft, sondern auch bei der laufenden Dienstführung.

Die Aufgabe ist schwierig und wird „nicht in einem Anlauf, vielmehr in fortgesetzter Reformarbeit zu bewältigen sein“.

In einem kurzen Überblick werden die Verhältnisse des Auslandes gestreift.

Im letzten Kapitel verbreitet sich Professor v. Beckerath-Kiel über die Wandlungen der Wirtschaft im Zeitalter der Eisenbahnen. Es beginnt mit dem Hinweise darauf, daß diese Wandlungen zwar nicht ausschließlich auf die Eisenbahnen zurückzuführen sind, daß sich aber die Momente, durch die sie — trotz einer die Entwicklung abschwächenden Zollpolitik — möglich geworden sind, bei ihnen in besonderem Maße vereinigt finden, nämlich die Verbilligung, Beschleunigung und Regelmäßigkeit der Beförderung, die Fähigkeit zur Massenbewältigung, die — besonders in der großen Sicherheit hervortretende — höhere Qualität des Transports. Dadurch hat sich zunächst der Verkehr innerhalb der europäischen Kulturstaaten außerordentlich verdichten und allmählich die Weltwirtschaft herausbilden können, wie sie vor dem Kriege bestanden hat. Im einzelnen werden der Gang und die Ergebnisse der Entwicklung für Bodenproduktion, Bergbau, Industrie und Handel anschaulich und überzeugend nachgewiesen. Ein vergleichender Rückblick faßt die wirtschaftlichen und sonstigen Wirkungen der Verkehrsvervollkommnung in kurzen Leitsätzen zusammen.

* * *

Ein Runderlaß des Reichsverkehrsministers besagt, daß das Werk eine erschöpfende Darstellung des gesamten Eisenbahnwesens in seinen wirtschaftlichen Beziehungen unter voller Würdigung auch der technischen Aufgaben bringt und ein geeignetes Lehr- und Handbuch für den Eisenbahndienst bildet. Damit sind Inhalt und Wert des Buches treffend gekennzeichnet. Auch der erfahrene Fachmann wird es, obschon ihm das gebotene tatsächliche Material größtenteils bekannt sein mag, mit Nutzen studieren, sich gern in bisher nicht erkannte Zusammenhänge hineinleuchten lassen, die Urteile des Verfassers, auch wenn ihnen nicht beizutreten ist, mit lebhaftem Interesse zur Kenntnis nehmen. Dem Verfasser aber können wir unsere Bewunderung nicht versagen, der uns im biblischen Alter ein Buch geschenkt hat, das so auf der Höhe der Zeit steht.

Die Bedeutung der Verkehrskontrolle II für die Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Vom Eisenbahnoberinspektor **Nouvortne**, Elberfeld.

.. dem in Nr. 25 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung (..487 ff.) abgedruckten Aufsatz: „Vorschläge zur Verbesse..r.. der Frachtenkontrolle“ ist zutreffend darauf hingewiesen, w..he erheblichen Beträge der Eisenbahn durch die im großen U..ange bei den Güterabfertigungen vorkommenden Fehler in de.. Frachtberechnung entgehen. Mit Recht wird die hauptsäch..li..e Ursache für diesen Übelstand in den ungünstigen Per..s..lverhältnissen der Güterabfertigungen erblickt. Es wird .. im wesentlichen der Vorschlag gemacht, zwischenzeitlich — ..is die geplanten Verbesserungen der Personalverhältnisse d.. Güterabfertigungen durchgeführt sind — den großen Güter..a..ertigungen mit regem Wagenladungsverkehr über die nach d.. Verkehrsumfange berechnete Personalbesetzung hinaus noch ei..n besonderen im Tarifwesen erfahrenen und umsichtigen B..mten zuzuweisen. Dieser soll die Aufgabe haben, bei den W..genladungen die Nachprüfung der richtigen und tarifmäßigen A..gabe des Inhalts auf dem Frachtbrief vorzunehmen und f..er die von der Güterabfertigung vorgenommene Frachtbe..re..nung zu überprüfen.

Die vorgeschlagene Maßnahme würde unzweifelhaft von g..em Vorteil sein. Es will aber fraglich erscheinen, ob sie in ..em erforderlichen Umfange durchgeführt werden kann; denn die Zahl der Güterabfertigungen, denen eine solche besondere Kraft zugeteilt werden müßte, ist doch im ganzen eine bedeutende, zumal in den Industriebezirken. Es wird deshalb schwierig sein, für alle die vielen in Betracht kommenden Güterabfertigungen geeignete Kräfte freizumachen. Eine Besserung in den Personalverhältnissen der Güterabfertigungen wird sich deshalb wohl nur allmählich erreichen lassen.

In dem eingangs erwähnten Aufsatz ist weiter gesagt, daß infolge der bei den Güterabfertigungen durch besondere Beamte vorzunehmenden Überprüfung die Arbeit der Verkehrskontrolle II vorbereitet und teilweise auf die Nachprüfer verteilt werde, so daß ein Abbau der umfangreichen Verkehrskontrolle II erfolgen könne. Hierzu sei zunächst bemerkt, daß die Verkehrskontrollen II keineswegs umfangreich besetzt, sondern im Gegenteil so knapp mit Personal bedacht sind, daß sie ihre vielfachen und bedeutungsvollen Aufgaben nur notdürftig erfüllen können. Zudem wirken die vielseitigen und oft verwickelten Tarifbestimmungen sowie das Arbeiten mit den heutigen vielstelligen Zahlen auch bei der Verkehrskontrolle erschwerend auf die Arbeiten ein. Sodann kommt in Betracht, daß es doch unerläßlich ist, daß die Verkehrskontrolle II auch das Rechnungswerk derjenigen Güterabfertigungen prüft, bei

denen nach dem erwähnten Vorschlage eine Überprüfung durch einen besonderen Beamten bereits auf der Güterabfertigung erfolgt ist; denn auch hier können noch mancherlei Fehler untergelaufen sein. Von einem Abbau der Verkehrskontrolle II in diesem Zusammenhange kann deshalb nicht wohl die Rede sein. (Es sei hier auch auf den Aufsatz in Nr. 68 dieser Zeitung für 1920, S. 745: „Die Tätigkeit der Eisenbahnverkehrskontrollen II“ — von den Eisenbahnobersekretären Eimer und Kautschke bei der Verkehrskontrolle II Darmstadt — verwiesen.)

Wenn es nun auch erforderlich ist, auf eine Besserung der Personalverhältnisse bei den Güterabfertigungen hinzuwirken, so wird die zweckmäßigste Lösung der Frage, wie die Sicherstellung der richtigen Frachtberechnung zu erreichen ist, aber doch darin erblickt werden müssen, daß der Schwerpunkt für die Nachprüfung der Frachtberechnung der Güterabfertigungen nach wie vor in der Verkehrskontrolle II bleibt. In früherer Zeit hatte die Verkehrskontrolle II das Rechnungswerk der Güterabfertigungen uneingeschränkt, also in vollem Umfange, auf die Frachtberechnung zu prüfen. Später wurde dann eine Neuerung insofern getroffen, als die Nachprüfung der Frachtberechnung den Güterabfertigungen in gewisser Weise übertragen wurde (die sogenannte „summarische Frachtberechnung“ s. Allgemeine Abfertigungsvorschriften, Teil II, § 25 Ziffer 4); die Tätigkeit der Verkehrskontrolle II wurde dann in dieser Hinsicht eingeschränkt, und es wurde bestimmt, daß nur $^1/_{12}$ des Rechnungswerkes der Güterabfertigungen genau zu prüfen sei. Nachdem nun aber im Laufe der Zeit allgemein die Erfahrung gemacht ist, daß die Güterabfertigungen die ihnen übertragene Aufgabe nur ganz unzureichend erfüllen, wird durch die neue Verkehrskontrollordnung die Bestimmung in Aussicht genommen, daß $^1/_6$ genau zu prüfen ist. An dieser bedeutungsvollen Änderung läßt sich auch erkennen, daß man in der Verkehrskontrolle II die Stelle erblickt, der die Prüfungstätigkeit in erster Linie zuzuweisen ist.

Grundsätzlich steht die hohe Bedeutung einer sorgfältigen Nachprüfung der Frachtberechnung für die Reichseinnahmen fest. Dies ist auch in dem eingangs erwähnten Aufsatz näher beleuchtet und zutreffend auf das Beispiel, das die privaten Frachtreklamationsbüros usw. nach der anderen Seite hin geben, hingewiesen. Man sollte deshalb, nachdem man neuerdings die Prüfungstätigkeit der Verkehrskontrolle II wieder erweitern und bis zu $^1/_6$ des Rechnungswerks ausdehnen will, nun auch noch einen guten Schritt weiter gehen und ihr bezüglich der Nachprüfung keinerlei Beschränkung auferlegen. Hierbei muß darauf hingewiesen werden, daß selbst wenn die Personalverhältnisse bei den Güterabfertigungen gebessert sein sollten, stets Fehler bei der Frachtberechnung durch die Güterabfertigungen vorkommen werden. Dies liegt in der Natur der Sache; denn es ist zu berücksichtigen, daß die Frachtberechnung bei den Güterabfertigungen meist in großer Eile und mit Hast, namentlich bei starkem Verkehr, erfolgen muß, so daß die Berechnung nicht mit der nötigen Zeit und Ruhe ausgeführt werden kann. Erschwerend kommt auch hier in Betracht, daß die Tarifbestimmungen vielfach recht schwierig zu handhaben sind. Es muß also stets damit gerechnet werden, daß die Frachtberechnung bei den Güterabfertigungen leidet und fehlerhaft ist. Diesem Umstande hat man auch in früherer Zeit, als die Personalverhältnisse bei den Güterabfertigungen besser waren als jetzt, Rechnung getragen und durch die Verkehrskontrolle II eine genaue Nachprüfung der Frachtberechnung vornehmen lassen.

Die Verkehrskontrolle II ist in der Eisenbahnverwaltung die Zentralstelle für die Prüfung und Verrechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr des Kontrollbezirks. Sie nimmt die Nachprüfung vor nach einheitlichen Gesichtspunkten hinsichtlich der Anwendung und Auffassung der Tarifbestimmungen für alle Güterabfertigungen des Kontrollbezirks, während bei der Nachprüfung durch die Güterabfertigungsstellen die eine Stelle diese, die andere jene Ansicht haben kann. Auch steht die Verkehrskontrolle II zumeist in Verbindung mit dem Verkehrsbüro der Direktion einerseits, wo die Tarife und die erläuternden Bestimmungen dazu bearbeitet werden, und andererseits mit den Güterabfertigungen, wo die Tarife praktisch zur Anwendung kommen; sie ist daher besser über die Absichten der Tarifbestimmungen und ihre Auslegung unterrichtet als die Güterabfertigung und kann die praktische Handhabung und Ausführbarkeit der Tarifbestimmungen durch die Güterabfertigung am besten erproben, da ihr das Rechnungswerk aller Güterabfertigungen vorgelegt wird. Die Verkehrskontrolle II kann so als Zentrale viel mehr Erfahrungen sammeln und auch in Bezug auf Warenkunde eine umfassendere Kenntni[s] langen als es den besonderen Beamten der einzelnen Güt[erab]fertigungen möglich sein würde.

Die Verkehrskontrolle II ist also die berufene Stelle, w[o die] Nachprüfung der Frachtberechnung in gründlicher Weise v[orzu]nehmen ist. Um ihre Tätigkeit möglichst fruchtbringen[d zu] gestalten, empfiehlt es sich daher, ihr aufzugeben, [die] Prüfung des Rechnungswerks der Güterab[fer]tigungen derart erschöpfend vorzunehm[en,] daß nennenswerte Fehler nicht unentd[eckt] bleiben.

Wenn so der Verkehrskontrolle II freier Spielraum ge[währt] wird, so ist sie um so mehr in der Lage, diejenigen Güt[erab]fertigungen herauszufinden, bei denen dauernd erheb[liche] Fehler in der Frachtberechnung vorkommen, und sie einge[hend] über ihre Fehler zu unterweisen, sowie zur tarifmäßigen [Be]zeichnung des Inhalts der Sendungen im Rechnungswerk [usw.] anzuhalten. Sollte sich hierdurch Besserung nicht erziele[n las]sen, so hat die Verkehrskontrolle dem Verkehrsamt zweck[s Ab]hilfe Anzeige zu erstatten. Daneben müßte die gewinnbring[ende] Tätigkeit der Frachtenkontrolleure durch Vermehrung der [...] der örtlichen Prüfungen weiter ausgebaut werden. Sie [hätten] dauernd in Verbindung mit den Beamten der Verkehr[skon]trolle II, die die Frachtenprüfung vornehmen, zu bleiben[,] die Güterabfertigung über die Fehler aufzuklären, sowi[e auf] deren Abstellung hinzuwirken. Außerdem wäre der w[...] Vorschlag in dem eingangs erwähnten Aufsatz, Einrichtung[en zu] treffen, damit mehr Wagen nachgewogen werden könne[n, zu] beachten.

Die Nachprüfung der Frachtberechnung bei der Verkehr[skon]trolle II wird, wie auch gegenwärtig, zweckmäßig von [einer] besonderen Gruppe, der Prüfungsgruppe, vorgenommen. [Sie] hätte nicht nur die Fracht für Wagenladungen, sondern [auch] für bedeutendere Stückgutsendungen, namentlich auf weite[n Ent]fernungen, nachzuprüfen. In besonderen Fällen würden [die] Beamten der Prüfungsgruppe Erhebungen an Ort und Stelle [vor]zunehmen haben. Die Prüfungsgruppe muß mit dem erf[order]lichen Personal ausgestattet werden; auch ist es unbeding[t er]forderlich, daß ihr nur tüchtige, im Tarifwesen und Ab[ferti]gungsdienst durchaus erfahrene Kräfte zugewiesen w[erden.] Wird so die Prüfungsgruppe mit völlig geschultem und er[fahre]nem Personal besetzt, so wird sie so erfolgreich wirken, d[aß] nicht nur die Personalkosten für diese Prüfungsgruppe ge[deckt,] sondern sehr beträchtliche Überschüsse erzielt werden. [...]weise vorgenommene Nachprüfungen haben in dieser Hin[sicht] glänzende Ergebnisse gebracht.

Bei dem vorstehend gemachten Vorschlage, die Nachprü[fung] der Frachtberechnung der Verkehrskontrolle II zu übertr[agen,] würde die Zahl der der Verkehrskontrolle II neu zu[zu]weisenden Kräfte bedeutend geringer sein, als wenn den g[esam]ten Güterabfertigungen besondere Kräfte überwiesen w[ürden,] und der Zweck — Sicherstellung der richtigen Frachterh[ebung] — würde hierdurch auch besser erreicht werden.

Bei dieser Gelegenheit möge noch auf eine andere Täti[gkeit] der Verkehrskontrolle II, die für die Einnahmen des R[eichs] ebenfalls von großer Bedeutung ist, hingewiesen werden. [...] der Nachprüfung der Frachtberechnung liegt der Verk[ehrs]kontrolle II auch die Feststellung der Einnahmen au[s dem] Güterverkehr ob. Im wesentlichen besteht diese Arbeit [darin,] daß die Zusammenstellungen der Versandgüterabfertigungen [mit] denjenigen der Empfangsgüterabfertigungen verglichen w[erden] und daß festgestellt wird, ob sowohl die Versandgüterab[ferti]gung als auch die Empfangsgüterabfertigung sich mit alle[n Be]trägen richtig belastet haben. Dies Feststellungsgeschäf[t be]deutet neben der Prüfung der Frachtberechnung die wich[tigste] Aufgabe der Verkehrskontrolle II und nimmt viel Zeit und [Per]sonal in Anspruch, um so mehr, als vielfach Unstimmigk[eiten] vorliegen, die erst durch oft langwierigen Schriftwechse[l ge]klärt werden können. Die Beträge, die durch dies Vergl[eichs]geschäft durch die Verkehrskontrolle II zugesetzt werden, [sind] auch hier von ganz beträchtlicher Höhe. Es ist deshalb d[ur]aus erforderlich, daß auch diese Aufgabe von der Verk[ehrs]kontrolle II in vollem Umfange durchgeführt wird. Hi[erfür] muß der Verkehrskontrolle II ebenfalls immer das erforder[liche] und gehörig vorgebildete Personal zur Verfügung stehen. D[ie] Ausgabe für Personal würde sich auch hier reichlich lo[hnen.] Auch die große moralische Wirkung, die eine stete genaue [Nach]prüfung der Arbeiten der Güterabfertigungen durch die [Ver]kehrskontrolle II unstreitig im Gefolge hat, muß berücksi[chtigt] werden.

Die französischen Lokalbahnen nach dem Kriege.

as Archiv f. Eisenbahnwesen bringt in seiner September-
mer nachstehende Darstellung, deren Inhalt der Revue Gé-
le des Chemins de fer entnommen ist:

as französische Lokalbahnwesen (Chemins de fer d'intérêt
l) war durch die drei Gesetze von 1865, 1880 und 1913 grund-
lich geregelt worden. Das Gesetz von 1865 gewährte den
zessionsnehmern Baukostenzuschüsse in Geld oder Grund-
ken, in die sich Staat, Departements, Gemeinden und private
ressenten teilten. Den Rest des Kapitals mußte der Eisen-
unternehmer aufbringen, dem das gesamte Risiko, aber
alle Einnahmen zufielen. Auf Grund des Gesetzes von
wurden jedoch nur wenige Konzessionen erteilt. Erst das
tz von 1880 gab der Entwicklung der Lokalbahnen einen
tigen Anstoß. Dieses Gesetz gestattete die Beteiligung des
tes bis zu einer in jeder Konzession verschieden hoch an-
tzten Grenze. Der staatliche Anteil ging im allgemeinen
bis zur Hälfte des Anlagekapitals, konnte sich aber auch
die Betriebsausgaben erstrecken. Wenn die Einnahmen zur
kung der Betriebskosten nicht ausreichten, trat eine staat-
Garantie in Wirkung. Da die Garantie aber den tatsäch-
n Ausgaben nicht Rechnung trug, war die Möglichkeit ge-
n, daß der Konzessionsnehmer der Verkehrsentwicklung
hgültig gegenüberstand: Die Steigerung der Einnahmen, an
en er nur mit einem festgesetzten Betrag beteiligt war, ge-
meist nicht zur Deckung der wachsenden Ausgaben. Die-
Übelstand suchte das Gesetz vom 30. Juli 1913 dadurch ent-
enzuwirken, daß es jede Beteiligung des Staats an den Be-
sausgaben ausschaltete. Die Lastenhefte wurden einer er-
en Prüfung unterzogen; die Verwaltung durch die Depar-
ents unmittelbar wurde geregelt.

it 1880 war eine große Zahl von Lokalbahnen in allen De-
ements entstanden; jedes Arrondissement, jeder Kanton
tte seine eigene Kleinbahn haben. Bis 1913 waren über
Konzessionen erteilt worden; zwar war die Zahl der Eisen-
gesellschaften geringer, da meist eine Gesellschaft mehrere
zessionen erworben hatte, aber die Lokalbahnen zeigten in
schaftlicher und technischer Hinsicht große Verschieden-
en. Der Partikularismus der Departements-Vertretungen
e es erreicht, daß das rollende Material nicht ausgetauscht
len kann: die Kupplungen, die Höhe der Puffer sind ver-
den, oft mit Absicht, damit ein wagenarmes Netz nicht aus
größeren Wagenpark eines besser ausgestatteten Netzes
zen zieht. Neben den Hemmungen, die aus solchen Zustän-
offenkundig für den Verkehr entstehen, zeigten sich im
g die militärischen Nachteile der technischen Zersplitterung,
lie Kleinbahnen im Kampfgebiet intensiv ausgenutzt werden
en.

s zum Krieg hatten die Lokalbahnen, zum Teil mit Mühe,
Finanzen im Gleichgewicht gehalten. Einige Gesell-
ften hatten mäßige Dividenden verteilt. Seit dem Beginn des
gs geriet das finanzielle Gleichgewicht ins Wanken, da ein
des Personals zu den Fahnen einberufen wurde und der
kehr bedeutend zurückging. Um die Fortführung des Be-
s dennoch zu gewährleisten, wurde auf Veranlassung des
ligen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Claveille, das
esetz vom 30. November 1916 erlassen. Bis zu dem auf die
tellung der Feindseligkeiten folgenden Jahr durften die ur-
nglichen Verträge, soweit nötig, abgeändert werden. Durch
Gesetz vom 22. Oktober 1919 ist die Wirksamkeit des Ge-
s von 1916 bis zum 31. Dezember 1925 verlängert worden.
Staat und die öffentlich-rechtlichen Verbände verständigten
mit den Lokalbahngesellschaften unter Zuziehung des Con-
Général des Ponts et Chaussées. Die Zusatzverträge er-
ten auf dem Verordnungsweg rechtliche Gültigkeit. Aus
letzten Verträgen seien die wichtigsten Punkte hervorge-
en:

. Deckung der tatsächlichen Ausgaben durch den Staat usw.
dem Gegenanspruch auf Kontrolle dieser Ausgaben; Verbot
die Gesellschaft, neue Ausgaben über einen festen Betrag
us einzugehen;

Festsetzung eines starren Unternehmer-Gehalts, gegebenen-
unter Hinzurechnung einer beweglichen Prämie.

ch diesen Gesichtspunkten wird die Mehrzahl der Lokal-
en zurzeit verwaltet. Die Fehlbeträge sind natürlich be-
end, und die Departements müssen zu ihrer Begleichung auf
Erhöhung der Centimes additionnels oder selbst auf Anleihen
kgreifen. Einige Departements machten den Versuch, die
te Unternehmertätigkeit auszuschalten und die Lokal-
en in eigene Verwaltung zu nehmen. Die Erfahrungen
jedoch keineswegs befriedigend; die öffentlich-rechtlichen
ände zeigten gegenüber den steigenden Ansprüchen der An-
llten und des Publikums eine geringere Widerstandskraft,
ler private Unternehmer. Da das Notgesetz von 1916 Ende
1925 abläuft, muß die künftige Regelung ernstlich und schnell ins Auge gefaßt werden. Der Gedanke, im Jahr 1925 die Lokalbahngesellschaften einfach wieder unter die Vorkriegsverträge zu stellen, ist auf jeden Fall abzulehnen. Diese Verträge sind in vielen Beziehungen abzuändern: Die in den Lastenheften festgesetzten Höchstpreise müssen der Geldentwertung angepaßt werden; die Zahl der täglich zu fahrenden Züge muß in vielen Fällen herabgesetzt werden. Nach dem Beispiel der großen Gesellschaften muß auch für die Lokalbahnen eine organische Neuordnung erfolgen, entweder durch Umgestaltung des Gesetzes von 1913 oder durch ein neues Gesetz.

Die erste Frage, die sich dabei stellt, ist die Aufrechterhaltung aller Lokalbahnen. Ein Departement hat z. B. den Betrieb auf 200 km Bahnlinie vorläufig eingestellt und sich zugleich an die Regierung gewandt, um eine Erhöhung der staatlichen Zuschüsse zu erlangen. Als Ersatz wurden in jüngster Zeit zahlreiche Kraftwagenlinien ins Leben gerufen. Aber der Kraftwagen kann eine Eisenbahn in den Wirtschaftsgebieten nicht ersetzen, in denen industrielle Anlagen, größere Städte, intensive Landwirtschaft und Forstwirtschaft auf den Verkehr angewiesen sind. Es kann sich höchstens darum handeln, einige hundert Kilometer besonders unrentabler Lokalbahnen stillzulegen, dann bleiben noch immer über 15 000 km, die man im Betrieb halten muß.

Es wird verlangt, daß der Staat einspringt, um die Fehlbeträge oder wenigstens die Belastung der Departements zu vermindern. Dies kann in der Form geschehen, daß die zur Deckung der Baukosten gewährten Beihilfen erhöht werden, oder daß der Staat an den Fehlbeträgen beteiligt wird. Auch ist daran zu denken, daß die großen Eisenbahngesellschaften, denen die Lokalbahnen wichtige Zubringerdienste leisten, die Gebühren für die Benutzung der gemeinsamen Umsteigebahnhöfe herabsetzen. Die Einstellung von Triebwagen wird die Kosten der Personenbeförderung in manchen Fällen vermindern. Endlich ist eine Herabsetzung der Löhne und eine zweckmäßigere Anwendung des Achtstundentags ins Auge zu fassen.

Damit sind aber die Maßnahmen zur Einschränkung der Ausgaben erschöpft, solange man die gegenwärtige Überzahl der Gesellschaften beibehält, von denen jede ihre Verwaltungskosten, ihre Werkstätten, ihr oft schlecht ausgenutztes rollendes Material und ihre teuer eingekauften Lagerbestände hat. Es ist ersichtlich, welche Bedeutung die Zusammenfassung der vielen Gesellschaften nach Departements, oder besser nach Wirtschaftsgebieten hätte. Wie die Neuordnung der französischen Hauptbahnen einen wirtschaftlichen Ausgleich zwischen den Netzen mit verschiedenem Reinertrag herbeiführte, so würden auch bei den Lokalbahnen die wirtschaftlich stärkeren Linien die notleidenden Linien stützen. Wenn sich alle Lokalbahnen in 8 bis 10 Gesellschaften vereinigen, werden Netze entstehen, die einen stärkeren inneren Halt haben und die, wenn nicht ganz ohne Beihilfen, doch mit geringeren Fehlbeträgen wirtschaften, als es heute die isolierten Gesellschaften vermögen. Die bestehenden Gesetze sind einem solchen Zusammenschluß nicht gerade günstig. Aber man kann auf eine Neugestaltung der inneren Verwaltung, die aus mehreren Departements das Wirtschaftsgebiet (région) schafft, nicht warten. Umgekehrt wäre eine Zusammenfassung der Verkehrswege eine Vorbereitung für die spätere Verwaltungsreform. Die Hauptschwierigkeit besteht darin, schon jetzt eine Vertragsform zu finden, die den Lokalbahngesellschaften das Fortbestehen nach 1925 sichert mit einer stetigen Verzinsung des Kapitals, wie sie angemessen erscheint für eine halböffentliche Unternehmung, deren Einnahmen nicht beliebig zu erhöhen und deren Ausgaben nicht beliebig zu vermindern sind. Dem geringeren Risiko eines solchen Garantiesystems müßte natürlich eine Begrenzung der Gewinne entsprechen. Anderseits muß das Interesse des Unternehmers an der Verkehrsentwicklung und an der wirtschaftlichen Betriebsführung erhalten bleiben. Dies kann in der Form geschehen, die für die Linien bereits in Anwendung ist, die von kleineren Gesellschaften für Rechnung der großen Netze betrieben werden. Die tatsächlichen Ausgaben werden bis zu einem Höchstsatz für das Zugkilometer vergütet; wird der Höchstsatz nicht erreicht, so wird die Wirtschaftlichkeit durch eine Prämie belohnt; bei Tariferhöhungen wird ein entsprechender Einnahmenanteil abgezogen. Ein Fehlbetrag wird über den Höchstsatz hinaus von dem Unternehmer getragen oder wenigstens auf ein besonderes Konto überschrieben, das mit späteren Überschüssen abgedeckt werden muß. Der Verteilungsschlüssel wird alle 5 Jahre den wirtschaftlichen Änderungen angepaßt oder kann sich sogar automatisch nach einem aus Kohlenpreis und Lohnhöhe gebildeten Index einstellen. Auf diese Weise ist es möglich, die französischen Lokalbahnen nach rationellen Gesichtspunkten zu gruppieren, ohne die Staats- oder Departementsfinanzen übermäßig zu belasten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ergänzung der Eisenbahn-Verkehrsordnung** Das Reichsverkehrsministerium hat unter dem 18. September 1922 die EVO durch einen Zusatz zu § 13 Ziffer 2 a. a. O. dahin ergänzt, daß auf der Fahrkarte der Fahrpreis durch andere Angaben ersetzt werden kann, die in Verbindung mit einer öffentlichen Bekanntmachung (Schalteraushang) die Berechnung des Fahrpreises ermöglichen. Hierdurch soll die Notwendigkeit einer jedesmaligen Berichtigung der Fahrkarten bei Änderungen der Fahrpreise beseitigt werden.

Die Ergänzung ist im Reichsgesetzblatt II Nr. 25 vom 27. September 1922 veröffentlicht.

— **Frachtbriefmuster.** Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 31. August d. J. ist die am 30. September d. J. abgelaufene Frist für die Verwendung der bisher gültigen Frachtbriefmuster (vgl. Nr. 24, S. 476 d. Ztg.) bis zum 31. März 1923 verlängert worden.

— **Erhöhung der Expreßguttarife.** Da die Drucklegung des neuen Expreßguttarifes, der ebenfalls vom 1. Oktober ab erhöht ist, sich verzögert hat, ist angeordnet worden, daß bis zu dessen Herausgabe die vom 1. September d. J. ab gültigen Expreßgutsätze verdoppelt werden. Dies ergibt für Expreßgut nur geringe Unterschiede gegen die neuen Sätze, die dann voraussichtlich am 10. Oktober in Kraft treten. — Die Mindestfracht für Expreßgut ist seit dem 1. Oktober d. J. auf 75 ℳ erhöht worden.

— **Personenbeförderung.** Der Reichsverkehrsminister hat an die Reichsbahndirektionen usw. folgenden Erlaß gerichtet: „Nach zuverlässigen Berichten suchen sich neuerdings Reisende der höheren Wagenklassen, namentlich solche aus dem valutastarken Ausland, eine besonders bequeme Fahrt dadurch zu sichern, daß sie unter dem Vorgeben von Krankheit mehrere Fahrkarten lösen und die entsprechende Zahl Plätze in den Personenwagen für sich in Anspruch nehmen. Auch bei Platzmangel bestehen solche Reisende darauf, daß die von ihnen bezahlten Plätze ihnen freigehalten werden. Ein solches Vorgehen findet im Tarif keinen Anhalt, es ist daher mit allen Mitteln dagegen einzuschreiten. Das gesamte Zugbegleit- und Aufsichtspersonal ist entsprechend zu belehren.

Der Tarif sieht nur das Belegen ganzer Abteile vor, nicht aber das Einnehmen mehrerer Plätze durch eine Person. Kranke, die sitzend nicht befördert werden können, können sich durch Lösung mehrerer Fahrkarten der im § 12 Abschnitt B des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, vorgesehenen Beförderungsarten bedienen.

Des weiteren ist beobachtet worden, daß in letzter Zeit in zunehmendem Maße das Zugpersonal in der Hoffnung auf reichliche Trinkgelder sich unter Vernachlässigung seiner eigentlichen Dienstobliegenheiten mit dem Tragen von Gepäckstücken für Reisende beschäftigt. Es ist dafür zu sorgen, daß das Personal vor allem voll seinen Dienstverpflichtungen nachkommt, insbesondere sich der Unterbringung der Reisenden bei stark besetzten Zügen annimmt."

— **Kurse für Statistik.** Wegen der Bedeutung der Statistik für die wirtschaftliche Betriebsführung der Reichsbahn findet auf Veranlassung des Reichsverkehrsministers im Benehmen mit der Verwaltungsakademie zurzeit in den Räumen der Universität Berlin ein zweiwöchiger Lehrgang statt, der theoretische und praktische Statistik und spezielle wirtschaftliche Fragen den Teilnehmern, welche von jeder Reichsbahndirektion abgeordnet worden sind, vermitteln soll. Die Vorträge auf dem Lehrgang werden teils von hervorragenden Fachleuten, wie dem Präsidenten Dr. Saenger des Statistischen Landesamts, dem Bankdirektor, Reichsminister a. D. Dr. Koeth, Universitätsprofessor Dr. Hoetzsch u. a., teils von Reichsbahnbeamten gehalten.

— **Bedeckungszwang für Torfsendungen.** Auf eine Anfrage aus dem Reichstage über die Belastung der Torfindustrie durch die in Aussicht genommene Wiedereinführung des Bedeckungszwanges für Torf und Torfstreu hat der Reichsverkehrsminister geantwortet, daß die bisherigen, für die Kriegs- und Übergangszeit getroffenen erleichterten Bestimmungen, über die Bedeckung leicht feuerfangender Güter auf die Dauer nicht bestehen bleiben können. Die Sicherheit des Betriebes und der Schutz der zu befördernden Güter verlangen, daß die Bedeckung leicht feuerfangender Güter wieder durchgeführt wird. Als Zeitpunkt für die Einführung der Bedeckungspflicht sei der 1. März 1[illegible] vorgesehen.

— **Ausschuß für psychotechnische Angelegenheiten.** [illegible] Vorbereitung der Entscheidung des Reichsverkehrsministers [illegible] psychotechnischen Fragen wird im Benehmen mit dem Hau[illegible]beamten- und dem Hauptbetriebsrat des Reichsverkehrsmini[illegible]riums ein ständiger Fachausschuß mit der Bezeichnung „[illegible]chotechnischer Ausschuß" gebildet. Dem Ausschusse obl[illegible] die Beratung und Begutachtung von Anträgen und Fragen, [illegible] das Arbeitsgebiet der Psychotechnischen Versuchsstelle [illegible] Reichsbahn betreffen (Erlaß vom 18. Dezember 1920 — Rei[illegible] Verkehrs-Bl. S. 166, Punkt 1—12). Hierzu gehören insbe[illegible]dere: Verfahren für Eignungsprüfungen aller Art, Grunds[illegible] und Maßstäbe für die Bewertung der Prüfungsergebnisse, Ü[illegible]wachung und Berichtigung dieser Ergebnisse in bezug auf [illegible] spätere Bewährung der Geprüften in der Praxis sowie [illegible]weisungen für Prüfbeamte und Vorschriften für die Du[illegible]führung der Prüfungen. Als geschäftsführende Stelle wird [illegible] Reichsbahndirektion Dresden bestimmt. Dem Ausschusse [illegible]hören an je ein Dezernent für Bildung, Unterricht und psy[illegible]technische Angelegenheiten, die Arbeiterangelegenheiten, [illegible] Personalangelegenheiten der Beamten sowie für die W[illegible]stättenangelegenheiten, der Leiter der Psychotechnischen V[illegible]suchsstelle Berlin, sein erster Vertreter und der wissensch[illegible]liche Beirat (Fachpsychologe), der erste Prüfbeamte [illegible] Laboratoriums in Dresden und des in Vorbereitung befindli[illegible] Laboratoriums in München, der Vorstand eines Betriebsam[illegible] ein Eisenbahningenieur oder Eisenbahnoberingenieur des W[illegible]stättendienstes, je ein Leiter eines größeren Bahnhofs, ei[illegible] größeren Güterabfertigung und einer größeren Dienststelle [illegible] Betriebsmaschinendienstes, ein Lokomotivführer und zwei [illegible]beiter, von denen der eine Werkstättenschlosser sein muß, [illegible]ner zwei Ärzte, und zwar ein Bahnarzt und möglichst ein F[illegible]arzt für Nervenkranke.

Sitzungen sind jährlich höchstens zwei abzuhalten. Sie ha[illegible] im April oder Mai und im September stattzufinden. Im übri[illegible] finden die Bestimmungen des Erlasses des Reichsverke[illegible]ministers vom 19. November 1920 (Reichs-Verkehrs-Bl. S. 1[illegible] bis 149) über die Errichtung von ständigen Fachausschü[illegible] Anwendung.

— **Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahn[illegible]** Mit Rücksicht auf die Bestimmung im Artikel 396 Abs. 1 [illegible] deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. [illegible] 1922 ist der Reichsbahndirektion Oppeln die Bezeichn[illegible] „Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen" [illegible]gelegt worden.

— **Einrichtung von Abteilungen bei den Reichsbahndirektion[illegible]** Die neuen Vorschriften über die Einführung des Abteilu[illegible]systems bei den Reichsbahndirektionen sind am 1. Oktober [illegible] Durchführung gelangt. So sind u. a. bei der Reichsbahndirek[illegible] Berlin je eine administrative, eine bau- und betriebstechni[illegible] und eine maschinentechnische Abteilung eingerichtet wor[illegible] Über den Geschäftsgang nach dem neuen System gibt die [illegible]rektion für ihren Bezirk folgendes bekannt:

Die Abteilungsleiter sollen den Präsidenten in verwaltu[illegible]technischer Beziehung unterstützen. Sie haben für den Ber[illegible] ihrer Abteilung dieselben Obliegenheiten, wie der Präsident [illegible] den gesamten Bereich der Direktionsgeschäfte.

Der Präsident ist befugt, den Abteilungsleitern Angele[illegible]heiten ständig oder im Einzelfall zuzuweisen, die unter [illegible] Firma „Der Präsident" laufen. Die Abteilungsleiter zeich[illegible] in diesem Falle „In Vertretung" (I. V.).

Die bisherige Erledigung von Präsidial- und Kommissari[illegible]geschäften durch die als Vertreter des Präsidenten bestel[illegible] Oberräte kommt mit Einführung der Abteilungen für die Or[illegible]räte in Fortfall und geht auf die Abteilungsleiter über.

In Fortfall kommt auch die Mitwirkung der Oberräte in V[illegible]tretung des Präsidenten bei den unter der Firma der Direk[illegible] zu erledigenden, unter dem Zeichen + (+ 1, + 2 usw.) hie[illegible] vorgesehenen Geschäften.

Die eingehenden, nicht zur stelbständigen Erledigung [illegible]geschenen Geschäftssachen werden, neben Trennung nach [illegible]zernaten, nach Abteilungen getrennt in besonderen Umsch[illegible]hüllen dem Präsidenten und sodann den Abteilungsleitern [illegible]gelegt, von denen sie, nach Entnahme aus den Umschlaghül[illegible] den Dezernenten zugehen.

Geschäftssachen, welche der Präsident mitzuzeichnen wün[illegible] werden von ihm mit einem stehenden Doppelkreuz (#). [illegible]jenigen, welche ein Abteilungsleiter mitzuzeichnen beabsich[illegible] von diesem mit einem stehenden einfachen Kreuz (+) verse[illegible] werden. Die Verantwortung der Dezernenten und Abteilu[illegible]leiter für rechtzeitige Verständigung ihrer Vorgesetzten [illegible] Fällen, deren besondere Bedeutung erst später erkannt w[illegible] bleibt unberührt.

übrigen hat die Erledigung der Geschäfte bis zu der in ir erfolgenden, diese Änderungen berücksichtigenden Neu- be des Geschäftsplanes für die Reichsbahndirektion in sinn- ler Anwendung der Vorschriften des jetzigen Geschäfts- zu erfolgen. Insbesondere bleibt die Zuteilung der Ge- e an die Dezernate, soweit nicht durch diese Verfügung Änderung eingetreten ist, bestehen. Die Abteilungsleiter en ihre jetzigen Dezernate.

— **Anschlußgebühren.** Infolge der Erhöhung der Sätze des chen Eisenbahn-Gütertarifs um weitere 50 % erhöhen sich § 21 Ziffer 2 der Allgemeinen Bedingungen für Privat- nschlüsse (Reichs-Verkehrs-Bl. Abt. A Nr. 21 vom 27. Mai S. 195) die Anschlußgebühren nach dem Stande vom ptember 1922 (Reichs-Verkehrs-Bl. Abt. A Nr. 37 vom gust 1922, S. 328/29) zum 1. Oktober 1922 um 100 %.

— **Schlafwagenverkehr.** Bei der Reichsbahn werden mit Gül- t vom 20. Oktober d. J. folgende Bettkartenpreise an Stelle stehenden Sätze eingeführt: 1. Klasse 1200 *M*, Vormerk- r 120 *M*; 2. Klasse 600 *M*, Vormerkgebühr 60 *M*; 3. Klasse 0 *M*, Vormerkgebühr 36 *M*.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Am 4. Oktober d. J. n Bezirk der Reichsbahndirektion Hannover die voll- e Bahnstrecke Plockhorst-Peine als Nebenbahn en Stationen Ankensen, Edemissen und Stederdorf (Kreis) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegramm- hr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden eröffnet worden. Die unbesetzten Bahnhöfe IV. Klasse sen und Stederdorf (Kreis Peine) dienen nur dem Per- und Wagenladungsverkehr. Die Annahme und Ausliefe- von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen, ie Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren und Entladung eine feste Rampe erforderlich, ist auf den nen Ankensen und Stederdorf (Kreis Peine) ausge- sen. Gütersendungen nach den letztgenannten beiden nen dürfen nur in Frankatur, von diesen Stationen nur in eisung abgefertigt werden; Nachnahmen sind nicht zu- Der Abfertigungsdienst für den Wagenladungsverkehr für Ankensen durch die Güterabfertigung Plockhorst, der tederdorf (Kr. Peine) durch die Güterabfertigung Peine enommen. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: isenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 ie Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. 9. Oktober d. J. wird im Bezirk der Reichsbahndirektion als Teilstrecke der durch das Wattenmeer geplanten ndung nach der Insel Sylt die 13,245 km lange, ein- e Nebenbahn Niebüll-Klanxbüll für den öffentlichen nen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. hält den Bahnhof IV. Klasse Klanxbüll als vorläufige tion und in Kilometer 9,80 den unbesetzten Haltepunkt lsbüll als Zwischenstation. Der Bahnhof Klanxbüll t für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expreßgut, gut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Leichen in Be- auch ist eine feste Rampe für Vieh und sonstige Ver- en errichtet. Sprengstoffladungen werden nicht ab- igt. Lademaße, Zentesimalwagen, Desinfektionsanlagen adekräne sind nicht eingerichtet. Die Station Emmelsbüll zunächst nur dem Personenverkehr. Für die Bahn haben keit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom vember 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom ezember 1908.

— **Fortführung des Seeverkehrs nach Ostpreußen.** Die Fort- ig des Seeverkehrs von Swinemünde nach Ost- ßen (Pillau) über den 30. September hinaus ist, einer B.-Meldung zufolge, einstweilen gesichert, nachdem es dem sverkehrsministerium gelungen ist, eine vorläufige Ver- ung mit der Firma Bräunlich (Stettin) zustande zu n. Neufahrwasser wird auf Hin- und Rückweg angelaufen n, sobald der neue Winterfahrplan der Reichsbahn in tritt.

— **Verkehrsmaßnahmen anläßlich der Frankfurter Herbst- vom 8. bis 14. Oktober 1922.** I. Personenverkehr. rankfurter Herbstmesse werden bei genügender Besetzung Gesellschaftssonderzüge mit Preisermä- ng nach und von Frankfurt (Main) Hbf. verkehren. rberechtigt sind nur Inhaber von besonderen Sonderzug- für einfache Fahrt zum ermäßigten kilometrischen Ein- atz von 75 ₰ in 2. Klasse und 45 ₰ in 3. Klasse. Vor- n sind solche Karten zur Fahrt von Berlin, Halle, Eisenach, Fulda, Hamburg, Hannover, Göttingen, Cassel, und, Hagen (Westf.), Siegen, Essen, Mülheim (Ruhr), urg, Düsseldorf, Köln, Coblenz Hbf., Saarbrücken, St. Ing- Zweibrücken, Biebermühle, Kaiserslautern, Worms, Frei- Offenburg, Karlsruhe, Mannheim, Stuttgart, Mühlacker, heim, Bruchsal, Heidelberg, Passau, Regensburg, Nürn- berg und Würzburg nach Frankfurt (Main) Hbf. und — soweit Rückzüge vorgesehen sind — auch zur Fahrt von Frankfurt (Main). Mit Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs können die Gesellschaftssonderzüge nicht benutzt werden.

Die Sonderzugkarten werden nicht abgestempelt; Verkehrstag und Abfahrt des Sonderzuges sind den Karten aufgedruckt. Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet. Den Verkauf der Karten an die Messebesucher besorgt im Auftrage des Meßamts Frankfurt (Main) für die Meßzüge nach Frankfurt die Hamburg-Amerika Linie in ihren eigenen sowie fremden Verkaufsstellen in den vorgenannten Städten mit Ausnahme von Biebermühle und Mühlacker sowie in den Städten Kehl, Lahr, Ludwigshafen, München und Pirmasens. Insoweit Rückzüge von Frankfurt (Main) Hbf. ab verkehren, werden die Karten für die Gesellschaftssonderzüge an den Schaltern des Meßamts in Frankfurt (Main) sowie durch die Hamburg-Amerika Linie Frankfurt (Main), Kaiserstraße 14 (Kaiserplatz), verkauft. Am Schalter der Bahnhöfe werden Sonderzugkarten nicht ausgegeben. Die Abrechnung und die weiteren Verhandlungen mit dem Meßamt regelt die Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

Die Gesellschaftssonderzüge sind auf den beteiligten Bahnhöfen durch den besonderen Aushang „Frankfurter Herbstmesse 1922" veröffentlicht und als Meßzug bezeichnet. Das Verkehren eines jeden dieser Züge bei genügender Besetzung wird durch die vorgesetzte Reichsbahndirektion besonders bekanntgegeben.

II. Reisegepäckverkehr. Reisegepäck im Sinne des Tarifs kann auf Sonderzugkarten ebenso wie auf gewöhnliche Fahrkarten abgefertigt werden. Hinsichtlich der Verpackungsart für Messemuster wird erläuternd bemerkt, daß rohe, nicht mit Handgriffen versehene Kisten, die bei ihrem Umfang und Gewicht auf die Eigenart des sich rasch abwickelnden Annahme- und Verladegeschäfts hemmend einwirken, als Messemuster zu den Gepäckfrachtsätzen nicht abgefertigt werden.

Das Gepäck der Reisenden eines Gesellschaftssonderzuges wird ebenfalls mit diesem Zuge befördert und auch von Stationen der Anschlußstrecken durchgehend bis Frankfurt (Main) Hbf. abgefertigt. Da die von anderen Stationen kommenden Reisenden eine Fahrkarte vom Wohnorte bis zur Sonderzugstation und außerdem die Sonderzugkarte haben und auf letzterer die Tarifkilometer angegeben sind, ist durch Zusammenstoß der für beide Karten maßgebenden Entfernungen durchgehende Abfertigung immer möglich. Im Gepäckschein wird an der Stelle für Eintragung der Zugnummer deutlich lesbar bemerkt werden: „Meßzug". Auf rasche und pünktliche Beförderung der Meßmuster wird besonders geachtet werden. Meßmuster in größeren Mengen werden der Umlade- und Zielstation telegraphisch vorgemeldet. Zur Erleichterung für die Abholung der Meßmuster in Frankfurt (Main) wird in der Packmeisterkarte und in den Beklebezetteln der Vermerk „Meßmuster" eingetragen. Bei der Rückfahrt wird die Gepäckabfertigung Frankfurt (Main) Hbf. auf die ermäßigte Sonderzugkarte das Reisegepäck auf Verlangen auch über die Sonderzugstation hinaus bis zu der vom Reisenden angegebenen Station des Wohnortes durchgehend abfertigen, wenn die Tarifentfernung für die Gesamtstrecke bekannt ist.

— **Die Verkehrsfrage.** Es ist eine bekannte Feststellung, schreibt die „D. A. Ztg.", daß die Frage der rechtzeitigen Beschaffung von Lebensmitteln und von Kohlen in die großen Bevölkerungsmittelpunkte zu sehr beträchtlichem Teil eine Verkehrsfrage ist, und ebenso geläufig sind jedem die Klagen der Berufsstände wie auch vieler Behörden über den Mangel des Verkehrsapparats. Hierzu äußert man sich im Reichsverkehrsministerium folgendermaßen:

In der Bevölkerung besteht die Sorge, daß die Eisenbahn die Lebensmitteltransporte für den kommenden Winter und während des Winters nicht werde ausführen können. Man beruft sich dabei auf Behauptungen, wonach die Eisenbahn schon wiederholt bei der Gestellung von Wagen versagt habe. Die Eisenbahn erwidert darauf, daß sie selbstverständlich nur das befördern kann, was aufgeliefert wird. Vorhaltungen wegen der mangelhaften Auflieferung können nicht sie treffen, sondern müssen an andere Stellen gerichtet werden. Sie kann z. B. nicht dafür bürgen, daß Kartoffeln aufgeliefert werden, sie kann auch nicht dafür Propaganda machen. Was die Eisenbahn tun kann, das hat sie durch die Anordnung für bevorzugte Beförderung und Verbilligung der wichtigsten Lebensmitteltransporte getan. Es ist aber nicht möglich, irgendwo, z. B. in einer Kartoffelgegend, eine Wagenreserve für Sendungen aufzuspeichern, die vielleicht aufgeliefert werden. Voraussetzung für die Frachtermäßigungen ist im übrigen die Sicherheit, daß die Ermäßigung wirklich den Verbrauchern zugute kommt.

Die Kohlenversorgung bei der Eisenbahn, die für eine glatte Abwicklung der Güterbeförderung die Voraus-

setzung bildet, ist augenblicklich ziemlich trostlos, da die Eisenbahn sehr stark auf englische Kohle angewiesen ist, was das Ausgabenbudget schwer belastet. Im Herbst drängen sich alle Transporte zusammen, wie z. B. Rüben-, Kartoffel-, Getreidetransporte usw. Nebenher muß aber die Eisenbahn auch noch für sich selbst Kohlentransporte fahren, um ihren Betrieb aufrechtzuerhalten. Die Eisenbahn braucht Tag für Tag 45 000 t Kohlen, muß also 4500 Zehntonnenwagen täglich dem übrigen Verkehr entziehen. Um Wagen herauszusparen, ist bereits der einigermaßen entbehrliche Verkehr beschnitten worden.

— **Zur Einhaltung der Ladefristen.** Wie der Handelskammer zu Berlin von der Eisenbahndirektion Berlin in einer kürzlich stattgefundenen Besprechung mit den Verladerkreisen mitgeteilt worden ist, hat die Entladung der Eisenbahnwagen sich in der letzten Zeit recht erheblich verschlechtert. So sind z. B. von den eingegangenen Wagen in der letzten Zeit 24, 40, 41, ja sogar 66 % nicht entladen worden. Eine derartige mangelhafte Entladung verzögert aber den Wagenumlauf, so daß im Interesse der Allgemeinheit und zur Aufrechterhaltung eines glatten Verkehrs Zwangsmaßnahmen der Eisenbahnverwaltung sich nicht werden vermeiden lassen. Die Handelskammer ersucht daher die beteiligten Verladerkreise mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, daß die Ent- und Beladung der Wagen innerhalb der vorgeschriebenen Fristen bewirkt wird. Sollte der Achtstunden-Arbeitstag in dieser Beziehung störend wirken, so wird eisenbahnseitig die Beschaffung besonderer Entladekolonnen mit vielleicht getrennter Arbeitszeit vorgeschlagen, damit auch in den späteren Nachmittagsstunden noch die Ent- und Beladung der Wagen wie in früheren Zeiten vorgenommen werden kann. Hand in Hand damit müssen aber auch die Empfänger von Wagenladungsgütern Vorkehrungen treffen, daß ihnen auch in späteren Nachmittagsstunden Güter zugeführt werden können. Sollten die in dieser Beziehung von den Beteiligten getroffenen Maßregeln auf die schnellere Entladung der Wagen ohne Einfluß sein, so würde sich leider die Eisenbahnverwaltung genötigt sehen, eine wesentliche Erhöhung der Standgelder vorzunehmen. Andererseits wird die Eisenbahn dafür sorgen, daß die Sendungen so früh wie möglich avisiert werden, damit die Verlader die Sendungen fristgemäß entladen können. Unregelmäßigkeiten in dieser Beziehung sind zweckmäßig den zuständigen Verkehrsämtern zur Abstellung bekanntzugeben. — Bei dieser Gelegenheit sei noch darauf aufmerksam gemacht, daß es zur Erleichterung der geordneten Wagengestellung notwendig ist, in den Bestellkarten das zu verladende Gut und die Bestimmungsstation anzugeben, weil die Bestimmungsstation (ob Inland oder Ausland, ob Nebenbahn oder Hauptbahn) von Wichtigkeit ist für die Beurteilung des eisenbahnseitig zu stellenden Wagens.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage bei den Eisenbahnen des Ruhrgebiets war auch in der Woche vom 17. bis 23. September d. J. im allgemeinen glatt. Die bedeckten Wagen wurden bereits stark durch den Kartoffel- und Düngemittelversand in Anspruch genommen und sind daher sehr knapp. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in jener Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 21 640 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt. (Höchstgestellung am 22. September 22 013). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 807 Wagen. Der Wasserstand des Rheins ist nach wie vor günstig. Die Kipperleistung in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hatte mit 22 784 t im arbeitstäglichen Durchschnitt gegenüber der Vorwoche einen nennenswerten Zuwachs zu verzeichnen. Der Kohlenumschlag in den Rheinhäfen bezifferte sich auf 4868 t gegenüber 5268 t in der Vorwoche, während sich der Gesamtkanalumschlag in den Zechenhäfen mit 24 351 t annähernd auf der gleichen Höhe hielt, wie in der voraufgegangenen Woche.

— **„Die Reichsbahn“ im englischen Urteil.** Über die unter dem obigen Titel erscheinenden Schriften und Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium in Berlin sagt der Berliner Berichterstatter der „Railway Gazette“, der Reichsverkehrsminister habe zwar erklärt, daß sie nur zur Verbreitung im Inland bestimmt seien; wenn sie jedoch so interessant blieben wie das erste Heft, würden sie eine höchst lehrreiche Sammlung darstellen, da die Hefte, die beweisen sollten, daß der Staatsbetrieb die Fehlbeträge beseitigen und die Eisenbahnen zu Überschußbetrieben machen könne, Beiträge von den führenden deutschen Sachverständigen im Eisenbahnwesen enthielten.

— **Deutsch-russischer Eisenbahnverkehr.** Dem Rat der Volkskommissare in Moskau liegt, wie die „D. Allg. Ztg.“ mitteilt, ein Plan für die Durchführung eines deutsch-russischen Eisenbahnverkehrs über die baltischen Staaten vor, der im März von den Vertretern Deutschlands, Rußlands, Lettlands und Litauens ausgearbeitet worden ist. Im Juni ist ein weiteres Projekt von den Vertretern derselben Staaten unter Hinzuziehung Estlands in Riga aufgestellt worden, das einen Eisenbahnvertrag ü[ber] den russisch-deutschen Durchgangsverkehr durch Lettla[nd,] Litauen und Estland vorstellt. Der abzuschließende Eisenba[hn]vertrag verfolgt den Zweck, den Güterverkehr zwischen R[uß]land und Deutschland mit direkten Frachturkunden zu erm[ög]lichen. Danach sollen die in Deutschland aufgegebenen Wa[gen] ohne weitere Beteiligung des Absenders alle baltischen Staa[ten] durchfahren. Der Vertrag sieht ferner die Festsetzung [der] Eisenbahntarife in allen beteiligten Staaten und die gleichart[ige] Regelung aller Beziehungen zwischen den Bahnen und [den] Versendern vor.

Was die direkten Frachturkunden anbelangt, so ist man [in] Riga zur Einmütigkeit gelangt und hat der deutschen und [der] russischen Sprache das gleiche Recht eingeräumt. Dagegen [hat] die Frage der gleichartigen Tarife und der Berechnung zwisc[hen] den Bahnen der verschiedenen Staaten für den Transport dur[ch]gehender Güter große Schwierigkeiten gemacht. Erst die [Ri]gaer Konferenz hat in ihrem Projekt praktische Vorschläge [zur] Überwindung der Schwierigkeiten ausgearbeitet. Sie lau[fen] auf folgendes hinaus: Für die wichtigsten Warengruppen w[er]den auf bestimmte Zeit Frachtsätze zwischen den Hau[pt]gruppen der gesamten Bahnstrecken in deutscher Reichsm[ark] festgelegt. Die russischen Sätze werden nach dem Vorkrie[gs]tarif berechnet. Die baltischen Staaten übertragen ihre Frac[ht]sätze nach dem Börsenkurs in Reichsmark. Im Hinblick a[uf] ein mögliches Fallen der Mark haben die Staaten das Rec[ht,] 25 % zu den festgesetzten Sätzen hinzuzufügen. Die auf die[se] Weise gefundenen Tarife werden dem Bureau des Verban[des] mitgeteilt. Zu diesem Bureau wurde in Riga die Reichsba[hn]direktion Königsberg gewählt.

Hierzu wird uns vom Reichsverkehrsministerium ergänz[end] mitgeteilt, daß die diesbezüglichen Verhandlungen bisher n[och] zu keinem Abschluß geführt haben. Mit Polen wird zurzeit [in] Dresden verhandelt. Ein Vertreter des Reichsverkehrsminis[te]riums ist zu den Verhandlungen nach Dresden gereist.

— **Niederlausitzer Eisenbahn.** Die Gesellschaft verteilt [für] 1921/22 eine Dividende von 5 % (i. V. 0). Die Betriebseinn[ah]men betrugen 3 054 965 ℳ (843 167 ℳ). Nach Absetzung v[er]schiedener Unkosten verbleibt ein Reingewinn von 593 827 [ℳ] (85 768 ℳ), woraus 82 592 ℳ (22 768 ℳ) auf neue Rechnu[ng] vorgetragen werden. Die Vorräte stehen mit 1 681 500 [ℳ] (940 967 ℳ) verzeichnet. Der Erneuerungsfonds ist v[on] 749 841 ℳ auf 2 027 199 ℳ gestiegen.

— **Das neue Reichskursbuch.** Das Reichskursbuch, das in [der] Kursbuchstelle des Reichspostministeriums bearbeitet wi[rd,] wurde bisher von Julius Springer verlegt; mit der in d[en] ersten Oktobertagen herauskommenden neuen Ausgabe für [das] Winterhalbjahr hat das Reichspostministerium den Verl[ag] übernommen. Es ist zum Preise von 345 ℳ von den Po[st]anstalten zu haben.

— **Oberregierungsbaurat Georg Strahl †.** Der durch sei[ne] Untersuchungen über die Berechnung der Dampflokomotiv[en,] ihrer günstigen Beanspruchung unter Berücksichtigung [der] Geschwindigkeit und des Eigenwiderstandes und der vort[eil]haftesten Blasrohrverhältnisse in weiten Kreisen bekan[nte] Oberregierungsbaurat Georg Strahl ist am 3. August d. J. infol[ge] eines Schlaganfalles nach kurzem, schwerem Leiden unerwar[tet] schnell mitten aus seiner erfolgreichen und anerkenne[ns]werten Lebensarbeit abberufen worden. Seine Forschungen u[nd] vielfachen Versuche sind einzeln in einer großen Zahl v[on] Aufsätzen und Abhandlungen veröffentlicht worden, die für [die] deutsche Literatur sehr wertvolle Beiträge für die Berechnu[ng] und Auswertung der Dampflokomotiven bilden und als sol[che] widerspruchslos allgemein anerkannt worden sind. Die von i[hm] beabsichtigte Durcharbeitung und Zusammenstellung seiner [Er]gebnisse zu einem einheitlichen Werk, das die Krönung sein[er] Lebensarbeit gebildet hätte, ist nun infolge seines frühen Tod[es] leider nicht mehr zustande gekommen. Trotzdem wird s[ein] Name in der Geschichte der Dampflokomotive, insbesondere d[er] Heißdampflokomotive, deren eifrigster Verfechter er von A[n]fang an gewesen ist, Anerkennung und Nacheiferung forder[n] weiterleben.

Georg Strahl war am 29. Oktober 1861 in Georgshütte, Kr[eis] Kattowitz, geboren, besuchte die Gymnasien in Ratibor u[nd] Kattowitz, die technische Hochschule in Charlottenburg, war a[ls] Regierungsbauführer in Breslau und nach seiner 2. Staat[s]prüfung als Regierungsbaumeister bei der Kaiserlichen We[rft] in Kiel und bei der Eisenbahndirektion in Breslau beschäfti[gt.] In selbständiger Stellung wurde er Vorstand des Eisenbah[n]maschinenamtes Beuthen und später des Eisenbahnmaschine[n]amtes 2 in Berlin. Im Jahre 1912 wurde er als Mitglied d[er] Eisenbahndirektion nach Königsberg und 1918 in gleich[er] Eigenschaft zum Eisenbahnzentralamt nach Berlin versetz[t.] Hier wurde ihm nach kurzer Zeit das Dezernat für Versuc[h]

Dampflokomotiven übertragen, das ihm nach Neigung und ihigung am besten lag und ihm die außerordentlich günstige lichkeit verschaffte, seine theoretischen Untersuchungen h praktische Erprobung zu erhärten. Der frühe Tod hat seiner hochwertigen Lebensarbeit leider ein vorzeitiges e bereitet.

it seiner langjährigen Lebensgefährtin und drei früh vatergewordenen Kindern trauert am Grabe des lieben Verstorbe ein großer Kreis von Freunden und Kollegen, die ihn auch en seines liebenswürdigen Wesens hoch geschätzt haben ihm ein freundliches Erinnern bewahren werden.

Personalnachrichten. Aus Anlaß der Errichtung der hsbahndirektion in Oppeln sind versetzt worden: Abteilungsdirektor Lauer, bisher in Kattowitz, die Obererungsräte Dr. jur. Lochner, bisher in Erfurt, Dr. jur. o Schrödter, bisher in Kattowitz, die Oberregierungsräte Caesar, bisher in Essen, Kleinmann, Lieser Max Schmidt, bisher in Kattowitz, die Regierungsräte es, Dr. jur. Tschierschky, Dr. jur. Moyczichowski, jur. Matthes und Leonhard, bisher in Kattowitz, humann, bisher in Stettin, Glünicke, bisher in Ber- die Regierungsbauräte Präng, Johlen, Söffing und ossart, bisher in Kattowitz, sämtlich zur Reichsbahnktion nach Oppeln, der Oberregierungsbaurat Ernst gert, bisher in Cüstrin, als Vorstand des Eisenbahnriebsamts nach Beuthen (Oberschles.), die Regierungsräte jur. Kerssenboom, bisher in Kattowitz, als Mitglied Reichsbahndirektion nach Münster (Westf.), Dr jur. and, bisher in Kattowitz, als Vorstand des Eisenbahnkehrsamts nach Bremen, Sommer, bisher in Cüstrin, als stand des Eisenbahn-Verkehrsamtes nach Kreuzburg (Oberesien), Kaatz, bisher in Kattowitz, zum Oberkomitee nach then (Oberschles.), Krautwurst, bisher in Kattowitz, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts nach Gleiwitz, die ierungsbauräte Draesel, bisher in Gleiwitz, als Mitglied Reichsbahndirektion nach Stettin, Graetzer, bisher in towitz, und Rustenbeck, bisher in Tarnowitz, als Mitder der Reichsbahndirektion nach Breslau, Behrens, er in Gleiwitz, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts h Hameln, Ziemeck, bisher in Beuthen (Oberschles.), Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 nach Lyck, Staude, er in Kattowitz, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts h Neustrelitz, August Lieffers, bisher in Ratibor, als stand des Eisenbahnbetriebsamts 2 nach Cottbus, Hammer, er in Kattowitz, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts h Ludwigslust, Bettmann, bisher in Kattowitz, zum enbahnbetriebsamt 5 nach Magdeburg, Meth, bisher in eln, als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung nach Gleiwitz, Siekmann, bisher in Kattowitz, als Vorstand des nbahnmaschinenamts nach Gleiwitz.

em Regierungsbaurat Scheunemann in Gleiwitz ist die waltung des Eisenbahnbetriebsamts 1 daselbst und dem Reungsbaurat Ritter in Gleiwitz die Verwaltung des Eisennbetriebsamts 2 daselbst übertragen worden.

Österreich.

Durchführungsverordnung zum Elektrizitätswegegesetz rkstromverordnung). Unter der Bezeichnung „Starkstromrdnung" ist verhältnismäßig rasch nach der Annahme und lautbarung des neuen österreichischen Elektrizitätswegeetzes (EWG) — vgl. Nr. 21; S. 413 d. Ztg. — die erforderDurchführungsverordnung erschienen. Durch diese wernicht bloß Durchführungsbestimmungen im üblichen und ntlichen Sinne getroffen, sondern auch innerhalb des durch EWG. gegebenen Rahmens und in Ausgestaltung seiner trebungen und Absichten für den Elektrizitätsdienst beson- Organe geschaffen, deren Wirkungskreis geregelt, die Ausführung von Starkstromanlagen berechtigten Personen ichnet, ferner Erleichterungen und Begünstigungen eingemt, dazu bestimmt, das Entstehen neuer Anlagen zu fördern bestehende Unternehmungen in der Bekämpfung der durch gegenwärtigen Verhältnisse erwachsenen Schwierigkeiten unterstützen. Diese Organe sind der Betriebsleiter sowie Elektrowärter; ersterer ist der Bahn gegenüber für den rieb, dessen Sicherheit und Regelmäßigkeit verantwortlich teilweise auch haftbar (bei Eigenanlagen für Eisenbahncke gilt der von der Eisenbahnaufsichtsbehörde anerkannte riebsleiter auch als Betriebsleiter im Sinne der Verordg), letztere haben die Starkstromanlagen sachgemäß zu beien und zu warten.

usnahme- und Schutzbestimmungen für Eisenbahnen u. a. in folgenden Punkten vorgesehen:

lektrische Starkstromanlagen für Zwecke des Betriebs der nbahnen und ihrer Hilfsanstalten können auch von den Eisenbahnunternehmungen selbst durch das eigene fachlich geschulte und hierzu nach den Dienstvorschriften für befähigt erklärte Personal ausgeführt und instand gehalten werden.

Die Bestimmung, daß für die bei der Herstellung, Instandhaltung und dem Betriebe der elektrischen Starkstromanlagen, dann beim Zusammentreffen mehrerer elektrischer Anlagen in technischer Hinsicht zu treffenden Maßnahmen (insofern von der Genehmigungsbehörde wegen besonderer Verhältnisse nichts anderes vorgeschrieben wird), die vom Elektrotechnischen Vereine in Wien herausgegebenen „Sicherheitsvorschriften für elektrische Starkstromanlagen" samt den einschlägigen Normalien und Ergänzungen maßgebend sind, haben auf Starkstromanlagen, die Zwecken der elektrischen Zugförderung der Eisenbahnen dienen, keine Anwendung, ebensowenig der § 5 der Starkstromverordnung, der im 1. Absatz lautet: Bei der Errichtung neuer und bei durchgreifender Änderung bestehender Starkstromanlagen ist, soweit möglich, die technische Einheitlichkeit der elektrischen Einrichtungen innerhalb des Wirtschaftsgebietes, namentlich hinsichtlich der Stromart, Periodenzahl und Stromspannung anzustreben, wobei die vom Elektrotechnischen Verein in Wien aufgestellten, vom Bundesministerium für Handel jeweils genehmigten Normen als Richtschnur zu gelten haben.

Bei anderen Starkstromanlagen als denen, die der elektrischen Zugförderung dienen, hat die Eisenbahnaufsichtsbehörde vor Genehmigung einer Abweichung von den Vorschriften des § 5 das Einvernehmen mit dem Landeshauptmann zu pflegen. Der Beginn der Arbeiten für Hausanschlüsse ist 24 Stunden vorher den Unternehmern der benachbarten Eisenbahnanlagen bekanntzugeben. Inneninstallationen (d. s. Starkstromanlagen im Innern von Gebäuden, auf eingefriedeten oder auf andere Weise abgeschlossenen Grundstücken) für Eisenbahnzwecke unterliegen stets der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde. Hinsichtlich der Genehmigung der elektrischen Lokomotiven und Treibwagen sowie der sonstigen elektrischen Einrichtungen und Fahrzeuge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen sind die eisenbahnrechtlichen Vorschriften maßgebend.

Mit der Erlassung der Starkstromverordnung sind die Aufgaben der Gesetzgebung auf dem Gebiete des Elektrizitätswesens beendet. R.

Ungarn.

— **Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß 1923 Budapest.** Der 2. Kongreß des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins wird in der ersten Hälfte des September 1923 in Budapest stattfinden. Zur Behandlung sind vorläufig folgende Angelegenheiten in Aussicht genommen: 1. Ein Vortrag über ein Thema betr. Bahneinrichtungen in Ungarn. 2. Internationales Buchungsschema. 3. Einmannwagen. 4. Gleisbau und Gleiserhaltung einschließlich Normung. 5. Wälz- und Rollenlager, Schmierung der Lager und Zahnräder. 6. Neukonstruktionen von Straßenbahnmotoren. 7. Durchschnittliche jährliche Wagenkilometerleistungen des Fahrpersonals, Achtstundentag. 8. Magnetschienenbremsen. 9. Tarife der Straßenbahnen. Etwaige weitere Anregungen sind an das Sekretariat: Wien IV/I, Favoritenstraße 9, zu richten.

Niederlande.

— **Die Finanzlage der niederländischen Eisenbahnen.** In einer holländischen Berichterstattung der Zeitschrift „Wirtschaftsdienst" geht der Verfasser, Dr. Wilhelm Mautner, auf die ungünstige Finanzlage der zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossenen großen niederländischen Eisenbahngesellschaften ein und führt folgendes aus: „Die Nederlandsche Spoorwegen" haben im abgelaufenen Jahre mit ungünstigem Resultate gearbeitet, und dies hat den Aufsichtsrat zu einem bemerkenswerten Schritt veranlaßt. Er hat sich vor einigen Wochen mit einer Adresse an die zuständigen Ministerien gewendet, worin er in sehr eindrucksvoller Weise die Tatsache des Defizits und die dagegen zu treffenden Maßnahmen auseinandersetzt. Im Auszug lautet dieses Schriftstück:

„Es ist zu betonen, daß die ungünstigen Resultate des abgelaufenen Jahres nicht etwa durch das veränderte Verhältnis zwischen den Gesellschaften und dem Staate hervorgerufen wurden, sondern sich als Folge der wirtschaftlichen Depression und der weiter unten zu nennenden Ursachen der Ausgabenerhöhung darstellt.

Die Betriebseinnahmen sind seit 1913 durch eine Erhöhung der Tarife auf ungefähr das Doppelte, von 75,6 Mill. fl auf 194,2 Mill. fl oder um 156 % gestiegen, während in der gleichen Zeit die Betriebsausgaben von 50 Mill. fl auf 194,1 Mill. fl stiegen, d. h. um 288 %; der Betriebskoeffizient betrug somit im Jahre 1913 66,13 % und 1921 99,95 %.

Bei weitem der größte Teil dieser Vermehrung fällt der Steigerung der Personalausgaben zur Last. Die Zunahme dieser betrug 93,3 Mill. fl (1913 36,3 Mill. fl, 1921 129,6 Mill. fl, d. h. 126 %). Lohnerhöhungen und Vermehrung des Personals, hauptsächlich eine Folge der kürzeren Arbeitszeit, haben diese Steigerung verursacht. Die Anzahl der im festen Dienste Stehenden stieg von 36 830 auf 51 078 Personen.

Neben den Personalausgaben stellen die Kosten für Heizmaterial die wichtigste Ursache der Steigerung der Betriebsausgaben dar. Sie betrugen 1913 5,9 Mill. fl und 1921 29,6 Mill. fl, zeigen somit ein Anwachsen um 400 %.

Das Resultat ist, daß 1921 mit einem Verlust von insgesamt 30,9 Mill. fl gearbeitet wurde, so daß das Reich, eingerechnet die Dividendengarantie, nicht weniger als 32,9 Mill. fl Verlust zu tragen hat.

Ein Abschluß ohne Verluste kann nur durch Ersparnisse bei den Ausgaben erreicht werden; von einer weiteren Erhöhung der Tarife kann keine Rede sein. . . . Diese Ersparnisse müssen nach Meinung des Aufsichtsrates in allererster Linie durch Herabsetzung der Ausgaben für das Personal erzielt werden. Schon jetzt sind einige Maßregeln getroffen worden . . . um zu einer Einschränkung des Personals zu gelangen. Diese versprechen nach einiger Zeit eine Ersparnis von 7 Mill. fl zu geben. Das genügt aber nicht; eine kräftige Herabsetzung der Bezüge des Eisenbahnpersonals ist notwendig. . . .

Schließlich nimmt der Aufsichtsrat noch gegen die Einführung der neuen Pensionsregelung Stellung, da diese neue, aus dem Betriebe selbst nicht zu deckende Lasten mit sich bringt."

Der Standpunkt des Aufsichtsrats wurde dann noch von seinem Vorsitzenden in zwei Artikeln in den Rotterdamer „Economisch-Statistischen Berichten" auseinandergesetzt, worauf ihm durch einen der Führer der Angestelltenschaft an der gleichen Stelle erwidert wurde. Dieser — äußerst interessanten — Polemik kann hier nicht gefolgt werden; es genügt wohl, darauf hinzuweisen, daß die Personalausgaben trotz der starken Steigerung verhältnismäßig bei weitem nicht die Höhe der Steigerung der Materialausgaben erreichten. Erstere betrugen 1913 72,6 und 1921 66,7 % der Gesamtausgaben, letztere 27,4 und 33,3 %; der prozentuelle Zuwachs beläuft sich auf 256 % und 371 %. Es hat unter den Angestellten besondere Verstimmung geweckt, daß als Heilmittel auch hier die Kürzung der — weder absolut noch relativ hohen — Löhne gefordert wird, daß man nicht an sie appellierte, um gewiß mögliche organisatorische und technische Verbesserungen im Betriebe und damit ein rationelleres Arbeiten herbeizuführen. Ferner wurde von dieser Seite darauf hingewiesen, daß die unentgeltlichen Leistungen der Bahnen für den Staat (Postverkehr), die unzulänglichen Abschreibungen bzw. Erneuerungen des Materials vor Abschluß des neuen Vertrages eine nicht zu vernachlässigende Rolle spielen. Schließlich darf auch nicht übersehen werden, daß sich 1921 als ein außergewöhnlich ungünstiges Wirtschaftsjahr darstellt, und daß der Einfluß der allgemeinen Krisis sich für die holländischen Bahnen dadurch verschärfte, daß bei den Warentransporten die viel billigeren Wasserwege bevorzugt werden, ja daß manche Waren, die früher von Deutschland nach und über Holland auf dem Landwege befördert wurden, jetzt auf dem Seewege transportiert werden. Auch der Reisendenverkehr hat abgenommen, teils infolge des allgemeinen Rückganges der wirtschaftlichen Tätigkeit, teils infolge des Umstandes, daß während der Ferienzeit viele Holländer ins Ausland reisen, was nur eine zweimalige Benutzung der holländischen Bahnstrecke mit sich bringt, statt wie vordem üblich, innerhalb des Landes zu reisen, daselbst die Urlaube zu verbringen usw. So kommt es, daß die Einnahmen 1921 gegen 1920 um nicht weniger als 10,1 Mill. fl zurückgegangen sind, ein Rückgang — und damit eine Vermehrung des Verlustes — der durchaus nicht auf die Rechnung der Angestelltengehälter gesetzt werden kann. Die verschiedenen Angestelltenverbände haben unter dem Eindrucke der zu erwartenden Maßnahmen sich zu einer gemeinschaftlichen Aktion zusammengeschlossen, und ein Streik auf den holländischen Bahnen scheint nicht ganz außerhalb des Bereiches der Möglichkeit zu liegen. Was die Tatsache gemeinsamen Vorgehens der Eisenbahner bedeutet, kann nur dann richtig beurteilt werden, wenn man weiß, wie scharf getrennt — für deutsche Begriffe unfaßbar scharf getrennt — die hiesigen Gewerkschaften, bei denen die religiöse Überzeugung der Mitglieder noch immer eine ausschlaggebende Rolle spielt, im allgemeinen einander gegenüberstehen oder höchstens nebeneinander, nicht miteinander arbeiten."

Übrige europäische Länder.

— **Streik bei den schwedischen Privatbahnen.** Über Lohnbewegungen bei den schwedischen Privatbahnen haben wir schon mehrfach berichtet. Insbesondere haben wir 1920 S. 970 darauf hingewiesen, daß diese Lohnstreitigkeiten eine Beziehung zu der vom Staate in seinen eigenen Geschäftsbetrieben ei geschlagenen Lohnpolitik haben. Das Personal bei den groß Privatbahnen in Schweden, deren Verkehr dem der Staatsbahne vergleichbar ist, fordert die gleichen Löhne wie die Staatseise bahner. Dagegen wäre nun natürlich nichts einzuwenden, wen die Staats- und Privatbahnen in Schweden auf gleicher wi schaftlicher Grundlage ruhten. Das ist aber bekanntlich nic der Fall.

Im Jahre 1920 war man einem Streik schon ungemein nah gekommen (vgl. Jahrg. 1920, S. 970 und 1010 d. Ztg.). De Staat, der sich an dem damaligen Lohnstreit vielleicht nic ganz unschuldig fühlte, hat damals einen Vermittler eingesetz und diesem, wie auch dem Umstande, daß die Industriearbeite zu jener Zeit in einer bedenklichen Lage waren, wie auch de Ruhe, mit der man damals gleichzeitig in Norwegen einem Eise bahnerstreik von bedeutend größerem Umfange begegnete al dem, mit welchem man in Schweden drohen konnte, war e zuzuschreiben, daß die Gefahr eines Eisenbahnerstreiks bei de Privatbahnen noch glücklich abgewehrt wurde. Das Weite bestehen der eingangs erwähnten wirtschaftlichen Schwierig keiten hat aber ein ständiges Weitergären unter dem Priva bahnpersonal zur Folge gehabt, und die Forderung der Verwaltur gen, daß mit dem Rückgehen der Lebensmittelpreise eine Senkun der Teuerungszulagen eintreten solle, hatte nach längerem Hin und Herverhandeln Anfang August den Ausbruch eines Streike zur Folge zuerst bei der Roslagsbahn, dann bei den Bergslagern Bahnen und bei den Bahnen Göteborg-Borås und Borås-Alvest Der Streik dauert seitdem; es scheint den Eisenbahnverwaltun gen zu gelingen, notdürftig den Verkehr aufrechtzuerhalte und beide Teile tragen einen schön gefärbten Optimismus übe den schließlichen Ausgang der Sache zur Schau. Die Priva bahnverwaltungen suchen geltend zu machen, daß seit 1914 be deutende Lohnerhöhungen eingetreten seien, und daß diese zu gleich mit der Teuerungszulage die Wirkung haben, daß di Bezüge bis zum doppelten des Jahres 1914 angestiegen seie Die Arbeitszeit sei inzwischen dadurch wesentlich herunter gegangen, daß an Stelle der früheren durchschnittlichen zeh Arbeitsstunden der Achtstundentag getreten sei. Das Persona genieße außerdem zum großen Teile Vorteile in bahneigene Wohnungen, Freifahrt, Transportvergünstigungen, freie Arzt und Medizinversorgung und angemessenen Urlaub. Andererseit sei der Personen- und Güterverkehr unerhört zurückgegangen besonders im ersten Halbjahr 1922. Die Verkehrsinteressente verlangten gleichzeitig Frachtminderungen, und die Eisenbahne könnten sich diesen Forderungen nicht verschließen, un so mehr, als auch der Staat nach dieser Richtung auf die Mehr zahl der Privatbahnen einen Druck ausgeübt habe. Die Strei kenden machen geltend, daß schon die Löhne von 191 unzureichend gewesen seien, und daß der Streit also einem scho seit 1914 bestehenden Unrecht gelte. Da die Bergslagbahn i Göteborg einen Teil des Verkehrs der Staatsbahnen besorgt sind die Staatsbahnen bezüglich ihrer naheliegenden Zurück haltung in einer schwierigen Lage. Der Staatsbahnchef hat an geordnet, daß das Staatsbahnpersonal keine andere Arbeit aus zuführen habe als die, die es schon früher besorgte. Diese Haltung die vielfach als Parteinahme für die Streikleitung ausgeleg wird, hat dem Generaldirektor Granholm viele Angriffe ein getragen. Auch in der Frage der Besorgung gewisser Rangier arbeiten in der Station Olskroken hat die Haltung des General direktors die Privatbahnverwaltungen nicht befriedigt, und sei Ausspruch, daß kein moralisch gültiger Grund zu finden sei warum ein Eisenbahnbeamter bei einer größeren Privatbahn be gleicher Arbeit, gleicher Verantwortung und gleicher Ausbildung am gleichen Ort wesentlich schlechter bezahlt sein solle als ei Beamter der Staatsbahn, hat einen Sturm auf der einen Seite hervorgerufen. Insbesondere ist im Sv. Dagbladet der auch be uns wohlbekannte Volkswirtschaftler Gustav Cassel gegen di Staatsbahnen aufgetreten und hat dabei Gesichtspunkte geltend gemacht, wie wir sie schon in der Einleitung angedeutet haben Es sei auf die Dauer unmöglich, noch Kapital für Privatunter nehmungen in Schweden zu gewinnen, wenn sich die Auffassung durchsetze, daß man bei Lohnerhöhungsforderungen keine Rücksicht auf die Rentabilität eines Unternehmens zu nehmen habe. Eine Gleichstellung der Löhne und Gehälter bei Privat unternehmungen mit denen, die auf politischen Wegen fort laufend vom Staat herausgepreßt werden können, müsse auf die Dauer das Erwerbsleben des Landes schädigen. Es finde sich vielmehr „kein moralisch gültiger Grund", warum ein Staatsangestellter eine wesentlich höhere Entlohnung erhalten solle, als was das Privaterwerbsleben unter Beobachtung einer gesunden Wirtschaftlichkeit einem Kameraden des Staats angestellten gegenüber leisten könne. Man müsse vielmehr darauf dringen, daß die Löhne in den Staatsbetrieben auf wirt schaftlicher Grundlage aufgebaut und politischen Einflüssen möglichst entzogen würden, dann würden solche Zwistigkeiten wie der vorliegende von selbst nicht mehr auftreten. Der Reichstag, der die Verantwortung für die ganz unvertretbare Freigebigkeit, mit der die Entlohnungsfragen des Staatsbahn-

nals behandelt würden, habe, trage damit einen guten Teil der Verantwortung für den gegenwärtigen Streik bei den itbahnen. Der Staat habe einen Fehler begangen und damit Privatbahnverwaltungen in eine böse Klemme versetzt. Es ie dem Staatsbahnchef nicht zu, diese Lage noch weiter rschärfen in der Weise, wie es Generaldirektor Granholm seine Stellungnahme in diesem Lohnstreit getan habe. l glaube, daß das allgemeine Urteil dahin gehe, daß Herr holm in einer so kitzligen Lage wie der gegebenen besser khaltendes Schweigen bewahrt hätte, gleichviel welches persönliche Meinung sei. Die andere Seite bleibt natürlich Antwort nicht schuldig, und so bildet der Streik ein stän- Kapitel in der schwedischen Tagespresse. Nachdem der sich lange abwartend verhalten hatte, sucht der Sozial- ster Lindqvist nunmehr einen Ausgleich herbeizuführen. Streitfrage soll einem Schiedsausschuß zur Entscheidung ragen werden, doch verhält sich die Arbeitgebervereini- ablehnend. Die Regierung beschloß auf den Antrag des alministers einen Vermittlungsausschuß einzusetzen mit Auftrag, mit den Parteien in Verbindung zu treten und Ausgleichsmöglichkeiten zu untersuchen. Zu Mitgliedern Ausschusses sind ernannt Direktor Allan Cederborg als Vor- nder, dann der Chef für den Arbeitsrat Sigurd Ribbing Ratsmann Franz August Lind. Über Ergebnisse und Er- diess Ausschusses war bei Abfassung dieses Berichtes nichts bekannt. Dr. S.

Bahnbewachung bei den schwedischen Staatsbahnen. Nach Bericht der Bahnabteilung der schwedischen Staatsbahnen rt vom 1. Juli 1920 ab eine neue Bahnbewachungsordnung führt worden, die sich in folgendem von den früher nden Bestimmungen unterscheidet. Die Vorschriften über längen der Bahnmeistereien und Bewachungs- cken sind der Hauptsache nach unverändert beibehalten en, doch ist über die Streckenlänge bestimmt worden, daß einer mit der Streckenbewachung verbundenen, mehr elmäßigen Posteneinteilung angepaßt werden soll. Bahnstrecken sind in Rücksicht auf die Bahnbewachung -, B- und C-Strecken eingeteilt werden. Diese Einteilung sich der Gruppenbildung der Strecken angliedern, die in der usarbeitung befindlichen neuen Bahnverordnung geplant Zur Gewinnung einer Einheitlichkeit über das ganze sbahnnetz hin wurde bestimmt, daß die Anzahl der Bahn- ter in jeder Bewachungsstrecke im allgemeinen auf A- und ecken 3 und auf C-Strecken 2 sein soll. Über die Ver- tung des Bahnmeistereivorstandes zur Besichti- seiner Teilstrecke ist nunmehr vorgeschrieben, daß die nien in der Regel jeden Werktag und im Durchschnitt zweiten Sonn- und Feiertag und die B- und C-Strecken estens jeden zweiten Werktag und im Durchschnitt jeden en Sonn- und Feiertag besichtigt werden sollen. Ist aus- sweise eine Änderung dieser Bestimmungen erforderlich, t der Bahndirektor (Vorstand eines der 5 schwedi- Bahndistrikte) darüber zu befinden. Wie schon in der ren Bahnbewachungsordnung vorgeschrieben war, sollen die htigungen teils im erforderlichen Umfange zu Fuß — und so, daß jeder Streckenteil mindestens einmal im Monat auf Weise daran kommt, stattfinden, teils auch durch Fahrten der Lokomotive und im letzten Wagen des Zuges. Auf Weise soll die Gleislage und die Tätigkeit des Bahn- chungspersonals beaufsichtigt werden. In der Besichtigung Bewachungsstrecken durch den Bahnwärter sind bedeutende hränkungen vorgenommen worden. So sollen auf A-Linien Bewachungsstrecken 2mal im Tag durch den Bahnwärter be- igt werden. Dies gilt auch für B-Strecken, soweit nicht den Bahndirektor die Einschränkung auf täglich lige Besichtigung zugelassen ist. Die Bewachungsstrecke ler C-Linie soll vom Bahnwärter in der Regel einmal am und, wenn möglich, um eine solche Zeit besichtigt wer- daß die Anwesenheit des Bahnwärters bei Ankunft des s an dem Lade- oder Halteplatz, dessen Besorgung ihm hwohl noch übertragen sein kann, durch die Strecken- htigung nicht behindert ist. Doch soll für alle Fälle noch geeignete Ersatzperson vorhanden sein.

die neue Bahnbewachungsordnung ist über die Bedienung Bahntelephons neu aufgenommen: der Bahnwärter soll Bahntelephon während der auf dem Diensteinteiler ange- nen Zeiten, die vom Bahningenieur und Verkehrsinspektor mmen bestimmt sind, bedienen. Diese Zeiträume, die sich stens auf 3 Male im Tage verteilen, sollen hauptsächlich lie Mahlzeitrast verlegt werden.

e bedeutsamste Neuerung an der Bahnbewachungsordnung lie Minderung der Besichtigungen der A- und B-Strecken, rch die Bahnwärter mehr Zeit für Gleisunterhaltungsarbeit mmen und die Staatsbahnen bemerkenswerte wirtschaftliche eile erzielt haben. Zudem ist der Bedarf an Bahn- chungspersonal zurückgegangen. Dr. S.

— Schwedisch-finnischer Seeverkehr. Die Reederei A. G. Svea verlangt 80 000 Kr. Staatsunterstützung für die weitere Aufrechthaltung des regelmäßigen Verkehrs zwischen Stockholm und Åbo bzw. Hälsingfors. Nachdem sie nachgewiesen hat, daß der Verkehr im ganzen während des Jahres 1921 verglichen mit 1920 einen bedeutenden Rückgang erlitt, und daß das wirtschaftliche Ergebnis besonders unbefriedigend war, betont die Reederei, daß es fortdauernd von nationaler Bedeutung sein kann, in den regelmäßigen Verkehr Stockholm-Åbo auch schwedische Schiffe einzusetzen. Um unter gegenwärtigen Verhältnissen diesem Interesse Rechnung zu tragen, sei es notwendig, daß der schwedische Staat mindestens bis zum Wiedereintritt günstigerer Verhältnisse die wirtschaftliche Unterstützung gewährt, die dazu erforderlich sei, um der Gesellschaft noch weiterhin die Beteiligung an der Aufrechthaltung des Verkehrs zu ermöglichen. Die Erfahrungen des laufenden Jahres deuten darauf hin, daß das schließliche Betriebsergebnis für 1922 nicht besser sein wird als das für 1921, und es kann mit großer Bestimmtheit vorausgesehen werden, daß die Verhältnisse im Jahre 1923 auch nicht anders sein werden. Für die bekannten hochfliegenden schwedisch-finnischen Fährenpläne, über die wir verschiedentlich, zuletzt 1921, S. 846, berichtet haben, klingt diese Nachricht allerdings nicht sehr ermutigend. Dr. S.

— Regulierung der Weichsel und Przemsa. Nach einer Mitteilung der Industrie- und Handelszeitung hat das polnische Ministerium der öffentlichen Arbeiten einen umfassenden Plan für den Ausbau der Weichsel ausgearbeitet, die besonders im Krakauer Gebiet reguliert werden soll, damit die dortigen Kohlenlager besser ausgenutzt werden können. Ebenso soll der Nebenfluß Przemsa, der frühere Grenzfluß zwischen Oberschlesien und Kongreßpolen, der mitten durchs Kohlenrevier geht, eine Regulierung erfahren.

— Eisenbahnunfälle in Polen. Aus Kattowitz wird unterm 26. September d. J. gemeldet: Auf der Strecke Kattowitz-Hindenburg fuhr ein vorzeitig abgelassener Personenzug in voller Geschwindigkeit auf einen Güterzug auf. Die Lokomotive des Güterzuges wurde aus den Schienen gehoben und beschädigt. Ein Zugbeamter und zwei Reisende wurden getötet, über zwanzig Personen verletzt.

Auf der Strecke Tarnowitz-Georgenberg fuhr die Maschine eines Rangierzuges über einen Prellbock und stürzte die hohe Böschung hinab. Der Lokomotivführer verunglückte tödlich. Zwei Beamte wurden schwer verletzt. Der Materialschaden ist beträchtlich.

Auf der Strecke Warschau-Demblin fuhr ein Personenzug bei Ruda-Tarubska auf einen Güterzug auf. Vier Personen wurden getötet und zwanzig verletzt. Vier Güter- und drei Personenwagen wurden schwer beschädigt.

— Tariferhöhung in Bulgarien. Wie wir dem Allg. Tarif-Anz. entnehmen, hat das Eisenbahnministerium verlautbart, daß die gegenwärtig auf den Linien der bulgarischen Staatsbahnen gültigen Güter- und Personentarife vom 1. Oktober d. Js. ab um 30 % linear erhöht werden. Nach den derzeitigen Plänen des Eisenbahnministeriums sollen weitere Tarifänderungen in der Zeit vom 1. Oktober 1922 bis 1. April 1923 nicht verfügt werden.

— Ein neuer Zug der Londoner Untergrundbahnen. Ende September haben die Londoner Untergrundbahnen den Vertretern der Presse einen neuen, in ihren Werkstätten in Ealing gebauten Zug von fünf Wagen vorgeführt, der, vermutlich mittlerweile in Dienst gestellt, einiges Aufsehen erregen dürfte. Äußerlich sieht er ebenso wie die älteren Untergrundzüge aus, nur ist der Farbton des äußeren Anstrichs etwas dunkler gehalten. Auch die innere Einteilung ist dieselbe, aber die Ausstattung und namentlich die Farben weichen vom bisherigen Gebrauch stark ab. Das Ziel, das dabei verfolgt worden ist, besteht darin, daß die Wagen einen möglichst freundlichen Eindruck machen sollen, und außerdem sollen sie so bequem wie möglich sein. Die Sitze sind deshalb etwas breiter als gewöhnlich und besonders sorgfältig gepolstert. Auch die Fußstützen, die sich vor den Längsbänken hinziehen, sind etwas breiter; alle Sitze haben beiderseitige Armstützen; man hat sich also in diesen Beziehungen etwas an den Bau von Kraftwagen gehalten. An Stelle der Pfosten zum Anhalten sind wieder die von der Decke herabhängenden Riemen getreten, die den stehenden Fahrgästen in England die Bezeichnung „strap-hangers“ (Riemenhänger) eingetragen haben. Bei einem Wagen ist eine besondere Lüftung im Dach eingebaut, bei einem anderen sind die Füllungen doppelt, was den Schall dämpfen soll. Dabei ist zwischen der ersten und dritten Klasse kaum ein Unterschied gemacht.

Besonders bemerkenswert sind aber, wie schon erwähnt, die Farben, die mit großer Sorgfalt gegeneinander abgestimmt sind. Die Wagen sind in dieser Beziehung alle fünf verschieden ge-

halten. Einer ist in Blau und Grau, ein zweiter und dritter in hellem und dunklem Grün, einer mit Grau, der andere mit hell Orange und Braun abgesetzt, ausgeführt. Am besten hat bis jetzt der grüne und graue Wagen gefallen. Die Auswahl der Farben bot insofern besondere Schwierigkeiten, als sie zu den in den mannigfaltigsten Farben prangenden Reklameanschlägen im Wagen passen müssen. Der Zug gilt als ein Versuch, nach dessen Ausfall anscheinend über die Ausstattung der neuen Untergrundwagen entschieden werden soll.

— **Die Anpassung der englischen Löhne an die Kosten der Lebenshaltung.** Während in den Vereinigten Staaten einige Hunderttausend Eisenbahnbedienstete seit dem 1. Juli wegen Herabsetzung ihrer Löhne in Streik getreten sind, sind in den letzten 18 Monaten in England die Löhne der Eisenbahnbediensteten mehrfach ermäßigt worden, ohne daß Schwierigkeiten entstanden sind. Das ist vor allem dem Grundsatz der gleitenden Lohnskala zu verdanken. Zwei Ausschüsse Central Wages Board und National Wages Board haben die Aufgabe, die Löhne zu regeln und die Arbeitsbedingungen festzusetzen. Das Central Wages Board besteht aus 8 Vertretern der Eisenbahngesellschaften und 8 Vertretern des Personals; das National Wages Board setzt sich zusammen aus 6 Vertretern der Gesellschaften, 5 Abgeordneten des Personals und 4 Eisenbahnbenutzern. Es hat einen unabhängigen Vorsitzenden, der vom Minister der öffentlichen Arbeiten ernannt wird.

Das Personal wird in drei große Gruppen eingeteilt:

1. die Bediensteten des Büro- und Aufsichtsdienstes, d. h. die Sekretäre, Stationsvorsteher, Kontrolleure, Inspektoren usw.,
2. die Arbeiter der Werkstätten,
3. das übrige Personal.

Für die Bediensteten der verschiedenen Grade des Büro- und Aufsichtsdienstes sind Grundlohnsätze (standard rates) festgesetzt. Hier sind beispielsweise die über 18 Jahre alten Büroangestellten in 5 Gruppen eingeteilt. Die Bezüge der 5. Gruppe betragen 2000 Franken*) (bei einem Lebensalter von 18 Jahren), 4750 Fr. (bei 29 und 30 Jahren) und schließlich 5000 Fr. (bei 31 Jahren). Für die anderen Klassen sind die Bezüge auf 5250 Fr. bis zu 8750 Fr. festgesetzt. Die in London beschäftigten Angestellten erhalten einen Zuschuß von 250 Fr. jährlich. Diese Gehaltsskala ist nach den folgenden Grundsätzen festgesetzt: Im März 1920 wurden die Bezüge der Angestellten mehrmals erhöht, indem den Angestellten Kriegszulagen bewilligt wurden. Diese Zulagen wurden dann in die neuen Bezüge eingerechnet, und man setzte damals fest, daß die Kosten der Lebenshaltung sich auf 225 % des Betrages beliefen, die sie im Juli 1914 ausmachten (Indexziffer 225). Die Indexziffer wird allwöchentlich durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten festgesetzt. Je nachdem die Indexziffer die Zahl 225 über- oder unterschreitet, werden die Bezüge der Angestellten festgesetzt, und zwar werden für je 5 Punkte der Indexziffer 125 Fr. jährlich (bzw. 50 Fr. wöchentlich) gerechnet. Im Dezember 1920 stieg die Indexziffer allmählich auf 269, fiel dann im März 1921 auf 241, im Dezember 1921 auf 199, im März 1922 auf 186 und im Juni 1922 auf 180.

Für die Angestellten der übrigen Dienstzweige werden andere Sätze angewendet: Der B-Lohnsatz oder Grundlohn, der unveränderlich ist, und der A-Lohn, der nach den Schwankungen der Kosten der Lebenshaltung wechselt.

Die Löhne der Werkstättenarbeiter entsprechen denen der Arbeiter der Industrie. Bei diesen Arbeitern sind im allgemeinen die Löhne nicht endgültig geregelt worden, man hat die Lohnsätze von 1914 mit Kriegszulagen beibehalten.

— **Das Anlagekapital der englischen Eisenbahnen.** Die 22 führenden Eisenbahngesellschaften von England, Schottland und Wales haben im Jahre 1921 ihr Anlagekapital nur um 3 949 000 £ erhöht; 1920 war der entsprechende Betrag 4 590 000 £, also zwar immer noch höher als 1921, aber weit niedriger als in den Zeiten vor dem Kriege, und mit dem Betrag von 1921 ist ein Tiefstand erreicht, wie er noch nicht dagewesen ist. Nur bei einer Eisenbahngesellschaft, der London und Nordwestbahn, haben die Ausgaben zu Lasten des Anlagekapitals die Million überschritten; im Vorjahre war dies wenigstens bei zwei Gesellschaften der Fall gewesen. 912 000 £ von der Erhöhung des Anlagekapitals der Nordwestbahn haben aber nicht zur Ergänzung oder Erweiterung ihrer Bahnanlagen und zu deren Ausrüstung gedient, sondern sind zur Anschaffung neuer Dampfer verwendet worden. Veranschlagt waren für 1921 über fünf Millionen. Die Beschaffung des Geldes muß aber auf Schwierigkeiten gestoßen sein, so daß manche beabsichtigten Ausgaben unterblieben sind. Für 1922 sind sogar nur 2.4 Millionen veranschlagt, doch fehlt dabei die Nordwestbahn und die Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn, deren Verschmelzung einer Gruppe im Gange ist und die daher mit Kapitalerhöhungen zurückhält, bis die Bedingungen für die Gruppenbildu feststehen. Die Eisenbahnbedarf liefernden Gewerbe kla sehr über die Zurückhaltung der Eisenbahngesellschaften bezug auf größere Anschaffungen und Neubauten, deren N wendigkeit andrerseits betont wird, um den Betrieb wirtscha licher gestalten und den steigenden Anforderungen des Verke entsprechen zu können. Man glaubt, daß die Zeit, in der Eisenbahngesellschaften keinen Kredit hatten, wenn auch n nicht vollständig überwunden, so doch ihrem Ende nahe daß der Wiederaufbau des Wirtschaftslebens der ganzen W nunmehr rasche Fortschritte machen wird und daß dadu auch die englischen Eisenbahngesellschaften in den Stand setzt werden, in bezug auf große Ausgaben und Anschaffung wieder so vorzugehen, wie es die Geschäftswelt vor dem Krie gewöhnt war.

*) Diese Angaben sind der „Nation Belge“ entnommen; daher sind die Lohnbeträge in Frankenwährung angegeben.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen von Palästina.** Nach einem kürzlich statteten Bericht der Verwaltung der Eisenbahnen von Palästi werden von dort so viele Weintrauben und Melonen nach Äg ten versandt, daß für diesen Verkehr, der wegen der leicht Verderblichkeit dieser Güter besondere Maßnahmen erforde ein schnellfahrender Sonderzug hat eingerichtet werden müss Zunächst wurde das Obst mit Personenzügen befördert, d reichten diese für die versandte Menge bald nicht mehr a Von Suez nach Mekka bewegt sich zeitweilig ein lebhaf Pilgerverkehr. Infolge der Zunahme des Verkehrs sind an Ste der kleinen Wagen, die nicht mehr den Anforderungen nügten, drei neue größere, die auch in Personenzüge eingest werden können, beschafft worden; sie enthalten neben ein Abteil für andere Güter ein besonderes Abteil für Vieh, daß dieses mit Personenzügen befördert werden kann. Für d Postverkehr werden Einrichtungen getroffen, um das Sortie der Briefe während der Fahrt zu erleichtern. Die Gleise Sinai-Heereseisenbahn, die mit Schienen von 37,5 kg/m Gewi ausgestattet ist, sollen abgebrochen und die so gewonne Teile zum Ersatz des abgenutzten Oberbaues zwischen Lu und Haifa eingebaut werden.

— **Ausbau der Südmandschurischen Eisenbahn.** Die S mandschurische Eisenbahngesellschaft hat neuerdings einen trag von 30 bis 35 Millionen Yen für den Ausbau ihres Netz bereitgestellt, nachdem aus dem Vorjahr noch 18 Millionen den gleichen Zweck verfügbar sind. Für diese Beträge soll auf drei Strecken von zusammen rd. 40 km Länge neue Glei angelegt werden; ferner sollen die Gleisanlagen im Hafen Dairen umgebaut werden. Über den Tazeho soll eine Brü gebaut werden. Der Bahnhof Mukden soll durch einen Fu gängersteg überbrückt werden. Zwischen Mukden und Such tun sollen selbsttätige Signale eingebaut und auf den wicht sten Bahnhöfen sollen die Sicherungsanlagen umgebaut werd Endlich sollen neun Lokomotiven für den Güterzugdien 20 Personen- und 70 Güterzugwagen beschafft und eine Anza vorhandener Fahrzeuge umgebaut, sowie eine Anzahl Deck zum Schutze lagernder Güter angekauft werden.

— **Die chinesische Ostbahn.** Einer Meldung der „D. A. Ztg aus New York zufolge verständigten sich die Vereinigten Staate Japan, England und Frankreich über die Einstellung der inte nationalen technischen Kontrolle auf der chinesischen Ostbah Die Kontrolle der Bahn soll in Zukunft der chinesischen R gierung zufallen.

Es handelt sich um den Teil der sibirischen Eisenbahn, dess Bau Rußland im Jahre 1898 durch China gestattet wurde, dam Rußland durch die Nordmandschurei einen direkten Zugang seinem Pachtgebiet auf der Liautunghalbinsel mit Port Arth und Dairen erhielt. Die Bahn wurde zum russisch-japanisch Kriege gerade fertig. Sie ist nur eingleisig. Wie die „D. A Ztg ausführt, verzichtete Kerenski auf die Rechte Rußlands an d Bahn, ebenso später die Bolschewisten. Bei der Expedition Alliierten im Jahre 1918/19 wurde die Bahn unter interallii Kontrolle unter technischer Leitung des amerikanischen genieurs Stevens gestellt. Direktor wurde ein Chinese. D obige Beschluß steht im Zusammenhang mit den Abmachung in Washington. Sowjetrußland wird wohl dagegen protestier besonders da es nicht befragt wurde.

— **Eine Untergrundbahn für Kalkutta.** Beim Kommissar f Indien in London liegt ein Bericht über die Möglichkeit d Baus einer Untergrundbahn für Kalkutta aus, die die Ostindis mit der Ostbengalischen Eisenbahn verbinden soll. Zweck d ser Auslegung ist augenscheinlich, daß europäische Unternehm über diese Möglichkeit unterrichtet und dadurch veranlaßt we

zu sollen, dem Bau, wohl auch der Aufbringung der Mittel
diesen, näherzutreten.

— **Ein Eisenbahnzug zur Förderung der Viehzucht.** Auf den
Eisenbahnen im nördlichen Manitoba läßt die Regierung zurzeit
en Eisenbahnzug umlaufen, der eine Ausstellung von Nutz-
h enthält. Dadurch soll die Viehzucht in jener Gegend ge-
dert werden. Rednerisch befähigte Lehrer der landwirt-
aftlichen Hochschule begleiten den Zug und halten da, wo er
ht, Vorträge. Der Zug bildet zugleich einen fahrenden Markt
seinen Inhalt.

— **Bahnbau in Bolivien.** Außer zur Verbindung von Bolivien
Argentinien (s. Nr. 30, S. 612 d. Ztg.) schweben auch Pläne,
Eisenbahnverbindungen zwischen Bolivien und Brasilien
affen wollen. Eine belgische Unternehmung hat der bolivi-
en Regierung angeboten, von Puerto Suarez, das an
em Binnensee an der Ostgrenze liegt, quer durch den
dwirtschaftlich reichen Bezirk Chiquitoz und den ebenfalls
ragreichen Bezirk von Santa Cruz eine Eisenbahn zu bauen,
am Benifluß oder an dem Zusammenfluß des Rio Grande
des Rio Piray endigen soll. Die Regierung soll die Ver-
sung des Anlagekapitals, das mit 4000 £ auf 1 km ver-
chlagt ist, mit 5 % gewährleisten. Der Bau soll fünf Jahre
uern. Die Madeira-Mamore-Eisenbahn, hinter der englisches
pital steht, will andererseits eine Verbindung von Ribevalta,
ebenfalls am Benifluß gelegen ist, über Guayavamerin auf
n linken Ufer des Flusses bis zum Anschluß an die bestehende
deira-Mamore-Eisenbahn herstellen. Sie bietet drei Aus-
rungen an: eine Straße, geeignet für Kraftwagenverkehr
Santa Cruz nach Cuatro Ojos, Puerto Velarde oder einem
eren Umschlagplatz am Rio Grande, eine Schmalspurbahn
Verbindung mit einer Straße oder endlich eine Drahtseilbahn.
beiden letzteren würden ungefähr dieselben Endpunkte
binden wie die an erster Stelle genannte Straße, dabei aber
llenweise einen anderen Weg verfolgen.

Allgemeines.

— **Europas schwerste Güterzuglokomotive** kommt seit 25. Sep-
ber bis zum Schluß der Deutschen Gewerbeschau (8. Ok-
ber) auf dieser zur Ausstellung. Infolge des mehrmonatigen
tallarbeiterstreiks ist die Lokomotive um ein Vierteljahr
äter fertig geworden als beabsichtigt war. Die Maschine,
uart Mallet, besitzt von Puffer zu Puffer gemessen eine Länge
17½ m. Ihr Gewicht von 126 t ist auf acht gekuppelte
hsen verteilt. Diese nach den neuesten Erfahrungen von der
nchener Lokomotivfabrik J. A. Maffei ausgebaute Maschine
rd, wie der Schwäb. Merkur berichtet, auf den Strecken Würz-
rg-Aschaffenburg, Bamberg, Halle für große Steigungen ver-
ndet, wodurch Doppelbesetzungen überflüssig werden. In
Vereinigten Staaten von Amerika sind wohl noch größere
cher Gelenklokomotiven im Dienst, aber für Strecken mit
rkehrsverhältnissen, die in Europa nicht gegeben sind. Im
rigen ist die Mallet von Europa nach Amerika gelangt, nicht
gekehrt, wie vielfach geglaubt wird. Die Maffeische Fabrik
lte im Jahre 1890 die erste vollspurige Malletmaschine und
ar eine sechsachsige für die Gotthardbahn gebaut. Der ganze
twurf bis in die letzte Einzelheit entstand im Maffeischen
rk. Amerikanische Ingenieure studierten später in Bellinzona
se Lokomotive gründlich und erst 1904 wurde dann drüben die
lenklokomotive erbaut, die ihren Namen von einem Schweizer
enieur hat, der auf der Pariser Weltausstellung im Jahre
9 gleichzeitig mit dem Entstehen der Maffeischen Gelenk-
omotiven eine ähnliche, aber nur von kleineren Abmessungen,
rzeigte.

— **Neue elektrische Lokomotiven.** Bei der dem Dampfloko-
tivbau entlehnten Ausführungsform elektrischer Lokomo-
en mit Blindwelle und Triebgestänge haben sich während
s Betriebs verschiedentlich Mißstände herausgestellt, welche
f große, durch die Kraftübertragung bedingte Reibungsver-
te sowie auf die bei der Verwendung von Kurbelstangen
ftretenden Massenschwingungen zurückgeführt werden. In
Schweiz, wo bisher die verhältnismäßig meisten Bahnen
ktrisch betrieben werden, hat man in neuerer Zeit Loko-
tiven in den Dienst gestellt, deren Achsen einzeln von
zwei Motoren angetrieben werden. Die Bauart entspricht,
e wir der „D. A. Z." entnehmen, in gewisser Weise der im
aßenbahnbau üblichen Form. Die in einer Genfer Fabrik
auten elektrischen Lokomotiven haben 7 Achsen, von
en vier von Motoren angetrieben werden, die fest auf der
hse eingebaut sind und von zwei Seiten über ein Ritzel
f das hinter dem Spurkranz liegende Zahnrad arbeiten. Die
toren der Lokomotive werden von einem 15 000-Volt-Ein-
asenstrom (16⅔ Per.) angetrieben und leisten im Höchstfalle
Satz 720 PS, im Normalbetrieb zusammen 2000 PS.

Die aus dem Fahrdraht entnommene Hochspannung wird wie bei anderen elektrischen Lokomotiven in einem Ölumformer auf das erforderliche Maß herabgedrückt und ist außerdem in bestimmten Zwischenstufen regelbar. Im Obergestell der Lokomotive sind außerdem Umformer, Sicherungs- und Schaltanlagen, auch die Fahrtwender, Beleuchtungsmaschinen, Ventilatoren und Bremskompressoren eingebaut. Die an beiden Enden symmetrisch ausgebildete Lokomotive hat auf den Versuchsfahrten Züge von 300 t Gewicht bei 26 % Steigung befördert und die Strecke Luzern-Chiasso mit voller Belastung dreimal hin und her zurückgelegt. Die dabei erreichte Höchstgeschwindigkeit betrug trotz der starken Steigungen 50 km in der Stunde. Ihr Dienstgewicht beträgt 111 t, das Gesamtreibungsgewicht $4 \times 18 = 72$ t. Der Durchmesser der Triebräder beträgt 1,6 m.

Rechtspflege.

— **Unzuständigkeit der Regierung, eine Eisenbahn einer konzessionsmäßigen Verpflichtung zu entheben.** Gelegentlich der Konzessionierung der Eisenbahn Wien-Aspang im Jahre 1877 wurde der Société Belge de chemins de fer die Verpflichtung auferlegt, auf Verlangen des Handelsministeriums eine Verbindung dieser Bahn mit der bestehenden Linie der Südbahn bei Wiener Neustadt herzustellen, wenn die Südbahngesellschaft von dem ihr in bezug auf die Ausführung einer derartigen Bahnverbindung zustehenden Vorrechte keinen Gebrauch machen sollte. Von der Herstellung dieser Verbindung mit Wiener Neustadt wurde zunächst abgesehen und wegen Benutzung der bestehenden Südbahnlinie zwischen der Station Felixdorf und Wiener Neustadt zwischen der Südbahn und Aspang-Bahn ein Vertrag abgeschlossen. Dem Handelsministerium wurde der Vertrag im Jahre 1880 mit der Bitte zur Genehmigung vorgelegt, die Baufrist für die Herstellung der selbständigen Strecke Sollenau—Katzelsdorf an Stelle der geplanten Péagestrecke auf unbestimmte Zeit zu verlängern. Das Handelsministerium hat der Aspang-Bahn die Erstreckung des Vollendungstermines für die erwähnte Teilstrecke bis zum Ablaufe des mit der Südbahn abzuschließenden Péagevertrages zugesichert.

In der Folge richtete das Handelsministerium bzw. das Eisenbahnministerium wiederholt an die Aspang-Bahn die Aufforderung, den Ausbau der Strecke Sollenau—Katzelsdorf in Angriff zu nehmen. Doch wurde auf die Vorstellungen der Gesellschaft hin von einer weiteren Verfolgung der Angelegenheit abgesehen.

Mit Erlaß vom 15. Juli 1920 richtete nun das Staatsamt für Verkehrswesen an die Eisenbahn Wien—Aspang die Aufforderung, die Erbauung der selbständigen Verbindungsstrecke zu bewirken; dagegen wurde seitens der Gesellschaft die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof gerichtet. Diese Beschwerde wurde von dem genannten Gerichtshofe im wesentlichen mit folgender Begründung abgewiesen:

„Der Gerichtshof hat als ausschlaggebend die Erwägung erachtet, daß selbst dann, wenn die Eisenbahnverwaltung in ganz unzweideutiger Weise der beschwerdeführenden Gesellschaft die Zusicherung gegeben hätte, daß sie für die Dauer eines Péagevertrages mit der Südbahn von der Verpflichtung zur Herstellung der Verbindungsstrecke befreit zu gelten habe, ihr gar keine rechtliche Wirksamkeit beigemessen werden konnte. Dies ergibt sich aus folgenden Gründen: Das Bau- und Transportmonopol, das den Inhalt der Befugnis der Privateisenbahnunternehmung bildet, konnte eine Regelung in doppelter Form finden: Entweder wurde der Regierung eine allgemeine Ermächtigung zur Verleihung dieser Befugnis unter Aufstellung von allgemeinen, durch den Gesetzgeber aufgestellten Richtlinien gegeben, oder der höchste Gesetzgeber behielt sich die Verleihung und die Bestimmung ihrer Bedingungen im einzelnen Falle durch ein förmliches Individualgesetz, also durch ein Privilegium im Sinne des § 13 des allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches vor. Als die Aufgabe der Regelung dieser Frage an den österreichischen Staat herantrat, war seine Regierungsform die absolutistische, so daß es nahe lag, den Weg des Privilegiums zu wählen.

Späterhin und auch in der neu-absolutistischen Epoche wurde dann der Vorgang gewählt, daß „allgemeine Konzessionsdirektiven" als Richtschnur für die Regierung aufgestellt wurden, unter welchen Bedingungen sie die Erteilung des Privilegiums für die Errichtung und den Betrieb einer Privateisenbahn dem Kaiser als Träger der höchsten gesetzgebenden Gewalt vorschlagen solle, wogegen die Erteilung des Privilegiums selbst dem Kaiser vorbehalten blieb. Dieser Vorgang wurde auch beibehalten, als man statt des Ausdruckes Privilegium den Ausdruck Konzession wählte. So blieb es auch in der konstitutionellen Epoche, nur mit der Maßgabe, daß für solche Begünstigungen, für die nach der konstitutionellen Verfassung, weil sie Ausnahmen vom formellen Gesetze begründeten, wie z. B.

Steuer- und Gebührenbegünstigungen, ein formelles konstitutionelles Gesetz erforderlich war, ein solches Gesetz auch erlassen wurde. In einem solchen Gesetze konnte dem zur Verleihung der Konzession allein befugten Monarchen a u f e r l e g t werden, daß er als Ausgleichung für die gewährte Begünstigung bestimmte Bedingungen in die von ihm zu erteilende Konzession aufzunehmen habe. Dies ist denn auch im vorliegenden Falle geschehen, indem gesetzlich festgesetzt wurde, es müsse den Konzessionären der Eisenbahn Wien-Aspang die Verpflichtung auferlegt werden, auf Verlangen der Regierung eine Verbindung der privilegierten Strecke mit der bestehenden Linie der Südbahn bei Wiener Neustadt herzustellen. Gemäß diesem durch k o n s t i t u t i o n e l l e s Gesetz ausgesprochenen Gebote ist dann auch im § 1, Abs. 2 der vom Kaiser verliehenen Eisenbahnkonzession diese Verpflichtung der beschwerdeführenden Eisenbahngesellschaft auferlegt worden. Auch diese Eisenbahnkonzession ist trotz ihres modernen Namens ein P r i v i l e g i u m, sofern sie einen Gesetzbefehl oder eine Sanktion enthält, durch den den Behörden der gemessene Befehl erteilt wird, über die Bestimmungen der Eisenbahnkonzession streng und sorgfältig zu wachen.

Aus dieser Entwicklung des Wesens der Eisenbahnkonzession und aus ihrer Beziehung zur konstitutionellen Gesetzgebung folgt, daß die Eisenbahnverwaltung verpflichtet war und ist, die Bestimmung der Konzession, derzufolge der beschwerdeführenden Gesellschaft obliegt, wenn selbst nur auf V e r l a n g e n d e r R e g i e r u n g, die Verbindungsstrecke mit der Südbahn herzustellen, unangetastet zu lassen, daß sie sie nicht ausmerzen, daß sie das klar ausgedrückte Recht des Staates, diese Herstellung jederzeit zu fordern, nicht einmal vorübergehend und auch nicht unter einer Resolutivbedingung außer Kraft setzen durfte, daß sie dem Staate das Ermessen der Bestimmung des Zeitpunktes der Herstellung stets unversehrt erhalten muß.

G e s e t z m ä ß i g h ä t t e e i n e E n t b i n d u n g v o n d e r V e r p f l i c h t u n g, e i n e V e r b i n d u n g s s t r e c k e m i t d e r S ü d b a h n h e r z u s t e l l e n, d a d i e s e i n d i e K o n z e s s i o n i n f o l g e e i n e s k o n s t i t u t i o n e l l e n G e s e t z e s a u f g e n o m m e n w o r d e n w a r, w i e d e r n u r d u r c h k o n s t i t u t i o n e l l e s G e s e t z e r f o l g e n k ö n n e n.

Unbegründet ist auch die mittels der Beschwerde erfolgte Rüge des Mangels im Verfahren, der darin bestehen soll, daß der beschwerdeführenden Gesellschaft vor der Hinausgabe des angefochtenen Erlasses nicht die Möglichkeit geboten wurde, sich über die außerordentliche Schwierigkeit, ja vielleicht Unmöglichkeit der Finanzierung der Herstellung der verlangten Strecke im Hinblicke auf das unerhörte Sinken des Wertes des österreichischen Geldes zu äußern. Allein, abgesehen davon, daß gar nicht einzusehen ist, inwiefern der belangten Behörde durch eine derartige Einvernehmung, was diesen katastrophalen Sturz anbelangt, eine Kenntnis hätte vermittelt werden sollen, die sie nicht ohnedies besaß, und die nicht eine allgemeine ist, so ist dem Vollstreckungs v e r w a l t u n g s verfahren wie jedem a n d e r e n Vollstreckungsverfahren der Grundsatz gänzlich unbekannt, daß dem gesetzlich Verpflichteten die Erfüllung einer gesetzlichen Verpflichtung nur unter der Voraussetzung auferlegt werden dürfte, daß mittels eines förmlichen, der Vollstreckung vorangehenden Verfahrens unter Anhörung der Parteien erst festgestellt werden müsse, daß die Erfüllung der gesetzlichen Pflicht für den Verpflichteten erschwinglich sei.

Stößt der Einwand der Unerschwinglichkeit einer vertragsmäßigen Leistung, wie er auf dem Gebiete des Privatrechtes trotz des Mangels einer gesetzlichen Bestimmung im Wege freier Rechtsfindung zur gerichtlichen Erörterung zugelassen wurde, auf schwere Bedenken, und ist er auch hier wegen der schweren Erschütterung von Treu und Glauben in der letzten Zeit in Mißkredit geraten, so kann von seiner Zulassung auf dem Gebiete des öffentlichen Rechtes keine Rede sein, sofern sich hier (wie im vorliegenden Falle) eine Rechtslage ergeben würde, deren Herbeiführung geradezu gesetzlich verboten ist.

Ernstliche Bedeutung konnte auch dem erst in öffentlicher mündlicher Verhandlung vorgebrachten Einwand nicht beigelegt werden, daß die beschwerdeführende Gesellschaft den Anspruch auf Erhaltung des konzessionswidrigen Rechtszustandes dadurch ersessen habe, oder daß der Anspruch des Staates auf Herstellung der den Streitgegenstand bildenden Verbindungsstrecke dadurch erloschen sei, daß seine Realisierung durch mehr als 40 Jahre unterblieben ist. Denn die Erweiterung des privatrechtlichen Rechtsinstitutes der Ersitzung und Verjährung auf Ansprüche staatshoheitlicher Natur ist schon durch die klare Bestimmung des § 1456 des allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches ausgeschlossen. Aber selbst dann, wenn diese Bestimmung nicht bestünde, könnte nicht davon die Rede sein, daß, was vom Standpunkte des Gesetzes nicht sein d a r f, dann und deshalb als erlaubt anerkannt werden müßte, wenn und weil es, wenn auch mit Duldung der Behörde, durch einen längeren [...]raum bestanden hat. Schon der k. k. österreichische Ve[...]tungsgerichtshof hat in ständiger Rechtsprechung an der Re[...]anschauung festgehalten, daß die Ersitzung eines Anspru[...] auf Erhaltung eines gesetzwidrigen Zustandes oder auf [...]lassung von gesetzlichen Pflichten mit dem Wesen des öf[...]lichen Rechtes unvereinbar sei, und der österreichische Ve[...]tungsgerichtshof vermag nicht umhin, dieser aus dem absol[...] Charakter der zwingenden Normen des öffentlichen Re[...]fließenden Rechtsanschauung beizutreten.

Sollte endlich die Beschwerde, ungeachtet sie sich gegen[...] der Staatsverwaltung nur auf den Rechtsstandpunkt gestellt [...] dahin zu deuten sein, daß die Verpflichtung der beschwerde[...]renden Gesellschaft zur Herstellung der Verbindung mit [...] Südbahn von einem Verlangen der Regierung abhängig erk[...] und daß darum die Regierung mindestens in die Lage ver[...] sei, die Verwirklichung der Verpflichtung auf eine gelege[...] Zeit aufzuschieben, so ist die Frage nach der Tunlichkeit [...] weiteren Aufschubes über die bisherige Dauer der Nach[...] hinaus eine ausgesprochene Frage der Eisenbahnpolitik, d[...] Entscheidung als eine Entscheidung nach behördlichem [...]messen dem Verwaltungsgerichtshof nicht zukommt.

— In welchem Umfange ist der Spediteur für die Versiche[...] des zur Beförderung aufgegebenen Frachtgutes haftbar? [...] Frage der Verantwortlichkeit des Spediteurs für die Vers[...]rung der zur Beförderung übernommenen Güter wird in [...] Regel von den mit dem Auftraggeber getroffenen Vereinbaru[...] und ihrer s i n n g e m ä ß e n Ausführung abhängig sein. Hi[...] spielt natürlich die Frage der Anwendung der i m V e r k[...] e r f o r d e r l i c h e n S o r g f a l t eine wesentliche Rolle. [...] in der gegenwärtigen Reichsgerichtsentscheidung zum Aus[...]kommende Frage spitzt sich insbesondere darauf zu, ob [...] Spediteur bei der Annahme von Frachtgut den Auftraggeber [...] die Erfüllung der bahnseitig für die Versendung von Kost[...]keiten vorgeschriebenen Bedingungen aufmerksam machen [...] insbesondere, ob er ihm die diesbezüglichen Versicheru[...]bedingungen mitteilen muß, wenn der Eigentümer der Güter [...] Wunsch hat, die Sendung zu versichern.

Das S p e d i t i o n s- u n d M ö b e l t r a n s p o r t g e s c h[...] Sch. in G l e i w i t z sandte am 30. Mai 1919 zwei Kisten [...] E i l g u t nach Stade. Im Frachtbriefe waren in der einen K[...] „Bücher", in der andern „Teppiche, Decken, Kleider" angege[...] Bei der Übergabe der Kisten erklärte der Eigentümer, Dip[...]ingenieur W. in Gleiwitz, „er versichere sie auch". Die [...]sicherungssumme gab er für beide Kisten auf zusammen 10[...] Mark an. Die Speditionsfirma, die bei der Stuttgart-Berl[...] Versicherungsgesellschaft „für Rechnung, wen es angeht" [...]sichert ist, trug die Kisten in das Versicherungsheft ein [...] erhob den Betrag von 60 *M.* Die zweite der Kisten ist verl[...]gegangen. W. verlangt Ersatz in Höhe von 9000 *M* von [...] beklagten Speditionsfirma, denn die Versicherungsgesellsc[...] lehnt die Tragung des Schadens ab, weil die für die Versend[...] von Kostbarkeiten bahnseitig erlassenen Vorschriften s[...] andere Bedingungen nicht erfüllt worden seien. Die Bekl[...] bestreitet die Haftung für die Versicherungssumme, da sie [...] „vom Kläger erteilten Versicherungsauftrag ordnungsmäßig [...]füllt habe."

Das L a n d g e r i c h t Gleiwitz erkannte zugunsten [...] Klägers, dagegen hat das O b e r l a n d e s g e r i c h t Breslau [...] Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht legt zunächst [...]führlich dar, daß der Kläger mit der Beklagten keine Sel[...]versicherung habe abschließen wollen und deshalb kei[...] direkten Anspruch gegen die Beklagte habe. Aber auch die [...]tung der Beklagten für die Versicherung sei nicht anzuerken[...] da die Beklagte gegen ihre Vertragspflichten nicht versto[...] habe. Gegen diesen letzten Teil des oberlandesgerichtlic[...] Urteils hat der Kläger mit Erfolg Revision beim R e i c[...] g e r i c h t eingelegt. Der höchste Gerichtshof hat das U[...] des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur an[...]weiten Verhandlung und Entscheidung an einen andern Se[...] des Oberlandesgerichts zurückverwiesen.

Aus den E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e n ist folgendes [...] Bedeutung: Der Kläger hat zu erkennen gegeben, daß er du[...] den Versicherungsauftrag gegen j e d e n Schaden gesichert [...] wollte. Die Beklagte mußte daher den Versicherungsvert[...] so abschließen, daß der Sicherungszweck nach Möglichkeit [...]reicht wurde. Andererseits mußte sie, da sie zugleich als S[...]diteurin die Versendung des Guts zu besorgen hatte, dieses [...] zur Beförderung bringen, daß die besonderen Vorschriften [...] Versicherungsvertrages beobachtet und der Versicherungsges[...]schaft alle Handhaben, ihre Haftung wegen Beförderungsmä[...] abzulehnen, nach Möglichkeit entzogen wurden. Diese V[...]pflichtung bestand für die Beklagte in erhöhtem Maße, weil [...] dem Kläger weder die Versicherungsgesellschaft, mit der sie [...]schließen wollte, namhaft machte, noch ihm die Versicheru[...]bedingungen mitteilte, ihn also außerstand setzte, selbst [...]

[si]ch den Versicherungsbedingungen erforderlichen besonderen [Vo]rkehrungen zu treffen. Gerade wegen Nichtbeobachtung [ei]nzelner Bestimmungen des Versicherungsvertrages scheint die [St]uttgart-Berliner Versicherungsgesellschaft die Schadloshaltung [ab]zulehnen. Insbesondere scheint sie sich — nähere Feststel[lu]ngen fehlen im Berufungsurteile — darauf zu berufen, daß [sie] gemäß § 2 Abs. 1 der allgemeinen Bedingungen wegen [u]nrichtiger Deklaration" und gemäß § 4 Abs. 2 wegen Nicht[be]obachtung der für Kostbarkeiten bahnseitig erlassenen Vor[sc]hriften nicht zu haften brauche. Sollte der Versicherungs[ge]sellschaft tatsächlich das Recht zustehen, auf Grund der [vo]rgenannten Vertragsbedingungen die Entschädigung des [Kl]ägers abzulehnen, so könnte eine Haftung der Beklagten sehr [wo]hl in Frage kommen. Sie hatte dafür zu sorgen, daß die [Ve]rsicherung so erfolgte, daß die vom Kläger erstrebte Siche[ru]ng tunlichst erreicht wurde. Mußten zur Erzielung einer wirksamen Versicherung besondere Erklärungen abgegeben und bestimmte Angaben in den Frachtbrief aufgenommen werden, so hatte sie das Erforderliche zu veranlassen, da nur sie die Versicherungsbedingungen kannte und sie außerdem als Spediteurin die Versendung des Gutes zu besorgen hatte. Soweit Zweifel bestanden, war es ihre Sache, beim Kläger die erforderlichen Erkundigungen einzuziehen, ihn auf etwaige Bedenken hinzuweisen und ihm gegebenenfalls zur Ergänzung seiner Angaben zu veranlassen. Dies galt besonders auch für die Einhaltung der für die Beförderung von Kostbarkeiten erlassenen eisenbahnrechtlichen Bestimmungen. Der Beklagten als Spediteurin mußte zu der in Rede stehenden Zeit — Mai 1919 — bereits bekannt sein, wie häufig sich die Eisenbahn durch Berufung auf die Kostbarkeitsvorschriften ihrer Haftpflicht für verloren gegangene Frachtgüter zu entziehen suchte. (Aktenzeichen: I 372/21. — 3. 5. 22.) K. M.—L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Altona. Am 9. Ok[to]ber d. J. wird als Teilstrecke der durch das Wattenmeer ge[pl]anten Verbindung nach der Insel Sylt die 13,245 km lange, [ei]ngleisige Nebenbahn Niebüll-Klanxbüll für den öffent[lic]hen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen [w]erden.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). [Am] 1. Oktober 1922 ist die links der Bahnstrecke Allenstein-[Ne]idenburg-(Soldau) zwischen den Stationen Großkoslau und [de]r Grenze bei Schönwiese neu errichtete Ladestelle Sakrau-[Sc]harnau für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Oldenburg. [D]ieser Bahnhof Osternburg hat vom 1. Oktober 1922 ab die Be[ze]ichnung „Oldenburg-Osternburg" erhalten. Osternburg wird mit dem genannten Tage in die Stadt Oldenburg (Oldbg.) eingemeindet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 82 vom 23. September 1922 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag der Reichsbahndirektion Karlsruhe auf Aufnahme von Bestimmungen über Verladung von Radsätzen in das VWÜ. (abgesandt am 28. September d. J.);

Nr. III 212 vom 23. September 1922 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag der Österreichischen Bundesbahnen auf Ergänzung der Anmerkung zu § 4 VWÜ. (abgesandt am 28. September d. J.);

Nr. IV 252 vom 25. September 1922 an die Mitglieder des Satzungsausschusses betreffend Antrag der Niederländischen Eisenbahnen auf Ergänzung der AB. zum VWÜ. (Zulassung der Guldenwährung zur Vereinsabrechnung) (abgesandt am 28. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe

Am 16. d. M. starb plötzlich

Herr Wirkl. Geh. Rat, Eisenbahndirektionspräsident a. D.,

Viktor von Kranold, Exzellenz,

in nahezu vollendetem 84. Lebensjahre.

Seit dem Jahre 1907 dem Aufsichtsrate unserer Gesellschaft angehörend, hat er dieser stets sein volles Interesse zugewendet und war ihr mit seinen reichen Erfahrungen und seinem großen Wissen, verbunden mit einem liebenswürdigen und vornehmen Charakter, ein treuer Berater, dessen Verlust wir schmerzlich empfinden.

Sein Andenken wird bei unserer Gesellschaft in hohen Ehren gehalten werden.

Sommerfeld, den 25. September 1922. (1297)

Aufsichtsrat und Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Am 19. d. M. verstarb plötzlich im 67. Lebensjahre

Herr Regierungsbaurat **Christoph Fritz,**

Vorstand des Maschinenamts in Warburg (Westf.).

Der Verstorbene gehörte seit langen Jahren der Staats- und jetzigen Reichsbahnverwaltung an. Er war seit dem 1. Juli 1919 im Bezirk Cassel tätig und beabsichtigte am 1. Oktober d J. in den wohlverdienten Ruhestand zu treten.

Er hat sich während seiner langen Dienstzeit durch musterhafte Amtsführung ausgezeichnet und sich die Verehrung und Zuneigung seiner Untergebenen, die Anerkennung seiner Vorgesetzten und die Wertschätzung seiner Kollegen in vollem Maße erworben. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Cassel, den 25. September 1922. (1288)

Der Präsident und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Cassel.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 4. Oktober 1922 wird die normalspurige Bahnstrecke Plockhorst-Peine als Nebenbahn mit den Stationen Ankensen, Edemissen und Stederdorf (Kreis Peine) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die unbesetzten Bahnhöfe IV. Klasse Ankensen und Stederdorf (Kreis Peine) dienen nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr.

Ausgeschlossen ist auf den Stationen Ankensen und Stederdorf (Kreis Peine) die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

Gütersendungen nach Ankensen und Stederdorf (Kreis Peine) dürfen nur in Frankatur, von diesen Stationen nur in Überweisung abgefertigt werden; Nachnahmen sind nicht zulässig.

Der Abfertigungsdienst für den Wagenladungsverkehr wird für Ankensen durch die Güterabfertigung Plockhorst, der für Stederdorf (Kr. Peine) durch die Güterabfertigung Peine wahrgenommen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1320)

Hannover, den 28. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Am 9. Oktober d. J. wird als Teilstrecke der durch das Wattenmeer geplanten Verbindung nach der Insel Sylt die 13,245 km lange, eingleisige Nebenbahn Niebüll-Klanxbüll für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Sie erhält den Bahnhof IV. Klasse Klanxbüll als vorläufige Endstation und in km 9,80 den unbesetzten Haltepunkt Emmelsbüll als Zwischenstation. Der Bahnhof Klanxbüll kommt für die Abfertigung von Personen-, Gepäck-, Expreßgut, Stückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Leichen in Betracht, auch ist eine feste Rampe für Vieh und sonstige Verladungen errichtet. Sprengstoffladungen werden nicht abgefertigt. Lademaße, Zentesimalwagen, Desinfektionsanlagen und Ladekräne sind nicht eingerichtet. Die Station Emmelsbüll dient zunächst nur dem Personenverkehr.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. Die Züge werden nach besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren. Für die Bahn haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. (1311)

Altona, den 25. September 1922.
Reichbahndirektion.

Am 1. November 1922 wird die Neubaustrecke Delmenhorst-Lemwerder mit den Bahnhöfen Hasbergen (Oldbg.), Deichhausen, Altenesch und Lemwerder dem öffentlichen Verkehr übergeben. Näheres über die Tarife usw. ist auf den Stationen zu erfahren. (1325)

Oldenburg, den 30. September 1922.
Reichsbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober 1922 wird die links der Bahnstrecke Allenstein - Neidenburg (Soldau) zwischen den Stationen Großkoslau und der Grenze bei Schönwiese neu errichtete Ladestelle Sakrau-Scharnau für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Verladung oder Entladung eine Kopframpe oder eine Viehrampe erforderlich ist, ist ausgeschlossen. Gleiswage und Lademaß sind nicht vorhanden.

Königsberg/Pr., den 21. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1308)

4. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober 1922 ab führt unser Bahnhof Osternburg die Bezeichnung „Oldenburg-Osternburg". (1283)

Oldenburg, den 25. September 1922.
Reichsbahndirektion.

5. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

Am 1. Oktober 1922 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 100 v. H. erhöht.

Dresden, am 27. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1302)

6. Güterverkehr.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn tritt ab 1. Oktober cr. eine weitere Erhöhung der Güter- und Tiertarife in Kraft. (1324)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Gemeinschaftliches Heft C I b — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 9. Oktober 1922 werden im Verkehr mit den Bahnhöfen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn die Gebühren für die in Gernrode (Harz) erforderliche Umladung erhöht. Näheres enthält der am 1. Oktober 1922 erscheinende Nachtrag 18. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1321)

Berlin, den 27. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Gemeinschaftliches Heft C I b — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge wie folgt für 100 kg erhöht:
für Eilstückgut von 300 ₰ auf 1200 ₰,
für Frachtstückgut von 150 ₰ auf 600 ₰,
für Wagenladungen, und zwar
a) für Steinkohlen usw. von 45 ₰ auf 180 ₰,
b) für alle übrigen Güter von 50 ₰ auf 200 ₰.

Die neuen Sätze sind in dem am 1. Oktober 1922 erscheinenden Nachtrag enthalten.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1322)

Berlin, den 28. September 1922.
Reichsbahndirektion.

---

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft C I b, Tfv. 200.
b) Staats- und Privatbahn-Tiertarif — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Horster Eisenbahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Die neuen Gebührensätze werden veröffentlicht:
a) für das Heft C I b durch den am 1. Oktober 1922 erscheinenden Nachtrag 18,
b) für den Tiertarif durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1319)

Berlin, den 28. September 1922
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft C I b — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Nordhausen - Wernigeroder Eisenbahn zu erhebenden Umlade- und Rollbockgebühren um 100 % erhöht. Die neuen Sätze werden durch den am 1. Oktober 1922 erscheinenden Nachtrag 18 veröffentlicht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und RGBl. 1914, S. 455.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. September 1922. (1317)
Reichsbahndirektion.

Gemeinsames Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober [19]2[2] werden die Zuschlagfristen bei [...] Übergangsverkehr zur Kreis Alte[...] Schmalspurbahn von 1 auf 3 Tag[e er]höht. Die Erhöhung sowie das sofo[rtige] Inkrafttreten sind genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten G[üter]abfertigungen sowie das Auskunftsb[üro], hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. September 1922. (1[...])
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverk[ehr].

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober [19]2[2] werden die Tarifentfernungen für [Chri]stianshütte infolge Schließung der [Sta]tion für den Güterverkehr aufgehob[en].

Dresden, am 26. September 1922. (1[...])
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltung[en].

Deutscher Seehafenverkehr mit Sü[d]deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 192[2 er]halten die Stationen Drahtzug [...] Tiefenthal das Zeichen „Bes".

Hannover, den 29. September 192[2].
Reichsbahndirektion. (1[...])

Tarif für die Gütereisenbahn von [...]weida nach dem Zschopautale.

Am 1. Oktober 1922 tritt der N[ach]trag XIII in Kraft. Er enthält erh[öhte] Frachtsätze für die ordentlichen T[arif]klassen und die Ausnahmetarife 5 [...] 5 c. Die Einführung mit verkürzter [Ver]öffentlichungsfrist gründet sich auf [die] vorübergehende Änderung des § 6 [...] der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Dresden, am 27. September 1922
Reichsbahndirektion. (1[...])

A. Oberschlesischer Wechselverkehr — B. Verbandsverkehr zwischen dem [Di]rektionsbezirk Katowice (Kattowi[tz]) durch den Direktionsbezirk Oppeln [...] dem übrigen Deutschland. — C. Poln[isch-]oberschlesisch - Deutscher Eisenba[hn-] Güter- und Tiertarif. — D. Dienstkoh[len-] Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 192[2] werden in Deutschland sämtliche Fr[ach]ten im Güter- und Tierverkehr, ein[schl.] der Ausnahmetarife, um rund 100 % [er]höht. Dies geschieht unter gleichzeit[iger] organischer Einarbeitung der bei [...] letzten organischen Umarbeitung der [Ta]rife (dem 1. Februar 1922) in F[orm] gleichmäßiger prozentualer Zusch[läge] durchgeführten Erhöhungen, bei [...] Kohlentarifen jedoch in der Weise, [...] die Sätze vom 1. Februar 1922 um 8[...] erhöht werden. Zum gleichen Zeitpu[nkt] (1. Oktober 1922) treten auch bei [...] tarifmäßigen Mindest- und Sonderfr[acht]beträgen, den Neben- und örtlichen [Ge]bühren im allgemeinen Erhöhungen [um] rund 100 % ein. Weiter wird ab 1. [Ok]tober 1922 die Mindestentfernung fü[r] Frachtberechnung im Güter-, Tier- [...] Expreßgutverkehr von 10 km auf 5[...] herabgesetzt. Die Durchführung er[folgt] teils durch Ausgabe neuer Tarife, teil[s im] Nachtragswege; näheres ergeben die [Be]kanntmachungen zu den einzelnen [Ta]rifen. Sollten die neuen Tarife und N[ach]träge zum 1. Oktober 1922 nicht r[echt]zeitig eingehen, so ist bis zu ihrem [Ein]gang in der Weise zu verfahren, daß [...] Septembersätze 1922 verdoppelt wer[den].

Die gleiche Tarifmaßnahme tritt [...] 1. Oktober d. J. ab in den oben u[nter] A. bis D. genannten Tarifen in K[raft]. Die Genehmigung des Oberkomitees [...] Erhöhung und Änderung der oben u[nter] A. und D. aufgeführten Tarife ist ert[eilt].

Oppeln, den 28. September 1922. (1[...])
Reichsbahndirektion Oppeln
namens der beteiligten Verwaltung[en].

...ats- und Privatbahn-Güterverkehr.
...t Gültigkeit vom 1. Oktober 1922, ...it nicht im Tarif ein anderer Zeit... ...t angegeben ist, werden folgende ...träge herausgegeben:
...u Heft B I Teilhefte B I 2, 4, 10, 11, 13, 16, 17, 21, 22, 23, 24 Nachtrag 19;
...u Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 19.
...e Nachträge enthalten neben bereits ...ffentlichten Änderungen und Ergän...en:
1. Änderungen und Ergänzungen in...folge Eröffnung der Neubaustrecke Salzwedel-Arendsen-Geestgottberg.
2. Ergänzungen infolge Eröffnung der Teilstrecke Allendorf (Kr. Wetzlar)-Holzhausen (Kr. Wetzlar) der Neubaustrecke Stockhausen (Lahn)-Beilstein (Dillkreis).
3. Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Nienburg (Weser)-Salingen (Hannover).
4. Ergänzungen infolge Eröffnung der Reststrecke Holzbach - Gemünden (Hunsrück) der Neubaustrecke Simmern-Gemünden (Hunsrück).
5. Neue Stationen.
6. Entfernungsänderungen und Ergänzungen der Stationen der Altona-Kaltenkirchen - Neumünster Eisenbahn.
7. Sonstige Änderungen.
...skunft geben die beteiligten Güter...tigungen sowie das Auskunftsbüro, ...e Bahnhof Alexanderplatz. (1284)
...lin, den 23. September 1922.
Reichsbahndirektion.

...v 200. Gemeinsames Deutsches Ausnahmetarifheft C II.
...: Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 ...uf weiteres, längstens bis 31. De...er 1922, tritt zunächst im Bereiche ...r Deutschen Reichsbahn ein Aus...etarif für Teigwaren (Nudeln, ...aroni), kochfertige Suppen, Suppen...l, Fleischbrühwürfel, Suppenwürze ...raft, der als Ausnahmetarif Nr. 16 ...r Neuausgabe des Heftes C II vom ...tober d. J. veröffentlicht wird. Für ...enannten Güter wird bei Aufgabe ...rachtgut in Wagenladungen und bei ...endung im Deutschen Reich die ...t zu den Bestimmungen und je...geltenden Frachtsätzen der Klas...A, An 10 oder An 5 gekürzt um ... berechnet. Die gekürzten Fracht... werden auf volle 10 Pfennige auf...det.
...skunft geben die beteiligten Güter...igungen sowie die Auskunftei, ...Bahnhof Alexanderplatz. (1305)
...lin, den 27. September 1922.
Reichsbahndirektion.

...hmetarif für die regelmäßige Be...rung von Milch zwischen den Sta... der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer ...bahn untereinander sowie für den ...selverkehr dieser Bahn und den ...ionen des Reichsbahndirektions...s Altona, der Altona-Kaltenkirchen-...ünster und der Lübeck-Büchener Eisenbahn.
...1. Oktober 1922 tritt der Nachtrag 1 ...aft. Er enthält entsprechend dem ...hen der Reichsbahn die am gleichen ...eintretende Erhöhung der Stations...sätze im Abschnitt IV b. Die ver... Veröffentlichungsfrist ist auf ... der vorübergehenden Änderung ...6 EVO. genehmigt. (1298)
...shorn, den 26. September 1922.
...orn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn ...ns der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 treten die Entfernungen für die ehemals sächsischen Stationen Elsterwerda Berl. Dresdn. Bf. und Röderau außer Kraft. Die Abfertigung der Sendungen im Verkehr mit diesen Stationen erfolgt vom genannten Zeitpunkt ab lediglich auf Grund des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs. Ferner werden vom genannten Tage ab infolge Ausscheidens der Station Kamenz (Sa.) aus dem Staats- und Privatbahn-Gütertarif unter Aufhebung der Entfernungen für die ehemals preußische Station Kamenz (Sa) neue Entfernungen für die ehemals sächsische Station Kamenz (Sa) eingeführt. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. November 1922 ab.
Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen beruht auf der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 25. September 1922. (1285)
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr und Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen.
Die Station Christianshütte der Kerkerbachbahn wird mit Wirkung vom 1. Oktober 1922 für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen und ist in den Tarifheften der oben bezeichneten Verkehre zu streichen.
Ferner sind infolge Stillegens der Strecke Schatthausen-Meckesheim die Entfernungen der Stationen Baiertal, Dielheim und Schatthausen der Nebenbahn Wiesloch - Meckesheim - Waldangelloch im westdeutsch-südwestdeutschen Tarifheft 1 vom 1. Oktober an durch Anstoß an Heidelberg zu bilden, wodurch Entfernungserhöhungen bis zu 16 km eintreten. Näheres im Gemeinsamen Tarifanzeiger der deutschen Reichsbahn usw. oder bei den beteiligten Dienststellen.
Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.
Frankfurt/M., den 26. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1307)

Oberschl. Schmalspurbahnen.
Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Gütertarif für die oberschles. Schmalspurbahnen vom 1. April 1920 der Nachtrag XIII und zu dem ab 19. Juni d. J. eingeführten Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Schmalspurbahnstationen des Staatsbahndirektionsbezirkes Katowice und den Schmalspurbahnstationen des Reichsbahndirektionsbezirkes Oppeln pp. der Nachtrag 1 in Kraft. Die Nachträge enthalten Erhöhungen der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifes.
Über die Höhe der Frachtsätze gibt bis zum Erscheinen der Nachträge im Druck das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion in Oppeln Auskunft. Abdrücke der Nachträge sind demnächst bei der Stationskasse Gleiwitz (Schmalspurbahn) sowie bei dem Verkehrsamt in Tarnowitz zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden. (1306)
Oppeln, den 26. September 1922.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 205. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.
Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 erhöht
a) im Absatz 1 von 7,00 ℳ auf 10,50 ℳ, von 10,50 ℳ auf 16,00 ℳ, von 100 ℳ auf 150 ℳ und von 3,50 ℳ auf 5,50 ℳ,
b) im Absatz 3 von 100 ℳ auf 400 M,
c) im Absatz 4 von 100 ℳ auf 400 ℳ, von 160 ℳ auf 600 ℳ und von 260 ℳ auf 1000 ℳ.
Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt worden. (1287)
Charlottenburg, den 27. September 1922.
Reichsbahndirektion Osten
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober werden infolge Erhöhung der Frachten der deutschen Eisenbahngütertarife auch die Frachten für die deutschen Strecken des deutsch - niederländischen Verbandsgütertarifs erhöht. Zu diesem Zeitpunkte werden ausgegeben:
Nachtrag 1 zum Deutsch-Niederländischen Eisenbahn - Verbandsgütertarif Teil I und
Nachtrag 1 zum Deutsch-Niederländischen Eisenbahn - Verbandsgütertarif Teil II Heft 1,
in denen die Erhöhungen der Mindestfrachten und Ausnahmetarife durchgeführt sind.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Güterabfertigungen.
Köln, den 23. September 1922. (1292)
Reichsbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten und Nebengebühren von etwa 100 % ein.
Ferner werden auch die örtlichen Gebühren erhöht.
Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben.
Nähere Auskunft erteilen das Verkehrsbüro und die beteiligten Güterabfertigungen. (1296)
Köln, den 25. September 1922.
Die Direktion.

Binnentarife der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.
Dem Vorgehen der Reichsbahn entsprechend werden die Beförderungspreise und Gebühren im Güterverkehr ab 1. Oktober 1922, im Personenverkehr ab 1. November 1922 erhöht. Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage die unterzeichnete Direktion. (1293)
Sommerfeld, den 25. September 1922.
Direktion
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.
Mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. tritt in dem gleichen Ausmaße wie bei der deutschen Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Tier- und Güterfrachtsätze im Binnenverkehr ein.
Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1295)
Gütersloh, den 25. September 1922.
Die Direktion.

Bad.-Württ. Güterverkehr.

Auf 3. Oktober wird für Eilgut von Ertingen nach Konstanz bei Wegevorschrift über Immendingen eine Tarifentfernung von 152 km eingeführt.

Karlsruhe, den 26. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1314)

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 wird zum Tarifheft 1 der Nachtrag II ausgegeben. Er enthält neben Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife neue Ausnahmetarife für Obst, Kartoffeln und Milch. Soweit im innerdeutschen Verkehr Frachterhöhungen eintreten, gelten sie auch auf Reichsbahnseite im Verkehr mit den Saarbahnen. Die abgekürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (1323)

Frankfurt (Main), 30. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Zum 1. Oktober d. J. werden die Frachtsätze unseres Binnengütertarifs (Tfv. Nr. 119) in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 26. September 1922.
Direktion (1291)
der Ruppiner Eisenbahn.

Ab 1. Oktober 1922 erhöhen sich die Tarifsätze im Güter-, Tier- und Expreßverkehr, ab 1. November 1922 jene im Personen- und Gepäckverkehr in der gleichen Weise wie bei der Reichsbahn.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt. (1294)

Tegernsee, den 25. September 1922.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Tfv. 216. Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. August 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober wird nachgetragen:

In der Entfernungstafel I Gronsdorf-München-Laim 18 km, in der Entfernungstafel II Neuß Vorbahnhof mit den um 3 km erhöhten Entfernungen für Neuß. Geändert wird mit sofortiger Wirkung in der Entfernungstafel II die Entfernung Eilendorf - Ritschenhausen von 217 in 457 km. (1290)

München, den 20. September 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 wird die Station Gronsdorf OR, St 250 kg mit den um 8 km erhöhten Entfernungen der Station München Ost in den Tarif einbezogen. (1289)

München, den 26. September 1922.
Tarifamt b. RVM., Z. B.

Erste Donau - Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme im Frachtstückgut - Verkehre nach bzw. von Györ und Osijek.

Die Annahme von Frachtstückgütern wird, und zwar im Verkehre zwischen den bereits bekanntgegebenen Stationen, mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1922 auch im Verkehr nach bzw. von Györ und Osijek eröffnet.

Die bereits verlautbarte Eröffnung der Station Vácz für den Güterverkehr gilt sowohl für Transporte nach als auch von dieser Station. (1316)

Wien, am 27. September 1922.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Mit Geltung vom 1. Oktober 1922 bis auf weiteres werden die im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer X, in Mark, österreichischen Kronen und ungarischen Kronen festgesetzten Wartegelder erhöht.

Sie betragen ab diesem Zeitpunkt:

bei einem Gewicht	ℳ	österr. K.	ungar. K.
unter 400 t	4000	150 000	5 000
unter 650 t	4500	180 000	6 000
von 650 t und mehr	5000	210 000	7000

für den Schlepp und den Tag.

München, im September 1922.
Z. 30569/T/18. (1286)

Cechoslov. Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1922 bis auf weiteres wird im Abschnitt IV D des genannten Tarifes unter 1 (Vorbemerkungen) in Ziffer (2) die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Pfennige von 18 auf 54, zur Umrechnung auf ungar. Heller von 50 auf 70 abgeändert.

Wien, am 27. September 1922. (1300)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, Teil II, Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Spezialtarif Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf

Pfennige von 18 auf 54,
österr. Heller „ 500 „ 1500,
ungar. Heller „ 50 „ 70

abgeändert. (1301)

Wien, am 27. September 1922.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Erhöhung der Verhältniszahlen.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Teil II, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. und Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung

auf Pfennige von . . . . 18 auf 54
„ österr. Heller von . . 500 „ 1500
„ ungar. Heller von . . 50 „ 70

abgeändert.

Erhöhung der Wartegelder.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1922 werden die Wartegelder — soweit sie in deutscher, österreichischer und ungarischer Währung fällig sind — wie folgt festgesetzt:

bei einem Gewichte unter 400 Tonnen 4000 ℳ, 150 000 öst. Kr., 5000 ung. Kr.; von mindestens 400 Tonnen, aber weniger als 650 Tonnen 4500 ℳ, 180 000 öst. Kr., 6000 ung. Kr.; von mindes[tens] 650 Tonnen 5000 ℳ, 210 000 öst. [Kr.,] 7000 ung. Kr. (1[illegible])

Regensburg, den 27. September [19]22.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffah[rts-]Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteil[ung] B; Gütertarif, Teil II; A[u]snahmetarif für die Beförderung von Getreide usw.; A[u]snahmetarif für die Beförderung von Holz.

Mit Geltung vom 6. Oktober 1922 [bis] auf weiteres wird die Verhältniszahl [zur] Umrechnung der Tarifziffern in Pfen[nige] auf 54, österreichische Heller auf 1500 [und] ungarische Heller auf 70 erhöht.

München, im September 1922. (1[illegible])
Z. 30539/T/21.

7. Personen- und Güterverkehr

Deutsche Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober [illegible] werden infolge der im Güter- und T[ier]verkehr sowie im Personen- und Exp[reß]gutverkehr eintretenden Tariferhöhu[ngen] zu den Tarifen für den Bezirk Dre[sden] ausgegeben: a) Nachtrag X zum Bin[nen-]Gütertarif für die vollspurigen Li[nien] Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1921, b) N[ach]trag X zum Binnen-Güter- und Tier[tarif] für die schmalspurigen Linien [vom] 1. Dezember 1920, c) Nachtrag XI [zum] Tarif für die schmalspurige Linie K[lin]genthal - Untersachsenberg - Georgen[thal] vom 1. Dezember 1920. Für den Bin[nen-]Gütertarif für die vollspurigen Lin[ien] Teil II, Heft 1, vom 1. Dezember [illegible] werden die Tariferhöhungen durch u[nse]ren Verkehrsanzeiger bekanntgege[ben]. Soweit die Nebengebühren in Kronen [zu] erheben sind, werden sie zum Kurse [von] 1 ℳ = 7 Heller umgerechnet. Die Du[rch]führung der Tariferhöhung mit verk[ürz]ter Veröffentlichungsfrist gründet [sich] auf die vorübergehende Änderung [des] § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnu[ng]. Die Tarifnachträge können durch un[sere] Wirtschaftshauptverwaltung in Dres[den-]Neustadt bezogen werden, auch ert[eilt] unser Verkehrsbüro, hier, Wie[ner] Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, am 27. September 1922.
Reichsbahndirektion. (1[illegible])

8. Personen- und Gepäckverkehr

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. [J.] werden die Beförderungspreise für [den] Personen- usw. Verkehr auf die [von] diesem Tage ab gültigen Reichsba[hn]sätze erhöht.

Berlin, den 1. Oktober 1922. (13[illegible])
Der Vorstand.

Reichsbahn - Personen- und Gepäckta[rif].

Am 1. Oktober 1922 wird der Expr[eß]guttarif um rund 100 % erhöht. Die [Ab]kürzung der Veröffentlichungsfrist gr[ün]det sich auf die vorübergehende Än[de]rung des § 6 der EVO. (R. G. Bl. 19[14,] S. 455). (13[illegible])

Erfurt, den 26. September 1922.
Reichsbahndirektion.

9. Vermischte Bekanntmachungen

Der Kreis Meppen beabsichtigt, die a[us]führlichen Vorarbeiten für eine Neb[en]bahn von Meppen nach Rütenbrock (h[ol]ländische Grenze) etwa 30 km, vorneh[men] zu lassen. Zuschriften erbeten an [den] Betriebsdirektor der Meppen-Haselün[ner] Eisenbahn in Meppen (Ems). (13[illegible])

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

lr. 38. | Berlin, den 12. Oktober 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Bahnpolizei und das Eisenbahnstrafrecht im Neuen Strafgesetzbuchentwurf von 1919.

Vom Regierungsrat Dr. **Seybold**, Stuttgart.

I. Die Bahnpolizei.

e Bedeutung der Bahnpolizei für die Eisenbahnen läßt es anigt erscheinen, die für das künftige Bahnpolizeirecht vorhene gesetzliche Regelung daraufhin zu prüfen, ob sie den irfnissen der Eisenbahnen in der jetzigen Zeit genügt.

Nach dem in der Zeit vom 15. April 1918 bis 21. November aufgestellten und auf Anordnung des Reichsjustizministes veröffentlichten Entwurf zu einem deutschen Strafgesetz- (erschienen bei der Vereinigung wissenschaftlicher Ver-, Berlin 1921) lautet die maßgebende Bestimmung über die nbahnpolizei:

„§ 417. Mit Geldstrafe bis zu dreitausend Mark wird beraft: 1. . . . 2. Wer die Verordnungen übertritt, die für das blikum zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung des senbahnbetriebs erlassen sind.“

e Denkschrift zum Entwurf führt hierzu aus: „Die Sicherheit Ordnung des Eisenbahnbetriebs ist gegenwärtig, wenn man den Strafbestimmungen gegen gemeingefährliche Verbrechen Vergehen absieht, lediglich durch § 82 der vom Bundesrat Grund der Art. 42, 43 der alten Reichsverfassung erlassenen nbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 Bl. S. 387) strafrechtlich geschützt. Danach wird mit Gelde bis zu einhundert (jetzt 1000) Mark bestraft, wer den Benungen über das Verhalten des Publikums innerhalb des ıgebiets und im Bahnverkehr zuwiderhandelt. Diese Vorft, deren rechtliche Gültigkeit zudem bezweifelt worden ist, t zum Schutze des Eisenbahnbetriebes nicht aus, da die Strafdrohung angesichts der Bedeutung des Eisenbahnbetriebs zu gering ist. Der Entwurf droht deshalb die gleiche Strafe wie bei straßenpolizeilichen Übertretungen für Verstöße gegen die Verordnungen an, die für das Publikum zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung des Eisenbahnbetriebs erlassen sind. Der Zusatz „für das Publikum“ bringt zum Ausdruck, daß die Vorschrift nicht anzuwenden ist, wenn Eisenbahnangestellte ihren Dienstvorschriften zuwiderhandeln; hier reichen die Disziplinarbestimmungen aus.“

Zunächst dürfte an dieser Regelung zu beanstanden sein, daß die Strafdrohung über die Eisenbahnpolizei die gleiche ist wie diejenige der Straßenpolizei. M. E. ist hiermit der Bedeutung der Bahnpolizei nicht genügend Rechnung getragen. Die straßenpolizeilichen Übertretungen stehen in ihrer Bedeutung gegenüber den Verfehlungen gegen die Bahnpolizei ziemlich zurück. Wenn z. B. jemand auf einer Straße übermäßig schnell fährt oder unbefugt ein Hindernis bereitet, so ist die Ordnungsverletzung und die Schädigung der Gesamtheit eine weniger schwere als dies bei Verfehlungen im Bereich der Eisenbahnen der Fall ist. Die Eisenbahn erfordert zur geordneten, ungestörten Durchführung des Betriebes eine viel größere Rücksichtnahme des einzelnen als der Straßenverkehr. Es dürfte deshalb zu erwägen sein, ob die grundsätzliche Gleichstellung der Eisenbahnpolizei mit der Straßenpolizei im Entwurf zu billigen ist oder ob nicht vielmehr entsprechend der größeren Bedeutung der Eisenbahn eine besondere Regelung der Bahnpolizei angezeigt erscheint. Wer diese Frage nicht ohne weiteres zu bejahen vermag, dürfte weiter zu fragen haben,

ob nicht wenigstens einzelne bahnpolizeiliche Übertretungen mit Rücksicht auf ihre unter Umständen schwerwiegenden Folgen für den Eisenbahnbetrieb einer gesetzlichen Sonderregelung zu unterziehen sind. Auch die Verfasser des Entwurfs haben bezüglich der Schwere der Rechtsverletzung bei bahnpolizeilichen und straßenpolizeilichen Verfehlungen Unterschiede gemacht. Nach § 259 und 260 des Entwurfs wird die Störung der Betriebssicherheit einer Eisenbahn mit Zuchthaus, die Störung der Sicherheit auf Straßen dagegen nur mit Gefängnis bedroht. Diesem richtigen Empfinden dürfte auch innerhalb der bahnpolizeilichen Übertretungen Rechnung zu tragen sein. Es sei z. B. an den Mißbrauch der Notbremse erinnert. Beläßt man diese Verfehlung im Rahmen der bahnpolizeilichen Übertretungsfälle, so werden immer wieder Fälle vorkommen, bei denen keine genügende Sühne für die Tat zu erreichen ist. Der Mißbrauch der Notbremse ist nach § 268 des Entwurfs nicht strafbar. Dort heißt es: „Wer den Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn dadurch verhindert oder stört, daß er Bestandteile oder Zubehör beschädigt, zerstört, beseitigt oder verändert, wird mit Gefängnis bestraft." Dieser Paragraph schützt nur die Eisenbahn gegen Sabotageakte, dagegen nicht die Eisenbahn gegen den Mißbrauch der Notbremse. Der besondere Schutz der Eisenbahn gegen den Mißbrauch der Notbremse dürfte so dringend sein, wie z. B. der Schutz gegen die mißbräuchliche Alarmierung der Berufsfeuerwehr. Für solche Fälle sind andere Strafandrohungen auszusprechen als dies im Entwurf der Fall ist. Es dürfte deshalb zu erwägen sein, ob nicht diese Verfehlungen als besondere Vergehen gesetzlich zu normieren sind. Die bisherige Regelung im alten Strafgesetzbuch vom Jahre 1871 ist längst überholt und paßt in unsere Zeit mit den veränderten Verhältnissen nicht mehr. Erhöhte Bedrohungen erfordern erhöhte Strafdrohungen. Außerdem sollte erwogen werden, ob nicht in das Gesetz ein Bußanspruch der Eisenbahnen gegen den, der die Notbremse mißbraucht, aufgenommen werden kann. Denn der Eisenbahn entstehen durch die Betätigung der Notbremse Kosten, die billigerweise dem zur Last fallen müssen, der die Einrichtung mißbraucht. Wenn das Strafgericht neben der kriminellen Strafe der als Nebenkläger dem Strafverfahren beigetretenen Eisenbahn eine Buße zuerkennen kann, so wird dadurch auf die schnellste Art und Weise der Schadenersatzanspruch der Eisenbahn verwirklicht, ohne daß Beweisschwierigkeiten hinsichtlich der Höhe des Schadens zu überwinden sind. Die Wirkung der Buße auf den Angeklagten im Sinne einer Verschärfung der Strafe dürfte nur zu begrüßen sein. Nach § 408 des Entwurfs sind Beihilfe und Versuch bei Übertretungen straflos, während bei Vergehen, wenigstens was die Beihilfe betrifft, Strafbarkeit vorhanden ist. Die Strafbarkeit des Versuchs dürfte besonders im Gesetz auszusprechen sein.

Die Strafverfolgung der bahnpolizeilichen Übertretungen verjährt nach § 415 des Entwurfs innerhalb 6 Monaten (bisher 3 Monate). Diese Erweiterung ist zu begrüßen. Denn die dreimonatige Verjährungsfrist ist in der Praxis manchmal zu kurz. Die Erweiterung auf 6 Monate ist schon deshalb angezeigt, weil die Möglichkeit der Verlängerung der Verjährungsfrist mehr als bisher begrenzt worden ist. Es darf die Frist, auch wenn sie mehrfach verlängert wird, insgesamt höchstens um 6 Monate verlängert werden. Bei bahnpolizeilichen Verfehlungen sind vielfach Erhebungen sowohl der Eisenbahnstellen als auch der allgemeinen Polizei erforderlich, weshalb sich die Verlängerung der Verjährungsfrist als dringendes Bedürfnis ergibt.

2. Über die Verfehlungen, die im Verkehr mit explodierenden, leicht entzündlichen oder ätzenden Stoffen oder Gegenständen erfolgen, bestimmt der Entwurf in § 419: „Wer die Verordnungen . . . über den Verkehr mit explodierenden, leicht entzündlichen oder ätzenden Stoffen oder Gegenständen übertritt, wird mit Geldstrafe bis zu dreitausend Mark bestraft." Die Begründung führt hierzu aus: „Verordnungen über den Verkehr mit leicht entzündlichen oder ätzenden Gegenständen sind nicht nur für den Postverkehr (z vgl. § 367 Nr. 5a des Strafgesetzbuchs), sondern für den Ve kehr überhaupt zugelassen. Damit wird vor allem eine Hand habe gegeben, um auch die Versendung leicht entzündliche oder ätzender Gegenstände mit der Eisenbahn sachgemä zu regeln; zurzeit ist dieses Gebiet durch § 82 der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (RGBl. 190 S. 93) nur ungenügend geordnet. Neben den anderen explodi renden Stoffen hebt der Entwurf die Sprengstoffe nicht meh besonders hervor; hierzu besteht um so weniger Anlaß, als fü die Sprengstoffe, die unter das Gesetz gegen den verbrecher schen und gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen vo 9. Juni 1884 (RGBl. S. 61) fallen, der § 9 dieses Gesetzes de § 367 Nr. 4, 5 des Strafgesetzbuchs ersetzt hat." Es ist z begrüßen, daß der Entwurf nicht bloß, wie bisher (§ 367 Ziffer StGB.), die Beförderung von explodierenden Stoffen auf de Eisenbahn strafrechtlich schützt, sondern diesen Schutz au leicht entzündliche oder ätzende Gegenstände oder Stoffe e streckt. Wenn z. B. jemand Petroleum als Expreßgut zur B förderung aufliefert, so ist seine Betrafung auf Grund des § 36 Ziffer 5 StGB. nicht möglich. Nach dem Entwurf kann e jedoch bestraft werden. Zu beanstanden ist jedoch, daß nu eine Geldstrafe von 3000 ℳ angedroht ist. Diese Strafdrohun ist viel zu niedrig. Die unter Umständen nach der EVO. zu e hebenden Frachtzuschläge können das Zehnfache der Stra drohung und noch mehr betragen.

II. Das Eisenbahnstrafrecht.

1. Über die Eisenbahnbetriebsgefährdung b stimmt § 259 des Entwurfs: „Wer die Sicherheit des Betrieb einer Eisenbahn oder des Betriebs der Schiffahrt stört und d durch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Zuchthaus b straft." Die Denkschrift sagt hierzu: „Die Vorschrift schüt die Sicherheit des Betriebs einer Eisenbahn. . . . Die Sicher heit des Betriebs einer Eisenbahn oder des B triebs der Schiffahrt ist gestört, wenn die Gefahren, d der Betrieb mit sich bringt, über das mit dem Wesen des B triebs an sich verbundene Maß hinaus erhöht werden. Es mu also in den Betrieb in einer Weise eingegriffen sein, durch d eine sonst nicht bestehende Gefahr geschaffen oder eine a sich bestehende Gefahr vergrößert worden ist. Die Gefal muß eine Gemeingefahr sein", d. h. eine Gefahr für Me schenleben oder in bedeutendem Umfang für fremdes Eige tum. Es genügt hierzu die Ingefahrsetzung eines Zuges, e brauchen nicht alle Teile des Betriebes von der besonder Gefahr erfaßt zu sein. Hervorgehoben sei, daß der Täterkre nicht begrenzt ist; „sowohl von Personen, die innerhalb de Betriebes stehen, als auch von Personen, die mit dem Betri nichts zu tun haben, kann die Störung ausgehen". Eine B triebshinderung, die nicht zugleich eine Störung der Siche heit des Betriebes enthält, fällt nicht unter diese Vorschri kann aber unter § 268 fallen, der die Betriebshinderung durc Sabotage bedroht (vgl. Ziffer 2).

Die Fassung des Entwurfs erscheint mir vorteilhafter als di jenige des geltenden Rechtes. Es ist zu begrüßen, daß, wie d Entwurf sagt, „eine Erweiterung des Kreises der strafbar Tätigkeit" Platz greifen soll. Jede Störung der Betrieb sicherheit wird unter Strafe gestellt, gleichgülti welche Ursache sie hat, wenn hierdurch eine G meingefahr herbeigeführt wird. Die in der Denkschri betonte Einschränkung des Anwendungsgebiets, insofern nic mehr jede Gefahr ausreicht, sondern eine Gemeingefahr vo liegen muß, fällt m. E. nicht ins Gewicht, denn es bringt d Wesen des Eisenbahnbetriebs mit sich, daß Störungen der B triebssicherheit gewöhnlich Gemeingefahren erzeuge und zwar, wenn nicht für Menschenleben, so doch in bedeute dem Umfang für fremdes Eigentum. Im übrigen greift die Vo schrift nur ein, wenn sich der Täter bewußt ist, eine G meingefahr herbeizuführen.

An der Begriffsbestimmung der Eisenbahn ändert der Entwurf nichts. Es sind daher, wie bisher, Pferdebahnen von dem chutz des Paragraphen ausgeschlossen. Die Strafe des § 259 st Zuchthaus bis zu 15 Jahren (bisher 10 Jahren), bei mildernden Umständen Gefängnisstrafe nicht unter 6 Monaten. Die rschwerungsfälle des § 315 Abs. 2 (wenn die Handlung eine chwere Körperverletzung oder den Tod eines Menschen verrsacht hat) sind in §§ 263, 264 des Entwurfs aufgeführt. In ieser Beziehung treten keine wesentlichen Änderungen gegen rüher ein.

Der Täter muß vorsätzlich die Betriebssicherheit gestört und orsätzlich eine Gemeingefahr herbeigeführt haben; fällt ihm ezüglich einer Voraussetzung nur Fahrlässigkeit zur Last, so iegt eine **fahrlässige** Störung der Betriebssicherheit vor. 265 des Entwurfs bedroht dieselbe mit Gefängnis bis zu drei ahren (bisher 1 Jahr). Der Erschwerungsfall, daß durch die landlung der Tod eines Menschen herbeigeführt worden ist, st nicht mehr besonders aufgeführt, er ist durch die erhöhte trafdrohung bereits mitberücksichtigt.

Zu begrüßen ist, daß die Ausnahmebestimmung zum Nachteil er Eisenbahnbeamten in § 316 Abs. 2 StGB. wegfallen soll. Die Denkschrift sagt hierzu: „Nach § 316 Abs. 2 StGB. werden egen fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung auch bestraft ie zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über ie Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, enn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen"; diese Vorschrift enthält m Rahmen eines Fahrlässigkeitsdeliktes einen Fall der Erolgshaftung, widerspricht also einem Grundsatze, den der Entwurf im § 17 sogar für Vorsatzdelikte allgemein durchgeführt at. Die Natur der in Betracht kommenden Dienstvorschriften ringt es auch in aller Regel mit sich, daß sich ein Beamter, er die ihm danach obliegenden Pflichten vernachlässigt, bei nwendung der pflichtmäßigen Sorgfalt mindestens hätte sagen üssen, seine Nachlässigkeit könne die Sicherheit des Betriebes efährden. Kann dem Beamten im Einzelfall eine solche Fahrissigkeit nicht vorgeworfen werden, so reichen die Disziplinarorschriften aus, um eine etwa notwendige Ahndung eintreten u lassen."

2. Neu ist die Strafdrohung der **Betriebshinderung** urch **Sabotage** und des vorsätzlichen Herbeiführens **geeiner Not** (§§ 268, 270 des Entwurfs). Wer den Betrieb iner dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn dadurch erhindert oder stört, daß er Bestandteile oder Zubehör bechädigt, zerstört, beseitigt oder verändert, wird mit Gefängis bestraft. Bei fahrlässiger Begehung der Tat tritt Gefängisstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe ein. Mit der Berundung des Entwurfs kann man voll **einverstanden** ein, insbesondere erscheint berechtigt, auch den **Versuch** er Betriebshinderung durch Sabotage ausdrücklich für strafar zu erklären. Die interessante Begründung zu § 268 lautet: Der Entwurf enthält sich eines Eingreifens in die Frage, ob d wie die lebenswichtigen Betriebe gegen eine Stillegung urch Einstellung der Arbeit zu schützen sind; diese Frage soll r gesetzlichen Ordnung des Arbeitsrechts vorbehalten bleiben. n Gegensatz zu den Fragen des Streikrechts bezieht dagegen r Entwurf die Frage der **Sabotage lebenswichtiger etriebe** in seine Regelung ein. Einen lebenswichtigen Beieb durch Sabotagehandlungen zum Stillstand zu bringen, ist ter allen Umständen strafwürdig. Das geltende Recht ermögcht auch bereits in weitem Umfange ein strafrechtliches Einhreiten. Die Strafbarkeit ist indessen zurzeit nur für einige eser Betriebe (Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostlagen, §§ 317 bis 318a des Strafgesetzbuchs) durch besondere orschriften ausgesprochen, während sie für andere, nicht minr wichtige Betriebe **nur** aus den allgemeinen Vorschriften er die **Sachbeschädigung** entnommen werden kann. e Tatsache, daß die Sabotage als Mittel in den gewerblichen ohnkämpfen angewandt wird, läßt es um so dringender geboten erscheinen, daß das Gesetz sich über die Strafbarkeit dieser Handlungen klar ausspricht. Im übrigen reicht die Bedeutung der Sabotage über das Gebiet der gewerblichen Lohnkämpfe weit hinaus. Fälle reiner Roheit und Bosheit spielen hier eine Rolle; während des Krieges sind auch die Versuche, zur Schwächung der Kriegsmacht Munitionsfabriken und andere kriegswichtige Betriebe durch Sabotage zu Stillstand zu bringen, nicht selten gewesen. Für das Maß der Strafwürdigkeit kommt in Betracht, daß Sabotagehandlungen einen Sachschaden anrichten, der in einem verarmten Lande wie Deutschland ganz besonders verhängnisvoll ist, daß sie dazu führen können, die in dem Betriebe beschäftigten Arbeiter für lange Zeit brotlos zu machen, und daß sie schließlich häufig auch die Gefahr der Vernichtung von Menschenleben, und zwar insbesondere wiederum für die in dem Betriebe tätigen Personen, in sich schließen.

§ 268 schützt die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, die Post, die zur öffentlichen Versorgung mit Wasser, Licht, Wärme oder Kraft dienenden Anstalten sowie die der Landesverteidigung dienenden staatlichen Anstalten. Der Schutz der Post erstreckt sich auch auf die von ihr betriebene Personenbeförderung, nicht bloß auf die Übermittlung von Nachrichten oder Gütern. Die Eisenbahn und die zur Versorgung mit Wasser usw. dienenden Anstalten müssen der Allgemeinheit dienen; daß sie im Eigentum des Staates oder einer anderen öffentlichen Körperschaft stehen, wird mit Ausnahme der Anstalten der Landesverteidigung nicht verlangt. Strafbar ist, wer die **Fortführung eines der geschützten Betriebe dadurch verhindert oder stört, daß er Bestandteile oder Zubehör beschädigt, zerstört, beseitigt oder verändert.** Wie sich hieraus ergibt, kommen nur **Handlungen in Frage, durch die der Betrieb als solcher verhindert oder gestört wird**; soweit diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, sind lediglich die allgemeinen Vorschriften, insbesondere über Sachbeschädigung, anwendbar. Die Strafe ist Gefängnis bis zu fünf Jahren; milde liegenden Fällen kann durch § 115 des Entwurfs Rechnung getragen werden. Neben der Vollendung ist auch der Versuch mit Strafe bedroht."

Wenn durch Sabotagehandlungen **gemeine Not** verursacht wird, wenn z. B., wie die Denkschrift besagt, einer Großstadt die Milchzufuhr oder die Zufuhr anderer Lebensmittel abgeschnitten werden, so liegt ein **Verbrechen** vor, das nach § 270 des Entwurfs mit Zuchthaus bestraft wird. Vorausgesetzt ist, daß dieser schwere Erfolg vom Vorsatz des Täters umfaßt wird.

3. Nach geltendem Recht können die Eisenbahnbediensteten im Fall der Verurteilung wegen einer der in den §§ 315—318 StGB. bezeichneten Handlungen zugleich für unfähig zur Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienst oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste erklärt werden (§ 319 StGB.). Diese Bestimmung soll wegfallen. Ebenso die Strafbestimmung des § 320 StGB., die die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft mit Strafe bedroht, falls sie nicht sofort nach Mitteilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurteilten bewirken, bzw. wenn die betr. Angestellten zum Eisenbahndienst für unfähig erklärt sind, dieselben wieder anstellen, obgleich ihnen die erfolgte Unfähigkeitserklärung bekannt war. Bedenken gegen den Wegfall dieser Bestimmungen dürften nicht geltend gemacht werden können. Die Denkschrift gibt als Grund für den Wegfall an, daß die Eisenbahnen entweder Staatsbetriebe sind oder in den wenigen Fällen, wo dies nicht der Fall ist, einer Staatsaufsicht unterliegen. Soweit die von den Angestellten ausgeübte Tätigkeit als öffentliches Amt anzusehen sei, könne der gleiche Erfolg durch Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte, die die Wirkung der Unfähigkeit des Verurteilten zur Erlangung öffentlicher Ämter kraft Gesetzes nach sich zieht, erreicht werden. M. E. kann man als weiteren Grund noch anführen, daß die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft derart vorbestrafte Angestellte schon wegen der drohen-

den zivilrechtlichen Haftpflicht nicht länger weiterbeschäftigen werden. Gegen den Wegfall dieser Strafbestimmungen ist deshalb nichts einzuwenden.

4. Die für das Eisenbahnwesen hauptsächlich weiter in Betracht kommenden Strafvorschriften der Sachbeschädigung, des Diebstahls auf einer Eisenbahn, des Raubes auf einer Eise bahn und des Gewahrsambruches decken sich im wesentlich mit dem geltenden Recht. Der Entwurf hat sich, wie ersicl lich ist, bemüht, die Fassung der Vorschriften möglichst zu ve einfachen.

Das Verfahren beim Nachlösen von Fahrkarten.

Zu den Abhandlungen über das Nachlöseverfahren in den Nummern 3 und 25 dieser Zeitung erscheint mir eine Ergänzung und Berichtigung dringend nötig. Zwar haben die Herren Verfasser dankenswerte Vorschläge gebracht, aber das nach diesen Vorschlägen anzuwendende Verfahren bringt, besonders für die Fahrkartenschalterbeamten, eine größere Mehrarbeit mit sich, die auf den größeren, und vor allem auf den mittleren Stationen ohne Vermehrung des Personals nicht bewältigt werden kann. Das neue Verfahren würde zwar eine erhöhte Erfassung der Nachlösebeträge, daneben aber auch eine Menge neuer Ausgaben für Personal usw. bringen. Der Endzweck, nämlich erhöhte Einnahmen für die Reichsbahn, würde somit nicht erreicht werden.

Zweck der folgenden Zeilen soll es daher sein, das angestrebte Verfahren soweit zu vereinfachen, daß auch ohne größere Mehrausgaben die Nachlösebeträge voll erfaßt werden können.

Zunächst muß gesagt werden, daß die Nachlösefälle in der letzten Zeit stark zugenommen haben. Je mehr sich die Nachlösefälle mehren, um so schwieriger wird es, die Nachlösebeträge voll zu erfassen. Es müßte daher zunächst daran gedacht werden, Maßnahmen zu treffen, die geeignet sind, die Nachlösefälle einzudämmen. Als solche Maßnahmen schlage ich vor:

1. Erhöhung der erhöhten Fahrgelder der Geldentwertung und den Tariferhöhungen entsprechend. Hauptzweck der erhöhten Fahrgelder dürfte neben dem, die Reisenden ohne Fahrkarten usw. zu höheren Fahrkosten heranzuziehen, sein, die Nachlösefälle möglichst einzudämmen. Die derzeitigen erhöhten Fahrgelder von 3 und 20 Mark sind bei der heutigen Geldentwertung aber alles andere, als dazu angetan, die Zahl der Nachlösefälle zu vermindern. Die Reisenden kommen jetzt durchweg sehr spät zum Bahnhof und fahren lieber mit Ausweisen a und b — je nachdem, ob die Beamten aufpassen oder nicht, als daß sie einige Minuten am Fahrkartenschalter sich die Fahrkarten „erstehen". Es kostet ja doch schlimmstenfalles nur 3 ℳ Zuschlag! Und für 3 ℳ erhält man heute kaum eine Zigarre. Aber auch die geringen Beträge von 20 ℳ verleiten die Reisenden zu Fahrgeldhinterziehungen, die leider infolge der Lässigkeit des Personals nur allzu oft gelingen. Ohne Fahrkarten, mit abgelaufenen Fahrkarten und Bahnsteigkarten wird jetzt die Eisenbahn auf so weiten Strecken benutzt, daß man sich wirklich fragen muß, wozu denn das Zugpersonal überhaupt da ist. Tagtäglich spielen sich diese Fälle ab, den Eisenbahnbediensteten leider nur zu bekannt. Hier nützt keine erhöhte Aufsicht, hier nützen nicht die Bestimmungen, hier kann nur eins Wandel schaffen, nämlich Erhöhung der erhöhten Fahrgelder. Nach den bisherigen Tariferhöhungen müßten die erhöhten Fahrgelder vor dem 1. Oktober d. J. 15 und 90 ℳ betragen haben und nach der Tariferhöhung am 1. Oktober d. J. auf 20 und 120 ℳ heraufgesetzt werden. Bei derartigen erhöhten Fahrgeldern würden die Nachlösefälle von selbst eingedämmt werden, die Reisenden würden es nicht auf eine Fahrgeldhinterziehung ankommen lassen, würden mehr als jetzt bemüht sein, sich rechtzeitig in den Besitz von richtigen Fahrkarten zu setzen. Die erhöhten Fahrgelder würden dann, wie vor dem Kriege, abschreckend wirken.

2. Bessere Unterrichtung der Reisenden über Tarifvorschriften. Alle möglichen Aushänge gibt es in den Eisenbahnwagen, Auszüge aus der Bau- und Betriebsordnung und sonstige Bestimmungen. Aber keine Bestimmung des Tarifs sieht man in den Aushängen enthalten. Es heißt zwar: „Der Tarif kann käuflich erworben werden". Billigerweise kann es aber keinem Reisenden, der die Eisenbahn nicht gerade täglich oder doch wenigstens oft aus Berufsgründen benutzt, zugemutet werden, daß er sich einen Tarif besorgt. Hier müßte Wandel geschaffen werden. Eine gute Unterrichtung der Reisenden würde m. E. dadurch erreicht werden, wenn etwa gleiche Merkblätter, wie die jetzigen „zur Beachtung", auf denen die wichtigsten Bestimmungen des Tarifs (§ 16 E.-V.-O.) abgedruckt sein müßten, angebracht würden. Wie erfolgreich — aber auch wie nötig — derartige Bekanntmachungen der Tarifvorschriften sind, kann man aus dem Umstande entnehmen, daß jetzt in fast allen Kreisen der Reisenden das Rauchverbot und die für den Fall der Übertretung des Verbots festgesetzte Geldbuße infolge der öffentlichen Bekanntmachung auf allen Bahnhöfen bekannt sind, und Übertretungen dieses Verbots jetzt nur noch sehr selten vorkommen, während nur wenige Reisen wissen, daß z. B. das Platznehmen im Abteil ohne Fahrkart oder mit Bahnsteigkarten z. Zt. 20 ℳ kostet. Es kann dah mit Bestimmtheit angenommen werden, daß bei einer öffen lichen Bekanntmachung der Tarifvorschriften sich die Na lösefälle vermindern würden.

Sind diese beiden Punkte erfüllt, kann an die Erfassung d Nachlösebeträge selbst gedacht werden. Um die Übersichtlic keit zu erleichtern, will ich die nachfolgenden Ausführunge dem Gedankengang des Zugrevisors in seinem Aufsatz i Nr. 25, S. 489 d. Ztg. anpassen und zu den einzelnen Punkt seines Vorschlags Stellung nehmen.

Die Forderungen zu den Punkten 1 und 2 kann ich nur unte streichen. Punkt 3 und 4 will ich später behandeln. Punkt habe ich bereits in meinem Vorschlag Nr. 1 eingehend behandel Zu Punkt 6: Die Ansicht, die Bestimmungen hier dem Ve halten der Reisenden anzupassen, kann ich nicht teilen. Gera dadurch würden die Reisenden die Meldung stets bis zur Re sion hinausschieben und, wenn eine solche nicht erfolgt, z Fahrgeldhinterziehung verleitet werden. Hier muß vielme grundsätzlich gefordert werden, daß die Meldung stets vor d Revision erfolgen muß, und die unter Nr. 2 angestrebte Bele rung der Reisenden würde, da auch die Bestimmungen über d unaufgeforderte Meldung im Publikum nur wenig bekannt sin auch hier eine für Eisenbahn und Publikum erfreuliche Bess rung bringen. M. E. können alle Reisenden, in Zügen welch Art sie auch fahren, in diesem Punkte gleichmäßig behand werden, da die von Herrn Kließ angegebenen Gründe für d Meldung der Reisenden belanglos sind.

Zu den Punkten 3 und 4, 7—13: Das Verfahren erschei mir, wie schon eingangs gesagt, zu kostspielig und zu schwieri Ich schlage vor:

Alle einfachen Nachlösungen werden im Zuge durch den b treffenden Schaffner ausgeführt. Alle Personenzugschaffner halten, wie die Zugschaffner, Handtarife und Blocks und geb in allen Fällen einfacher Nachlösung, in denen sich der R sende nicht etwa weigern sollte, die Beträge zu zahlen, Fah karten aus. Handelt es sich um zurückliegende Streckena schnitte, wird die Karte durch Durchstreichung für eine noc malige Benutzung unbrauchbar gemacht, in jedem Falle ab dem Reisenden ausgehändigt. Daß dies geschieht, müßte v den Zugrevisoren nachgeprüft werden. Wenn die Bestimmu noch in die amtlichen Aushänge aufgenommen und so zur Ken nis aller Reisenden gebracht werden würde, wäre wohl die G währ dafür gegeben, daß eine nochmalige Ausgabe oder Unreg mäßigkeiten überhaupt nicht vorkommen könnten.

Durch dieses Verfahren würden die Fahrkartenschalt beamten sowie die Aufsichts- und besonderen Nachlösebeamt bedeutend entlastet und zum Teil erspart werden. Die Fra der Belohnung des Zugbegleitpersonals für die Aufdecku einfacher Nachlösefälle wäre gleichzeitig gelöst, da sie für verkauften Fahrkarten ihren Anteil erhalten.

2. Alle übrigen Nachlösefälle (20 ℳ bzw. doppelter Fahrpre 3 ℳ bzw. doppelter Fahrpreis) und alle Nachlösefälle ei facher Art, in denen der Reisende die Zahlung verweige sollte (bisher sind diese Fälle kaum eingetreten), sind wie bish zu behandeln. Für diese Fälle genügt der bisherige Nachlös zettel in zweifacher Ausfertigung. Der von Herrn Kließ v geschlagene Zettel weist auch einige Mängel auf (z. B. fel die Nachlösestation sowie ein Vordruck für die Fälle, in den nur Übergangsfahrkarten nachzulösen sind). Eine dreifac Ausfertigung der Zettel ist unwirtschaftlich und auch so unvorteilhaft, weil die dritte Ausfertigung meistens nicht lesen sein wird. Auch ist es m. E. nicht erforderlich, daß d Schaffner die richtige Nachlösung „überwacht", dieses dürf das Verkehrsamt tun.

3. Die verbleibenden wenigen Nachlösungen kann stets d Aufsichtsbeamte vornehmen. Besondere Nachlösebeamte si nur auf ganz großen Bahnhöfen mit besonders schwierigen V hältnissen nötig.

4. Die Einsendung aller Nachlösezettel als Einschreiben fordert zuviel Mühe und Zeit. Die Einsendung der Bleischrift besorgt stets der Zugführer auf der Endstation, wie dies z. im hiesigen Direktionsbezirk bereits vorgeschrieben ist. Hie

urch dürfte die Einsendung der Bleischriften genügend ge-chert sein. Die Einsendung der Blauschriften mit den Fahr-arten erfolgt täglich einmal unter Beifügung einer monate-eise zu führenden Liste, auf der das Verkehrsamt über die nzahl der eingegangenen Zettel Quittung gibt. Jede Station at für jeden Monat zwei solcher Listen anzulegen, damit sie ets im Besitz einer solchen Liste zur Einsendung an das erkehrsamt ist. Am Monatsende werden die Listen dem Ver-hrsamt als Grundlage für die Prüfung der Zettel des ganzen onats eingesandt.

5. Beim Verkehrsamt werden alle Zettel geprüft, wie dies ich jetzt schon meistens geschieht.

6. Die Frage der Belohnung der Schaffner für diese Fälle — Belohnungen müßten schon gewährt werden, weil trotz aller Bestimmungen, aller Aufsichts- und Revisionsbeamten ein Teil des Personals doch erst dann sein erhöhtes Interesse der Nach-lösesache zuwenden wird, wenn durch Zahlung von Vergütungen die erhöhte Aufmerksamkeit „belohnt" wird — regelt sich nach den „Vorschriften über die Gewährung von Sondergebühren für den Fahrkartenverkauf in den Zügen, für die Aufdeckung von Fahrgeldhinterziehungen usw.". Die besonderen Quittungsvor-drucke sowie der Anweisungsvermerk auf dem Nachlösezettel und die doppelte Numerierung dieser (durch Schaffner und Fahrkartenschalterbeamten) erübrigen sich. Sa.

Die britischen Eisenbahnen im Jahre 1921.

Ende März d. J. hat die englische Regierung einen statisti-hen Bericht über die vorläufigen Betriebsergebnisse der Voll-urbahnen von Großbritannien im Jahre 1921 veröffentlicht. Juni ist ihm eine weitere Statistik gefolgt, die die führen-n 33 Eisenbahngesellschaften — 17 in England, je 5 in Schott-d und Wales und 6 in Irland — umfaßt. Die neben den zteren noch verbleibenden kleineren Gesellschaften können s allgemeine Gesamtbild nur noch wenig ändern, da aber die eise, die die beiden Berichte einschließen, verschieden sind, mmen in beiden voneinander abweichende Zahlen vor. Rail-y Age, dessen Mitteilungen über die beiden Jahresberichte nachstehenden Angaben entnommen sind, berichtet über sie ht ganz gleichmäßig, so daß manche Zahlen sich auf alle llspurbahnen, andere sich auf die genannten 33 Gesellschaften ziehen. Je nachdem man die eine oder die andere Quelle be-tzt, kommen dabei Zahlen vor, die an sich erheblich vonein-der abweichen; der Gesamteindruck, den man von dem Ver-tnis der Einnahmen zu den Ausgaben, von der Verteilung s Gesamtverkehrs auf Personen und Güter usw. erhält, und r nicht von den Zahlen an sich, sondern von ihrem Verhältnis einander abhängt, bleibt aber in beiden Fällen derselbe.

Das wichtigste Ereignis im Eisenbahnwesen Englands, das das hr 1921 gebracht hat, war das Inkrafttreten des neuen Eisen-hngesetzes und damit das Aufhören des Staatsbetriebes. Seit n 15. August 1921 sind die englischen Eisenbahngesellschaf-selbst auch für die wirtschaftlichen Ergebnisse ihres Be-ebes verantwortlich. Bis dahin gewährleistete ihnen der at ihre Dividenden in der Höhe des Jahres 1913. Infolge-ssen gibt die Statistik der Betriebseinnahmen und -ausgaben 1921 ein eigenartiges, wenn nicht gar ein schiefes Bild: Mitte August sind in den Einnahmen die Staatszuschüsse Erfüllung der eben genannten Verpflichtung enthalten, wäh-d in den dann verbleibenden 4½ Monaten des Jahres diese schüsse weggefallen sind, und auf der Einnahmeseite der hnung nur die Betriebseinnahmen der Eisenbahngesellschaf-erscheinen.

Die Gleislänge der im Betriebe befindlichen englischen Voll-reisenbahnen betrug im Jahre 1921 82 647 km, hat also gegen 0 mit 82 511 km nur wenig zugenommen; die Zunahme gegen 3 mit 81 184 km ist im wesentlichen auf die Anlagen für iegszwecke zurückzuführen. Die Lokomotiven leisteten im ichtsjahr und den beiden Vergleichsjahren 746 927 000 km, 508 773 km und 965 576 805 km. Neu in der Statistik, d. h. st seit Gründung des Verkehrsministeriums im Jahre 1919 geführt, sind die Angaben über Lokomotivdienststunden und r die auf eine Zugstunde entfallenden Zugkilometer; sie nen daher nur mit 1920 verglichen werden. 1921 waren die omotiven 54 579 000 Stunden im Dienst (1920: 69 585 285 nden). Auf eine Zugstunde kamen 1921 21,3 Zugkilometer 20: 20,9) im Personen- und 14,2 Zugkilometer (1920: 12,5) Güterverkehr. Auf die Lokomotivstunde entfielen 10,5 Zug-meter (1920: 16,3) im Personen- und 5,5 Zugkilometer 20: 5,1) im Güterverkehr. Züge und Lokomotiven sind also is besser ausgenutzt worden. Die Wagen legten 1921 6 281 000 km zurück, wovon 69,31 % Nutzkilometer waren; waren die entsprechenden Zahlen 8 092 650 148 km und 6 %.

as Anlagekapital der englischen Vollspurbahnen betrug im re 1921 1 161 300 000 £ gegen 1 155 900 000 £ im Jahre 1920 1 131 500 000 £ im Jahre 1913, hat sich also nur wenig nehrt. Ihre Roheinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb und anderen Quellen, ohne den Staatszuschuß, beliefen sich in Jahren 1921 auf 236 000 000 £, 1920 auf 257 800 000 £ und auf 129 700 000 £; ihnen standen Ausgaben von 500 000 £, 251 800 000 £ und 83 500 000 £ gegenüber. rend also das Jahr 1913 noch einen Betriebsüberschuß von 0 000 £ erbracht hatte, war er schon 1920 auf 6 000 000 £ mmengeschrumpft, und 1921 ist sogar ein Verlust von 000 £ entstanden. Dieses ungünstige Ergebnis wird zum großen Teil auf den Ausstand in den Kohlenbergwerken zurück-geführt, der drei Monate — von April bis einschließlich Juni — den Kohlenverkehr stillegte und auch sonst den Verkehr lähmte; es wäre aber wahrscheinlich aus anderen Gründen schon im Jahre 1920 eingetreten, wenn nicht im August und Septem-ber 1920 die Güter- und Personentarife beträchtlich erhöht worden wären. Außerdem waren die Ausgaben für Unter-haltungsarbeiten u. dgl. sehr hoch, da letztere im Kriege und in den ersten Jahren nach seiner Beendigung stark zurück-gestellt worden waren und nun nachgeholt werden mußten. Der Fehlbetrag wurde durch kleinere Einnahmen (3 800 000 £), die mit dem Eisenbahnbetrieb nicht unmittelbar zusammen-hängen, auf 5 700 000 £ heruntergedrückt; 1920 und 1913 hatten diese Einnahmen 4 200 000 £ und 3 600 000 £ betragen. Die Regierung leistete im Jahre 1921 an Zuschüssen 51 000 000 £ gegen 41 000 000 £ im Vorjahre. Dazu kamen 1921 4 400 000 £ Staatsbeihilfe auf Grund des neuen Eisenbahngesetzes, so daß die englischen Vollspurbahnen nach Abzug des aus dem Be-triebe herrührenden Fehlbetrages über einen Überschuß von 49 700 000 £ verfügten.

Von den Einnahmen der Vollspurbahnen entfielen 105 400 000 £ (1920: 109 300 000 £, 1913: 54 500 000 £) auf den Personenverkehr und 109 700 000 £ (1920: 126 900 000 £, 1913: 64 200 000 £) auf den Güterverkehr. Der Verkehr ist also gegen 1920 zurückgegangen, und das äußert sich auch in einem Teil der Betriebsausgaben; mit dem Jahre 1913 kann unter Zugrundelegung dieser Zahlen allein wegen der dazwischen lie-genden Tariferhöhungen kein Vergleich angestellt werden.

Die Lokomotivbetriebskosten sind von 1920 zu 1921 von 57 700 000 £ auf 52 500 000 £ zurückgegangen, ebenso die son-stigen eigentlichen Betriebskosten von 74 900 000 £ auf 66 900 000 £ und die Entschädigungen für Unfälle und Ver-luste von 2 600 000 £ auf 1 900 000 £. Demgegenüber haben die Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung der baulichen An-lagen und der Strecken von 33 400 000 £ auf 36 700 000 £ zu-genommen, ebenso die Ausgaben für Unterhaltung und Erneue-rung der Lokomotiven und Wagen von 45 900 000 £ auf 49 300 000 £ und die Steuern und Abgaben von 9 300 000 £ auf 10 800 000 £.

Die 33 führenden Eisenbahngesellschaften, bei denen gegen 1913 die Ausgaben auf das Dreifache, die Einnahmen aber nur auf das 2,2fache gestiegen waren, so daß sich ein Abfall des Überschusses auf das 0,88fache ergab, verfügten im Jahre 1921 über einen Überschuß von 50 192 000 £ einschließlich der Staatsbeihilfe. Hiervon gingen 16 050 000 £ für Forderungen ab, die vor den Dividenden zu befriedigen sind, 15 762 000 £ waren als Dividende für Vorzugsaktien, 17 690 000 £ als Divi-dende für die gewöhnlichen Aktien zu zahlen. Hier ist die Abweichung gegen das Vorjahr sehr gering, was seinen Grund darin hat, daß für 7½ Monate, nämlich bis zum 15. August 1921, die Dividende durch den Staat gewährleistet war, und daß sie nur während der verbleibenden 4½ Monate von den Einnahmen und Ausgaben abhing. Den Rücklagen wurde der lächerlich ge-ringe Betrag von 120 000 £ zugeführt; der entsprechende Be-trag des Vorjahres war 1 102 000 £ gewesen, und seit 1913 ist der Betrag von 800 000 £ nicht unterschritten worden. Einem Vortrag von 1 932 000 £ aus dem Vorjahre steht ein Übertrag auf neue Rechnung von 2 502 000 £ gegenüber. Die Dividenden von zusammen 33 452 000 £ bedeuten eine Verzinsung des An-lagekapitals mit wenig über 3 %, was nicht gerade als ein glänzendes Ergebnis bezeichnet werden kann.

Das neue Eisenbahngesetz hatte den Eisenbahngesellschaften eine Entschädigung von 60 000 000 £ für ungewöhnliche Ab-nutzung und zurückgestellte Unterhaltung während des Krieges, endlich auch als Zinsen für strittige Erhöhungen des Anlage-kapitals zugesprochen. Hiervon war die erste Hälfte im Jahre 1921 fällig, während die zweite erst Ende 1922 fällig wird. Der größte Teil des Betrags für 1921 war bereits gezahlt; nur ein Bruchteil, in bezug auf den die Forderungen bestritten

werden, steht noch aus, ist aber auch zum Teil als Guthaben unter den Einnahmen der Eisenbahngesellschaften gebucht. Auch hierdurch wird eine gewisse Unklarheit in das Bild hineingetragen, das sich aus den oben angeführten Betriebsergebnissen ableiten läßt.

Die Zahl der Reisenden, ohne die Inhaber von Dauerkarten, die die Vollspurbahnen beförderten, betrug 1921 1 217 687 000 gegen 1 567 469 716 im Jahre 1920 und 1 184 195 402 im Jahre 1913. An der Spitze des Personenverkehrs steht die Große Westbahn mit fast 91 Millionen Reisenden auf ihrem 7820 km langen Gleisnetz. Auch die Metropolitan-Eisenbahn kann mit der stattlichen Zahl von 75 Millionen Fahrgästen im Londoner Vorortverkehr auftreten. Eine Fahrt brachte 1921 im Durchschnitt 1 Sh. 6,2 P. ein; 1913 waren die Kosten einer Fahrt nur 10 P. gewesen, 1920 waren sie auf 1 Sh 4,2 P. gestiegen. Dauerkarten kosteten im letzten Jahr durchschnittlich 12 £ 12 Sh. 8 P. gegen 10 £ 19 Sh. 5 P. im Jahre 1920 und 8 £ 4 Sh. 4 P. im Jahre 1913. Die Zahl der Dauerkarten (926 000 im Jahre 1921) hat gegen 1920 (1 010 879) erheblich ab-, gegen 1913 (584 087) aber noch viel mehr zugenommen.

Die beförderte Gütermenge des Jahres 1921 machte 217 488 000 Tonnen aus; die des Jahres 1920 hatte 317 489 926 und die des Jahres 1913 364 162 358 t betragen. Hier liegt also ein sehr erheblicher Rückgang gegen das Vorjahr und sogar gegen 1913 vor. Den stärksten Güterverkehr hatte die Nordostbahn mit 34 000 000 t auf ihrem 4600 km langen Netz; sie hatte auch den stärksten Kohlenverkehr mit 22 000 000 t. Die durchschnittliche Entfernung, auf die die Güter befördert wurden, ist 1921 fast dieselbe wie 1920 geblieben; sie betrug 93,6 km gegen 93,5 km im Vorjahre, aber auf 1 tkm wurden im Durchschnitt 1,29 P. gegen 1,02 P. eingenommen. Die Fracht für 1 t aller Güter im Durchschnitt betrug 1921 9 Sh. 10 P. gegen 7 Sh. 9 P. im Jahre 1920 und 3 Sh. 6 P. im Jahre 1913.

Einen ganz außerordentlichen Einfluß auf den englischen Eisenbahnverkehr des Jahres 1921 hatte der schon erwähnte dreimonatige Ausstand der Kohlenarbeiter, der natürlich auf andere Zweige des Wirtschaftslebens, namentlich die Eisen- und Stahlerzeugung und die Beförderung von deren Rohstoffen und Erzeugnissen ungünstig beeinflußte. Die mehrfach angezogenen 33 Gesellschaften hatten im Jahre 1920, das auch unter einem ähnlichen, aber kürzeren Ausstand zu leiden gehabt hatte, 177 524 000 t Kohle und 65 479 000 t Erze befördert; 1921 waren die entsprechenden Zahlen nur 120 943 000 t und 37 290 000 t. Der März 1921, also der Monat vor Ausbruch des Ausstandes, wies infolge des allgemeinen Daniederliegens von Handel und Wandel bereits eine Abnahme des Güterverkehrs von 27 % gegen das Vorjahr auf; im April, also mit dem Ausstand, stieg aber die Abnahme auf 65,3 %: es wurden im April 1921 nur 9 500 000 t Güter gegen 27 300 000 t im April 1920 mit der Eisenbahn befördert. Der Kohlenverkehr verminderte sich sogar um 89 %, was nur 30 700 000 t ausmachte. Bei der Beförderung von Eisenerz betrug die Abnahme 88 %, bei Eisen und Stahl 68 %, bei Roheisen 70 %. Auch der Personenverkehr nahm unter der Wirkung des Ausstandes stark ab. Im ganzen beziffern die Eisenbahngesellschaften den Verlust, den ihnen der Ausstand verursachte, auf 6 000 000 £ monatlich, doch fiel dieser Betrag dem Staate zur Last, da dieser damals noch die Einnahmen der Eisenbahnen gewährleistete.

Unter dem wirtschaftlichen Tiefstand hatte natürlich auch der Personenverkehr stark zu leiden. Dem Vergnügungs- und Ausflugverkehr bereitete die Straße mit dem wachsenden Kraftwagenbetrieb fühlbaren Wettbewerb. Die Erhöhung der Fahrpreise hatte namentlich eine Abwanderung aus der 1. Klasse zur Folge. Im Sommer setzte ein lebhafter Ferien- und [Ur]laubsverkehr ein, der stellenweise zu besonderen Zugleistun[gen] Anlaß gab. Der Fahrplan wurde ausgebaut und die F[ahr]geschwindigkeit vielfach erhöht.

In bezug auf die Betriebsausgaben herrschten 1921 un[ge]wöhnliche Verhältnisse. Sowohl die Löhne als auch die A[uf]wendungen für alle Anschaffungen waren ungewöhnlich h[och]. Gegen Ende des Jahres fielen allerdings die Preise, aber [dies] machte sich nur langsam bemerkbar, weil die damals verw[en]deten Bau- und Betriebsstoffe usw. noch zu hohen Preisen [ein]gekauft waren. Einige Gesellschaften können allerdings ei[nen] Rückgang in den Aufwendungen für Unterhaltung und Erg[än]zung der Betriebsmittel und der eigentlichen Betriebskos[ten] berichten. Für rückständige Arbeiten am Oberbau muß[ten] hohe Beträge verausgabt werden. Bei einer Gesellschaft bet[rug] die Betriebszahl 89,36 % gegen 67,86 % im Jahre 1913. A[lle] Ausgaben, mit Ausnahme der Vergütungen an die Direkto[ren] waren erhöht, in vielen Fällen auf das Dreifache. Die Ko[hle] kostete z. B. 31 Sh. 1 P. gegen 11 Sh. 4 P. vor dem Kriege. [Die] Unterhaltung und Ergänzung der baulichen Anlagen und [des] Fahrparks kostete 150 % mehr; die Lokomotiv-Betriebsko[sten] waren um 200 %, die sonstigen Betriebskosten um 150 % hö[her]. Die genannte Zahl für den Kohlenpreis war ein Durc[h]schnittspreis; der Kohlenpreis stieg bis auf 70 Sh. für [1 t]. Dabei mußte viel Kohle aus dem Auslande bezogen wer[den], die zum Teil minderwertig war, aber in Ermangelung ei[nes] besseren Brennstoffs verwendet werden mußte, wenn nicht [der] Betrieb eingestellt werden sollte. Neuerdings sind die Kohl[en]preise wieder gefallen.

Einen sehr erheblichen Einfluß auf die Gestaltung der E[in]nahmen der englischen Eisenbahngesellschaften hatten [die] Löhne. Sie sind von 1913 bis 1920 von 47 000 000 £ [auf] 147 000 000 £ gestiegen; in den ersten Monaten des Jahres 1[921] stiegen sie weiter bis zu einem auf das Jahr umgerechne[ten] Betrag von 173 000 000 £. Auf Grund von Abmachungen [aus] dem Jahre 1918, die einen Abbau der Löhne bei einer Senk[ung] der Kosten für die Lebenshaltung vorsahen, wurden die Lö[hne] am 1. April 1921 zunächst um 4 Sh. und am 1. Juli nochm[als] um 5 Sh. gekürzt. Ein weiterer Abbau war bei Abfassung [die]ses Berichts im Gange.

Mindestens ebenso wie im Jahre 1920, wenn nicht gar n[och] mehr, klagten die englischen Eisenbahnen im Jahre 1921 ü[ber] die drückende Belastung durch Steuern, eine Ausgabe, auf [die] sie keinen Einfluß haben. Allenthalben sind die Sätze, n[ach] denen die Steuern erhoben werden, stark in die Höhe gegang[en], so daß bei nur wenig erhöhten Einnahmen ganz wesent[lich] höhere Beträge an Steuern und ähnlichen öffentlichen Abga[ben] bezahlt werden müssen. Von der London, Südküsten- [und] Brighton-Eisenbahn wird z. B. berichtet, daß in den letz[ten] 30 Jahren die Reineinnahmen nur um 2 % gestiegen sind; [die] Roheinnahmen haben dagegen um 320 %, die Betriebsausga[ben] um 550 % und die Steuern und Abgaben um 460 % zugenom[men]. Bei der London- und Nordwestbahn kommt die Besteuerung [mit] 1 435 880 £ einer Dividende auf das Anlagekapital mit 3[...] gleich; 1913 waren nur 639 401 £ zu bezahlen. Die Steiger[ung] ist lediglich auf eine Erhöhung der Steuersätze zurückzufüh[ren]. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den anderen Eisenbah[nen]. In zahlreichen ländlichen Bezirken bringen die Eisenbahnges[ell]schaften 50 bis 80 % der gesamten Steuern auf. Von der ne[uen] Gewinnsteuer, die als eine andere Art der Einkommenste[uer] neuerdings von gewerblichen Unternehmungen und auf Gew[inn] gerichteten Körperschaften erhoben wird, bleiben die Ei[sen]bahnen bis 1926 verschont.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Regelung europäischer Eisenbahnfragen.** In Ausführung der in Genua hinsichtlich des Verkehrswesens gefaßten Beschlüsse findet am 17. d. Mts. in Paris eine Sitzung der europäischen Eisenbahnverwaltungen statt, in der über die Konstituierung eines Verbandes der europäischen Eisenbahnen beraten werden soll. Als Vertreter der Deutschen Reichsbahn wird Staatssekretär Stieler mit mehreren Referenten sich an den Beratungen beteiligen. Die Tätigkeit des Verbandes soll sich auf das gesamte Gebiet des Eisenbahnwesens erstrecken, u. a. die Fahrplangestaltung, die Tarife und technische Einrichtungen umfassen. Eine besondere Aufgabe des Verbandes wird darin bestehen, die Schwierigkeiten zu beseitigen oder zu mildern, die sich im internationalen Verkehr durch die Tarifungleichheiten als Folgen der Währu[ngs]schwierigkeiten ergeben.

— **Tariferhöhungen.** Nachdem der Ausschuß des Reichsei[sen]bahnrats, wie in Nr. 35, S. 702, d. Ztg. mitgeteilt, am 16. [Sep]tember sich gegen die zum 1. Oktober beabsichtigte st[ärkere] Gütertariferhöhung ausgesprochen und eine geringere Ta[rif]steigerung vorgeschlagen hatte, ein Vorschlag, dem sich [der] Reichsverkehrsminister damals anschloß, muß nunmehr bei[m] zum 15. Oktober eine erneute 60 %ige Erhöhung [der] Gütertarife eintreten. Daß die zum 1. Oktober durchgefü[hrte] Tarifsteigerung nicht ausreichen konnte, um die vermeh[rten] Ausgaben zu decken, stand für den Reichsverkehrsminister [da]mals schon fest. Es ergibt sich auch daraus, daß die erhö[hten] Oktobertarife im Durchschnitt das 280fache der Friedenstar[ife] betragen, während bereits für September die Preissteigerun[g] für die hauptsächlichsten Gebrauchsgegenstände der Rei[chs]bahn, wie Kohle und Eisen, weit höher war. Seit der let[zten] Beratung des Reichseisenbahnausschusses ist aber die vor[aus]zusehende Erhöhung der sächlichen und persönlichen Ko[sten]

tatsächlich eingetreten. Die Angleichung der Eisenbahnarbeiterlöhne an die Löhne der Privatwirtschaft und die damit verbundene Aufbesserung der Beamtengehälter belastet die Reichsbahn für die Zeit vom 1. September bis 1. April mit rd. 45 Milliarden; dazu kommen die weiteren Gehalts- und Lohnerhöhungen, die sich aus den zurzeit schwebenden Verhandlungen über die Neuregelung der Beamtengehälter und Arbeiterlöhne ergeben. Die neue Kohlenpreiserhöhung und die damit automatisch verbundene Erhöhung der Eisenpreise, die auch die Preise für die übrigen Gebrauchsgegenstände der Reichsbahn stark in die Höhe treibt, bedeutet eine weitere starke Belastung der Reichsbahn, zu deren Ausgleich eine 60 %ige Gütertariferhöhung erforderlich ist, die nicht etwa bis zum 1. November verschoben werden kann. Es wurden deshalb in der Sitzung des ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats am . d. M. die Vorschläge der Verwaltung auf Tariferhöhungen gegen zwei Stimmen angenommen. Danach erhöhen sich die Gütertarife zum 15. Oktober um 60% der zurzeit geltenden Sätze, ausgenommen die Notstandstarife für Kartoffeln und Obst, die in ihrer bisherigen Höhe bestehen bleiben. Die Personentarife, die zum 1. November um 100% erhöht werden, werden zum . Dezember um weitere 50% gesteigert, so daß sie im Dezember das Dreifache der heutigen Sätze betragen.

In der Aussprache wurde allseitig anerkannt, daß die Reichsbahn sich aus dem Kreislauf der Preissteigerungen nicht ausschalten könne. Es wurde eine Beschleunigung der organisatorischen und technischen Maßnahmen zur Hebung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, namentlich nach der Seite der Steigerung der Arbeitsintensität gewünscht. Auf die grundlegende Bedeutung dieser letzteren Frage für eine Rettung der gesamten Wirtschaft vor dem völligen Verfall wurde von namhaften Vertretern der Wirtschaft eindringlich hingewiesen. Die Ausführungen wurden durch zahlenmäßige Angaben über den Rückgang der Leistungen im Kohlenbergbau, vor allem über die Nichtdurchführung des Überschichtenabkommens und die geringe Arbeitsleistung in anderen Wirtschaftszweigen ergänzt. In der Rheinschiffahrt beträgt die Arbeitsintensität zurzeit noch nicht 50% der Vorkriegszeit.

Im Personenverkehr wird vom 1. Dezember ab der Kilometerpreis in der 4. Klasse 1,35 ℳ, in der 3. Klasse 2,03 ℳ, in der 2. Klasse 3,38 ℳ und in der 1. Klasse 6,08 ℳ betragen. Die Schnellzugszuschläge erhöhen sich in der 3. Klasse auf 45 ℳ (1. Zone); 90 ℳ (2. Zone); 135 ℳ (3. Zone); in der 2. Klasse auf 90 ℳ, 180 ℳ und 270 ℳ; in der 1. Klasse auf 135 ℳ, 270 ℳ und 405 ℳ.

Zur Angleichung der Personentarife an die Gütertarife soll am 1. Januar eine weitere Steigerung der Personentarife erfolgen, so daß dann in der 3. und 4. Klasse die Erhöhung etwa das Hundertfache des Friedenspreises beträgt (für 1 km 2 ℳ in der 4., 3 ℳ in der 3. Klasse). Gleichzeitig soll die Spannung zwischen der 3. und 4. Klasse einerseits und den höheren Klassen andererseits größer werden. Der Ausschuß war einstimmig der Ansicht, daß eine weit stärkere Belastung der 1. Klasse nötig und tragbar sei, während über die Zweckmäßigkeit einer stärkeren Belastung der 2. Klasse die Auffassungen geteilt waren.

Sodann beschäftigte sich der Ausschuß mit der in der letzten Zeit in der Öffentlichkeit viel erörterten Frage eines Valutazuschlages gegenüber den Ausländern im innerdeutschen Personenverkehr. Nach eingehender Aussprache wurde folgender Antrag des Geheimrats Feld einstimmig angenommen: „Der Ausschuß des Reichseisenbahnrats ist mit der Reichsbahnverwaltung der Auffassung, daß die seit altersher im internationalen Verkehr beobachteten Grundsätze über die gleichmäßige Behandlung der Ausländer mit den Inländern auch in Zukunft beizubehalten sind."

— **Mindestfahrpreise im Nahverkehr.** Da die Reichsbahn im Nahverkehr vielfach den örtlichen Verkehrsunternehmungen den diesen in erster Linie zukommenden Verkehr entzieht, hat der Reichsverkehrsminister bestimmt, daß vom 1. November 1922 ab die Mindestfahrpreise für Einzelreisekarten nach einer Entfernung von 7 km, für Zeitkarten nach einer Entfernung von . km berechnet werden.

Diese Mindestfahrpreise betragen vom 1. November d. J. ab für einzelne Fahrkarten im Fernverkehr

in der 4.	3.	2.	1. Klasse
7	10	16	30 ℳ;

für Monatskarten

4.	3.	2. Klasse
102	152	252 ℳ.

— **Abteile für Schwerkriegsbeschädigte.** Auf eine Anfrage aus dem Reichstage, ob es möglich sei, daß reservierte Abteile für Schwerkriegsbeschädigte auch in Eil- und D-Zügen eingerichtet würden, wie es bereits in den Personenzügen geschehen sei, hat der Reichsverkehrsminister geantwortet, daß Abteile für Schwerkriegsbeschädigte nach den geltenden Bestimmungen auch in denjenigen Schnell- und Eilzügen vorzuhalten sind, die häufig von Schwerkriegsbeschädigten benutzt werden.

— **Sonntagskarten.** Die Entfernungsgrenze, bis zu der allgemein Sonntagskarten ausgegeben werden können, wird mit Wirkung vom 1. November d. J. ab auf 100 km erweitert.

— **Hundekarten.** Nachdem neuerdings für Hundekarten der halbe Fahrpreis 3. Klasse erhoben wird, werden nicht mehr besondere Hundekarten ausgegeben, sondern halbe Fahrkarten 3. Klasse hierfür verwandt. Von einer besonderen Kennzeichnung der für Hunde verwendeten halben Fahrkarten 3. Klasse wird abgesehen.

— **Bahnsteigkarten.** Zur Erleichterung der Schalterabfertigung und mit Rücksicht auf Mangel an 50-Pfennigstücken wird der Preis der Bahnsteigkarten vom 10. Oktober ab auf 2 ℳ erhöht.

— **Oberschlesische Eisenbahnfragen.** Die „D. Allg. Ztg." schreibt: In der polnischen Presse sind in den letzten Wochen wiederholt Schilderungen über die verfahrenen Verkehrsverhältnisse in Ost-Oberschlesien gebracht worden, in denen der Versuch gemacht wurde, die Schuld an diesen Zuständen einem angeblichen Versagen des deutschen Zoll- und Eisenbahndienstes an der oberschlesischen Grenze zuzuschreiben. Dieser Versuch beruht indessen auf einer völligen Entstellung der Tatsachen, der gegenüber für jeden Kenner des deutschen staatlichen Verkehrswesens ein kurzer Hinweis zur Entkräftigung und Richtigstellung derartiger tendenziöser Behauptungen genügen dürfte.

Gleich zu Beginn der Übernahme des Polen zugesprochenen Teiles Oberschlesiens machte sich jenseits der neuen Grenze eine Stockung des Personen- und namentlich des Güterverkehrs, verbunden mit Überfüllung der Strecken und Verstopfung der Bahnhöfe, bemerkbar, die rasch wuchs und notwendigerweise auch bald auf das deutsche Grenzgebiet übergreifen mußte. Denn dadurch, daß die Züge aus Polen mit unberechenbaren Verspätungen und oft kurz hintereinander eintrafen, andererseits die deutschen Züge von den polnischen Grenzstationen oft tagelang nicht übernommen wurden, waren Überfüllungen der Strecken und Grenzbahnhöfe auch auf deutscher Seite unvermeidlich. Sogar die von polnischen Gruben dringend benötigten Leerwagenzüge mußten in zahlreichen Fällen nach tagelanger Nichtübernahme durch Polen schließlich wieder bis in weitzurückgelegene innerdeutsche Eisenbahndirektionsbezirke zurückgenommen werden. Gegenüber der Tatsache, daß schließlich von den polnischen Gruben die Annahme weiterer Leerwagenzüge verweigert wurde, um eine völlige Stillegung des unübersichtlich gewordenen Verkehrs zu vermeiden, kann, wie ohne weiteres ersichtlich ist, auch nicht von einer deutscherseits verschuldeten oder beabsichtigten mangelhaften Zuführung von Leerwagen gesprochen werden.

Ebenso unbegründet wie die Klagen über das deutsche Eisenbahnwesen sind auch jene, die das deutsche Zollwesen betreffen. Wenn von polnischer Seite immer wieder behauptet wird, die Zollbehandlung auf deutscher Seite nehme ungebührlich lange Zeit in Anspruch, so ist gerade das Gegenteil richtig. Während die Abfertigung eines Zuges auf deutschem Gebiete durchschnittlich 15 bis 20 Minuten beansprucht, werden auf polnischem Gebiet dafür Stunden gebraucht; abgesehen davon, vergehen oft weitere Stunden nach Eintreffen des polnischen Zuges auf der deutschen Grenzstation, ehe die Begleitpapiere von polnischer Seite den deutschen Dienststellen zugehen. Oftmals fehlen diese Papiere auch gänzlich oder weisen Unrichtigkeiten auf. Dadurch sowohl, wie auch infolge des Umstandes, daß die polnischen Züge unrangiert oder mit reparaturbedürftigen Wagen einlaufen, deren Aussetzung sofort erforderlich wird, entstehen weitere unliebsame Verzögerungen, die ausschließlich von polnischer Seite verursacht sind; ganz zu schweigen von der Unkenntnis, die die neu eingestellten oder aus untergeordneten Dienstzweigen herkommenden polnischen Eisenbahn- und Zollbeamten in bezug auf ihre eigenen und erst recht die deutschen Vorschriften an den Tag legen, und die sich durch zwecklose Überweisungen von Zollsendungen von einem zum anderen Zollamt, geographisch unverständliche Fehlleitungen ganzer Züge und Irrtümer bei der einfachsten Zollbehandlung kennzeichnet.

Angesichts dieses erwiesenen Verschuldens der polnischen Behörden drängt sich jedem unbefangenen Beurteiler der Gedanke auf, daß die polnischen Angriffe auf den deutschen Zoll- und Eisenbahndienst lediglich dem Zwecke dienen, die berechtigte Kritik der Öffentlichkeit von den verfahrenen Zuständen auf der polnischen Seite abzulenken.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage war im Ruhrgebiet in der Woche vom 24.—30. September gut. Die Wagenbewegung stand unter dem Zeichen der bevorstehenden Tariferhöhung. Die Bestände an leeren Wagen wurden in den letzten Tagen der Vorwoche knapp, reichten jedoch zur Befriedigung der Anforderung für Brennstoffe im allgemeinen noch aus, wogegen Ausfälle für andere Güter als Kohle und Koks nicht vermieden werden konnten. Der Bedarf an gedeckten Wagen stieg im gesamten Reichsbahngebiet mit fortschreitender Ernte von Tag zu Tag. Für Koks, Kohlen und Briketts wurden in der genannten Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 21 650 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt (Höchstgestellung am 25. September 22 320). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 306 Wagen. Der Brennstoffumschlag an den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen hielt sich mit 22 691 t ungefähr auf der Leistung der Vorwoche, während der Umschlag in den privaten Rheinhäfen von 4868 auf 6337 t und der Umschlag in den Zechenhäfen der Kanäle von 24 351 auf 27 487 t zunahm.

— **Kartoffelzufuhr nach Berlin.** Der Versandboden der Güterabfertigung des Stettiner Bahnhofes in Berlin ist, wie das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Berlin mitteilt, bis auf weiteres für die Annahme von Frachtgut gesperrt. Leergüter für den Versand von Lebensmitteln sind weiter zugelassen. Der Grund zu dieser Maßnahme liegt in der überaus reichen Zufuhr an Kartoffeln, die infolge ihres plötzlichen Einsetzens in wenigen Tagen alle Speicherräume füllte. Die Eisenbahnverwaltung ist bemüht, diese Lebensmittel so schnell wie möglich an die Bevölkerung abzuführen und noch vor Eintritt des Frostes alle erdenkbaren Mengen von Kartoffeln in den Kellern der Wohnungen unterzubringen. Auf den anderen Berliner Bahnhöfen, auf denen sich ebenfalls starke Kartoffelzufuhren einstellen, liegen die Verhältnisse zurzeit noch günstiger, so daß dort kaum mit einer Sperre der Güterannahme zu rechnen ist. Daß die Eisenbahn jedoch die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln in erster Linie sicherzustellen bemüht ist, bestätigt die Möglichkeit, bei Erhöhung der Schwierigkeiten eine vorübergehende Einschränkung des Personen- und Warenverkehrs zugunsten der Ernteeinbringung eintreten zu lassen. Für den Kartoffeltransport hat die Eisenbahn eine weitere 20prozentige Ermäßigung auf den September-Ausnahmetarif zugestanden.

— **Heimatschutz und Eisenbahnreklame.** Am ersten Verhandlungstage der „Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz“ in Stuttgart am 28. September d. J. wurde vom Regierungs- und Baurat Jüsgen-Magdeburg auch die Reichseisenbahnreklame erörtert. Der Redner begann, wie wir dem „Schwäb. Merkur“ entnehmen, mit einer ausführlichen Besprechung des auf Grund des Hobbingschen und des süddeutsch-sächsischen Eisenbahnreklamemonopolvertrages geschaffenen jetzigen Zustandes. Eingehende Würdigung fand dabei vor allem die vom Heimatschutz mit Recht so stark befehdete Streckenreklame. Mangels geeigneter Objekte, die auf den Bahnkörpern der freien Strecke Träger solcher Reklame sein könnten, sei hier eine Verschandelung der Landschaft, wie sie leider von anderer Seite durch Bepflasterung alter Bauernhäuser, Mühlen usw. mit den aufdringlichen Plakaten geübt wird, nicht zu befürchten. Auch habe die Deutsche Eisenbahnreklame ausdrücklich erklärt, von solcher Werbetätigkeit grundsätzlich abzusehen. Aber wenn einmal mit der vertraglich erlaubten Belegung von Bahnwärterhäusern angefangen sei, wäre auch in diese gute Absicht die erste Bresche geschlagen und ein böses Vorbild für Streckenreklame gegeben. An Beispielen wurde gezeigt, wie wichtig es wäre, hier auf der Hut zu sein, da einzelnen skrupellosen Interessenten weder der reizvollste Blick auf die Landschaft oder das Hochgebirge, noch das ehrwürdigste Bauwerk heilig sei, wenn es gelte, rücksichtslos Geschäftsreklame zu machen. Werbeanschläge an Eisenbahnbrücken im bunten Großstadtbilde wurden im allgemeinen vom Redner für zulässig erklärt, dagegen sei über die Belegung von landschaftlich wichtigen Brücken gar nicht zu reden. Schon im Parkgelände wolle man einmal mit Reklame in Ruhe gelassen sein. Hier müsse es heißen: „Hände weg“ für jeden, der sich mit Reklame an diesen hohen Werten von Natur und Kunst versündigen wolle. An den Wassertürmen der Eisenbahn sei ebenso wie an den verrußten Einfahrten der Bahnhöfe meist wenig zu verderben, und deshalb sei hier die Reklame in der Regel unbedenklich, es sei denn, daß der Schutz eines wertvollen Bauwerks oder gar eines schönen Stadtbildes in Frage komme. Am meisten sei aber dem Architekten naturgemäß sein Empfangsgebäude ans Herz gewachsen, auf das es die Eisenbahnreklame besonders abgesehen habe. Die Reklame müsse sich der Architektur des Gebäudes, das nun einmal primär und deshalb vorberechtigt sei, unterordnen oder doch insofern anpassen, als sie Architekturglieder schone und nicht willkürlich durch Überschreibung od wilde Farbgebung vernichte. Die vom Oberregierungsrat Mart Mayer-Stuttgart seinerzeit im Zentralblatt der Bauverwaltu empfohlene und auch in das Merkblatt des Reichsverkeh ministeriums übernommene reihenmäßige Aufhängung der F klame in Innenräumen nach Art gerahmter Bilder scheit meistens daran, daß die Reklame selbst eine gleichwertige R hung gar nicht anstrebe, sondern individuell hervortreten u den Reklamenachbar in Form und Farbe möglichst überschrei wolle. Dagegen sei nur rücksichtsloses Einschreiten des zuständigen Baubeamten, der mit weitestgehend Befugnis zum Umhängen und notfalls auch zum Beseitigen d Störenfriede auszustatten sei, am Platze. Lichtreklamen, Lu buchstaben an Fronten und Dächern und andere wilde Belegu gen von Außenteilen, sowie Treppenstufenreklamen usw. sei aus Gründen der Würde ebenso wie der Verkehrssicherheit f Staatshochbauten unbedingt abzulehnen. Desgleichen sei Reklamen, die amtliche Inschriften nachahmen oder den R senden beim Suchen letzterer zwingen wollen, erst auf die R klame zu stoßen, unbedingt zu verwerfen. Politische Reklam kämen nur in seltenen Ausnahmefällen in Frage, wenn es si etwa gleichzeitig um Kunstwerke handele, die in organisc Verbindung den Kunstwert des betreffenden Bauwerks steige In diesem Falle seien z. B. auch Dauerreklamen aus Glasmos oder Mosaikverglasung zuzulassen, wodurch gleich der n leidenden musivischen Kunst Deutschlands wirksam geholf werden könnte. In jedem Fall dürfte aber der verantwortlic Architekt auch vor der Autorität eines Künstlernamens, dem oft ein unzweckmäßig angebrachtes Plakat verteid würde, nicht Halt machen. Möge die Einzelleistung auch Kunstwerk sein, so paßt sie noch lange nicht an jeden Pla und in jede Landschaft. Was endlich die Personenzu reklame angehe, so sei sie dem Einfluß des kunstverstän gen Dezernenten nicht unterstellt. Immerhin sei zu empfehl wenigstens über der Mitte jeder Bank in den Abteilen Unterbrechung der Reklamen ein Lichtbild von schönen Ba werken oder Landschaften aus der deutschen Heimat anzubr gen, dessen Anblick auf weiten Reisen angenehmer und ruhigender wirke, als etwa eine perspektivisch verzeichn oder aufdringliche Reklame, deren Wirkung man oft vi Stunden ausgesetzt sei.

Die Reichseisenbahnverwaltung, die die groß Einnahmen aus der Reklame leider nicht entbehren könne, vom besten Willen beseelt, diese so zu gestalten, daß der Den malpflege und dem Heimatschutz kein Schaden entstände. häufigen Konferenzen habe sie mit ihren zum Schutze die Interessen berufenen Beamten beraten und diese nach Mö lichkeit in ihrem Bestreben, schlechtes zu verhüten und aus merzen, unterstützt. Auch die beteiligten Eisenbahnreklam gesellschaften zeigten ähnliches Bestreben. So habe in V bindung mit einer Konferenz im Dezember v. J. in Berlin e Eisenbahnreklameausstellung stattgefunden, die neben einig allerdings recht modernen Versuchen und Kunststückch manche sehr gute Gedanken in künstlerischer Form zeigte, die Entwicklung eines auch unseren Bestrebungen nicht widerlaufenden Reklamestils anzubahnen schienen. Die Hau sache sei und bleibe aber immer Anbringung, die nur a genauester Kenntnis der Örtlichkeit heraus beurteilt werd könne. Die hierzu nötigen Grundlagen beherrsche aber ke noch so gut gewählte Kunstkommission eines Eisenbahndir tionsbezirks, sondern allein der mit jedem Bauwerk und je Strecke seines Arbeitsgebiets genau vertraute Hochbaudez nent. Und darum müsse man ihm auch neben der alleinig Verantwortlichkeit das nötige Vertrauen schenken. Die werde gern von der Befugnis Gebrauch machen, die maßgeb den Vereinigungen seines Bezirks, wie Denkmalpflege, Heim schutz, Werkbund usw., zu hören und sein Urteil auf ihre G achten zu stützen, wie er gleichmäßig zufolge ministeriel Anweisung darauf zu achten habe, daß auch in die amtlich Anschläge Ordnung komme und diese vorbildlich sind. Lie trotzdem Mißgriffe unter, so schelte man nicht auf das Syst und Personen, sondern bedenke, daß auch beim fähigsten Kun beirat Fehler nicht unbedingt ausgeschlossen sind. Den Eis bahnhochbauer aber, der jahrelang um die ihm gebühren vollwertige Stellung besonders in Preußen ringen mußte, stü man durch gern bewährten Rat und suche vor allem aus i einen begeisterten „Heimatschutzmann“ zu machen.

— **Königsberg-Cranzer Eisenbahn.** Aus einem Betriebsüb schuß von 490 661 *M* (i. V. 229 285 *M*) werden 10 % (6½ Dividende in Vorschlag gebracht. In dem Rechnungsabschl erhöhten sich die Bankguthaben auf 4 997 347 *M* (1 738 428 und Verpflichtungen auf 4 191 754 *M* (1 603 578 *M*). Nach d Geschäftsbericht gestalteten sich insbesondere die Einnahm im Güterverkehr günstiger. Die Versammlung, in der 1286 Stimm vertreten waren, setzte von dem Betriebsüberschuß von 490 661 die Dividende mit allen gegen eine Stimme auf 10 % fest. B

ionär bezeichnete die Dividende als zu hoch. Er schlug vor, Erneuerungsfonds größere Mittel zuzuführen. Demgegen- r wurde von der Verwaltung betont, daß der Erneuerungs- ls etwa 400 000 *M* aus den Betriebsmitteln erhalten habe, so abgesehen von den erheblichen Mehreinnahmen von 8,8 Mill. k gegen das Vorjahr eine Gefahr für den Bestand des Er- rungsfonds nicht bestehe. Im Gesellschaftsvertrage wurde abgeändert, daß die Gesellschaft berechtigt ist, sich an ren Unternehmungen zu beteiligen, die geeignet sind, den iel der Bahn mittelbar oder unmittelbar zu fördern.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen an der Verwal- gsakademie Berlin.** Die Verwaltungsakademie Berlin gibt t nachstehende Einzelheiten über die das Eisenbahnwesen effenden Vorlesungen des kommenden Wintersemesters, die wir bereits in Nr. 34, S. 688 d. Ztg. allgemein berichtet n, bekannt:

Heinrich, Geh. Baurat Min.-Rat Dr.: Ausgewählte apitel aus der Eisenbahnbetriebswissen- chaft.

inleitung: Inhalt, Grenzen und Ziele der Eisenbahn- betriebswissenschaft.

Die Werkzeuge der Betriebsführung. I. Bauliche Grundlagen: 1. Bahnanlagen; 2. Bahnbewachung; 3. Signal- und Sicherungsanlagen; 4. Fernverständigung. II. Betriebsmittel und Betriebsstoffe: 1. Lokomotiven; 2. Wagen; 3. Betriebsstoffe. III. Das Betriebspersonal. IV. Organisatorische Grundlagen: 1. Ausführende Stellen; 2. überwachende Stellen; 3. leitende Stellen. V. Gesetze und Vorschriften.

Der Fahrdienst. I. Zugdienst: 1. Allgemeines; 2. Sicherheitsrücksichten; 3. Verkehrsrücksichten; 4. Rangierdienst; 5. Ausrüstung der Züge. II. Zugbeförderung: 1. Fahrplanwesen; 2. Bespannung; 3. Zugabfahrten auf der Strecke; 4. Zugfahrten in Bahnhöfen; 5. Unregelmäßigkeiten. III. Unfälle. IV. Kleinwagenfahrten.

Betriebsaufsicht und Leitung. I. In gewöhnlichen Zeiten. II. In betriebsschwierigen Zeiten.

echmann, Ober-Reg.-Baurat: Elektrische ahnen und Kraftübertragung. Wesen der elek- schen Zugförderung. Stromsystem. Wesen der Großkraft- ertragung. Stromerzeugung. Beschreibung einiger Groß- aftwerke. Fernleitungen. Unterwerke. Fahrleitungen. ektrische Motoren. Elektrische Lokomotiven und Trieb- gen. Beeinflussung der Schwachstromleitungen und eiser- n Rohrleitungen durch elektrische Leitungen. Wirtschaft- hkeit der elektrischen Zugförderung.

iemack, Min.-Rat: Die Tarifpolitik der ichsbahn.

artens, Ober-Reg.-Baurat Dr.-Ing.: Ausgewählte schnitte aus dem Eisenbahnwerkstätten- sen. 1. Der Zusammenhang im Bau und Betrieb von lustriewerken. 2. Das Förderwesen als Grundlage einer nmäßigen Fertigung. 3. Grundzüge der Betriebsstatistik d Betriebsüberwachung. 4. Einzelheiten aus der Praxis der itstudien auf Grund bisheriger Erfahrungen in den Eisen- nwerken. 5. Die wirtschaftliche Ausnutzung der Werk- gmaschinen.

ubenheimer, Regierungsbaurat: Organisation s Massenverkehrs unter Verwendung von iterwagen von hoher Tragfähigkeit und lbstentladevorrichtung. Der stetig wachsende terverkehr vor dem Weltkrieg. Die Betriebsschwierig- ten im Ruhrgebiet 1912. Die Folgen des Krieges und der hkriegszeit auf den Güterzugbetrieb. Der Wagenmangel l seine Ursachen. Die Grenzen der Leistungsfähigkeit der igen Betriebsmittel. Neue Wege zur Steigerung der riebsleistungen. Erhöhte Leistungsfähigkeit der Lokomo- n und Wagen. Beschleunigung des Wagenumlaufs. Die teile aus der Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen und Selbstentladung für die Eisenbahnverwaltung. Pendel- e der Großgüterwagen. Die Vorteile der Großgüterwagen die Verkehrtreibenden. Dienstkohlenbeförderung mit ßselbstentladern. Jetzige Verkehrslage und Ausblick in künftige Verkehrsentwicklung unter den durch den edensvertrag geänderten politischen Verhältnissen.

ubenheimer, Regierungsbaurat: Bauart der oßgüterwagen. Großgüterwagen für 50 t Kohlen r 40 t Koks. Vorteile der 50-t-Wagen gegenüber den 40-t- 20-t-Wagen. Drehgestellwagen. Wagen mit 4 freien kachsen und Ausgleichhebeln. System auf 3-Punkt-Auf- rung. Selbstentladung mit feststehendem Sattel (Esels- ken). Pendelzüge des Großmassenverkehrs. Flachboden- stentlader als freizügiger Wagen. Die Einzelkonstruktio- der zunächst zur Ausführung kommenden 10 Versuchs- bauarten. Kugel- und Rollenlager. Selbsttätige Wickelkuppelungen (Bauart Scharffenberg und Bauart Willison). Der spätere Großgütereinheitswagen.

7. Andersch, Ober-Reg.-Rat Dr.: Enzyklopädie der Verkehrswissenschaften. Geschichtliche Übersicht über die Entwicklung des Verkehrs. Bedeutung und Wirkungen. Preisbildung. Die einzelnen Verkehrsarten im besonderen. Wasserverkehr. Luftverkehr. Straßenverkehr. Eisenbahnverkehr. Post und Telegraphie. Weltverkehr.

Auf der Jahrestags- und Semestereröffnungsfeier der Akademie am 16. Oktober nachm. 5 Uhr in der Universität werden der Präsident der Akademie, Reichsminister Schiffer, Vertreter der Behörden und Staatsminister Drews sprechen, letzterer über die Neuordnung des Beamtenrechts in Verbindung mit dem gesetzgeberischen Material über die Verwaltungsreform. Der Eintritt ist frei, Karten werden nicht ausgegeben.

Anmeldungen zum neuen Semester in der Geschäftsstelle, Charlottenstraße 50/51. Beginn der Vorlesungen am 30. Oktober. Vorlesungsverzeichnisse in der Geschäftsstelle (Preis 20 *M* und 1,50 *M* Porto). Postscheck 66635 Berlin.

— **Stand der Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Der Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer in Hamburg schreibt: Mit Beginn des neuen Monats sind wieder neue Lohnerhöhungen in Kraft getreten, welche in erster Reihe die Hafenarbeiter durchgesetzt haben; das mit ihnen getroffene Abkommen bedeutet insofern eine Rückkehr zu früherer Gepflogenheit, als dasselbe bis Ende des Monats gilt; die Hafenarbeiter erhalten danach vom 1. bis 15. einen täglichen Lohnzuschlag von 80 *M* und vom 16. bis 31. einen weiteren von 70 *M*. Auf Grund dieser Erhöhungen hat auch die staatliche Kaiverwaltung mit Gültigkeit vom 3. Oktober den Teuerungszuschlag von 1100 % auf 1400 % heraufgesetzt, was besonders in den Kaiumschlagsgebühren zum Ausdruck kommt. Die privaten an dem Gütertransport und Umschlag sowie der Lagerung beteiligten Organisationen sind, wie immer, mit Preisaufschlägen gefolgt, so daß der gesamte Verkehr wiederum eine erhebliche Verteuerung erfährt; die Benutzung des Hamburger Hafens würde dadurch noch mehr beeinträchtigt werden, wenn nicht an den deutschen Wettbewerbshäfen die gleichen Verhältnisse herrschten, wie hier, und die holländischen und belgischen Häfen in ihrem Wettbewerb nicht durch den Valutaunterschied beschränkt wären. Allerdings kommt ihnen die ständige Erhöhung der deutschen Eisenbahn-Gütertarife wieder einigermaßen zugute, aber das Verkehrsministerium hält trotz aller Bedenken der Handels- und Industriekreise an seiner Politik, die ständigen Lohnaufbesserungen durch Tariferhöhungen auszugleichen, unentwegt fest. Die Binnenschiffahrt, die im Gegensatz zum vorjährigen Herbst infolge günstigen Wasserstandes erfreulicherweise in vollem Gange ist, sieht sich wegen weiterer Steigerung der Betriebskosten ebenfalls genötigt, die Frachten nicht unwesentlich zu erhöhen, bietet aber den Verladern für manche Artikel und Verkehrsbeziehungen noch beträchtliche Ersparnisse. Kahnraum ist genügend vorhanden, welcher Umstand um so mehr zu begrüßen ist, als in den letzten Tagen des September wegen der am 1. d. M. eingetretenen 100 % igen Bahnfrachtenerhöhung der Güterandrang ein so gewaltiger war, daß die Eisenbahn ihn auch nicht annähernd bewältigen konnte.

— **Personalnachrichten.** Die Geschäfte eines Abteilungsleiters bei der Reichsbahndirektion sind übertragen: den Abteilungsdirektoren Dr. jur. Grünberg in Cassel, Gerstberger in Münster (Westf.), Holzbecher in Magdeburg, Lüttke in Frankfurt (Main), Dr. jur. Grapow in Elberfeld, Paetsch in Halle (Saale), Hannemann in Königsberg (Pr.), Lauer in Oppeln, Falck in Köln, Geheimen Baurat Wagner in Hannover, Weinnold in Essen, Flume in Stettin und Wallbaum in Berlin, den Oberregierungsräten Sabarth in Königsberg (Pr.), Sammer in Hannover, Geheimen Regierungsrat Melchers in Köln, Dr. jur. Teubner bei der Generalbetriebsleitung Ost in Berlin, Windscheid in Altona, Geheimen Regierungsrat Dr. jur. Hans Schneider in Mainz, Adolf von Schaewen in Berlin (Reichsbahndirektion Osten), Max Lüdicke in Berlin und Lochner in Oppeln, dem Geheimen Oberbaurat Hummel in Mainz, den Oberregierungsbauräten Pusch in Essen, Karl Sarrazin in Münster (Westf.), Zoche in Breslau, Senst in Halle (Saale), Heinrich Koch in Altona, Voegler in Berlin (Reichsbahndirektion Osten), Niemann in Magdeburg, Meinecke in Berlin, Baumgarten in Elberfeld, Metzger in Frankfurt (Main), Senffleben in Elberfeld, Clemens in Köln, Modrze in Breslau, Engelbrecht in Hannover und Dr.-Ing. Spiro in Altona.

Versetzt sind: der Abteilungsdirektor Fabiunke, bisher in Trier, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Breslau; die Oberregierungsräte Dr. jur. Degen, bisher

in Erfurt, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Main); Pütter, bisher in Berlin, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Stettin; Gehr, bisher in Frankfurt (Main), als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Erfurt; Dr. jur. Simon, bisher in Stettin, als Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin; Willgerodt, bisher in Köln, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Berlin; die Oberregierungsbauräte Max Büttner, bisher in Berlin, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Cassel; Hermann Meyer, bisher in Halle (Saale), als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Erfurt; Grunzke, bisher in Essen, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Köln unter weiterer Belassung in seiner jetzigen Stellung bei der Generalbetriebsleitung West bis zum 31. Dezember 1922; Ernst, bisher in Cassel, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Berlin; Hugo Pieper, bisher in Essen, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Trier; Franz Koester, bisher in Münster (Westf.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Halle (Saale), Jochem, bisher in Trier, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Münster (Westf.); Wilhelm Pirath, bisher in Hagen (Westf.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Essen; Geheimer Baurat Tackmann, bisher in Trier, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Frankfurt (Main); Bode, bisher in Königsberg (Pr.), als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Halle (Saale); de Neuf, bisher in Essen, zur Eisenbahn-Hauptwerkstätte nach Mülheim (Ruhr)-Speldorf; Proske, bisher in Berlin, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.); Rudolf Keller, bisher in Lindau, als Referent zur Reichsbahndirektion nach Augsburg und Schlosser, bisher in Bamberg, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Hof; die Regierungsräte Lohmann, bisher in Essen, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Köln; Lagatz, bisher in Aschersleben, zur Reichsbahndirektion nach Stettin und Johann Geiger, bisher in Karlsruhe, zur Generalbetriebsleitung Süd nach Würzburg; die Regierungsbauräte Georg Witt, bisher in Hersfeld, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Flensburg; Otto, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Breslau; Ucko, bisher in Lauterbach (Hess.), als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Friedberg (Hess.); Brühl-Schreiner, bisher in Stralsund, als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Breslau; Purrucker, bisher in Flensburg, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Oppeln; Johannes Schröder, bisher in Breslau, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 1 nach Braunschweig; Höfft, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 1 nach Hagen (Westf.); Dr.-Ing. Otto Hermann Müller, bisher in Oelsnitz (V.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Essen; Otto, bisher in Schorndorf, zum Eisenbahnbetriebsamt 1 nach Frankfurt (Main); Stroh, bisher in Speichingen, zur Reichsbahndirektion nach Altona; Max Brunner, bisher in Neustadt (Schwarzwald), als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung 1 nach Breslau; Otto Wolff, bisher in Halle (Saale), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Berlin; Silbereisen, bisher in Münster (Westf.), zur Eisenbahn-Hauptwerkstätte nach Neumünster; Soder, bisher in Neumünster, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Schwerte; Paul Wagner, bisher in Berlin-Grunewald, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahnzentralamts nach Berlin; Karl Günther, bisher in Berlin, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Berlin-Grunewald und Bär, bisher beurlaubt, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 2 nach Duisburg; der Regierungsassessor Dr. jur. Wehde, bisher in Berlin, zur Reichsbahndirektion nach Altona; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Brzozewski, bisher in Essen, zur Eisenbahnbauabteilung nach Flensburg; Petzold, bisher in Altenberg (E), zur Reichsbahndirektion nach Stettin; Eitel, bisher in Rohr, zum Eisenbahnbetriebsamt 1 nach Hagen (Westf.); Ernst, bisher in Stuttgart, zur Reichsbahndirektion nach Berlin; Flamm, bisher in Horb, zur Reichsbahndirektion Osten nach Berlin; Mönch, bisher in Leipzig und Metzig, bisher in Frankfurt (Main), nach Brandenburg (Havel) zum Eisenbahnwerk Brandenburg West.

Dem Regierungsbaurat Gehrmann in Stettin ist die Verwaltung des Eisenbahnverkehrsamts 2 daselbst und dem Regierungsrat Haertel in Stettin die Verwaltung des Eisenbahnverkehrsamts 1 daselbst übertragen. — Der Regierungsbaurat Altenburg, bisher beurlaubt, ist der Reichsbahndirektion in Cassel zur Beschäftigung überwiesen. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Theodor Hager ist bei der Reichsbahndirektion in Frankfurt (Main) zur Beschäftigung im Reichseisenbahndienst einberufen.

Die Abteilungsdirektoren, Geheimer Baurat Geibel bei der Reichsbahndirektion in Mainz und Kiel bei der Reichsbahndirektion in Hannover; die Oberregierungsräte, Geheimen Regierungsräte Josef Gallo, Mitglied der Reichsbahndirektion in Frankfurt (Main) und Georg von Koppenfels bei Reichsbahndirektion in Dresden; der Oberregierungsrat K genberg, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts in Fran (Main); die Oberregierungsbauräte, Geheimen Ba Samens, Mitglied des Eisenbahnzentralamts in B Lüpke, Mitglied der Reichsbahndirektion in Fran (Main); Vater, Mitglied der Reichsbahndirektion in E und Röthig, Mitglied der Reichsbahndirektion in (Saale); die Oberregierungsbauräte Stromeyer, Mit der Reichsbahndirektion in Cassel; Rudow, Mitglied Reichsbahndirektion in Magdeburg; Seyffert, Mitglied Reichsbahndirektion in Trier und Scheer, Mitglied Reichsbahndirektion in Altona; der Regierungsrat Kowal Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts in Cassel; die Regier bauräte, Oberbauräte Decker in Dresden und Dietsc Leipzig; die Regierungsbauräte Henkes, Mitglied der Re bahndirektion in Hannover; Berns, Vorstand des Eisen betriebsamts 2 in Magdeburg; Falkenstein, Vorstand Eisenbahnbetriebsamts 1 in Braunschweig und Karl He mann, Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts in Uelzen un Eisenbahnamtmänner, Rechnungsräte Breetsch in A (Westf.) und Heinemann in Erfurt, sind auf ihren A unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den stand getreten. — Dem Regierungsbaurat Adolf Bothe, b in Berlin-Grunewald, und dem Regierungsbaumeister des schinenbaufachs Bock, bisher in Berlin, ist die nachges Entlassung aus dem Reichsdienst erteilt.

Gestorben sind: der Oberregierungsbaurat Str Mitglied des Eisenbahnzentralamts in Berlin; die Regier bauräte Christoph Fritz, Vorstand des Eisenbahnmasch amts in Warburg und Müller-Artois bei der Reichsb direktion in Breslau.

Österreich.

— Erhöhung der Personen- und Gütertarife der Bundesba Die Gütertarife der österreichischen Bundesbahnen sind 1. September d. J. um 150 %, die Personentarife am 8. Septe d. J. um 300 % hinaufgesetzt worden. Die Mehreinnahmen diesen Tariferhöhungen hätten ausgereicht, um den zur Zei Vorarbeiten für diese Tarifmaßnahmen errechneten Abgän Bundesbahnbetriebe zum größten Teile zu decken. Inzwi sind jedoch die persönlichen Ausgaben infolge der durc Teuerung bedingten Erhöhung des Index sowie nicht minder die sachlichen Ausgaben der Bundesbahnen dergestalt wachsen, daß die Schaffung weiterer Mehreinnahmen im Bu bahnbetriebe durch eine neuerliche Erhöhung der Eisenbahnt unbedingt erforderlich erschien, wenn eine Inanspruchn der Notenpresse zwecks Aufbringung der für die Fortfü des Bundesbahnbetriebes erforderlichen Geldmittel mit de die gesamte Volkswirtschaft so schädlichen Folgewirkungen weiteren Notenerzeugung vermieden werden sollte. Die B bahnverwaltung sah sich daher genötigt, von der dem B minister für Verkehrswesen vom Hauptausschusse des Nat rates in seiner Sitzung vom 15. Juli d. J. erteilten Ermächt Gebrauch zu machen und die Personen- und Gütertarife sprechend hinaufzusetzen.

Das Ausmaß der Erhöhungen beträgt sowohl im Pers verkehr als im Güterverkehr durchschnittlich 200 %. Wä jedoch die Erhöhung im Güterverkehr mit Rücksicht darau erst am 1. August d. J. ein systematisch neuerstellter Güte ausgegeben worden ist, gleichmäßig erfolgte, ist, was den sonenverkehr anlangt, diese Erhöhung in einen auf Grundlagen aufgebauten Personentarif eingearbeitet.

Die Tarifmaßnahmen sind im einzelnen die folgenden:

1. Güterverkehr. Sämtliche Frachtsätze und Geb des Gütertarifs der Bundesbahnen werden, wie bereits erw gleichmäßig um 200 % hinaufgesetzt, mit den nachstehender nahmen:

Eine geringere Erhöhung, und zwar etwa bis 150 %, erf die Ausnahmetarife für Stammholz, Schleifholz und Gruben weil sich bei einer Hinaufsetzung dieser Tarife um das vol höhungsausmaß von 200 % das im Frieden bestandene Verh zwischen der Frachtquote und dem Warenpreise bei diese tikeln wesentlich verschieben würde. Hingegen werden di nahmetarife für Rohstoffe, Zement und Düngemittel um me das durchschnittliche Erhöhungsausmaß hinaufgesetzt. Tarife sind gegenüber dem allgemeinen Tarifstand bisher in solchen Maße zurückgeblieben, daß eine Erhöhung der F sätze dieser Ausnahmetarife um 200 % nicht genügen wür auch nur annähernd eine Deckung der Eigenkosten der Eise bei diesen Transporten zu erzielen. Daher mußte sch Interesse jener Verfrachterkreise, die andere Güter zur Au bringen, an den Abbau der für die erwähnten Artikel bestehe Begünstigungen geschritten werden, da sonst die aus diesen porten für die Eisenbahn erwachsenden Ausfälle nur durc

gerechtfertigte weitere Verteuerung der Frachtkosten aller
igen Güter wettgemacht werden könnte. Aus den gleichen
wägungen sind bereits anläßlich der letzten Erhöhungsmaß-
men auch die für Lebensmittel gewährten Ermäßigungen
sentlich eingeschränkt worden.

Trotz der über den Rahmen der durchschnittlichen Erhöhung
ausgehenden Hinaufsetzung der erwähnten Ausnahmetarife
rsteigt jedoch bei den in Betracht kommenden Artikeln die
chtquote den vor dem Kriege bestandenen Prozentsatz vom
renpreise nicht, bei manchen Gütern wird er nicht einmal er-
cht.

Schließlich wird der Ausnahmetarif für Zucker aufgehoben,
bei den gegenwärtigen Zuckerpreisen die durch diesen Aus-
metarif gewährten Frachtnachlässe keinen Einfluß auf die
isgestaltung ausüben können.

Die Erhöhung des Gütertarifs ist mit 1. Oktober in Kraft ge-
ten.

. Personenverkehr. Der neue Personentarif ist auf
lkommen neuen Grundlagen aufgebaut; die gegenüber den
enwärtigen Fahrpreisen eintretende Erhöhung beträgt durch-
nittlich 200 %. Die durch diese Erhöhung eintretende Mehr-
astung ist jedoch auf die einzelnen Entfernungen entsprechend
er Tragfähigkeit aufgeteilt, wobei namentlich auf den Verkehr
schen den Hauptstädten der Bundesländer sowie auf die ent-
te Lage Tirols und Vorarlbergs besonders Bedacht genommen
rde. Die größten Erhöhungen wurden auf die Nahentfernungen
egt, weil der Nahverkehr bei den hier in Betracht kommenden,
olut genommen, immer noch niedrigen Fahrpreisen eine
hältnismäßig größere Belastung verträgt als der Fernverkehr,
der Fahrpreis wegen seiner absoluten Höhe in der Haus-
tung des einzelnen Reisenden bereits einen nennenswerten
sten bedeuten kann. Außer den schon im Aufbau des Tarifs
gesehenen Erleichterungen werden auch noch weitere Be-
stigungen durch Einführung ermäßigter Rückfahrkarten ge-
rt werden. Solche Rückfahrkarten werden insbesondere im
kehr der entfernten Vorarlberger Stationen mit Wien, ferner
Förderung des Verkehrs innerhalb der Bundesländer in be-
mten Stationsverbindungen auf mittlere Entfernungen und
ließlich zur Erleichterung eines Ausflugsverkehrs an Sonn-
l Feiertagen auch auf die ganz nahen Entfernungen zur Aus-
e gelangen. Auch werden die Kilometerhefte eine Ausgestal-
g dahin erfahren, daß solche Hefte schon auf Gesamt-
fernungen von 1000 km aufgelegt werden.

Die Fahrpreise für die einfache Fahrt in der 3. Wagenklasse
sonenzug werden z. B. betragen: Wien-St. Pölten 16 200 K.
höhung 216 %), Wien-Amstetten 28 200 K. (Erhöhung 203 %),
en-Salzburg 60 400 K. (Erhöhung 179 %), Wien-Innsbruck
00 K. (Erhöhung 171 %), Wien-Buchs 135 600 K. (Erhöhung
%). Die Preise für Schülermonatskarten werden nur um
bis 120 %, dagegen die Monatsstreckenkarten, deren Berech-
gsgrundlage bisher auf die nächsten Entfernungen 30, auf die
testen Entfernungen 12 einfache Fahrten gebildet hat, um
r als 200 % hinaufgesetzt werden, indem für diese Karten
mehr als Berechnungsgrundlage auf die nächsten Entfernun-
40 und auf die weitesten Entfernungen 16 einfache Fahrten
enommen werden. Diese Maßnahme ist aus dem Grunde not-
dig, weil die bisherige Preisberechnung der Ausnutzungs-
lichkeit der Monatsstreckenkarten auch nicht annähernd ent-
ochen hat.

Hinsichtlich der Preise für die ermäßigten Streckenkarten und
ckfahrkarten für Angestellte und Arbeiter ist eine Änderung
für diese Karten bisher gewährten prozentuellen Ermäßigung
den gewöhnlichen Fahrpreisen nicht beabsichtigt.

Die Frachtsätze für Reisegepäck werden um 200 %, jene
Expreßgut in einem solchen Ausmaße erhöht werden, daß
die Gebühren für das gewöhnliche Eilgut um 15 % übersteigen.
Der neue Personentarif ist mit 8. Oktober zur Einführung
ngt.

Das Mehrerträgnis aus den in Aussicht genommenen
rifmaßnahmen im Personen- und Güterverkehr wird mit jähr-
rund 1583 Milliarden Kronen veranschlagt. Hiervon entfallen
5 Milliarden auf den Güter- und 418 Milliarden auf den Per-
enverkehr. Trotz der Erhöhungsmaßnahmen wird aber der
tschaftliche Verlust im Bundesbahnbetriebe noch immer nicht
ständig gedeckt sein.

**— Bestellung eines Ersparungskommissärs der Bundesregie-
rung.** Die Bundesregierung hat mit Beschluß vom 22. Juni 1922
Präsidenten des Militärliquidierungsamtes, Ministerialrat
Friedrich Hornik, zum Ersparungskommissär bestellt.
Ersparungskommissär der Bundesregierung ist dem Bundes-
ister für Finanzen unmittelbar unterstellt.

Die Tätigkeit des Ersparungskommissärs der Bundesregierung
reckt sich auf alle Dienstzweige der Bundesverwaltung. Er
befugt, auf Grund von Anträgen der Ersparungskommission
aus eigenem Antriebe bei den zuständigen Dienststellen aller
nstzweige die Durchführung der zum Abbaue des Bundes-
verwaltungsapparates erforderlichen Maßnahmen zu beantragen,
ferner Erhebungen und Feststellungen über sämtliche Möglich-
keiten eines Arbeits- und Personalabbaues und sonstiger Er-
sparungen durchzuführen und den einzelnen Bundesministern An-
träge über die auf Grund des Ergebnisses seiner Erhebungen und
Feststellungen zu treffenden Maßnahmen zu erstatten.

Er ist weiter befugt, alle bei den Dienststellen beobachteten,
den Bundesschatz belastenden Unregelmäßigkeiten und Mißstände
(z. B. ungerechtfertigter Sach- und Personalaufwand, widmungs-
widrige Verwendung von Bundesmitteln, mißbräuchliche Aus-
dehnung von Begünstigungen u. dgl.) der berufenen vorgesetzten
Dienststelle zum Zwecke der Abstellung mitzuteilen und erforder-
lichenfalls hierfür zweckdienliche Verfügungen zu beantragen.

— Ein Beschaffungsamt der Bundesbahnverwaltung. Aus der
durch den Bundesminister für Verkehrswesen kürzlich im Natio-
nalrat erfolgten Beantwortung einer Anfrage ist zu entnehmen,
daß die Bundesbahnverwaltung in Entsprechung einer vom
Nationalrat im Jahre 1921 gestellten Forderung zwecks einheit-
licher Beschaffung der von ihr benötigten Bau- und Betriebs-
stoffe die Zusammenlegung der mit der Beschaffung dermalen
schon beschäftigten Stellen in ein Amt plant, wodurch eine
raschere Beschaffung der Bau- und Betriebsstoffe, raschere Be-
zahlung der Lieferanten und bessere Ausnutzung der Wirt-
schaftslage erzielt werden soll. Die wichtigsten Betriebsstoffe,
wie Kohlen, Schienen, Schwellen, werden übrigens schon gegen-
wärtig mit dem besten Erfolge einheitlich von einer Stelle be-
schafft.

— Südbahn. Kürzlich haben Sitzungen des Verwaltungsrates
der Südbahn stattgefunden. In den Besprechungen machte der
Präsident der Generaldirektion Dr. Fall Mitteilungen von den
Eindrücken, die er in Paris gewonnen hatte. Durch die Stellung-
nahme der französischen Interessenten zu dem Venediger Ab-
kommen war naturgemäß eine neue Lage geschaffen worden.
Das Venediger Abkommen ist bekanntlich auf den Widerstand
der französischen Kreise gestoßen, und man legte in Paris Wert
darauf, nähere ziffermäßige Darstellungen zu erhalten und
namentlich die Rückwirkungen zu kennen, welche die Bezahlung
der Pachtrente in der vorgesehenen Mindesthöhe von 20 Millionen
Goldfranken hätte. Von französischer Seite wollte man die
Lasten der Gesellschaft genau kennen, um damit zu einer ziffer-
mäßigen Schätzung der Erträgnisse zu gelangen, auf welche die
Obligationenbesitzer in Zukunft sicher rechnen könnten. Nach
dem ganzen Stande der Verhandlungen ist es nicht anzunehmen,
daß in kurzer Zeit eine Lösung der Südbahnfrage erfolgen kann.
Das Venediger Abkommen ist vorläufig noch nicht einmal von
den einzelnen Regierungen förmlich angenommen worden. Jetzt
wird man in Paris an der Hand der neuen zur Verfügung ge-
stellten Daten die Lage der Südbahn weiter prüfen und voraus-
sichtlich auch mit den italienischen Interessenten unmittelbare
Verhandlungen führen. All das bedingt aber einen längeren Zeit-
raum. Die Südbahn hat im September in Österreich eine Tarif-
erhöhung vorgenommen, im Oktober tritt eine neue Tarif-
erhöhung in Kraft, da die Kosten des Betriebes im Steigen be-
griffen sind und durch die Einnahmen nicht gedeckt werden
können. Auch nach der Durchführung der Tariferhöhung im
Monate Oktober glaubt man, daß nur etwa drei Viertel der Sach-
und Personalaufwendungen durch die Tariferhöhung gedeckt
werden können. Die Südbahn empfindet die Erhöhung der
Tarife einerseits günstig, anderseits ungünstig. Günstig inso-
fern, als ihre Einnahmen hierdurch steigen, ungünstig dadurch,
daß alle Materialkosten eine bedeutende Erhöhung erfahren.
Die Südbahn muß Kohlen aus der Tschecho-Slowakei heran-
führen, und für diese Kohlen müssen die erhöhten Gütertarife,
die auf den Staatsbahnen in Geltung stehen, bezahlt werden.
Vorläufig arbeitet die Südbahn in Österreich und Ungarn mit
einem Betriebsabgang, nur die südslawischen Linien weisen
einen Überschuß von einigen Millionen Dinar im Monate auf.

— Tariferhöhung bei der Südbahn. Die Direktion der Südbahn-
gesellschaft teilt mit: Mit Wirksamkeit vom 8. Oktober 1922 bis
auf Widerruf werden auf den im Bereich der Republik Österreich
gelegenen Strecken der Südbahngesellschaft die Personen-
fahrpreise im Ausmaße von 270—170 % erhöht. Für die wich-
tigeren Stationsverbindungen werden auf Entfernungen über
51 km ermäßigte Rückfahrkarten eingeführt. Die Be-
förderungspreise für Reisegepäck und Expreßgut werden um
rund 200 % erhöht.

**— Bargeldloser Verkehr bei den Güterkassen der Bundes-
bahnen.** Von dem fortgesetzten Bestreben geleitet, den bar-
geldlosen Verkehr bei den Güterkassen im Interesse der Ver-
einfachung des Kassendienstes und der Beschleunigung der Ab-
fertigung zu fördern, hat die Bundesbahnverwaltung neben der
nach den allgemeinen Bestimmungen vorgesehenen Frachten-
stundung ein besonderes Stundungs- und Ausgleichsverfahren
mit der Vereinsbank A. G. für Gewerbe, Industrie und Handel

in Wien vereinbart, dessen hauptsächlichste Vorteile für den Stundungsnehmer darin bestehen, daß die Gewährung der Stundung ohne besonderes Ansuchen auf Grund einer Erklärung der Vereinsbank unmittelbar eintritt, und daß die Sicherheitsleistung gegenüber der Bahn, der Geldausgleich mit der Bahn und insbesondere auch die Beschaffung der hierfür erforderlichen Zahlungsmittel fremder Währungen von der genannten Bank übernommen wird. Prospekte über dieses vorläufig nur für die im Wiener Gemeindebezirk gelegenen Stationen der österreichischen Bundesbahnen in Aussicht genommene Stundungsverfahren sind bei der genannten Bank und bei den Güterkassen der erwähnten Stationen erhältlich.

— **Nachzahlungs- und Erstattungsansprüche aus unrichtig berechneten Gebühren.** Das Bundesministerium für Verkehrswesen hat an die Bundesbahndirektionen die Weisung ausgegeben, daß die bei der Überprüfung der Verrechnungsbelege festgestellten Nachzahlungsansprüche aus unrichtig berechneten Gebühren bis eintausend österreichische Kronen (einschließlich) für einen Abfertigungsbeleg nicht zu behandeln und die Ausfallsbeträge nicht nachzuerheben sind, es sei denn, daß sich bei einer Reihe gleichartiger Belege derselbe Fehler wiederholt.

— **Niederösterreichische Landesbahnen.** Bekanntlich hat die österreichische Bundesbahnverwaltung die gesamten Strecken der niederösterreichischen Landesbahnen in Pachtbetrieb übernommen (vgl. Nr. 27, S. 546 d. Ztg.). Da nunmehr die Vorarbeiten für die endgültige Übergabe aller Geschäfte der Direktion der niederösterreichischen Landesbahnen an die Bundesbahnverwaltung abgeschlossen sind, wurde die Direktion für die niederösterreichischen Landesbahnen mit 30. September d. J. aufgelöst. Von den einzelnen Linien wurden die niederösterreichischen Alpenbahnen (St. Pölten-Gußwerk, Obergrafendorf-Ruprechtshofen), die niederösterreichische Waldviertelbahn (Gmünd-Großgerungs, Gmünd-Litschau, Altnagelberg-Heidenreichstein) und die Lokalbahn Willendorf-Neunkirchen der Bundesbahndirektion Wien-West, die Lokalbahn Retz-Drosendorf, die elektrische Lokalbahn Wien-Landesgrenze nächst Hainburg, die Lokalbahn Siebenbrunn-Leopoldsdorf-Engelhartstetten-Orth, die Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn, die Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf, die Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal und die Lokalbahn Ernstbrunn-Hohenau-Poysdorf-Gaunersdorf der Bundesbahndirektion Wien-Nordost zur Betriebführung übergeben. Vom 1. Oktober an sind daher alle Zuschriften in Angelegenheiten der bisherigen niederösterreichischen Landesbahnen an jene Wiener Bundesbahndirektion zu richten, welcher die in Betracht kommende Linie zugewiesen wurde.

— **Elektrische Speichertriebwagenzüge.** Seit dem Sommer vorigen Jahres verkehren elektrische Speichertriebwagenzüge auf der Strecke Salzbung-Hallein-Golling und Salzburg-Straßwalchen. Ende September 1922 sollte ein dritter Triebwagenzug zunächst auf der Strecke Linz-Traun und Linz-Wels in Verkehr gesetzt werden. Dieser vom Elektrisierungsamte der österreichischen Bundesbahnen entworfene Zug besteht aus einem Speicherwagen in der Mitte des Zuges und vier Personenwagen, an denen die an der Spitze und am Ende des Zuges befindlichen Wagen zu Triebwagen umgestaltet worden sind.

— **Aufhebung des Luftschiffahrtsverbotes für Österreich.** Die Botschafterkonferenz hat die österreichische Regierung benachrichtigt, daß sie das Verbot der Erzeugung sowie der Ein- und Ausfuhr von Luftfahrzeugen für zivile Zwecke in Österreich aufgehoben hat. Nach Artikel 147 des Friedensvertrages wäre „während einer Frist von sechs Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages die Herstellung, Ein- und Ausfuhr von Luftfahrzeugen und Teilen solcher, ebenso wie von Luftfahrzeugmotoren und Teilen von solchen für das ganze österreichische Gebiet verboten“ gewesen. Seit dem Inkrafttreten des Friedensvertrages sind wohl viel mehr als sechs Monate verstrichen, aber das Verbot bestand bis heute fort und hat namentlich die Flugzeugindustrie und die Erzeugung von Luftfahrzeugmotoren in Österreich schwer geschädigt.

Übrige europäische Länder.

— **Der Freihafen von Gothenburg.** Der Freihafen von Gothenburg wurde am 11. September durch den schwedischen Kronprinzen mit einer Ansprache eingeweiht. Es ist eine lange und mühevolle Arbeit, die damit ihren Abschluß gefunden hat. Die Arbeiten an der Hafenanlage wurden 1914 angefangen. Sie waren mit großen Schwierigkeiten verbunden, vor allem wegen der schlechten Untergrundverhältnisse. Der Grund im Zentralhafen ist auf sehr große Tiefe, 80 m und mehr unter Mittelwasser, aus Lehm gebildet. Die Gründung bis auf den Boden hinabzuführen war undenkbar, und der Bau mußte derart ausgeführt werden, daß die ganze Hafenanlage sozusagen auf dem losen Lehm schwimmt. Unendliche Massen Kies mußten Grundverstärkungen hergeschafft werden. Um dem Drucke Kais und der Bauwerke entgegenzuwirken, ist im Hafenbec selbst und außerhalb der übrigen Kais auf 50 m Breite Lehm auf bedeutende Tiefe fortgebaggert und durch Kiesfüll ersetzt worden. Der Boden des Hafenbeckens wird so von ei Kieslager bedeckt, das zum größten Teile eine Mächtig von 6 m hat. Die Länge der dauernden Kais innerhalb Freihafengebietes macht 11315 m aus, die Wassertiefe an ih beträgt 9 m. 23 elektrische Krane besorgen die Verbring der Waren zwischen den Fahrzeugen, dem Kai und den Ei bahnwagen. Doppelte Eisenbahngleise sind längs sämtli Kais verlegt. Die Expedition für die Hafen-, Zoll- und Fi bahnbehörden sind in einem am Haupteingang gelegenen Bi gebäude untergebracht, in dem auch große Räume an Pri firmen zu vermieten sind. Die Güterannahme wird durch besonders gebildetet Gesellschaft besorgt, in welche die H delskammer von Gothenburg ein Direktionsmitglied einzuset das Recht hat. Der Freihafen ist im Besitz der Stadt Got burg, aber die Verwaltung der Magazine innerhalb des F hafens ist einer halbkommunalen Gesellschaft, der Freiha aktiengesellschaft von Gothenburg übertragen, die auch seit einiger Zeit in Benutzung befindlichen Freilagerbau waltet.

Gemäß dem von der Regierung aufgestellten Reglement der Freihafen in Hinsicht auf den Zoll als fremdes Land Verhältnis zum übrigen Schweden zu betrachten. Güter kön also vom Ausland in den Freihafen eingeführt, können dort begrenzte Zeit aufbewahrt und wieder ausgeführt werden, in irgendeiner Form mit Zoll belegt zu werden. Auch Gi die vom Freihafen nach einem anderen schwedischen Freiha zur Einlegung oder im Übergangsverkehr überführt wer werden nicht mit Zoll belastet. Das jetzt amtlich eingewe Gebiet eingerechnet, das indes seit einigen Monaten in begr tem Umfange als Zollhafen in Verwendung war, erreicht Gesamtlänge der im Verkehr benutzten Kais im Hafen Gothenburg 8290 m. Das Hafengebiet ist 11 km lang und Gesamtlänge der Hafengleise etwa 50 km. Die Einfahrtr zum Freihafen ist auf 9.25 m Tiefe ausgebaggert. Abgesehen den Grunderwerbungskosten, für die 7184000 Kr. aufgewe wurden, kostete der Hafen etwa 21½ Millionen Kronen.

Dr.

— **Stadtpläne in den Warteräumen der schwedischen Sta bahnen.** Die Eisenbahndirektion hat bestimmt, daß Stadtn unter Glas und Rahmen in den Warteräumen oder an and geeigneten Stellen der Eisenbahnstationen, die innerhalb Gebieten liegen, für welche solche Karten vorhanden aufgehängt werden.

Dr.

— **Neue Grundsätze für den schwedischen Wagenwec verkehr.** Seitdem die letzten Abmachungen zwischen schwedischen Staats- und Privatbahnen über den Wagenwec verkehr aufgesagt wurden, und da neue Grundlagen für meinsame Anwendung von Güterwagen bisher nicht vereir werden konnten, hat die Eisenbahndirektion mit Schreiben 22. Juli d. J. „zur Gewinnung der nötigen Sicherheit im gemeinen Verkehr für die Zukunft“ die Frage des Wa wechselverkehrs der Regierung unterbreitet. Nach eingeher Bericht über die Entwicklung des Wagenwechselverkehr Schweden und über den Standpunkt der Direktion zu wichtigeren Einzelheiten stellt die Direktion bei der Regie folgende Anträge: 1. Für Wagenladungssendungen im Wec verkehr zwischen vollspurigen Bahnen sollen durchgeh Wagen verwendet werden. 2. Für eine solche Sendung, die Staatsbahnen berührt, sollen Staatsbahnwagen verwe werden; doch soll eine Privatbahn, deren Verkehrslänge 5 erreicht, zu diesem Zweck eigene Wagen verwenden, wenn fragliche Sendung höchstens 300 km auf den Staatsbahner fördert werden soll, und wenn die Zielstation nicht nör von Bollnäs oder Sveg liegt. Doch gilt die Bestimmung „ lich von Bollnäs“ nicht für Sendungen der Eisenbahn Hä sand-Sollefteå. 3. Für Wagenladungssendungen ins Aus sollen in erster Linie rücklaufende Auslandswagen ber werden. Ist ein solcher Wagen nicht vorhanden, so solle Falle der Versendung über Trälleborg ausschließlich Sta bahnwagen Verwendung finden und für Sendungen, die eine andere Grenzstation das Reich verlassen, vorzugsw Staatsbahnwagen und weiterhin dann die unter 4. benan Wagen. 4. Für Wagenladungssendungen im Wechselver die ohne die Staatsbahnen zu berühren, über zwei oder meh vollspurige Privatbahnen laufen, hat die Versenderbahn Wagen zu stellen; doch soll die Versandbahn, wenn geeig zurückgehende Wagen zu haben sind, verpflichtet sein, ha sächlich diese zu verwenden. 5. Die Eisenbahndirektion zu bestimmen, inwieweit Wagen fremder Bahnen in and als den obigen Fällen für Wagenladungssendungen im Wec verkehr mit den Staatsbahnen benutzt werden sollen. 6.

wendung von Wagen fremder Bahnen soll Wagenmiete für n Wagentag der Verwendung an die besitzende Verwaltung führt werden. 7. Diese Miete soll vorderhand 1 Kr 80 Öre gen für den Wagentag solcher Wagen, die den eigenen genarten der Staatsbahnen entsprechen, und die mit Einung für Druckluftbremse oder Leitung für eine solche use versehen sind, bis zu dem gegenseitigen Prozentverhält- das vom Wechselverkehrsstandpunkt sich erforderlich eren kann. Für die übrigen Wagen soll die Miete um 50 % len Tag und Wagen niedriger sein als die obige. 8. Wagenen fremder Eisenbahnen sollen für Wechselverkehrsungen gegen Wagendeckenmiete für jeden Wagendeckentag wendet werden. 9. Die in Punkt 8. genannte Miete be- vorderhand 30 Öre für den Wagendeckentag. 10. Die egenden Bestimmungen sollen für den Wagenwechselverkehr n, der zwischen den Staatsbahnen und gewissen schnelligen Eisenbahnen mittels sog. Überführungswagen statt- t. 11. Im Einvernehmen mit den Privatbahnen wird die ubahndirektion die besonderen Vorschriften mitteilen, die die Einführung dieser Verordnung erforderlich sind.

Dr. S.

Die Finanzlage der italienischen Staatsbahnen. Über die ere Verschlechterung der Finanzlage der italienischen isbahnen hat sich vor kurzem der Allgemeine Verd der italienischen Industriellen auf einer r Versammlungen ausgesprochen. Er hat sich unbedingt n jede weitere Erhöhung der Beförderungssätze gewendet im Gegenteil die Herabsetzung der Tarife für die wichtig- für die Industrie und Landwirtschaft notwendigen Rohe sowie für die Ausfuhrgüter verlangt. In diesem Sinne im Einvernehmen mit den Vertretern der verschiedenen ialen Produktionszweige zu einer Revision des bisherigen ms der prozentualen Tariferhöhungen geschritten werden, t wieder eine unterschiedliche Behandlung der Rohstoffe, fabrikate, gewöhnlichen Gebrauchsgegenstände und Luxusel, den Bedürfnissen der Wirtschaft entsprechend, einn könne.

r allmähliche Abbau der Tarife soll durch finanzielle Saungsmaßnahmen ermöglicht werden. Dazu wird von dem ande folgendes vorgeschlagen:

Völlige Umgestaltung und Vereinfachung der Organisation des Betriebes der Staatsbahnen; namentlich sollen für den eb der zahlreichen Eisenbahnen mit geringem Verkehr erternde Bedingungen zugelassen werden.

Verminderung des Personalbestandes.

Verständigere Anwendung der Vorschriften über den Achtentag.

Einführung wirksamer moralischer und wirtschaftlicher ahmen, die das Personal zu den früheren Grundsätzen der plin und Pflichttreue, der Arbeitslust, Sparsamkeit und chkeit zurückführen sollen.

Vernünftigere und wirtschaftlichere Politik für den Bau, Beschaffungen und Wiederherstellungen.

Verpachtung aller Betriebe, die von Privatunternehmern haftlicher als vom Staat geführt werden können.

ihrem letzten Finanzbericht hat die Staatsbahnverwaltung rt, daß in der Tat ein bedeutender Fehlbetrag noch für Betriebsjahr 1922/23 zu erwarten ist. Die Staatsbahnltung hat bereits mit Maßnahmen zur Verminderung der ebskosten begonnen. Namentlich hat sie den Personalnd nach und nach um fast 25 000 Köpfe vermindert und ch in diesem Jahre 170 Millionen Lire gespart. Die Einng neuer Eisenbahnbediensteten unter irgendeinem Vore ist streng verboten worden. Auch die übrigen Sparsamnaßnahmen, die von dem Industrieverband empfohlen werwill die Staatsbahn einführen. Den Bedarf an Kohlen man einschränken zu können. Die Sparsamkeitsprämien Lokomotivpersonals sind inzwischen wieder eingeführt en.

Staatsbahnverwaltung hofft, durch ihre Reformen sehr die Staatsbahnfinanzen so verbessert zu haben, daß der zuschuß, der, wie in anderen Staaten, nach dem Kriege in Italien geleistet werden mußte, bald wieder fortfallen

Moselkanalisierung Metz-Diedenhofen. Der Metzer Hanmmer ist vom französischen Minister der öffentlichen Ar. Le Trocquer, zugesagt worden, daß eine erste Jahresals Staatssubvention in das Budget 1923 für die Moselisierung eingesetzt werden sollte, unter der Voraussetzung, in Konsortium gebildet würde, welches über die für den erforderlichen Anleihen verhandeln kann. Die Handelser von Metz hat nun eine Gesellschaft mit beschränkter ng gegründet, an der der Generalrat des Departements die Stadträte von Metz und Diedenhofen und der Hüttenverband beteiligt sind. Zum Ausbau vorgesehen ist zunächst der Abschnitt Metz-Diedenhofen. Später wird man den Anschluß an das gesamtfranzösische Kanalsystem anstreben. Es ist außerordentlich bedauerlich, sagt die „D. A. Ztg.", daß der in deutscher Zeit oft angeregte Kanalbau nicht zur Durchführung gekommen ist. Die Gemeinsamkeit der Interessen zwischen lothringischem und rheinisch-westfälischem Industriegebiet wäre alsdann noch weit offensichtlicher gewesen als unter den heutigen Umständen. Es wäre noch weit anschaulicher in die Erscheinung getreten, in welchem Maße die westlothringische Eisenindustrie auf die Ruhrkohle und auf den deutschen Markt angewiesen ist. Unter französischer Herrschaft wird naturgemäß der Versuch unternommen werden, die Wirtschaftsinteressen nach dem Westen zum französischen Wirtschaftsbereich umzubiegen. Was freilich noch schwierige Probleme aufwerfen wird!

C

— Neue Wagen für die Londoner Untergrundbahnen. Der zunehmende Verkehr und die Eröffnung des Betriebes auf einigen neuen Strecken zwingt die Londoner Untergrundbahnen, ihren Wagenpark zu verstärken. Um die beste Wagenbauart für starken Schnellverkehr zu ermitteln, hat die Untergrundgruppe, die bekanntlich aus fünf Mitgliedern besteht, eine Art Preisausschreiben unter den fünf führenden Wagenbauanstalten von England angestellt, indem sie Richtlinien für den Bau der Wagen ausgegeben hat, es aber den Lieferwerken überläßt, innerhalb des so umgrenzten Rahmens selbst Entwürfe für die Wagen unter Zugrundelegung ihrer eigenen Erfahrungen auszuarbeiten. Es soll zunächst eine Anzahl von Probewagen in den Betrieb eingestellt und ermittelt werden, welche Bauart die zweckmäßigste ist. Dem Preisträger im Wettbewerb soll dann die ganze Lieferung, die 250 Wagen umfaßt, oder doch deren Hauptteil übertragen werden. Es handelt sich bei den Verbesserungen, die mit den neuen Wagen angestellt werden, namentlich um die Zahl und Anordnung der Türen, die Lüftung, die Ausbildung der Wagenenden und die Beseitigung oder wenigstens Dämpfung des Geräusches beim Fahren. In letzterer Beziehung ist schon eine Anzahl von Versuchen gemacht worden, die ergeben haben, daß das starke Geräusch zum Teil vom Dröhnen im Dach herrührt, zum Teil von klappernden Fenstern und von den Rädern erzeugt wird. Das Dröhnen im Dach konnte durch Ausfüttern mit Asbest stark gedämpft werden. Das Klappern der Fenster wurde durch Zerlegen der Fenster in kleinere Einheiten verringert, und die Umhüllung der Räder mit einer Art Haube hatte guten Erfolg in bezug auf das Geräusch der Räder. Für die Türen wird man voraussichtlich auf Schiebetüren, und zwar auf geteilte, deren Hälften nach beiden Seiten verschoben werden, kommen, weil sie nach den bisherigen Erfahrungen die schnellste Abfertigung der Züge ermöglichen. Besondere Anforderungen werden dadurch an die Wagen gestellt, daß sie sowohl über wie unter der Erde verkehren müssen. — Es ist in Aussicht genommen, daß nicht alle 250 Wagen in derselben Bauart ausgeführt werden, sondern daß, je nach dem Ergebnis des Versuchsbetriebes, der auf längere Zeit ausgedehnt werden soll, zwei oder auch drei Bauarten zur Ausführung ausgewählt werden. 150 Wagen sollen schon bis zum 1. Oktober 1923 eingestellt werden.

— Neue Wege in der englischen Stromversorgung. Die Erzeugung des elektrischen Stromes und seine Verteilung vollzog sich in England bis in die letzten Jahre ganz ohne Ordnung und System nach dem Zufall und nach Maßgabe der lokalen Bedürfnisse und Verhältnisse. Das hatte natürlich seine beträchtlichen Nachteile und oft auch sehr ärgerliche Folgen: einzelne Gebiete verfügten nur über eine ungenügende Menge Strom, während andere solchen in Ueberfülle erzeugten, wobei aber die Fernleitungen zur Abgabe des überflüssigen Stromes an andere fehlten. In den meisten Städten befaßten sich mehrere Gesellschaften oder Einzelunternehmer mit der Stromerzeugung und arbeiteten auf eigene Rechnung und unter ganz verschiedenen Bedingungen. Oft kam es auch vor, daß ein Großunternehmer den von ihm benötigten Strom von zwei oder mehreren Kraftzentralen beziehen mußte, und in den meisten Fällen erhielt er ihn unter verschiedenen Spannungen. Man schätzte vor 1919 die Zahl der in England Strom erzeugenden Unternehmungen auf etwa 500, und in manchen Städten kam der Strom unter fünf bis zehn verschiedenen Spannungen zur Verteilung. Eine solche mangelhafte Organisation hatte keine großen Aussichten, den infolge des Kriegs entstandenen wirtschaftlichen Umwälzungen zu widerstehen, zumal die Nachfrage nach elektrischer Kraft fortwährend wuchs. Daß eine Neuregelung der Stromversorgung den bisherigen Zustand ersetzen muß, sehen nicht nur die Verbraucher ein, sondern auch die Regierung, die nun dem Parlament einen Gesetzentwurf, die „Electricity Supply Bill", unterbreitet hat, der aber im Parlament noch nicht besprochen worden ist. Nach diesem Entwurf wird Großbritannien in 14 Kraftversorgungsbezirke eingeteilt. In großen Zügen wird darin

auch die Stromerzeugung geregelt und vorgeschrieben, daß jedes Netz ganz unabhängig von den bestehenden Kraftzentralen eine bestimmte Anzahl Zentralen haben muß, die nach einem Einheitsmodell erbaut und so angelegt werden sollen, daß sie nach Maßgabe der Nachfrage erweitert werden können. Jede solche Station ist heute auf 3 Millionen Pfund veranschlagt, und die erste wird zur Versorgung von Groß-London durch die „Londoner Elektrizitätsgesellschaft“ in Parking (Essex) erstellt. Neben diesem amtlichen Vorgehen bemerkt man auch bereits eine Neigung zur Organisation unter den Industriellen selber. Die Nachteile einer zu großen Verzettelung in der Stromerzeugung und -verteilung führen nun zu einem Zusammenschluß der verschiedenen Unternehmungen in den Städten, und es macht sich auch schon eine Bewegung in weiterem Rahmen bemerkbar, die darauf ausgeht, die vielen kleinen Gesellschaften in mächtige große Unternehmungen zusammen zu fassen

Fremde Erdteile.

— **Luftverkehr am Senegal.** Unter dem Namen „Compagnie Atlantique de Navigation Aérienne“ hat sich eine Gesellschaft zum Zwecke des Betriebes der Luftlinien am Senegal gebildet. Die erste Linie, die am 1. Oktober d. J. mit je einer wöchentlichen Fahrt in Betrieb gesetzt wird, ist die Strecke Dakar-Kayes, die in 5 Stunden zurückgelegt wird. Heute braucht man, um diese Strecke von 650 km zurückzulegen, volle 7 Tage über Saint Louis und muß dabei den Senegalfluß überqueren, was nur in der Zeit vom 15. Juli bis 15. September möglich ist. Mit der Eisenbahn braucht man 3 Tage; doch fährt diese nur vom 1. Dezember bis 1. Juni. In der übrigen Zeit ist die Strecke überhaupt nicht befahrbar, es sei denn in einem Kahne, was jedoch einen vollen Monat beansprucht.

Der Betrieb der Luftlinie wird im nächsten Jahre bis Bamako am Niger ausgedehnt werden, d. h. auf eine Gesamtstrecke von 1250 km. Ferner hat die Gesellschaft einen neuen Dienst von der Goldküste zum Golf von Guinea auf ihr Programm genommen zur Verbindung von Leopoldville unter Überfliegung des belgischen Kongo. Zur Verwendung kommen dabei die Flugmaschinen Caudron mit drei Motoren.

— **Vom Bau der französischen Kongobahn.** Von der Eisenbahn Pointe Noire-Brazzaville, deren Bau jetzt von den Franzosen von beiden Endpunkten aus in Angriff genommen wird, bringt das Pariser Bulletin du Comité de l'Afrique einige amtliche Mitteilungen. Danach sei der Zweck der Bahn, nicht nur den Verkehr von Französisch-Kongo zu bedienen, sondern auch einen Anteil an dem Verkehr des Belgischen Kongo zu erlangen. Ein Hafen soll an dem Atlantischen Endpunkt in der Bucht von Pointe Noire etwa 15 km südlich Loango hergestellt und eine Werftanlage daselbst zur Bewältigung eines Verkehrs von jährlich etwa 200 000 t errichtet wer[den]. Die Mittel zum Bau der Linie sollen aus der bereits vor [dem] Kriege bewilligten Anleihe von 171 Millionen Franken [be]stritten werden. Heute wird aber die Höhe dieser Anleihe [für] die fragliche Bauausführung voraussichtlich nicht mehr [aus]reichen. Die Bahn soll mit kleinsten Krümmungshalbmes[sern] von 200 m und Steigungen nicht über 15 ‰ = 1 : 66,67 [ge]baut werden. Der Bau der Linie, deren Länge 540 km [und] deren Spurweite 1 m beträgt, wird mancherlei Schwierigke[iten] begegnen und soll in 6 bis 7 Jahren vollendet sein. [Züge] von 120 t sollen mit einer Reisegeschwindigkeit von 25 km/[st] befördert werden. Da der Zugverkehr sich auf die Ta[ges]stunden beschränken soll, wird man einen Jahresverkehr [von] 400 000 t in jeder Richtung bewältigen können; die Leistu[ngs]fähigkeit der Bahn kann indes nach Bedarf leicht auf 1 Mil[lion] Tonnen in jeder Richtung gesteigert werden.

— **Bau der kongolesischen Anschlußstrecke der Bengu[ella]bahn.** Nach einer Meldung der Afric. World vom 23. Septe[mber] d. J. hat der oberste Betriebsleiter der Katanga- und der U[nter-]Kongo- und Katanga-Eisenbahn verlauten lassen, daß auf [den] Bau der kongolesischen Anschlußstrecke Tshitongo-Ruwe a[n die] portugiesische Benguellabahn in naher Zukunft nicht zu rec[hnen] sei. Dies dürfte eine Folge der Tatsache sein, daß es der [Ben]guella-Eisenbahn-Gesellschaft bisher nicht gelungen ist, die [Voll]endung ihres Bahnbaues zu finanzieren. (Vgl. die Mittei[lung] in Nr. 27, S. 542 d. Ztg.)

Bücherschau.

— **Die praktische Nutzanwendung der Prüfung des Ei[sens] durch Ätzverfahren und mit Hilfe des Mikroskops.** Von Dr.-[Ing.] E. Preuß. Berlin 1921. Julius Springer. Preis geb. 18,40

Das Büchlein will den Maschineningenieur in die Wis[sen]schaft der Metallographie einführen und will ihm eine [nütz]liche Gehilfin in der Stoffkenntnis sein; es ist kein Lehr[buch] dieser jungen Wissenschaft, sondern zeigt in erster Linie [dem] Betriebsingenieur, wie er sich dieses Wissensgebiet für [seine] Tätigkeit nutzbar machen kann.

Nachdem der Verfasser, der die erste Auflage bereits [1915] herausgab, im Weltkrieg den Heldentod gefunden hat, ist [das] Werk nunmehr in zweiter Auflage von seinen Mitarbe[itern] Berndt und Cochins neu herausgegeben worden. [Die] äußerst klaren Ausführungen werden durch eine große F[ülle] anschaulicher Abbildungen wirksam ergänzt und vermi[tteln] dem Leser in übersichtlicher und gedrängter Form eine K[ennt]nis der hauptsächlichsten Werkstoffe, ohne die weder der [Kon]strukteur noch der Betriebsingenieur seiner Aufgabe vol[l ge]wachsen ist. Zum Selbststudium sowie zu Unterrichtszwe[cken] ist es recht geeignet.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 4. Oktober 1922 ist die vollspurige Bahnstrecke Plockhorst-Peine als Nebenbahn mit den Stationen Ankensen, Edemissen und Stederdorf (Kreis Peine) für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 ab wird die Station Welle für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Die an der Strecke Meckesheim-Neckarelz gelegene Station Mörtelstein, die bis jetzt nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtet ist, wird am 16. Oktober d. J. für den Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Reichbahndirektion Königsberg (Pr.). [Die] Schreibweise des Namens des Bahnhofes Wiekischken a[n der] Bahnstrecke Darkehmen-Goldap ist fortan „Wikischken“ [(also] ohne e in der ersten Silbe).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sin[d er]lassen worden:

Nr. III 218 vom 3. Oktober 1922 an die Mitglieder des Satz[ungs]ausschusses, betreffend die Schriftleitung der Vereinszeitung [(ab]gesandt am 6. Oktober d. Js.);

Nr. III 220 vom 6. Oktober 1922 an die Mitglieder des Ge[nann]ten Ausschusses zur Ausarbeitung eines neuen Personen-[und] Gepäckwagenübereinkommens im Bereiche des Vereins, [be]treffend Bestellung des Ausschusses und Einladung zur Si[tzung] (abgesandt am 9. Oktober d. Js.);

Nr. V 526 vom 5. Oktober 1922 an die Vereinsverwaltunge[n und] vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins be[zogen] haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des [Ver]eins (abgesandt am 9. Oktober d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Schließung der Station Welle.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 wird die Station Welle für den gesamten Verkehr geschlossen.

Essen, den 29. September 1922. (1353)
Reichsbahndirektion Essen.

2. Umschlaggebühren.

Erhöhung der Umschlaggebühren von Maltsch Hafen und Pöpelwitz Umschlag.

Vom 15. Oktober 1922 ab werden die Gebühren für den Umschlag um rund 80 % erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der [EVO] (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Über die Höhe der Gebühren geb[en die] Umschlagstellen Auskunft.

Breslau, im Oktober 1922. (6[..])
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

mäß § 10ta VWÜ/RIV machen wir
nnt, daß die Strecke Aschaffenburg-
ünden zwischen Partenstein und
am 28. und 29. September 1922
n Zugzusammenstoßes unfahrbar

nchen, den 2. Oktober 1922. (1338)
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

ichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

sofortiger Gültigkeit wird die Ge-
für die Gestellung von Rollschemeln
die Verladung der Vollspurwagen
lie Rollschemel auf den Übergangs-
nen zu den Schmalspurbahnen
z-Obermaschel und Vorstadt L 1-
r L 1 auf 230 ℳ erhöht.
rlin, den 3. Oktober 1922. (1332)
Reichsbahndirektion.

nen-Güter- und Tiertarif für die alspurigen Linien, Teil II der Reichsbahn, Bezirk Dresden.

sofortiger Wirkung werden die im
sbahn-Gütertarif Heft C II enthal-
Ausnahmetarife 14 a für frisches
und Kernobst und 15 für frische
ffeln auf den Binnen- und Über-
sverkehr unserer schmalspurigen
n ausgedehnt. Näheres über die
tberechnung ist aus unserm Ver-
anzeiger zu ersehen, auch geben
tationen Auskunft.
sden, am 5. Oktober 1922. (1339)
Reichsbahndirektion.

ch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1922.

außeritalienischen Frachtsätze des
s S. 41—65 einschl. der im Ver-
gswege bekanntgegebenen außer-
ischen Frachtsätze werden mit
ng vom 1. November 1922 außer
gesetzt. Die Einführung neuer
tsätze zum gleichen Zeitpunkt
vorbehalten. (1359)
nkfurt (Main), den 7. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

ttembergischer Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Gültigkeit vom Tage des Beitritts
tuttgarter Straßenbahnen A.-G. zu
usnahmetarifen 14 und 14 a für
es Stein- und Kernobst im Deut-
Eisenbahn-Gütertarifheft C II,
ahmetarife — Tfv. 200 — vom
tober 1922 wird die besondere Zu-
gsfracht für Sendungen dieser Aus-
etarife im Verkehr mit den „Privat-
tationen“ Möhringen (Filder), Plie-
n-Hohenheim und Stuttgart-Deger-
für Stückgut auf 20 ℳ und für
nladungen auf 5 ℳ für 100 kg
t.
ttgart, den 4. Oktober 1922. (1330)
Reichsbahndirektion.

tarif für den Binnenverkehr der aarbahnen vom 1. Januar 1922.

1. Oktober 1922 tritt der Nach-
in Kraft, der unter anderem neue
hmetarife für Kartoffeln, Obst und
aren enthält. (1349)
Nachtrag kann zum Preise von
Franken von der Drucksachenver-
ng der Eisenbahndirektion des
ebietes käuflich bezogen werden.
ere Auskunft erteilt auf Verlangen
arifbüro der genannten Direktion.
rbrücken, den 30. September 1922.
nbahn-Direktion des Saargebiets.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Am 1. Oktober 1922 wird die Station Malmö Frihamn (Freihafen)-Güterbahnhof für den Freibezirk der Stadt Malmö — mit Schnittsätzen für Wagenladungen über Saßnitz-Trälleborg in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1329)

Altona, den 27. September 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Für Eil- und Frachtstückgüter, die in der Station Ebersbach (Sa.) eingehen und zwecks Weiterabfertigung vom Güterboden nach dem Zollboden überführt werden, wird mit Wirkung vom 10. Oktober 1922 eine Gebühr von 35 ℳ für 100 kg, mindestens 35 ℳ für die Sendung erhoben. (1354)

Dresden, am 7. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich über Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf jederzeitigen Widerruf werden Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen von den polnischoberschlesischen Kohlentarifstationen nach österreichischen Stationen ausschließlich der Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang mit durchlaufenden internationalen Frachtbriefen aufgeliefert. Als Frachtrecht gilt das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übereinkommen) mit allen Nachträgen und einheitlichen Zusatzbestimmungen, soweit nicht nachstehend Ausnahmen vorgeschen sind.

1. Zu Art. 6: Der Absender hat im Frachtbriefe die deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstation Oderberg (Bohumin) vorzuschreiben. Die Dienststellen sind beauftragt, Frachtbriefe ohne diese Angaben zurückzuweisen.

2. Zu Art. 11: Die Frachten und Gebühren werden bis Oderberg (Bohumin) nach den Frachtsätzen und Bestimmungen des Oberschlesischen Wechselverkehrs berechnet. Ab Oderberg erfolgt Frachtberechnung nach den tschechoslowakischen und österreichischen Binnentarifen (Lokaltarifen, auch Wechsel- und Verbandstarifen) auf dem Beförderungswege, und zwar sind die am Tage des Übergangs der Sendungen in der betreffenden Übergangsstation in Kraft stehenden Tarife maßgebend.

3. Zu Art. 12: Die bis Oderberg entstehenden Frachten, Gebühren und Barauslagen sind vom Absender, die in Oderberg selbst und ab dieser Station erwachsenden Frachten, Gebühren und Barauslagen vom Empfänger zu bezahlen.

4. Zu Art. 13: (Nachnahmen.) Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind nicht zulässig.

5. Zu Art. 14: (Lieferfristen.) Für den Durchlauf bis Oderberg gelten die im Oberschlessicshen Wechselverkehr vorgesehenen Lieferfristen nebst Zuschlägen, in Österreich und in der Tschechoslowakei sind den reglementarischen Lieferfristen bis auf weiteres die daselbst geltenden besonderen Zuschlagsfristen hinzuzurechnen.

6. Zu Art. 38: Die Angabe des Interesses an der Lieferung ist nicht zulässig.

Oppeln, den 7. Oktober 1922. (1355)
Reichsbahndirektion Oppeln
namens der beteiligten Verwaltungen.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 erhält der § 26 Ziffer 4 folgende Fassung:

Für Wagenladungen zwischen Altona Ort und Altona Kai wird neben etwaigen Anschluß-, Stell- und Umstellgebühren die Fracht nach den allgemeinen Tarifvorschriften und den Frachtsätzen im Frachtsatzzeiger C I a (Tfv. 200) für eine Entfernung von 5 km erhoben.

Für Güter der Ausnahmetarife wird die Fracht der betreffenden regelrechten Tarifklasse berechnet.

Altona, den 2. Oktober 1922. (1336)
— 8. V. 10 —
Reichsbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif.
(Tfv. 39 a.) Nr. 326 Gv. I.

Mit Gültigkeit vom Tag des Beitritts der Privatbahn Möckmühl-Dörzbach zu den Ausnahmetarifen 14 und 14 a für frisches Stein- und Kernobst im Deutschen Eisenbahn-Gütertarifheft C II, Ausnahmetarife — Tfv. 200 — vom 1. Oktober 1922 wird die besondere Zuschlagsfracht für Sendungen dieser Ausnahmetarife im Verkehr mit den Stationen der genannten Bahn für Stückgut auf 60,54 ℳ, für Wagenladungen auf 25,26 ℳ erhöht. (1344)

Stuttgart, den 6. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Im Verkehr mit den Stationen der Privatbahnen Meckenbeuren-Tettnang und Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten wird ab 10. Oktober 1922 für Stückgutsendungen des Ausnahmetarifs 14a für frisches Stein- und Kernobst, wie bisher für die gleichen Sendungen des Ausnahmetarifs 14, die besondere Zuschlagsfracht auf 300 ₰ für 100 kg, erhöht.

Stuttgart, den 9. Oktober 1922. (1357)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 200. Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).
Tfv. 201. Gemeinschaftliches Heft C I b (Zuschlags- und Anstoßfrachten).

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1922 treten den Ausnahmetarifen 14 a für frisches Stein- und Kernobst und 15 für frische Kartoffeln eine größere Anzahl von Privatbahnen bei. Für diese werden teilweise besondere Frachtzuschläge erhoben. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger (Nr. 91). Außerdem geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 5. Oktober 1922. (1334)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr, Heft 3, Verkehr mit Süddeutschland vom 1. Juli 1922.
Nr. 5 (1922/3198).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 wird in der Schnittafel II
a) nachgetragen:
Gronsdorf Mü 471 482 493 562 591 669
b) geändert:
Eichelscheid Lu 93 5 45 143 172 250
Schönenberg-Kübelberg Lu 103 45 5 125 154 232
Zweibrücken Lu 5 94 104 179 208 286.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 155). (1335)

München, den 26. September 1922.
Tarifamt beim RVM, ZM.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 wird zum Tarifheft 1 der Nachtrag III ausgegeben. Er enthält außer Änderungen der Ausnahmetarife 14 a für frisches Obst und 15 für frische Kartoffeln den neu eingeführten Ausnahmetarif 16 für Teigwaren usw. Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (1348)

Frankfurt (M), den 5. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. Oktober 1922 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 100 % erhöht. Unsere Zuschlagsfrachten werden nicht geändert. (1328)

Braunschweig, den 25. September 1922.
Die Direktion.

3306. Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

$$\text{TA}\ \frac{0}{\text{T } 73/3}\ \text{u. DLu}\ \left(\frac{89}{27\ \text{IX}\ 22}\right)$$

I. Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1922 werden sämtliche Frachtsätze um 100 % erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf Grund des mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 ausgegebenen Frachtsatzzeigers zu ermitteln.

In gleicher Weise ändern sich:

Auf Seite 3, Absatz 4 (Nachtrag I, Seite 1) die Nebengebühren in Eichstätt Bahnhof
unter a) von 60 auf 120 ₰, von 30 auf 60 ℳ
unter b) „ 30 „ 60 „

auf Seite 6 (Nachtrag I, Seite 1) die Zustreifgebühren bei Ludwigsmühle
unter a) von 251 auf 502 ℳ
b) „ 269 „ 538 „

bei Weißenstadt Ladestelle
unter a) von 500 auf 1000 ℳ
„ b) „ 536 „ 1070 „

Unverändert bleiben die Gebühren und Zuschläge bei Lehesten (Seite 5), bei den Stationen Altenhammer usw. (Nachtrag I, Seite 1) und bei den Stationen der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Tegernsee (VAE 1922/482 Absatz I) unter der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München (VAE 1922/3113). — Auf Seite 6 ist im Nachtrag I in der Stern *-Anmerkung die Umladegebühr für Lang- und Stammholz usw. von 150 auf 300 ₰ zu ändern.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (VAE 1914/1265).

II. Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1922 ist auf Seite 13 des Tarifs bei Hammel b. Augsburg der Vortrag „St 250 kg W" zu streichen. — Auf Seite 10 ist bei Brunn der Zusatz „(Opf)" zu machen.

München, 28. September 1922. (1337)
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und über Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Sämtliche außeritalienischen Frachtsätze des Tarifs und der hierzu erschienenen Nachträge I—IV werden mit Wirkung vom 1. November 1922 außer Kraft gesetzt. Für die wichtigsten Stationsverbindungen werden, voraussichtlich mit Wirkung vom 1. November 1922, neue Sätze bekanntgegeben werden. Der Tarif ist bis auf weiteres aufzubewahren. (1350)

München, den 2. Oktober 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Die durch Aufhebung des Tarifs Teil II vom 1. Januar 1907 außer Kraft getretenen Tarifentfernungen für den Verkehr mit den Stationen Gera (Reuß) Süd und Zwötzen Ost gelten noch bis zu ihrer alsbaldigen Übernahme in den Tarif für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ferner werden am 10. Oktober 1922 die Stationen Klanxbüll und Neuß Vorbahnhof in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und einige Tarifberichtigungen enthält unser Verkehrsanzeiger und der gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz).

Dresden, am 3. Oktober 1922. (1331)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

An Stelle der im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer XXIII, Punkt 1—b, für Wien Kaiserplatz und Wien Zwischenbrücken festgesetzten Gleisgebühren kommen mit Geltung vom 1. November 1922 die folgenden zur Erhebung:

a) für Sendungen unter 5000 kg, für 100 kg . . . . 300 K.
mindest für die Sendung . . 1800 K.
höchstens für die Sendung . 7500 K.

b) für Sendungen von 5000 kg und mehr, für 100 kg . . . . 150 K.

Das Ausschreiben (1189) in der Vereinszeitung Nr. 34 vom 14. September 1922 tritt mit 31. Oktober 1922 außer Geltung. (1333)

München im Oktober 1922.
Z. 36355/T/21.

5. Personen- und Güterverkehr.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten ab 15. Oktober d. J. im Güter- und Tiertarif und ab 1. November d. J. im Personentarif weitere Erhöhungen ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1347)

Gütersloh, den 6. Oktober 1922.
Die Direktion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde treten ab 15. Oktober d. J. im Güter- und Tiertarif und ab 1. November d. J. im Personentarif weitere Erhöhungen ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1346)

Berlin W 9, den 7. Oktober 1922.
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt im Personenverkehr eine weitere Erhöhung um 100 v. H. ein. (1342)

Stralsund, den 6. Oktober 1922.
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab tritt im Personenverkehr eine weitere Erhöhung um 100 v. H. ein.

Grimmen, den 6. Oktober 1922. (1341)
Die Direktion.

Deutscher Eisenbahn-Personen- un Gepäcktarif Teil I.

(Allgemeine Ausf.-Bestimmung 7 zu § EVO.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1 an wird der Preis der Bahnsteigka von 1,50 ℳ auf 2 ℳ erhöht.

Die vorstehende Änderung und verkürzte Veröffentlichungsfrist sind mäß § 2 bzw. auf Grund der vorü gehenden Änderung des § 6 der E (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmig

Nähere Auskunft erteilen die Fa kartenausgaben.

Berlin, den 7. Oktober 1922. (13
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltunge

Neubrandenburg-Friedländer Eisenba

Am 1. November 1922 erscheint z Binnen-, Personen- und Gepäckt Teil II der Nachtrag VIII, mit welc eine Tariferhöhung um 100 v. H. Durchführung kommt. (13

Berlin, den 4. Oktober 1922.
Centralverwaltung für Secundärbahn
Herrmann Bachstein.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichseis bahn werden die bestehenden Fahrpr ab 1. November 1922 um 100 % erh Auskunft erteilen das Verkehrsbüro Reinickendorf-Rosenthal.

Berlin, den 2. Oktober 1922. (13
Die Direktion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Perso und Gepäckverkehr.

Zum 1. November 1922 wird das He zum Tarif neu herausgegeben. Es hält die erhöhten Fahrpreise der d schen Reichsbahn. Nähere Auskunft teilt die Verkehrskontrolle I in D den-A., Strehlener Str. 1.

Dresden, am 5. Oktober 1922. (13
Reichsbahndirektion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn-G sellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. November ab tritt im Personenverkehr eine w Erhöhung um 100 v. H. ein. (1

Mühlhausen, den 6. Oktober 1922.
Der Vorstand.

Tfv. Nr. 2540 a. Vorläufiger Tarif den deutsch-österreichischen Perso und Gepäckverkehr über süddeut österreichische Grenzstationen, Hef gültig vom 1. Dezember 1921.

Zum VAE 1922/3249.

Am 8. Oktober 1922 tritt auf österreichischen Bahnen eine neue T erhöhung in Kraft.

Die neuen Sätze sind im Nachtrag enthalten. (1

München, den 4. Oktober 1922.
Verkehrsamt beim RVM, ZB.

Tfv. Nr 2540 b. Vorläufiger Tarif den deutsch-österreichischen Perso und Gepäckverkehr über süddeut österreichische Grenzstationen, Hef gültig vom 1. Mai 1922.

Am 8. Oktober 1922 tritt auf österreichischen Bahnen eine Tariferhöhung in Kraft.

Die Änderungen werden durch ein gänzungsblatt zum Tarif bekanntgeg

München, den 4. Oktober 1922. (1
Verkehrsamt beim RVM, ZB.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 39. | Berlin, den 19. Oktober 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Fälligkeit des Anspruchs auf Rückzahlung überhobener Fracht.

[A]uch in dem neuen Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung [von] Blume-Weyrauch (Guttentagsche Sammlung der Reichs[gese]tze Nr. 91), besprochen in Nr. 28 dieser Zeitung, werden in [Anm]. 9 zum § 70 die Bahnen für verpflichtet gehalten, bei Rück[zahl]ung tarifwidrig bzw. unrichtig berechneter Frachten usw. [Zins]en zu vergüten, und zwar, wenn der Zahler Kaufmann ist, [vom] Tage der Zahlung der Frankatur oder vom Tage der Ein[lösu]ng des Frachtbriefes und, wenn es sich um einen Nicht[kauf]mann handelt, vom Tage der darauffolgenden Mahnung [(§ 2]84 BGB.). Demgegenüber haben sich die deutschen Bahnen, [bis] mit wenigen Ausnahmen, in ständiger Praxis ablehnend ver[halt]en, und dieser Widerspruch sowie der Umstand, daß bei der [bede]utenden Erhöhung der Frachten die Streitfrage auch finan[ziell]an Bedeutung gewonnen hat, gibt Veranlassung, hier auf [tats]ächliche und rechtliche Verhältnisse hinzuweisen, die m. W. [bish]er bei Erörterung dieser Frage in der Literatur (s. auch [Ha]ndl, Jahrg. 1899 S. 545/46 d. Ztg.) und bei der Rechtsprechung [nich]t berücksichtigt worden sind. Zur Begründung der im Kom[men]tar vertretenen Ansicht wird dort auf § 353 HGB. und § 284 [BGB]. sowie auf die im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1914, S. 981 ff. abgedruckte Abhandlung von Blume verwiesen; [dort] ist folgendes ausgeführt:

„[E]benso wie die Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu [wen]ig erhobener Gebühren sind die Ansprüche des Frachtzahlers [auf] Rückzahlung zu viel erhobener Beträge Ansprüche aus dem [Frac]htvertrage. (S. 995.) Dabei ist die wichtigste Frage, wann [die] Nachzahlung oder die Rückzahlung fällig wird, sei es, daß [von] diesem Tage an die Verzinsung erfolgt (§ 353 HGB.), sei es, [daß] die Fälligkeit die Voraussetzung einer wirksamen Mahnung [ist,] dem Erfolge bildet, daß sie den Schuldner in Verzug setzt, [so d]aß er Verzugszinsen zu zahlen hat (S. 997 d. Arch. u. flg.). [In d]ieser Beziehung wird man sagen können, wie bei jeder Forderung ist auch bei Frachterstattungs- und Frachtnachzahlungsforderungen notwendig zur Begründung der Fälligkeit, daß die Zeit herangekommen sein muß, mit welcher ihre unmittelbare Erfüllung verlangt werden kann. Man wird also zunächst Frankatur- und Überweisungssendungen unterscheiden müssen, dort ist der Tag der Auflieferung, hier der der Einlösung des Frachtbriefs maßgebend. An diesem Tage ist die Eisenbahn berechtigt, den tarifmäßigen Frachtbetrag sofort zu fordern, der Frachtzahler umgekehrt berechtigt, von der Eisenbahn zu verlangen, daß sie ihm nicht mehr abverlangt, als er tarifmäßig zahlen muß und damit berechtigt, von ihr zu verlangen, daß sie ihm zu viel Erhobenes zurückgibt, und zwar vom Augenblicke der Zuvielerhebung an.“ (S. 998 d. Arch.)

Der Eisenbahnfrachtvertrag ist nicht nur ein Real-, sondern auch ein Formalvertrag (s. auch Rundnagel, Beförderungsgeschäfte 1915 S. 96); für den Abschluß wie für die Erfüllung sind streng formale Bestimmungen gegeben; Abweichungen sind verboten und nichtig (§ 6 EVO.). Zu diesen Bestimmungen gehören auch die §§ 68[1], 69[2] und 76[4] EVO., wonach nur die Bahn berechtigt und auch verpflichtet ist, die tarifmäßigen Beträge für Fracht und Nebengebühren in den Frachtbrief einzutragen, und der Absender bzw. Empfänger verpflichtet ist, bei Auflieferung des Gutes, ev. bei Aushändigung des Frachtbriefes vor Auslieferung des Gutes „nach Maßgabe des Frachtbriefes“ Zahlung zu leisten. Absender oder Empfänger hat den von der Bahn in den Frachtbrief eingestellten Gesamtbetrag an Fracht, Nebengebühren und Auslagen zu zahlen, um die Beförderung oder Auslieferung des Gutes zu erlangen, ohne Rücksicht darauf, ob der Tarif richtig angewendet ist, oder ob Fehler bei der Berechnung vorgekommen sind, also einschließlich eines etwa irrig berechneten Mehrbetrages. Ist dies aber der Fall, dann kann nicht zu gleicher Zeit oder, wie Blume sagt, im Augenblick der Zuviel-

zahlung die Rückzahlung eines solchen Mehrbetrags verlangt werden; letzteres ist vielmehr abhängig von einer neuen Festsetzung der Fracht usw., sei es seitens der Bahn — auf Antrag des Zahlers oder ohne solchen —, sei es durch rechtskräftiges Urteil. Eine andere Regelung ist nicht vereinbar mit der den Bahnen zustehenden, ja gesetzlich obliegenden und schon durch den Wechselverkehr bedingten Nachprüfung der Frachtberechnung seitens der Versand- und Empfangsbahn wie seitens der Zwischenbahnen; sie würde auch bei Frankosendungen dazu führen, daß schon die Empfangsabfertigung, wenn sie glaubt, die Fracht herabsetzen zu müssen, verpflichtet wäre, vom Unterschiedsbetrage Zinsen zugunsten des Absenders zu berechnen und den Betrag auf die Versandabfertigung zurückzurechnen. Versand- wie Empfangsbahn sind nicht nur dem Frachtzahler, sondern auch den sonst am Transport beteiligten Bahnen und den Aufsichtsbehörden für die richtige Berechnung und Nachprüfung verantwortlich, auch verpflichtet, sich gegenseitig das Verrechnungsmaterial zuzustellen sowie ausreichend Gelegenheit und Zeit zur Nachprüfung zu geben; vielfach sind sie aber auch, wie bei Umkartierungen, gar nicht in der Lage, die Frachten für vor- oder rückliegende Strecken sofort und sicher zu berechnen oder nachzuprüfen. Zur Zeit der Frachterhebung und bis zur vorgeschriebenen Nachprüfung und Abstimmung durch die beteiligten Kontrollen, die häufig noch zeitraubende Rückfragen bei den Dienststellen bedingen, fehlt es an einer wichtigen Voraussetzung für die Fälligkeit, nämlich an der Bestimmtheit nach dem Betrage. Die Eintragung der Fracht in den Frachtbrief erfolgt und kann nur erfolgen unter dem Vorbehalte der Nachprüfung (s. auch Reindl, Z. d. V. 1899, S. 545 u. fgd.). Diesem Provisorium entspricht auch die Vorschrift des § 70 EVO. und ihre Stellung hinter derjenigen über die Zahlung der Frachten im § 69 daselbst; sie hat nicht nur sachliche, sondern auch formale Bedeutung; es ist nicht angängig, sie als überflüssig und selbstverständlich zu erklären (Rundnagel, Beförder.-Gesch. S. 364), weil sie inhaltlich die auch sonst aus dem Eisenbahnfrachtvertrage sich ergebenden Rechte und Pflichten (§ 6 EVO.) wiedergibt. Auch Abs. 4 des § 99 a. a. O. steht hiermit in Einklang, durch den die Bahnverwaltungen nur verpflichtet werden, die Ansprüche aus dem Frachtvertrage, also auch die auf Rückzahlung von Fracht, „mit tunlichster Beschleunigung" zu prüfen. Letzteres ist nicht etwa nur eine obrigkeitliche Ermahnung an die Bahnverwaltungen, ihren Verpflichtungen nachzukommen; das entspräche wohl nicht dem rechtlichen Charakter der EVO. als einer mit Gesetzeskraft ausgestatteten Rechtsverordnung. Die Bestimmung des § 99[4] a. a. O. ist eine Weisung, wie die Bahn ihrer Verpflichtung, tarifwidrig bzw. unrichtig berechnete und erhobene Beträge zu erstatten, nachzukommen hat, wobei mit Rücksicht auf die oben dargelegten Verhältnisse davon Abstand genommen wird, eine bestimmte Frist festzusetzen, und sogar in erster Reihe auf Verständigung mit den Antragstellern verwiesen wird. Es handelt sich hier um eine Fristbestimmung gemäß § 271 BGB., wonach eine Abweichung von der Regel der sofortigen Erfüllung sich aus einer „die Umstände" berücksichtigenden Auslegung des zugrunde liegenden Gesetzes oder Rechtsgeschäfts ergeben kann, insbesondere bezüglich der Art der Leistung, wenn, wie hier, es eines gewissen Zeitraumes für die Vorbereitung derselben bedarf. Fällig ist der Anspruch auf Rückzahlung von Fracht usw. erst dann, wenn die Bahn selbst bei der Nachprüfung den Fehler findet, wovon sie den Frachtzahler unverzüglich benachrichtigen muß (§ 70 EVO.), oder wenn die in Anspruch genommene Bahn den Anspruch, sei es ganz oder zum Teil, anerkennt, oder am Tage der Klagezustellung, wenn die Bahn zur Zahlung rechtskräftig verurteilt wird.

Mit dieser Regelung steht die Bestimmung des § 71 EVO. nicht in Widerspruch, wonach die Verjährung des Anspruchs gegen die Eisenbahn auf Erstattung zu viel erhobener Fracht oder Nebengebühren mit dem Ablaufe des Tages beginnt, an dem die Zahlung erfolgt ist, denn zu diesem Zeitpunkte entsteht erst der Anspruch, und schon die Entstehung, nicht die Fälligkeit, ist nach § 198 BGB. maßgebend für den Beginn der V jährung. Anderes ist auch nicht aus den beiden Urteilen RGer. (Bd. 54 S. 27 und Bd. 72 S. 52) zu entnehmen, die neuen Kommentar am Schlusse der Anm. 9 zu § 70 mit dem satze: „abw." erwähnt werden; zwar handelt es sich dort überhobene Steuerbeträge, die der Fiskus nicht vom Tage Zahlung, sondern erst vom Tage der Klagezustellung zu zinsen hat, aber auch diese Beträge sind nicht zwischen den teien vereinbart, sondern — wie bei Eisenbahnfrachten — seitig von einer Partei auf Grund öffentlicher Tarife, vorbeh lich der Nachprüfung und Berichtigung, eingezogen worden.

Daß für die nachträgliche Berichtigung der Fracht und ledigung des Erstattungsantrages der Eisenbahn zeitlich weiter Spielraum gegeben wird, ist nur scheinbar eine Unbil keit gegenüber dem Frachtzahler; letzterer hat dafür die ges liche Gewähr der richtigen und für ihn günstigsten Fra berechnung; er kann — auch ohne Antrag — auf Rückzahl überhobener Fracht usw. rechnen, auch hat er das Recht Beschwerde bei der Bahnaufsichtsbehörde und — wenn er darauf nicht will ankommen lassen — jederzeit das Klagere

Ob zur Begründung eines Zinsanspruches seitens eines K manns die Fälligkeit der Rückforderung genügt (§ 353 HG oder ob noch Mahnung erforderlich (§ 258 BGB.), hängt da ab, ob dem § 353 HGB. neben der EVO. subsidiäre Bedeut beizumessen ist, wie dies im allgemeinen in der Rechtsprech und in der Literatur, insbesondere von Blume und Reindl den obenerwähnten Abhandlungen und auch in dem neuen K mentar angenommen wird. Letztere Ansicht wird damit begrün daß die EVO. — und ebenso das IÜ. und VBR. — die Fr ob für die aus dem Eisenbahnfrachtvertrage sich ergeben Ansprüche des Frachtzahlers auf Rückzahlung zu viel erhob Beträge an Fracht Zinsen verlangt werden können, weder po noch negativ regle und deshalb — jedenfalls für die deuts Bahnen — nur das HGB. maßgebend wäre, wenn der Frachtza Kaufmann im Sinne des HGB. sei, sonst das BGB. Diese gründung wäre unbedenklich, wenn der frühere Bundesrat der ihm durch § 454 HGB. erteilten Ermächtigung nur inso Gebrauch gemacht hätte, daß er die Vorschriften des H durch die EVO. nur soweit als nötig ergänzte. Nun besti aber § 6 der EVO. folgendes:

„1. Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen die Beförderungspreise und die Nebengebühren Ausk geben.

2. Die Tarife bei ...... sind bei Erfüllung der darin gegebenen Bedingungen für jedermann in derselben W anzuwenden.

3. Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung ge über den Tarifen ist verboten und nichtig."

Danach soll das gesamte Vertragsrecht in den deuts Tarifen, deren Teil I die EVO. mit Ausführungsbestimmun enthält, Aufnahme finden; diese sollen nicht nur die Bef rungspreise enthalten, sondern die Gesamtheit der Modalit unter denen eine Eisenbahn die Beförderung von Gütern öffentlichen Verkehr dem Publikum ankündigt (ROHG. XXI Rundnagel, Beförderungsgesch. 291/2), und dem entspricht der Aufdruck des für den deutschen Frachtbrief vorgesc benen Formulars:

„Für diesen Frachtvertrag gelten die EVO. und die in tracht kommenden Tarife."

Auch die nach § 2 EVO. zulässigen Ergänzungen der bedürfen zu ihrer Gültigkeit der für die Tarife vorgeschrieb Bekanntmachung. Dieses Zusammenfassen aller für den B frachtverkehr maßgebenden Bestimmungen ist durch das kehrs- und das dienstliche Interesse bedingt, mit denen es vereinbar ist, daß die Dienststellen und das Publikum erst dem HGB. und der EVO. die fraglichen Bestimmungen ihrem Ermessen heraussuchen. Die Vorschrift des § 353 hat weder mit dem Wortlaute noch dem Inhalte nach in

O. bzw. die deutschen Tarife Aufnahme gefunden und erscheint deshalb für den Eisenbahnfrachtvertrag ohne rechtliche Wirkung, zumal keine Angabe in der Urkunde über den Eisenbahn-Frachtvertrag, dem Frachtbriefe (§ 55 EVO.), sichere Auskunft darüber gibt, ob es sich beim Frachtzahler um das Handelsgeschäft eines Kaufmanns handelt. Also auch für den Kaufmann im Sinne des HGB. bedarf es hiernach der Bahn gegenüber Begründung des Zinsanspruchs der Mahnung, er hat, wie der andere Frachtzahler nur Anspruch auf Verzugszinsen. Dieser Standpunkt wird auch m. W. von der überwiegenden Mehrzahl der deutschen Bahnen eingenommen, während sie bezüglich der Höhe des Zinssatzes aus Entgegenkommen und bei geringen Mehrbeträgen die Bestimmung des § 352 HGB. gelten lassen, wonach bei Verzugszinsen aus beiderseitigen Handelsgeschäften 5 % anstatt 4 % (§ 246 BGB.) zu vergüten sind.

Gegen die hier vertretene Regelung der Zinsfrage bestehen wohl um so weniger Bedenken, als sie in gleicher Weise Geltung für die Nachforderung zu wenig erhobener Beträge an Fracht usw. seitens der Bahnen, jedenfalls würde es zu großen Unzuträglichkeiten führen, wenn, wie es die im Kommentar vertretene Ansicht bedingt, jede Änderung des von einer Dienststelle berechneten bzw. „rapportierten" Betrages nun auch eine Zinsberechnung erforderte, also auch die in erheblicher Zahl bei Empfangsabfertigungen vorkommenden Änderungen der von den Versandstellen errechneten Beträge, die wiederum durch die Kontrollen berichtigt werden müssen, ganz abgesehen von den Auseinandersetzungen zwischen Absender und Empfänger, die bei Änderungen von Frankaturbeträgen erforderlich wären.

Für den internationalen Verkehr gilt dasselbe wie für den deutschen. Nach Art. 17 IÜ. hat bei Auslieferung des Frachtbriefs und des Gutes der Empfänger die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu zahlen, also auch ohne Rücksicht darauf, ob sie tarifmäßig und richtig berechnet sind, unter dem Vorbehalt, daß bei unrichtiger Tarifanwendung oder unrichtiger Berechnung das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten ist (Art. 12 daselbst), und auch sonst enthält das IÜ. keine Bestimmung, die nach § 1 EVO. einer Regelung wie im deutschen Verkehr entgegenstände. Die Vorschrift des Art. 42 a. a. O., wonach der Entschädigungsberechtigte 6 % Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe von dem Tage an, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt ist, verlangen kann, ist keine solche Bestimmung; sie bezieht sich nach dem Wortlaut und der Stellung im IÜ. nur auf Entschädigungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung und kann höchstens gegen eine Zinspflicht der Eisenbahn bei Rückforderung überzahlter Beträge an Fracht usw. geltend gemacht werden.

Nottebohm.

Vorschläge zur Einschränkung des Bargeldverkehrs.

Vom Regierungsrat **Kaiser** in Darmstadt.

Der Weltkrieg und die überaus harten Friedensbedingungen haben uns eine Reihe von überraschenden Erscheinungen auf dem Gebiet des Wirtschaftslebens gebracht. Hierzu gehören u. a. die fortschreitende Entwertung unserer Währung und die damit zusammenhängende Inflation des Papiergeldes. Es ist klar, daß unser finanzieller Wiederaufbau außer von einschneidenden Sparmaßnahmen auch von einer nennenswerten Einschränkung des Notenumlaufes abhängt. Hier kann vornehmlich die Reichseisenbahn mit ihrem Milliardenumsatz durch zielbewußte Förderung der bargeldlosen Zahlung Wertvolles leisten. Dies also schon ein Gebot aus volkswirtschaftlicher Rücksichtnahme, so erheischen aber auch die mit der Behandlung des Papiergeldes in solchen Unmengen verbundenen bedeutenden Mehrarbeiten dringend eine Vereinfachung des Zahlungsverkehrs; denn welchen unnötigen Zeitaufwand erfordert nicht das Zählen des Papiergeldes am Zahlschalter, beim Kassenabschluß und bei der Ablieferung an den Verwalter der Güter- bzw. der Stationskasse. Im Güterverkehr, dem bei weitem der größte Anteil der Gesamteinnahmen zufällt, bestehen schon seit vielen Jahren Einrichtungen, die es ermöglichen, daß der Verfrachter nicht die Fracht jeder Sendung einzeln zu bezahlen hat. Es werden ihm auf Antrag fortlaufend für den Kalendermonat die sämtlichen Schuldbeträge gestundet, die unter Aufrechnung etwaiger Gutschriften, wie Nachnahmen usw., erst am 10. des folgenden Monats zu begleichen sind. Von dieser Vergünstigung machen zwar die größere Firmen Gebrauch, aber es geschieht dies bei ihnen nicht in einem den bedeutenden Einnahmen entsprechenden Umfange. Der Grund liegt wohl darin, daß viele Verfrachter die in Höhe des anderthalbfachen monatlichen Frachtanfalls geforderte Sicherheit nicht festlegen wollen, sondern es vorziehen, das Geld im Geschäft arbeiten zu lassen, oder daß sie die gewisse Mühe der besonderen Buchführung für eine solche Frachtstundung scheuen.

Mit der Einbürgerung des Schecks als Zahlungsmittels ist dann die Eisenbahnverwaltung dazu übergegangen, eintägige Frachtstundung zu gewähren und hierbei im allgemeinen auf die Hinterlegung einer Sicherheit zu verzichten. Den Tagesstundungsnehmern wird durch eine besondere Tagesrechnung die am Tage an Frei- und Überweisungsbeträgen, Nebengebühren aufgelaufene Schuldsumme mitgeteilt, die der Güterkasse sofort im Girowege zu überweisen ist. Die Einrichtung enthebt die Stundungsnehmer der Notwendigkeit einer besonderen Buchführung und bietet ihnen den weiteren Vorteil, daß sie die bei monatlicher Frachtstundung zu entrichtende, häufig nicht unerhebliche Stundungsgebühr — 3 ‰ — ersparen. Diese Neuerung hat wohl zu einer weiteren Einschränkung des Bargeldverkehrs geführt, doch kann der Erfolg immer noch nicht als befriedigend bezeichnet werden. Viele regelmäßige Verfrachter verhalten sich selbst diesem vereinfachten Verfahren gegenüber ablehnend, weil sie es als eine Erschwernis empfinden, ihrer Bank oder der Post einen Überweisungsscheck zu übergeben oder zu übersenden, oder weil sie über die Vorteile und über die durch die Zeitverhältnisse bedingte Notwendigkeit der bargeldlosen Zahlungsweise nicht genügend aufgeklärt sind. Es gilt also, weitergehende Erleichterungen zu schaffen, um den Bargeldverkehr auf ein Mindestmaß einzuschränken.

Dieser Anforderung entspricht ein neues Stundungsverfahren, das seit einem halben Jahre bei einer kleineren Güterabfertigung — 28 000 Frachtbriefpositionen im Jahr — eingeführt ist. Der am Ort befindlichen Vereinsbank wurde unter Hinweis auf die Wichtigkeit der bargeldlosen Frachtbegleichung nahegelegt, zur Förderung der Bestrebungen der Eisenbahnverwaltung für sich eintägige Frachtstundung nachzusuchen und an letzterer ihre Kundschaft zu beteiligen. Die Bank ging in anerkennenswerter Weise auf diesen Vorschlag ein, und die Neuerung fand unter den Verkehrtreibenden eine so gute Aufnahme, daß die am Orte befindliche Filiale einer Großbank sich alsbald genötigt sah, für ihren Kundenkreis die gleiche Einrichtung zu treffen. Die Versuchsstelle hatte vordem 7 Stundungsnehmer, und es wurden von der Gesamteinnahme nur 37 % bargeldlos beglichen. Bald nach Einführung der Neuerung stieg die Zahl der Stundungsnehmer auf 35 und damit die bargeldlose Frachtbegleichung auf 1 009 540 ℳ monatlich, = 94 % der Gesamteinnahme. Der Erfolg kann somit als ein voller bezeichnet werden, denn es wird nur noch für die vereinzelt vorkommenden Gelegenheitssendungen die Fracht in bar bezahlt.

Für diese „Sammelfrachtstundung" sind folgende Sonderbestimmungen festgesetzt worden: Der Antragsteller hat mit der Anerkennung der Bedingungen für die eintägige Frachtstundung eine Vollmacht auf die Bank zur Zahlung und Empfangnahme der aus dem Frachtverkehr sich ergebenden Schuldbeträge bzw. Gutschriften auszufertigen. In der Vollmacht, die auch die Bank mit Anerkennungsvermerk zu versehen hat, ist weiterhin zum Ausdruck gebracht, daß

auf eine besondere Benachrichtigung über die einzelnen Schuld- und Gutschriftbeträge verzichtet wird,

Antragsteller für die rechtzeitige Zahlung der Schuldbeträge als Selbstschuldner haftet und die für ihn an die Bank geleisteten Zahlungen (Nachnahmen usw.) als an ihn selbst unmittelbar geleistet gelten läßt,

die sonstigen Rechte und Verpflichtungen, die aus dem Frachtvertrage für den Versender bzw. Empfänger entspringen, durch diese Abmachungen nicht berührt werden.

Die beiden Banken erhalten täglich einen Frankaturnachweis und eine Verrechnungskarte über die mit ihrer Kundschaft ab-

zurechnenden Frei- und Überweisungsbeträge. Die Nachnahmen werden ihnen an den Fälligkeitstagen ebenfalls summarisch überwiesen. Die Stundungsnehmer erhalten wie allgemein üblich den Empfangsfrachtbrief bzw. das Frachtbriefdoppel oder die Auflieferungsbestätigung in ihrem Quittungsbuch und können somit den Kontoauszug der Bank stets genau nachprüfen. Besondere Kosten entstehen ihnen nicht, weil die Banken aus Gründen des Wettbewerbs ihrer ständigen Kundschaft Gebühren hierfür nicht berechnen.

Die Sammelfrachtstundung bietet also den Verkehrtreibe in der Begleichung der Frachten die weitgehendste Ve fachung und Erleichterung, der Güterabfertigung neben Fortfall des Bargeldverkehrs den weiteren großen Vorteil, die gesamte Verrechnung und Buchung im allgemeinen auf Kunden beschränkt wird. Nachteile sind während der la Versuchszeit in keiner Hinsicht hervorgetreten. Die Ein tung kann deshalb unbedenklich zur allgemeinen Einfüh empfohlen werden.

Behandlung von Haftpflichtentschädigungsansprüchen.

Vom Eisenbahninspektor **Zachert**, Halle a. S.

Der unter dieser Überschrift in Nr. 25 dieser Zeitung veröffentlichte Aufsatz wird überall da bedingungslose Zustimmung gefunden haben, wo eine für beide Teile gerechte Lösung angestrebt wird. So wenig es dem Reichsbahnfiskus ansteht, sich den ihm gesetzlich auferlegten Verpflichtungen zu entziehen, so muß andererseits alles getan werden, übertriebene Forderungen als solche zu erkennen und auf ein angemessenes Maß zurückzuführen. Das schiedsgutachtliche Verfahren, das eine Anerkennung des Anspruches „dem Grunde nach" voraussetzt, ist offenbar ein äußerst empfehlenswerter Weg, die Anerkennung übertriebener Forderungen zu verhüten, kostspielige Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden und eine gütliche Einigung zu erzielen. Bei dem — in Vorkriegszeiten gegenüber einem finanzkräftigen Staat vielleicht berechtigten — Grundsatz der Gerichte, in dubio contra fiscum zu entscheiden, sollte aber bei der heutigen Finanznot des Reiches und den hohen Kosten eines Rechtsstreites eine gerichtliche Entscheidung über Schadensersatzansprüche auch „dem Grunde nach" zu den allerseltensten Ausnahmen gehören. Um das zu ermöglichen, muß man aber die Behandlung der bekanntgewordenen Unfälle von Anfang an entsprechend anlegen. Es ist der Direktion in den meisten Fällen nur möglich, ihrer Entscheidung, ob ein Anspruch dem Grunde nach berechtigt ist, die Aussagen von Eisenbahnbediensteten zugrunde zu legen. Hier und da sind auch schriftliche Darstellungen von privaten Entlastungszeugen, die von dem Anspruchsteller benannt sind, zu berücksichtigen. Beiden Darstellungen gegenüber wird man nur selten die Überzeugung haben können, daß sie frei von subjektiven und gefühlsmäßigen Einflüssen sind. Die Eisenbahnbediensteten zeigen das durchaus menschliche Bestreben, den Sachverhalt von dem Standpunkt aus zu schildern, daß eigene Verfehlungen nicht vorliegen; die von dem Anspruchsteller benannten Privatzeugen, werden stets ein Verschulden des Personals oder der Verwaltung hervorzukehren bestrebt sein. Beide lassen aber das Wesentlichste, das eigene Verschulden oder Nichtverschulden des Geschädigten oder Verletzten in den meisten Fällen außer Betracht. Um diese sehr fragwürdige Entscheidungsgrundlage zu verbessern, läßt die Reichsbahndirektion Halle auf den größeren Bahnhöfen des Bezirks aufklärende Vorträge über „die Haftpflicht der Eisenbahn aus Unfällen" halten, die nicht zuletzt den Zweck haben, bei den in Frage kommenden Bediensteten das Verständnis für die Ermittlung von solchen privaten Zeugen zu wecken, die ein schuldhaftes Verhalten des Anspruchstellers bestätigen können. Die Aussagen der Eisenbahnbediensteten werden aber trotzdem immer von zweifelhaftem Wert sein und doch eine wesentliche Grundlage für die Stellungnahme der Direktion bleiben. Diese Aussagen nach Möglichkeit zuverlässig und zweckentsprechend zu gestalten, ist aber mit das erste Erfordernis für die Vermeidung von kostspieligen Rechtsstreitigkeiten. Nach den bisherigen Erfahrungen ist es nichts Seltenes, daß ein Entschädigungsanspruch nach den Aussagen der Eisenbahnbediensteten „dem Grunde nach" abgelehnt wird, dessen rechtliche Begründung sich im Verlauf des Rechtsstreites aber dadurch ergibt, daß die jetzt als Zeugen vernommenen Eisenbahnbediensteten unter dem Einfluß der sachlichen Fragestellung des Richters ihre Darstellungen nicht mehr so geben wie vorher. Es ist eben doch etwas anderes, ob die Aussage in einer durch Gewohnheit ihrer Bedeutung entkleideten Form und durch einen der Materie fremd gegenüberstehenden Eisenbahnbediensteten aufgenommen wird, oder ob die Vernehmung abweichend von der Gewohnheit durch einen Sachverständigen geschieht, der weiß, worauf es ankommt. Es ist daher durchaus wahrscheinlich, daß die Aussagen, die für die Entscheidung über einen Schadensersatzanspruch von wesentlicher Bedeutung sind, dadurch zuverlässig gestaltet werden können, wenn von einem in Haftpflichtsachen bewanderten Beamten so nach Bekanntwerden des Unfalles aufgenommen werden. A die persönliche Anhörung privater Ent- und Belastungszeu durch diesen Beamten wird in vielen Fällen vorteilhaft s Entscheidet sich die Reichsbahndirektion auf Grund solc zuverlässigeren Aussagen zur Ablehnung eines Anspruches a dem Grunde nach, und kommt es dann zur Klage, so wird Wahrnehmung von gewissen Zeugenterminen durch einen Haftpflichtsachen vertrauten Beamten stets vorteilhaft und billiger sein, als die Wahrnehmung solcher Termine durch ei Rechtsanwalt, zumal wenn dieser besonders beauftragt wer muß. Wird dagegen der Anspruch dem Grunde nach anerka so hat sich mehrfach eine Art der Abgeltung als sehr vort haft erwiesen, die bei Staatsverwaltungen ungewöhnlich, im schäftsleben aber vielfach üblich ist. Dem Beamten, der Angelegenheit bearbeitet, wurde aus dem „allgemeinen V schußkonto" eine Summe in der Höhe ausgezahlt, die höchst bewilligt werden sollte. Mit diesem Betrag erhielt der Bea den Auftrag, mit dem Anspruchsteller persönlich unter V behalt der Genehmigung durch die Direktion einen Abfindu vergleich bis zu der Grenze der mitgegebenen Summe a schließen und gegebenenfalls den vereinbarten Betrag so auszuzahlen. Durch dieses Verfahren sind Tausende ers worden, so daß die geringen Ausgaben für Reisekosten nicht erwähnenswert sind. Auch bei Durchführung der gegebenen Vorschläge würden die entstehenden Reiseko gegenüber den finanziellen Vorteilen zu äußerst produkt Ausgaben werden.

Immer auf einem genauen rechnerischen Nachweis Schadenshöhe zu bestehen, empfiehlt sich nach folgendem spiel auch nicht: Ein Reisender erlitt einen Unfall, bei er geringfügig am Kopfe verletzt wurde. Sein Schadense anspruch wurde sofort dem Grunde nach anerkannt, dem letzten aber aufgegeben, die Höhe des Schadens durch sendung prüfungsfähiger Unterlagen nachzuweisen. Di Nachweis wurde abgelehnt und der geforderte Betrag geklagt. Der Fiskus beantragte unter Hinweis auf § 93 Z kostenpflichtige Abweisung der Klage, da der Anspruch Grunde nach anerkannt sei, der Fiskus aber an der Feststel der Schadenshöhe verhindert worden sei, weil der Kläger Herausgabe der in seinen Händen befindlichen Unterlagen weigerte. Der gegnerische Anwalt hatte dem Fiskus nur heimgestellt, die Rechnungen usw. in seinem Geschäftszim einzusehen. Obwohl eingewendet wurde, daß bei der Eins nahme in die Belege nicht festgestellt werden könne, ob ursächlicher Zusammenhang der in den Unterlagen nachgew nen Ausgaben mit dem Unfall bestehe, kam das Gericht Anerkennung des Klageanspruches und zur kostenpflich Verurteilung des Fiskus, weil die Anwendung des § 93 eine bedingungslose Anerkennung des Anspruchs voraus und für den Fiskus die Einsichtnahme in die Belege ge hätte. Sofortige persönliche Fühlungnahme mit dem Verle hätte die Angelegenheit sicher für den Fiskus weniger spielig ausgehen lassen. Die äußerst wünschenswerte sofo Fühlungnahme mit dem Anspruchsteller und die sofortige nehmung der Eisenbahnbediensteten durch einen mit Haftpf sachen vertrauten Beamten würden außerdem die Erledi eines Haftpflichtanspruches so wesentlich beschleunigen, sich auch hieraus eine nennenswerte Ersparnis nicht nur a beitskraft, sondern auch an Geldmitteln ergeben würde, unter den heutigen Verhältnissen bei dem täglich sink Geldwert jede Woche der Erledigungsverzögerung eine S rung der zu zahlenden Entschädigungsbeträge bedeutet.

Beiträge zur Anschlußfrachtenbildung.

den zum 1. Juli 1922 bei der Deutschen Reichsbahn eingeten Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse . Nr. 23, S. 449 ff. d. Ztg.) sind u. a. auch Bestimmungen die Vergütungen für die Zuführung und Abholung der gen nach und von dem Anschluß, die Anschlußgebühren Anschlußfrachten getroffen. Aus einem besonders angeen Anschlußgebührentarif sind die Grundsätze, nach denen Anschlußfrachten gebildet wurden, ersichtlich. Bei dieser chtenbildung wurde auf die Verkehrsverhältnisse der einen Anschlüsse durch Schaffung von 3 Verkehrsgruppen in ckmäßiger und eingehender Weise Rücksicht genommen. Im enden möge der Einfluß untersucht werden, den eine ähneingehende Berücksichtigung der Betriebsverhältnisse der atanschlüsse auf die Anschlußfrachtenbildung ausüben de. Wird der Anschlußbetrieb unter dem Gesichtswinkel betrieblichen Leistungsaufwandes betrachtet, dann gliedern alle Privatanschlüsse in zwei Hauptgruppen und zwar in

Regelanschlüsse, die a) einzeln bedient werden oder b) Anschluß-Bedienungsgruppen angehören, nach denen die Übergabezüge oder Abteilungen bunt gefahren werden und in

Anschlüsse, die Anschlußbedienungsgruppen angehören, nach denen vorrangierte Übergabezüge oder -Abteilungen befördert werden.

ei den Regelanschlüssen der Gruppe I setzt sich der Anußbetrieb beim Zuführen beladener Wagen im allgemeinen zwei Hauptarbeitsvorgängen zusammen, und zwar aus

der Beförderung und

der eigentlichen Bedienung (Aufschließen und Umlegen der Anschlußweiche und Gleissperre, Bereitstellen und Feststellen der Wagen sowie Umlegen und Wiederverschließen der Anschlußweiche und Gleissperre).

ierbei besorgt etwa notwendiges Vorrangieren der Anschlußr der unter 1b aufgeführten Anschlüsse nach Gleisen und zen eine private Gruppenlokomotive auf privaten iebsanlagen, die Reichsbahnlokomotive befördert die Anßgüter bunt und stellt sie bunt auf einem Übergabegleise Hauptanschlusses für die Gruppe bereit.

i den Anschlüssen der Gruppe 2, die in der Regel aus n langen, oft vielfach gewundenen Stammgleise nach den chiedensten Richtungen hin abzweigen und mindestens aller Privatanschlüsse ausmachen dürften, besteht der he Betrieb aus der doppelten Anzahl von Hauptarbeitsängen, nämlich aus

) dem Vorrangieren der Anschlußgüter nach Gleisen und Plätzen,

dem Vorhalten der hierzu notwendigen Betriebsanlagen,

der Beförderung und

der Bedienung (wie vorstehend unter II).

rch die tarifierten Anschlußgebühren werden bei der Mehraller Anschlüsse ersichtlich nur die Selbstkosten der unter II bzw. C und D aufgeführten Arbeitsvorgänge gedeckt, folgende Betrachtung noch näher zeigen möge: Nach dem hlußgebührentarif beträgt die Anschlußgebühr für die Zung eines beladenen Wagens nach einem bis 1 km entten Bahnhofsanschlusse mit 1 bis 3000 Wagen jährlichem ehr 59,50 *M* (Juli 22) ausschl. Verkehrssteuer, für jedes ere Kilometer 15.50 *M* mehr. Die Tarifgruppe mit 1—3000 en jährlichem Verkehr ist deshalb der Betrachtung zude gelegt, weil dieser Verkehrsgruppe die Mehrzahl aller hlüsse angehört. Von dem Betrage von 59.50 *M* hätten inne des Tarifs 15,50 *M* als Beförderungskosten zu gelten, dem verbleibenden Rest von 59.50 — 15,50 = 44,00 *M* ten nun die auf dem Anschlusse für Laderechtstellung der en mit dem unter II näher aufgeführten Leistungsaufwande ehenden Betriebskosten gedeckt werden, wenn nicht unter Selbstkosten gearbeitet werden soll. Schon in meinem Auf über Anschlußfrachten und Selbstkosten auf Seite 946 des ganges 1921 dieser Zeitung hatte ich die Zeitdauer der ntlichen Anschlußbedingung (Leistung II) mit 5 Rangiernnen-Minuten berechnet. Diese mögen als durchschnittliche enungsdauer auch hier angenommen werden. Rechnet man Rangierkolonne 1 Rangierleiter, 4 Rangierer, 1 Weichen-Stellwerkswärter und 1 Rangierlokomotive mit Personal, kostete der Eisenbahnverwaltung Anfang Juli d. J. eine ierkolonnen-Minute etwa 10 *M*. Nimmt man den wohl am igsten vorkommenden Fall an, daß ein Anschließer bei jeder enung durchschnittlich einen beladenen Wagen erdann würden die Selbstkosten der Reichsbahn für die Ladetstellung dieses Wagens (Leistung II oder D) 5×10 = 50 *M* agen. Diese werden von den 44 *M* anteiligem Betrag der Anschlußgebühr somit ziemlich abgegolten. Für die Leistungen unter A und B fehlt die Kostendeckung indessen gänzlich.

Obgleich hiernach für die Bedienung der Anschlüsse der Gruppe 2 ein erheblich höherer Leistungsaufwand erforderlich ist als für die Bedienung der Gruppe 1, müssen bestimmungsgemäß für beide Gruppen gleichmäßig die tarifierten Anschlußgebühren erhoben werden. Erläuternd sei noch bemerkt, daß es sich bei dem in Rede stehenden Vorrangieren nicht um das vereinzelt vorkommende Ordnen der für einen Anschluß bestimmten Wagen handelt, sondern um das Rangieren der Bedienungszüge nach Anschlüssen, Unteranschlüssen und Plätzen usw. auf den Gleisen der Eisenbahnverwaltung, ähnlich wie dies bei einem stationsweise zu ordnenden Nahgüterzuge geschieht. Das unter A aufgeführte Vorrangieren der Anschlußgüter der Anschlüsse der Gruppe 2 erfordert beträchtliche Rangierleistungen der Reichsbahn. Bei ihm entfallen auf einen Wagen durchschnittlich rund 3 Rangierkolonnen-Minuten, die Anfang Juli 22 etwa $3 \times 10 = 30$ *M* Selbstkosten verursachten. Wollte man diese von den beteiligten Anschließern in Form einer Rangiergebühr erheben, dann dürften der Reichsbahn bei den Privatanschluß- und Lagerplatzanschlußgebühren jährlich etwa eine halbe Milliarde Mark an Mehrerträgnissen zufließen, ein Betrag, der wirtschaftlich immerhin zu Buche schlägt. Nun soll freilich bei der Gebührenregelung auf die Interessen der schwächeren Anschließer Rücksicht genommen werden. Wenn man aber bedenkt, daß dies bereits in weitgehendem Maße dadurch geschieht, daß

B) die zum Vorrangieren notwendigen Betriebsanlagen wohl überall kostenlos vorgehalten werden,

E) das sehr oft notwendige Umsetzen der Bedienungszüge oder -Abteilungen aus den Rangiergleisen in das Ausfahrgleis und die mitunter erforderlichen, sehr zeitraubenden, umständlichen und kostspieligen Überführungen aus der Rangiergruppe in die Ausfahrgruppe, wobei häufig stark benutzte Rangierbezirke, manchmal sogar große Rangierbahnhöfe gekreuzt werden müssen, in der Regel ebenfalls unentgeltlich erfolgen und schließlich auch

F) die bei den unvermeidlichen Verspätungen der Güterzüge, bei Verkehrsverdichtungen, bei unzähligen, betrieblich unzulänglichen Anschlüssen usw. im Anschlußbetriebe notwendig werdenden, oft sehr teueren Mehrleistungen gleichfalls kostenlos geschehen,

dann wird zugegeben werden müssen, daß die unter A bezeichneten, beträchtlichen Rangierleistungen offenbar nicht auch noch unentgeltlich lediglich im Interesse der schwächeren Anschließer erfolgen dürften, zumal die Reichsbahn selbst für den Rangierbetrieb sehr erhebliche Aufwendungen macht; so beschäftigt sie z. B. auf größeren Bahnhöfen starke, kostspielige Rangierkolonnen im Anschlußbetriebe, zahlt beim Vorrangieren hohe Rangierprämien für flottes und sicheres Rangieren u. a. mehr.

Vorstehende Untersuchung zeigt, daß es empfehlenswert erscheint — schon in Anbetracht des finanziellen Erfolges —, bei der Anschlußfrachtenbildung die örtlichen Betriebsverhältnisse der einzelnen Privatanschlüsse eingehender als bisher mit zu berücksichtigen. Wenn die Selbstkosten des Anschlußbetriebes bei der Mehrzahl aller Privat- und Lagerplatzanschlüsse auch nur annähernd gedeckt werden sollen, dann müßte m. E. von den sehr zahlreichen Anschließern, die vorrangierte Sendungen erhalten, neben der tarifierten Anschlußgebühr wenigstens noch für die unter A bezeichneten umfangreichen Rangierleistungen eine angemessene, gegebenenfalls auch zu normende Rangiergebühr erhoben werden. Die Befürchtung mancher Fachmänner, daß durch die Auflegung einer solchen viele kleine Anschließer mit Anschlußgebühren so stark belastet würden, daß sie ihren Betrieb nicht mehr aufrecht erhalten könnten, erscheint m. E. unbegründet. Gerade die schwächeren Anschließer haben nur geringen Wagenverkehr, so daß sich die auf einen beladenen Wagen umzulegende Rangiergebühr für den einzelnen in mäßigen Grenzen halten, keinesfalls aber wirtschaftlich gefährdend auswirken würde. Infolge der großen Zahl der kleinen Anschließer (Privatanschließer und Lagerplatzanschließer), die vorrangierte Ladungen erhalten, würden der Reichsbahn indessen durch diese Maßnahme — wie schon erwähnt — bei den Privatanschluß- und Lagerplatzanschlußgebühren nicht unbeträchtliche Mehrerträgnisse zufließen, die nach überschläglicher Rechnung auf über eine halbe Milliarde Mark jährlich veranschlagt werden können.

Daß sich diese Mehreinnahmen noch ganz bedeutend erhöhen würden, wenn man in die Anschlußgebühren auch die Selbstkosten der vorstehend unter B, E und F bezeichneten Leistungen mit einbeziehen würde, soll nicht unerwähnt bleiben.

Steinberg, Eisenbahn-Oberingenieur.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Auflösung einer Abteilung des Reichsverkehrsministeriums. Die Betriebsmaschinenabteilung (E. III) des Reichsverkehrsministeriums ist am 1. Oktober 1922 aufgelöst worden. Ihre Geschäfte sind teils auf die Betriebsabteilung (E. IV), teils auf die Werkstättenabteilung (E. VII) übergegangen.

— Deutsch-Italienischer Gütertarif. Die Sätze des seit 1. Oktober 1921 in Kraft befindlichen Tarifs über Brenner und Tarvis werden mit Wirkung vom 1. November 1922 außer Kraft gesetzt. Für die wichtigsten Stationsverbindungen und die gangbarsten Artikel sollen möglichst bis zum 1. November 1922 wieder Sätze auf Grundlage der neuen Tarife eingeführt werden. Wie schon aus der Ausgabe von 4 Nachträgen innerhalb eines Jahres hervorgeht, waren die Schwierigkeiten, den Tarif den Schwankungen der Währungen und den Änderungen der in dieser Zeit neu erschienenen internen Tarife der beteiligten Bahnen anzugleichen, außerordentlich groß.

Die ab 1. Oktober 1922 eingetretene Änderung in der vertikalen Staffelung der deutschen Taxen machte es unmöglich, die deutschen Sätze des Tarifs durch eine prozentuale Erhöhung den Taxen des deutschen Tarifs anzupassen; dazu kam noch die Unmöglichkeit, dem Ansteigen der tschechischen Krone in entsprechender Weise zu folgen. Es blieb daher nur übrig, die jetzigen Sätze aufzuheben.

— Reichsbahnverwaltungsschule. Der Reichsverkehrsminister hat an die Reichsbahndirektionen usw. nachstehenden Erlaß gerichtet: Der Ausschuß für die Neuregelung des Verwaltungswesens („Uba" I) hat seine Arbeiten in der Hauptsache abgeschlossen und nach eingehenden Beratungen einen Entwurf „Bestimmungen für die Verwaltungsschule" aufgestellt. Bei den Beratungen haben Beamte der verschiedensten Fachgruppen früherer Länderbahnen, Vertreter der Zweigstellen Preußen-Hessen und Bayern und Vertreter der Gewerkschaften mitgewirkt. Dadurch war es möglich, in dem Ausschuß die Erfahrungen und die besten, bei den früheren Länderbahnen vorhandenen Unterrichtseinrichtungen zu berücksichtigen und aus diesen die für eine einheitliche Einführung bei allen Reichsbahndirektionen geeigneten Maßnahmen zusammenzustellen. Nach Ansicht des Sachverständigenausschusses ist das Ergebnis der Beratungen auch im Hinblick auf die bei den einzelnen Reichsbahndirektionen noch bestehenden Unterschiede schon jetzt durchführbar. Ich ersuche nunmehr, den Entwurf für die Verwaltungsschule zugrunde zu legen und seine Bewährung in der Praxis zu prüfen. Wo örtliche besondere Verhältnisse Abänderungen nicht grundsätzlicher Art bedingen, können sie vorgenommen werden.

Ich ersuche um Bericht bis 1. April 1923 über die Erfahrungen. Die geschäftsführende Stelle des Ausschusses, Reichsbahndirektion Stuttgart, wird den Entwurf den Reichsbahndirektionen in den nächsten Tagen übersenden.

— Eisenbahnausbesserungswerke Die Eisenbahn-Hauptwerkstätten Dortmund, Frankfurt (Main), Köln-Nippes, Königsberg (Pr.), Nied, Opladen, Oels, Schneidemühl, Sebaldsbrück, Tempelhof, Witten und Wittenberge sind nach den in der Denkschrift über die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten enthaltenen Richtlinien umgestellt worden. Die Eisenbahnwerkstättenämter dieser Hauptwerkstätten sind aufgehoben und an ihrer Stelle Abteilungen eingerichtet worden. Die Werkstättenabteilungen sind zu einem Eisenbahn-Ausbesserungswerk zusammengefaßt. Die Gesamtleistung des Eisenbahn-Ausbesserungswerks obliegt einem maschinentechnischen Oberbeamten, der die Bezeichnung Werkdirektor führt, und dem die Leiter der Abteilungen unterstellt sind.

Die vorbenannten Eisenbahn-Hauptwerkstätten führen nunmehr die Bezeichnung „Eisenbahnausbesserungswerk".

— Aufhebung von Lokalbahnhaltestellen. Das Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern, hat an ihre Bediensteten folgenden Erlaß gerichtet: Mit Beginn des Winterfahrplans sind in den bayerischen Bezirken der Reichsbahn zahlreiche an Lokalbahnstrecken gelegene Haltepunkte, die besonders unwirtschaftlich waren, aufgehoben worden. Diese Maßnahme der Eisenbahnverwaltung ist, wie aus vielen Eingaben hervorgeht, in den Kreisen des Publikums sehr häufig nicht verstanden worden und hat deshalb Widerspruch gefunden. Im folgenden sollen die Gründe für das Vorgehen der Eisenbahnverwaltung dargelegt werden, damit jeder Beamte in der Lage ist, im Verkehr mit dem Publikum die Handlungsweise der Verwaltung zu erklären.

Die Zweigstelle Bayern hatte sich nur ungern zur Aufhebu[ng] von Haltestellen entschlossen, weil auch ihr klar war, daß [die] Aufhebung bestehender Verkehrseinrichtungen, so begrün[det] sie auch sein mag, bei den betroffenen Kreisen Widerspr[uch] finden wird. Die ernste Finanzlage der Eisenbahn machte [den] Entschluß jedoch notwendig. Es ist aus wirtschaftlichen [und] aus außenpolitischen Gründen unbedingt erforderlich, daß [die] Eisenbahn künftig ohne Fehlbeträge wirtschaftet. Angesic[hts] der ungeheuren Steigerung aller Betriebskosten ist dieses Z[iel] ohne starke Tariferhöhungen nicht erreichbar. Denn jede [Er]höhung der Materialpreise (insbesondere von Kohle, H[olz,] Eisen) und jede Erhöhung der Gehälter und Löhne, die du[rch] die Steigerung aller Haushaltungskosten erforderlich wird, [be]deutet Milliardenausgaben für die Eisenbahn. Neben den Ta[rif]erhöhungen muß jedoch soweit als möglich auf allen Gebie[ten] auch durch Ersparnisse versucht werden, Betrieb und Verw[al]tung zu verbilligen. Es ist bekannt, daß auch der Reichs[tag] und die Parlamente der Länder sowie Handel und Indust[rie] und alle anderen Wirtschaftskreise oft unter heftigen Angrif[fen] auf die Eisenbahnverwaltung und ihr Personal die Dur[ch]führung energischer Sparmaßnahmen verlangt haben.

Durch eine Reihe von Maßnahmen ist eine Verbilligung [des] Betriebes mit Erfolg versucht worden. Schließlich aber war [in] diesem Zusammenhange auch die Auflassung unwirtschaftlic[her] Haltepunkte an Lokalbahnen nicht länger zu vermeiden. A[uf]gelassen sind nur solche Haltepunkte, bei denen die Verkeh[rs]einnahmen in besonders starkem Mißverhältnis zu den Betrie[bs]ausgaben stehen, und bei denen Umfang und Art des Verke[hrs] sowie vor allem auch die Lage des Verkehrsgebietes zu bena[ch]barten Verkehrsstellen die Aufhebung noch erträglich erschei[nen] lassen. Durch diese Maßnahme erspart die Eisenbahnve[r]waltung im Bereich der Zweigstelle Baye[rn] jährlich mindestens 45—50 Millionen Mark, d. [h.] die jährlichen Zinsen von 1 Milliarde Mark.

Die vielen unbesetzten Lokalbahnhaltestellen sind eingerich[tet] worden, als die Ausgaben für das Anhalten und Anfahren ei[nes] Lokalbahnzuges nur etwa 25 ₰ betrugen. Im Jahre 1920 s[ind] diese Ausgaben, die in der Hauptsache in einem vermehr[ten] Kohlenverbrauch liegen, auf der technischen Tagung in Ba[m]berg auf 30 ℳ für jedes Anhalten berechnet worden. Dam[als] kostete die Tonne Ruhrkohle 300 ℳ, im August 1922 kostete [sie] 1700 ℳ! Außerdem ist die Eisenbahnverwaltung wegen der [ge]ringen Förderung in den deutschen Kohlenbezirken gezwung[en,] erhebliche Mengen englischer und Saarkohle zu kaufen [und] dafür noch viel höhere Beträge auszugeben. Daraus ergibt [sich] ohne weiteres, daß heute die Ausgaben für das Anhalten [und] Anfahren eines Lokalbahnzuges bereits das 5—6 fache des 1[920] errechneten Betrages ausmachen, und es ist zu befürchten, [daß] die Verhältnisse noch ungünstiger werden.

Bei der Prüfung, welche unbesetzten Haltepunkte aufgelas[sen] werden könnten, ist zunächst die Wirtschaftlichkeit der Ha[lte]punkte durch Gegenüberstellung der Betriebsausgaben und V[er]kehrseinnahmen untersucht worden. Entgegenkommenderw[eise] sind hierbei die Ausgaben nach den niederen Einheitssätzen [des] Jahres 1920, die Einnahmen nach den heutigen Tarifen berech[net] worden. Bei den Haltepunkten, die danach besonders unw[irt]schaftlich sind, ist weiter geprüft worden, welcher Art ihr V[er]kehr ist; Haltepunkte mit Siedlungsverkehr und starkem Ber[ufs]verkehr sind grundsätzlich geschont worden. Auch die E[in]richtungen für den Güterverkehr sind unberührt geblieben, [so] daß für die Versendung ländlicher Produkte nach den Städ[ten] und für den Bezug von Rohprodukten, Dünger usw. keine [Er]schwerung eingetreten ist.

Aber auch wenn nach diesen Gesichtspunkten ein Haltepu[nkt] für die Auflassung in Betracht kam, ist doch davon abgese[hen] worden, wenn die Wege nach den benachbarten Verkehrsstel[len,] die an die Stelle des aufgehobenen Haltepunkts zu treten hät[ten,] so weit oder so ungünstig sind, daß die Auflassung eine [be]sondere Härte gewesen wäre. Dagegen war es notwendig, [den] Verkehrsinteressenten mäßige Verlängerungen ihres Weges [zu]zumuten. Die Anlieger an Lokalbahnen werden trotzdem a[uch] künftig in dieser Beziehung vielfach wesentlich besser daste[hen] als die Anlieger an Hauptbahnen; denn hier haben die Verke[hrs]stellen von jeher weiter auseinander gelegen.

Die Aufhebung eines Haltepunktes ist also nur nach ern[ster] Prüfung aller in Betracht kommenden Gesichtspunkte a[n]ordnet worden. Sie ließ sich in vielen Fällen nicht vermei[den,] denn die Aufrechterhaltung eines unwirtschaftlichen Ha[lte]punktes würde die Begünstigung eines verhältnismäßig klei[nen] Kreises von Interessenten zu Lasten der Gesamtheit der Ste[uer]zahler bedeuten, weil alle Fehlbeträge der Eisenbahn in F[orm] von Steuern vom ganzen Volk gezahlt werden müssen.

Es ist wichtig, allen Kreisen des Publikums diese Zusamm[en]hänge, die ihm nicht bekannt sein können, gesprächsweise [...]

r Gelegenheit auseinanderzusetzen. Das Bestreben der nbahnverwaltung, ihre Einnahmen mit den Ausgaben nicht in durch Tariferhöhungen, sondern, soweit irgend möglich, h Ersparnisse ins Gleichgewicht zu bringen, wird dann von rmann gebilligt werden müssen. An jeden Eisenbahner ergeht deshalb die Mahnung, das Verständnis für diese Maßnahme Eisenbahn verbreiten zu helfen.

Eröffnung der Strecke Delmenhorst-Lemwerder. Am vember d. J. wird die Neubaustrecke Delmenhorst-Lemwerder vollspurige Nebenbahn mit den Bahnhöfen Hasbergen lbg.), Deichhausen, Altenesch und Lemwerder für den geten Verkehr eröffnet. Von der Annahme und Auslieferung en jedoch ausgeschlossen: lebende Tiere in Lemwerder und ngstoffe auf allen Bahnhöfen. Frankierung und Nachnahmestung für abgehende Sendungen sind auf sämtlichen Bahnn dieser Strecke ausgeschlossen.

Erhöhung der Sätze des Militärtarifs. Nach einer Bekanntung des Reichsverkehrsministers vom 21. September 1922 im Einvernehmen mit dem Reichswehrminister auf Grund Verordnung der Reichsregierung vom 7. Juni 1920 bestimmt, mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 ab bis auf weiteres zu Sätzen unter I des Militärtarifs ein Zuschlag von 1900 %, em Mindestsatz für Sonderzüge (Tarifnummer 27) ein Zug von 13 200 % und zu den übrigen Sätzen ein solcher von 0 % erhoben wird.

s Mindestbetrag der Fahrgelder ist 1 ℳ, als Mindestbetrag Frachtgebühren sind 20 ℳ zu erheben. Die Fracht für r- und Tiersendungen wird für eine Mindestentfernung von n erhoben, ausgenommen bei Umbehandlung mangels direk-Tarife.

Maßnahmen gegen den Wagenmangel. Die Reichsbahndirek-Stuttgart hat an alle ihr untergeordneten Dienststellen nde Verfügung gerichtet: Mit fortschreitender Ernte und etzen der Hausbrandversorgung für den Winter steigt der rf an bedeckten und offenen Wagen dauernd an. Eine ere Zunahme des Bedarfs an offenen Wagen steht auch dem Inkrafttreten des Überschichtenabkommens in den kohlenbezirken zu erwarten. In letzter Zeit waren die älle in der Wagenstellung nicht unbeträchtlich. Um die rfnisse der Wagenanforderung wirksam befriedigen zu en, muß mit allen Kräften auf eine Beschleunigung des enumlaufs hingewirkt werden. Alle beteiligten Stellen en im Interesse des Volksganzen sich der Wichtigkeit der hleunigung des Wagenumlaufs bewußt werden und sich zeitig auf die Anwendung aller der Beschleunigung dienen-Maßnahmen einrichten.

s Mittel allgemeiner Art zur Erreichung dieses Ziels nen unter anderem die unten aufgeführten Maßnahmen in acht. Hierbei wird bemerkt, daß über die Zeit des starken stverkehrs die einschlägigen Einschränkungen zur wirttlicheren Gestaltung der Reichsbahn gegenüber der gebieten Forderung, den Verkehr zu bedienen, zurücktreten en. Wenn Bedenken wegen der Einstellung von Aushilfstern, Einführung von Überzeitarbeit, Schichtarbeit, Nacht- oder Sonntagsarbeit usw. bestehen, ist nach Anhörung Beamten- und Betriebsräte alsbald, unter Umständen telesch, Antrag bei der Reichsbahndirektion zu stellen. Grundich muß sich der Betrieb dem Verkehr anpassen; in vorhauender Weise müssen die berufenen Stellen alsbald einn, wenn es sich darum handelt, Stockungen fern zu halten im Entstehen zu beseitigen.

Bezirksstellen müssen verständnisvoll Hand in Hand ar. Die Amtsvorstände haben sich persönlich miteinander Benehmen zu setzen, so oft es im dienstlichen Interesse en ist. Nötigenfalls ist auch mit den Sachberichtern der sbahndirektion auf kürzestem Wege unmittelbar in Verzu treten. Die Maßnahmen sind:

Vorübergehende Neueinstellung von Arbeitern mit kurzger Kündigung zur Vermeidung und Aufarbeitung von hrsrückständen. Hierfür kommen unter anderen auch im stand befindliche Eisenbahnbedienstete in Betracht.

Einführung von Überstunden, von Nacht- und Sonntags- auf den Rangierbahnhöfen, Güterböden und in den Reinianstalten.

Einlegung von Bedarfszügen nach den Bestimmungen der wagenvorschriften § 79 Absatz 15 schon beim Vorhandenvon 30 Wagen.

Beachtung der Rangordnung der zu befördernden Wagen erbeförderungsvorschriften Heft 1 § 28) mit der Maßgabe evorzugten Beförderung der leeren offenen Wagen.

Zuführung beladener und verfügter leerer Wagen durch erfahrten nach Nachbarstationen, besonders an zugarmen ten. Beispielsweise sollen, wenn die zulässige Zugbelastung die Beförderung aller Wagen auf Zugbildungsstationen nicht ermöglicht, die weitergehenden Wagen mit dem Zug befördert und die Wagen nach näher gelegenen Stationen mit besonderer Rangierfahrt zugeleitet werden.

6. Telegraphische Vormeldung abgangsbereiter Wagen nach der in Betracht kommenden Vorstation. Werden die vorgemeldeten Wagen nicht berücksichtigt, so ist in jedem Fall die Betriebsinspektion (das Betriebsamt) schriftlich, unter Umständen telegraphisch, zu verständigen.

7. Nachprüfung der Ladefristen der Anschlußinhaber und Lagerplatzpächter in Absicht auf mögliche Verkürzung.

8. Voraussendung der Begleitpapiere nach den von den Betriebsinspektionen (Betriebsämtern, Verkehrsämtern) aufgestellten Plänen. Rasche Anmeldung der Wagen. Soweit Postfernsprecher nötig, ist begründeter Antrag zu stellen.

9. Ablehnung der Verwiegung leerer Wagen, wenn dadurch der Wagenumlauf verzögert wird.

10. Pünktliche Durchführung der vom Wagenbüro verfügten Teildeckungen, rechtzeitige und vollständige Ausführung der Abgabeverfügungen über leere Wagen. Genaue Erstattung der Neben- und Ausfallmeldungen.

11. Beschleunigte Instandsetzung der Schadwagen, namentlich der Wagen mit kleineren Schäden.

12. Belassung noch lauffähiger Wagen mit kleineren Schäden im Betrieb. Unter den aufgestellten Schadwagen sind die Wagen mit kleineren Schäden auszusuchen, soweit sie betriebssicher sind und zur Beförderung von Gütern ohne Anstand verwendet werden können, und dem Betrieb zu übergeben. Die Wagen sind äußerlich besonders zu bezeichnen und den Vorstehern der betreffenden Stationen schriftlich zu melden. Die Vorsteher haben für die Ausrangierung zu sorgen. Wenn hierfür besondere Rangierleistungen nötig sind, sind sie anzuordnen.

13. Pünktliche Entladung der mit Dienstgut, namentlich mit Kohlen, beladenen Wagen. Die Eisenbahn darf nicht selbst mit der Entladung ihrer Wagen im Verzug sein, wenn sie auf die Empfänger dauernd einwirkt, die Wagen so rasch wie möglich zu entladen. Die Ladefrist beträgt gemäß Güterwagenvorschriften § 72[1] 6 Stunden, wenn die Wagen durch Bedienstete der Eisenbahn ent- oder beladen werden. An die schriftliche Vormeldung solcher Wagen durch die Dienststellen, bei denen sie zur Auflieferung kommen, an die Empfangsstellen gemäß Güterwagenvorschriften § 72[2] wird erinnert. Er wird strengstens untersagt, die Betriebs- und Arbeitswagen als Lagerraum zu benutzen. Soweit möglich, ist der Zulauf so zu regeln, daß nicht mehr Wagen auf einmal eintreffen, als mit den zur Verfügung stehenden Leuten entladen werden können. Weiter nötige Leute sind sofort anzufordern. Unter Umständen kommt auch Übertragung der Entladung an Unternehmer in Frage.

Jede Überschreitung der Ladefrist ist durch die Wagendienstbeamten festzustellen und den Empfängern sowie dem Wagenbüro schriftlich zu melden. Für die Durchführung dieser Anordnung werden die Vorsteher der Dienststellen persönlich haftbar gemacht.

Die zuständigen Beamten haben darüber zu wachen, daß bei den von den Unternehmern zu ent- oder beladenden Wagen die Ladefristen nicht überschritten werden.

14. Bei drohenden Stockungen oder eingetretenen Rückständen in der Entladung alsbaldige Verständigung der Betriebsinspektionen (Betriebsamt, Verkehrsämter) und des Wagenbüros gemäß Güterwagenvorschriften § 54[1] unter Angabe der Zahl der in der Entladung rückständigen Wagen.

15. Die Reichsbahndirektion vertraut zu dem ganzen Personal, daß es bei dem Ernst der Lage alles aufbietet, daß die Eisenbahn in dieser Zeit wirtschaftlicher Not ihre Aufgabe erfüllt.

16. Das gesamte Personal ist bei jedem Anlaß über die zu beachtenden Bestimmungen und Vorschriften zu belehren.

— Plan einer elektrischen Schnellbahn Dortmund-Köln. Die Zulassung einer elektrischen Schnellbahn für den Personenverkehr zwischen Dortmund und Köln wird demnächst in einer Besprechung des Reichsverkehrsministeriums mit den Oberbürgermeistern der beteiligten rheinisch-westfälischen Städte weiter verhandelt werden. Es darf gehofft werden, daß die Beratungen zu einem befriedigendem Ergebnis führen werden.

— Opfertag der Reichsbahn. Zum Besten der Kinderfürsorge und der Eisenbahn-Erholungsheime soll ein Opfertag der Reichsbahn veranstaltet werden. Der Reichsverkehrsminister hat an die Präsidenten der Reichsbahndirektionen usw. die Aufforderung gerichtet, dem Unternehmen die weitgehendste Unterstützung zuteil werden zu lassen. Die Leitung des Opfertages hat ein Hauptausschuß von 7 Herren übernommen, der folgenden Aufruf erlassen hat:

„Die mit der Geldentwertung ständig wachsende Verteuerung aller Lebensbedürfnisse hat die Kinderfürsorge in eine verzweiflungsvolle Lage gebracht und das Fortbestehen der Eisenbahnerholungsheime gefährdet.

Unsere besondere Sorge muß den Kindern gelten, der Hoffnung der Zukunft. Die erholungsbedürftigen und kränklichen Kinder in Erholungsstätten zu kräftigen und vor dauerndem Siechtum zu bewahren, muß unsere vornehmste Pflicht sein. Die Kinderfürsorge, die bereits in schöner Entwicklung begriffen ist, darf keinen Stillstand erleiden. In einem einzigen Reichsbahnbezirk konnten im letzten Jahre 1200 von den Ärzten ausgesuchte, meistens tuberkulosegefährdete Kinder in Heilstätten untergebracht werden. 7 Eisenbahn-Kindererholungsheime sind in unserem Besitz, 200 Kinder verstorbener Eisenbahner sind beim Eisenbahn-Töchterhort untergebracht, wo auch noch 80 ältere, erwerbsunfähige Waisen einen sorglosen Lebensabend genießen.

Auch die in allen Teilen Deutschlands errichteten Eisenbahnerholungsheime können ohne wirksame Hilfe ihre Aufgaben nicht mehr erfüllen. Die Heime arbeiten selbstlos ohne Gewinn und Rücklagen. Die Erholungsheime, die Stätten zur Erhaltung der Arbeitskraft der Eisenbahner und zur Erholung und Kräftigung der Kinder drohen zu verfallen.

Diesen dringlichsten Bedürfnissen soll durch eine Sammlung unter allen im Dienste der Reichsbahn stehenden Beamten, Angestellten und Arbeitern Rechnung getragen werden.

Die Sammlung soll als Opfertag am 6. November 1922 stattfinden.

Das Ergebnis des Opfertags wird direktionsweise in den Amtsblättern der Reichsbahndirektionen und das Gesamtergebnis im Reichs-Verkehrs-Blatt und in den Direktions-Amtsblättern bekanntgegeben werden.

Der unterzeichnete Ausschuß wird über die Verteilung der gesammelten Gelder beschließen und den Verteilungsplan allgemein bekanntgeben.

Beamte, Angestellte und Arbeiter, keiner darf sich ausschließen! Spende jeder nach Kräften den Verdienst einer ganzen oder mindestens einer halben Arbeitsstunde.

Die Herzen auf, Gemeinsinn kröne unsern Opfertag!“

Ferner hat der Hauptausschuß Richtlinien herausgegeben für die Vorbereitung und Ausführung des Opfertages. Anfragen, Wünsche und Mitteilungen, die den Opfertag betreffen und für den Hauptausschuß bestimmt sind, sind an die Reichsbahndirektion in Cassel, z. H. des Abteilungsdirektors Dr. Grünberg zu richten.

— **Deutschland und die russischen Wasserstraßen.** Im Reichsverkehrsministerium fand zur Vorbereitung der in den Bereich der Wasserstraßenverwaltung fallenden Fragen für die Wirtschaftsverhandlungen mit Rußland unter dem Vorsitz des Staatssekretärs Kirschstein eine Besprechung mit Männern aus dem Verkehrs- und Wirtschaftsleben statt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn sind ernannt: zu Abteilungsdirektoren: der Geheime Oberbaurat Hummel in Mainz und der Oberregierungsbaurat Hermann Meyer in Erfurt; zu Oberregierungsräten: die Regierungsräte Löffler in Berlin und Dr. jur. Paul Vogel in Dresden; zu Oberregierungsbauräten: die Regierungsbauräte Brabandt und Friedrich Hartmann in Köln, Göhner und Nordhausen in Berlin, Lippmann in Breslau, Walther Prang in Oppeln und Fehling in Essen: zu Regierungräten: die Regierungsassessoren Alfred Prang in Königsberg (Pr.) und Dr. jur. Wehde in Altona, die Ministerialamtmänner Reil in Kempten und Hintze in Magdeburg, der Eisenbahnamtmann Schönberger in Lichtenfels, die Eisenbahnoberinspektoren Kurt Müller in Paderborn, Dr. jur. et rer. pol. Dr. phil. Ritter in Torgau und Jochmann in Breslau; zu Regierungsbauräten: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Dr.-Ing. Baumann in Karlsruhe und Dobmaier in Ludwigshafen (Rhein), der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Prinz in Neuaubing, der Militärbaumeister a. D. Elbelt in Görlitz, der Eisenbahnamtmann Paul Müller in Schneidemühl, die Eisenbahnoberingenieure Süß in Köln, Liepe in Berlin und Hugo Müller in Göttingen; zu Eisenbahnamtmännern: die Eisenbahnoberinspektoren Rechnungsräte Karl Neumann in Münster (Westf.), Hegener in Elberfeld, Ostermeyer in Erfurt, Dommaschk in Halle (Saale) und Deneser in Berlin, die Eisenbahnoberinspektoren Spieker in Schwerin, Gesell in Dresden, Feßler in Karlsruhe, Oeynhausen in Frankfurt (Main), Baer in Dortmund, Sievernich in Düsseldorf und Ferdinand Schubert in Hannover, die Eisenbahnoberingenieure Bruhn in Berlin-Rummelsburg, Rudolph in Breslau, Gallmann in Köln, Blitz in Darmstadt und Jacobs in Hamburg.

Versetzt sind: die Regierungsräte Dr. jur. Karl Schubert, bisher in Altena (Westf.), zur Reichsbahndirektion nach Elberfeld und Karl Sachs, bisher in Trier, als Vorstand Eisenbahn-Verkehrsamts nach Altena (Westf.), die Regieru bauräte Leiner, bisher in Konstanz, zur Reichsbahndirek nach Altona, Kirn, bisher in Angerburg, als Vorstand Eisenbahn-Bauabteilung nach Wormditt und Heinrich Egg bisher in Berlin, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinen nach Köln, der Eisenbahnamtmann Franz Richter, bishe Trier, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Wittenberge der Ministerialamtmann Reisert, bisher in Berlin, zum E bahn-Ausbesserungswerk 1 nach Darmstadt.

Überwiesen ist: der Oberregierungsbaurat Kobe München der Reichsbahndirektion daselbst als Referent, der gierungsbaurat Poppe in Schwerte dem Eisenbahn-Ausb rungswerk daselbst.

Österreich.

— **Veröffentlichung der Eisenbahntarife.** Für den Fall, die Verlautbarung von Tarifen und Tarifmaßnahmen in hierfür in Betracht kommenden öffentlichen Blättern inf vorübergehenden Nichterscheinens dieser Blätter nicht lich ist, wurde durch eine Verordnung des B. M. V. 14. September 1922 verfügt, daß die Veröffentlichung d Kundmachung des Bundesministeriums im Bundesgesetzb oder durch Ankündigung der Tarifmaßnahmen in den B höfen der betreffenden Eisenbahnen erfolgen kann. Rechtswirksamkeit genügt im letzteren Falle, wenn die kündigung in einem Bahnhofe am Sitze der Direktion triebsleitung) jener Bahn, für welche die Tarifmaßnahme erfolgt ist. Befindet sich die Direktion (Betriebsleit nicht an einer Linie der betreffenden Eisenbahn, so ist Ankündigung rechtswirksam, wenn sie in einem Ausga bahnhofe dieser Bahn erfolgt. In der Ankündigung muß drücklich auf die Unmöglichkeit der Einschaltung in den in Betracht kommenden öffentlichen Blättern Bezug genom werden. Nach Wiedererscheinen dieser Blätter sind in di die im Sinne der vorliegenden Verordnung veröffentlic Tarifmaßnahmen kundzumachen.

— **Abbau und Ersparungsdienst im Bundesministerium für kehrswesen.** Mit der Leitung des Abbau- und Ersparungsdie im Bundesministerium für Verkehrswesen wurde Ministeri Dr. Josef Augste betraut und in dieser Eigenschaft Bundesminister unmittelbar unterstellt. Der besondere kungskreis des Leiters des Abbau- und Ersparungsdienstes faßt folgende Aufgaben:

a) die Antragstellung rücksichtlich der zum Vollzuge des gestellten-Abbaugesetzes und der hierzu erlassenen D führungsverordnungen notwendigen Maßnahmen an Dienststellen des Bundesministeriums;

b) die Evidenzhaltung der von diesen Dienststellen in An genommenen und vollzogenen Maßnahmen und die Be erstattung hierüber an den Bundesminister;

c) die Entgegennahme und vorläufige Prüfung der ihm Ersparungskommissär der Bundesregierung, von ir welchen dem Bundesministerium für Verkehrswesen hörenden oder unterstellten Dienststellen oder andersw übermittelten Anträge auf Ersparungen im Bereiche Bundesministeriums, die Weiterleitung der von ihm al achtenswert befundenen Anträge an die sachlich zustän Dienststellen des Bundesministeriums und die Ste derartiger Anträge auf Grund eigener Anregung, zu wel Zwecke ihn die Fachdienststellen des Bundesministeri für Verkehrswesen durch Einleitung der notwendigen hebungen zu unterstützen haben;

d) α) rücksichtlich der Eisenbahnsektionen und die Revis gruppe für Schiffahrtangelegenheiten des Bu ministeriums für Verkehrswesen die Führung Verhandlungen mit den gemäß § 9 des Angestellte baugesetzes gebildeten Ausschüssen, welche die setzung von allgemeinen Richtlinien betreffen Mitwirkung der zuständigen Fachdepartements, un Teilnahme und Mitwirkung an den von den zustän Fachdepartements zu führenden Verhandlungen konkrete Abbauangelegenheiten mit den genannten schüssen und an Verhandlungen mit dem Zentr schusse des Personals der österreichischen Bundesb über Angelegenheiten, die mit der Durchführung Personal- und Arbeitsabbaues im Zusammenhange s z. B. Kopfzahlbemessung, Arbeitszeit usw.;

β) rücksichtlich der Post- und Telegraphensektione Teilnahme und Mitwirkung an den von den zustän Stellen dieser Sektionen mit den Personalausschüss führenden Verhandlungen;

e) die Vermittlung des Verkehrs zwischen dem Erspar kommissär der Regierung und dem Bundesminister

dessen Unterstützung und Beratung in allen das Verkehrswesen betreffenden Abbau- und Ersparungsangelegenheiten.

— **Frachtstundung bei den Bundesbahnen.** Von dem Bestreben geleitet, den bargeldlosen Verkehr bei den Güterkassen im Interesse der Vereinfachung des Kassendienstes und Beschleunigung der Abfertigung zu fördern, hat die Bundesbahnverwaltung neben der nach den allgemeinen Bestimmungen vorgesehenen Frachtenstundung ein besonderes Stundungs- und Ausgleichverfahren mit der Vereinsbank für Gewerbe, Industrie und Handel in Wien vereinbart, dessen hauptsächlichste Vorteile für den Stundungsnehmer darin bestehen, daß die Gewährung der Stundung ohne besonderes Ansuchen auf Grund einer Erklärung der Vereinsbank unmittelbar eintritt, daß die Sicherheitsleistung gegenüber der Bahn, der Geldausgleich der Bahn und insbesondere auch die Beschaffung der hiefür erforderlichen Zahlungsmittel fremder Währungen von der Bank übernommen wird.

— **Die Erhöhungen der Eisenbahntarife.** Der Verkehrsausschuß der Wiener Handelskammer hat in einer am 21. September abgehaltenen Sitzung die in Aussicht genommenen Tariferhöhungen der österreichischen Eisenbahnen einer mehrstündigen Beratung unterzogen. Redner aller Interessentengruppen bezeichneten es als einen verhängnisvollen Eingriff in das Wirtschaftsleben des Staates, daß die Erhöhungen für die minderwertigen Rohstoffe der Industrie, wie Gips, Kalk usw., über 300% hinausgehen, daß Baustoffe durchschnittliche Erhöhungen im gleichen Ausmaße erfahren sollen, ja daß bei Mauer- und Dachziegeln die Erhöhungen der Fracht schon bei 50 km 650 % betragen werden. Die österreichischen Gütertarife erhalten dadurch eine Höhe, die über die Weltparität hinausgeht, und die nur noch von den Tarifen im tschechoslowakischen Staate, in der Schweiz und in ...ien — gemessen an dem derzeitigen Stande der österreichischen ...ne — übertroffen wird. Handel, Gewerbe und Industrie lehnen angesichts der schwierigen Lage, in welcher sich Österreich befindet, den Grundsatz nicht ab, daß sich die bundesstaatlichen Betriebe aus eigenem erhalten müssen; allein das kann, wie die Redner ausführten, nur so verstanden werden, daß von den Bahnbenützern jene Lasten zu tragen sind, die unabwendbar erscheinen. Die übergroße Zahl von Angestellten im bundesstaatlichen Bahnbetriebe und die Anwendung der Indexziffer auf diese Überzahl, die geringe Arbeitsstärke, die schematische Auslegung des Achtstundentages, die übergroße Benutzung von Dienstfreikarten und Freikarten durch Eisenbahn- und Postbedienstete haben es verschuldet, daß der Abgang höher ist als der gesamte Notenumlauf in Österreich. Die Kammer warnt daher vor dem Fortschreiten auf der betretenen Bahn und fordert von der Regierung die rascheste Durchführung aller jener Maßnahmen, die geeignet sind, den Bundesbahnbetrieb auf gesunden kaufmännischen Grundsätzen wiederherzustellen.

— **Nachreinigungsgebühren im Bahnbetriebe.** Die wiederholt von der Bundesbahnverwaltung an das reisende Publikum gerichteten Mahnungen, Ordnung und Reinlichkeit auf den Bahnhöfen und in den Zügen zu halten, haben leider nicht den angestrebten Erfolg gebracht. Immer wieder werden Züge und Bahnhöfe schonungslos verunreinigt, Rauchverbote nicht beachtet und Einwendungen von Mitreisenden und Bahnbediensteten vielfach in gröblicher Form zurückgewiesen. Das Bundesministerium für Verkehrswesen sieht sich infolgedessen genötigt, die Erhebung einer Gebühr von 10 000 K. gegen jenen Reisenden zu verfügen, die gegen Ordnung und Reinlichkeit im Bereiche der Bahn verstoßen. Zur Erhebung dieser Gebühr sind auf den Bahnhöfen die Vorstände und die von ihnen bestimmten Bediensteten, in den Zügen die Schaffner befugt. Bei offenkundiger, vorsätzlicher Nichtbeachtung etwaiger Warnungen und Anordnungen haben die Organe des Außendienstes das Recht, die betreffenden Reisenden von der Fahrt auszuschließen.

— **Nachnahmenauszahlung bei den Bundesbahnen durch Post und Postsparkasse.** Einem lebhaften Wunsche aus Interessentenkreisen entsprechend, hat die österreichische Bundesbahnverwaltung ungeachtet der für den Einnahmendienst sich ergebenden Erschwernisse die im Jahre 1919 aufgehobenen Bestimmungen, betreffend die Auszahlung von Nachnahmen im Eingang in österreichischen Kronen durch die Empfangsstation durch Vermittlung der Post oder Postsparkasse für den Bereich der österreichischen Bundesbahnen, wieder in Kraft gesetzt. Durch diese Zahlungsart gelangt der Absender mühelos und rasch in den Besitz der Nachnahmebeträge, welcher Umstand bei der fortschreitenden Änderung des Geldwertes gegenwärtig von größter Bedeutung ist.

— **Der Winterfahrplan auf den Bundesbahnen.** Die Drosselung des Verkehres auf den Bundesbahnen in den Wintermonaten findet nicht in jenem Maße statt wie früher. Ab 1. Oktober werden die Schnell- bzw. D-Züge 103 nach Bad Aussee und 301 nach Bad Gastein-Villach eingestellt. Ab 8. Oktober wird weiter der Schnellzug Nr. 309 (ab 21,00) nach Selztal und 310 ab Selztal 2,25 aufgehoben. Um für diese Nachtverbindung durch das Gesäuse einen Ersatz zu schaffen, wird der Personenzug 815 im Anschlusse an den Schnellzug 207 von Wien Westbahnhof von Amstetten bis Kleinreifling später gelegt und nach Selztal weitergeführt. In der Gegenrichtung wird der gegenwärtig nur zwischen Kleinreifling und Amstetten verkehrende Personenzug 816 bereits ab Selztal geführt. Die Führung dieser Personenzüge in der Strecke Kleinreifling-Selztal erfolgt nur versuchsweise, die dauernde Führung wird von der Stärke der Benutzung abhängen. Ab 8. Oktober wird weiter der D-Zug 705/706 von Salzburg nach Böckstein und umgekehrt aufgehoben. Eine Neuerung erfährt die Fahrordnung des Orientexpreß. Er wird jetzt nicht mehr vom Ostbahnhof abgehen, sondern mit Berührung des Ostbahnhofes vom Westbahnhofe. Im Lokalverkehr werden keine wesentlichen Änderungen Platz greifen.

— **Preisausschreiben.** Die Bundesbahndirektion in Linz veranstaltet ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwurfsskizzen für das Aufnahmegebäude des neuen Personenbahnhofes in Linz unter in Oesterreich ansässigen Architekten, die mindestens seit 1. Januar 1922 österreichische Staatsbürger sind. Für Preise steht ein Betrag von 5 250 000 K. zur Verfügung.

— **Streikstatistik.** Für das Jahr 1921 liegen nach den „Mitteilungen des Bundesamtes für Statistik“ bisher Berichte über 391 Streiks und 24 Aussperrungen in Österreich vor. Von den Streiks wurden 6965, von den Aussperrungen 751 Betriebe betroffen. Die Zahl der Streikenden betrug 191 739, die der Ausgesperrten 12 814, die Zahl der von den Streikenden versäumten Arbeitstage 1 657 294; zu dieser Zahl gelangt man durch die Multiplikation der Zahl der Streikenden mit der Zahl der Arbeitstage während der Streikdauer. Auf die Ausgesperrten entfallen 139 654 versäumte Arbeitstage.

Übrige europäische Länder.

— **Sveg-Brunflo, eine neue Verkehrsverbindung in schwedisch Jämtland und Härjedalen.** Von der bevorstehenden Eröffnung dieser neuen Verkehrsverbindung in schwedisch Norrland wurde schon in Nr. 29 d. Ztg., S. 589, kurze Nachricht gebracht. An Hand eines in der „Svensk Trafiktidning“ erschienenen Aufsatzes soll hier Näheres über dieses neue und bedeutungsvolle norrländische Verkehrsglied, die durch den Regierungsbezirk Jämtland führende Inlandsbahn, mitgeteilt werden. Wie überhaupt alle norrländischen Eisenbahnen, ist auch diese Bahn ausschließlich zu Zwecken der Kulturförderung entstanden (vgl. d. Ztg. 1922, Nr. 19, S. 377). Es war lange ein Lebensinteresse für den Regierungsbezirk, eine Verbindung des Mittelpunkts und Schwerpunkts Jämtlands, Östersunds, mit dem Handelsmittelpunkt von Härjedalen, Sveg, zu bekommen. Und anderseits war es dringend nötig, daß auch für die Verkehrsbedürfnisse des armen Härjedalen einmal etwas geschah. Die Bahn Orsá-Sveg stellte in den weitgestreckten Landen eine ziemlich bescheidene Verkehrsader dar, und die Bevölkerung war für ihren Verkehr nahezu ausschließlich auf die Landstraßen angewiesen. Im ganzen südwestlichen Jämtland bildeten die Landstraßen die einzigen Verkehrsvermittler. Man hatte es ja in diesem entlegenen Erdwinkel bisher nicht allzu eilig, aber allmählich wurde das Bedürfnis einer Eisenbahn durch ganz Jämtland doch immer mehr fühlbar.

Die Staatsbahn Sveg-Brunflo wurde 1913 in Angriff genommen. Der Reichstag von 1912 wies für sie einen Anfangsbetrag von einer halben Million Kronen an. In den nächstfolgenden Jahren wurden die Arbeiten in einem solchen Umfange betrieben, daß die Teilstrecke Brunsflo-Hackås (31 km) am 15. Dezember 1917 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Diese Bahnstrecke folgt mehr oder minder der Ostseite des Storsjö und berührt ziemlich bevölkerte und fruchtbare Gaue. Der Ausführung des anderen Teiles, Åsarna-Sveg, sind sehr viele Zwistigkeiten und Erhebungen vorausgegangen. Die Bevölkerung von Härjedalen wünschte eine Bahn westlich vorbei an Klövsjö, Enskäla und Utaubergvallen durchzudrücken, während anderseits eine östliche Linie, die sog. Tvärhoalinie, angestrebt wurde. Wir können uns hier auf die Einzelheiten nicht weiter einlassen und bemerken nur als Schlußergebnis, daß die Regierung die Tvärhoalinie zur Durchführung bestimmte. Auf der Strecke Åsarna-Sveg wurde die Schienenlage und die Bettungsaufbringung voriges Jahr beendet, und es gehen dort seitdem schon Materialtransporte. Im Herbst soll die Strecke dem regelmäßigen Personen- und Güterverkehr übergeben werden.

Die neue Bahn von Brunflo nach Sveg hat eine Länge von 170 km. Die Anlagekosten für sie betragen rund 24 Millionen Kronen. Wenn die Strecke Brunflo-Svenstavik noch ziemlich fruchtbare Gebiete durchquert, so beginnt gleich südlich von letztgenanntem Orte die richtige, echte Ödmarkung. Die Umgebungen der Stationen Brånan und Åsarna erinnern recht an die Natur von Alaska und Jack London. Aber es weht doch ein gewisser poetischer Duft über diese Wildmarkungsnatur mit ihren verzauberten Wäldern und brausenden Wasserfällen, die durch das Eindringen des neuzeitlichen Verkehrswesens sicher viel von ihrem bisherigen geheimnisvollen Zauber verlieren wird. Südlich von Ljungan liegen die großen Dörfer Klövsjö und Rätan, die ihre nächste Eisenbahnstation in Röja, ungefähr in der Mitte zwischen beiden Ortschaften gelegen, haben. Das Stationsgebäude liegt, wie es hier oben allgemein eingerichtet wurde, auf Sumpfland. Die Stationen haben damit allerdings ein mehr ödlandartiges Aussehen erhalten, aber die Vorteile für die Bahnhofanlagen u. ä. wiegen die Schönheitsrücksichten auf. Von Röja biegt die Bahn nach Osten und geht über das Jämtlanddorf Överhogdal und das Hälsingedorf Ytterhogdal über die Tvärhontalmulde hinweg, worauf sie nach Westen sich wendend in Härjedalen ankommt und sich durch Waldland nach Sveg schlängelt.

Sveg, der Hauptort von Härjedalen, ist eine besonders große und blühende Amtsstadt und scheint sich immer mehr als Geschäfts- und Verkehrsmittelpunkt zu entwickeln; wenn der im Jahre 1916 begonnene Bahnbau Sveg-Hede fertig wird, wird Sveg auch als Eisenbahnknotenpunkt mit nach drei Richtungen ausgehenden Linien wichtig. Dank der Eisenbahn wird Sveg vielleicht bald an die Stelle der zweitgrößten Stadt Jämtlands vorrücken.

Über den langsamen Fortgang der von dem Erbauer vieler Norrlandsbahnen, Major Nordberg, geleiteten Bauarbeiten an der Staatsbahn Sveg-Brunflo ist viel geklagt worden. Es ist eben mit recht wenig Sachkunde und viel Überklugheit herumkritisiert worden. Arbeiterzwistigkeiten und durch die Krisenzeit verspätete Lieferungen von Schienen und Brückeneisen haben das ihrige zur Verzögerung beigetragen. Doch ist die Bahn jetzt fertig, und sie soll zum 1. Oktober auf ganze Länge dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Sie wird insbesondere für die Landwirtschaft Jämtlands von großer Bedeutung werden.

Wenn die Inlandsbahn, diese große Verkehrsverbindung, von der die Bahn Sveg-Brunflo ein bedeutsames Glied bildet, einmal fertig wird — es sind noch 300 km über lappländisches Ödland zu bauen —, kann man in ungefähr 24 Stunden von „den weißen Dundretshöhen nach den sonnigheißen Tälern des Vänern", von Gellivare im Norden nach Kristinehamn im Süden reisen.

Dr. S.

— **Italienischer Handelsverkehr.** Über die Entwicklung des italienischen Außenhandels in der Nachkriegszeit gibt, bevor eine eingehendere Statistik auch über das Jahr 1921 vorliegt, folgende Tabelle vorläufig Aufschluß:

Einfuhr	in den ersten 6 Monaten 1921	im ganzen Jahre 1920
aus Frankreich für	801 612 475 Lire	1 353 551 862 Lire
aus Deutschland für	924 145 923 „	821 536 700 „
aus England für . .	1 315 539 761 „ (davon Kohlen 849 Millionen)	2 368 296 558 „

Ausfuhr	in den ersten 6 Monaten 1921	im ganzen Jahre 1920
nach Frankreich für . .	543 792 396 Lire	1 095 275 002 Lire
nach Deutschland für .	420 028 388 „	380 274 621 „
nach England für . . .	417 616 008 „	884 342 814 „

Aus dieser Tabelle geht vor allem hervor, daß der italienisch-deutsche Handel in den letzten zwei Jahren stark im Zunehmen begriffen ist. Von Anfang 1921 an hat Italien sich immer bestrebt, sich im Handel wieder seine volle Freiheit zu verschaffen, und dies ist auch erreicht worden, denn heute sind alle Handelsmonopole aufgehoben und durch Fabrikations- oder Importgebühren ersetzt.

— **Von russischen Bahnen und russischem Verkehr.** Wenn schon im vorigen Berichte in Nr. 27, S. 551 d. Ztg. von Anzeichen wenn auch nicht der Besserung, so doch des Stillstandes bei den russischen Bahnen gesprochen wurde, so mehren sich neuerdings die Zeichen nach dieser Richtung. Dr. Nansens Vertreter in Rußland, Gorvin, weiß mitzuteilen, daß im Mai und Juni eine bedeutende Verbesserung im Verkehrswesen eingetreten sei. Die Saatgutbeförderungen wurden schon Ende April abgeschlossen; seitdem haben die Güterzüge Lebensmittel in genügenden Mengen befördern können. Die Sowjetregierung soll jetzt über eine große Anzahl von Güterwagen verfügen, und es bestehen z. Zt. keine Hindernisse mehr gegen den Lebensmitteltransport in das Hungergebiet. Die Verbesserung des V kehrswesens soll hauptsächlich auf die kürzlich aus dem A lande eingeführten Lokomotiven zurückzuführen sein. Im M wurden 194 Lokomotiven eingeführt, und weitere 300 von d russischen Regierung bestellte Lokomotiven waren unterwe Doch soll Mangel an Montierungswerkzeugen bestehen, wesha damals für die Beförderung der bevorstehenden Ernte gefürch wurde. Es ist nun diesen Nachrichten nicht zu entnehmen, wieweit sie sich auf ganz Rußland oder etwa nur auf das Hung gebiet, dessen Verkehrswesen die Regierung aus naheliegen Gründen besondere Aufmerksamkeit zuwendet, beziehen; imm hin ist das fast gänzliche Ausbleiben von ungünstigen Na richten über die allgemeine Lage des Verkehrswesens in Ru land selbst in der der Sowjetregierung natürlich nicht gut sinnten Auswandererpresse ein günstiges Zeichen. Nur v den sibirischen Bahnen wußte eine anfangs August über Re eingelaufene Moskauer Meldung zu berichten, daß sie info Ausbleibens rechtzeitig hergerichteter Heizstoffe am Vorabe völliger Betriebseinstellung stünden. Der Gesundheitszusta soll sich auf den Eisenbahnen gebessert haben, und insbes dere sollen die Choleraerkrankungen wesentlich zurückgegang sein.

Über die Verkehrseinnahmen berichtet Ekonom. Sch Nr. 148, daß infolge starken Rückganges des Eisenbahn- u noch stärkeren des Wasserverkehrs das Erträgnis im Juni a dem ganzen russischen Eisenbahnnetz nach vorläufigen Bere nungen nicht über 2,3 Milliarden Rubel (in Wertzeichen Jahres 1922) hinausgehe, also etwa nur die Hälfte des im Ha halt vorgesehenen Betrages erreiche. Die Ertragsmehrung Juni gegenüber Mai ist an Stelle der erwarteten 100 nur bis 35 % bei den Eisenbahnen und 15 beim Wassertransp Das aus dem kommunistischen Programm hergenommene Syst der kostenfreien Beförderungen auf den Eisenbahnen ist e gültig gefallen. Das Volkskommissariat für Verkehrswesen t den übrigen Ressorts mit, daß vom 15. Juli ab alle kostenfre Verkehrsbeförderungen und sonstigen Dienstleistungen un dingt aufhören. In Nr. 135 des Ekonom. Schisn wird aus ei Unterredung mit dem Vorstande der finanzwirtschaftlichen teilung des Volkskommissariats für Verkehrswesen, Targul mitgeteilt, daß eine Erhöhung der Tarife notgedrungen zur Her minderung des Fehlbetrages des Verkehrskommissariats eintre müsse. Aber auch bei Erhöhung der Tarife sei die Finanzl des Verkehrswesens überaus ernst, und die unvermeidliche M nahme der Erhöhung der Tarife bringe nur teilweise eine Bes rung. Die Erhöhung äußert sich bereits in einer Verkehrs wanderung, und aus Turkestan wird infolge der Tariferhöh eine starke Zunahme des Achstransportes gemeldet. Zwisc Samarkand und Taschkent entwickelte sich sogar Karawan verkehr.

Das Ergebnis der Nikolaibahn (Petersburg—Moskau u. a.) die ersten 5 Monate des Jahres wird zu 277,6 Mill. Rubel (Ru von 1922) angegeben, von denen ungefähr 202,3 Mill. Ru aus dem Verkehr der Reisenden sowie dem Gepäck- und Gü verkehr kommen. Das andere rührt aus Kreditumstellungen u sonstigem her. Da für Ausgaben und Schuldendeckung gleichen Zeitraume 393,3 Mill. Rubel anfielen, bleibt ein Fe betrag von 116,7 Mill. Rubel. Aber auch dieser Fehlbetrag w nahezu vollständig gedeckt, wenn die auf Anrechnung für and Ressorts erfolgten Beförderungen von Reisenden und Güt pünktlich beglichen würden. Diese beziffern sich nämlich zum 1. Juni auf etwa 101,7 Mill. Rubel. In den bezeichne 5 Monaten beförderte die Bahn ungefähr 5 Millionen Reisen darunter 600 000 im Vorortverkehr, dann ungefähr 750 000 I Gepäck, 150 000 Pud Eilgüter und 90 Millionen Pud Frachtgü von denen etwa 4½ Millionen auf Privatgütersendungen tra

Sownarkom setzte am 1. Juli die Berechnung der Fahrpre für Reisende, aber auch die für Gepäck und Güter auf den Eis bahnen nach den Tarifaufstellungen fest, die im Personen- u Gepäckverkehr bis zum 10. Juni 1917, im Güterverkehr bis z 1. Januar 1921 galten unter zweihundertmillionenfacher höhung dieser Aufstellungen. Die Tarife für den Nahverk betragen 75 % der allgemeinen Personentarife (Ekonom. Sch Nr. 119).

Die Lage im Donbaskohlenbecken ist nach wie vor schle und zur Wiederingangsetzung fehlen die Mittel. Im Hafen Petersburg ist ein großer Kohlenbrand in der auf dem Schi wege angekommenen, entladenen, aber noch nicht verfahren Auslandskohle ausgebrochen. In der zweiten Woche soll Brand noch nicht gelöscht gewesen sein. Der Brand entst bei der sog. Eisenwand, wo Kohle in einer Menge 1 800 000 Pud in 5 Saschen Höhe ohne jede Maßnahme zur V meidung der Selbstentzündung aufgehäuft war. Dazu kam no daß die Kohle an einer Stelle lag, wo im vorigen Jahre Schw lagerte, und daß nicht genügend aufgeräumt worden war. I die Kohle nicht schneller verfahren wurde, soll auf Zwis keiten innerhalb der Ressorts zurückzuführen sein. Es sche eben im Sowjetstaat, obgleich jetzt von Besserung gesproc

l, doch noch manches faul zu sein. Über Bestechungen wird ı sehr geklagt; in den Isvjestja bringt ein Reisender eine ngene Schilderung von seinen Beobachtungen über die Fahrenpreise, die seine Mitreisenden für die Strecke Moskau—sa angelegt hatten. Außer auf dem langwierigen Wege des tehens am Schalter kann man die Fahrkarten auch auf allen lichen Hintertreppenwegen erreichen. Der Berichter selbst e sich die Fahrkarte von einem Gepäckträger für 60 Millionen el erstanden, ein anderer hatte 75 Millionen zahlen müssen, dritter brüstete sich, daß er nur 40 Millionen angelegt habe; abe aber 4 Tage zuvor bestellt. Ein Reisender hatte von m Fräulein auf der Straße, ein anderer beim Friseur ge-t, einer hatte einen Freund bei der Kriminalpolizei, der die gleiche Fahrkarte für nur 30 Millionen verschaffte. Der ende schätzte, daß unter 350 Mitreisenden höchstens ein paar Fahrkarte auf dem regelrechten Wege des Anstehens er-en hätten. Aus Moskau wird mitgeteilt, daß unter den ren Beamten des Volkskommissariats für das Verkehrswesen große Bestechung entdeckt worden sei, und daß gegen die chlichen Kommissäre ein großer Prozeß bevorstehe. Am Juli behandelte das Tribunal der Kursker Eisenbahn eine lage gegen einen Moskauer Stationsvorstand und 42 Ge-en in verschiedenen Stellungen wegen planmäßiger Berau-; von Sendungen. Alle bekannten ihre Schuld, schützten Not vor. Sie hatten ganze Ballen Schnittwaren und Fässer Zucker aus den Wagen geschleppt und wurden mit Frei-strafen bis zu 5 Jahren bestraft.

ß die angebliche Besserung im Verkehrswesen auf die n. von Deutschland und Schweden gelieferten Lokomotiven ckgeführt wird, wurde oben schon erwähnt. In diesem Zu-nenhang verdient eine andere, Aufsehen erregende Nachricht ergegeben zu werden, die die Londoner Sowjethandelsgesell-ft an Hand eines Radiotelegrammes aus Moskau veröffent-, wonach in den Newskischen Eisenbahnwerkstätten der Bau ersten Lokomotive vollendet worden sei. Sie kam auf 75 Milli-n Sowjetrubel zu stehen, was nach dem Ausspruch des Tele-ms ein bedeutend billigerer Preis ist als der für die Loko-ven, die in Deutschland und in Schweden bestellt sind. Man t in Schweden, wo bekanntlich die große Fabrik Nydqvist Holm in Trollhätta sich ganz auf den Bau russischer Loko-ven auf Grund großer Bestellungen eingestellt hat, diese richt in Beziehung zu angeblichen Machenschaften und Be-ungen der russischen Abordnung unter Professor Lomono-von früheren Bestellungen zurückzutreten oder diese wenig-stark einzuschränken. Abgesehen von anderen Schwierig-n, die diese Abordnung neuerdings gegenüber den von eden abzuliefernden Lokomotiven macht, werden auch e technische Einzelheiten, nämlich der Zughaken und eine elheit an der Bremsanordnung, beanstandet. Bezüglich der aken wird schwedischerseits geltend gemacht, daß die Aus-ng ganz entsprechend den russischen Forderungen erfolgt Nachdem der Fehler in der Berechnung nunmehr aufge-ist, ist an allen in Schweden noch befindlichen fertigen hinen die Abänderung erfolgt, und die Abänderung soll auch ie schon nach Rußland abgelieferten Maschinen ausgedehnt en. Auch die Einzelheit in der Bremsanordnung wird sucht.

er Riga kommt die Nachricht von einem großen Eisenbahn-kt, das die Tscherskaja Bai (Ostufer der Kaninnase) im en Meere mit Petropawlowsk in Westsibirien verbinden Die Tscherskaja Bai ist fast das ganze Jahr für die fahrt zugänglich. Einige russische Industrielle, denen es g, einen bedeutenden Teil ihres Eigentums sich zu erhalten, en im vergangenen Frühling eine Gesellschaft zur Erbau-lieser Bahn und sind jetzt damit beschäftigt, fremde Kapi-en ausfindig zu machen, die den Bau dieser etwa 2400 Werst n Bahn finanzieren sollen. Nötig ist ein Kapital von etwa illionen Pfund Sterling, wobei die Gesellschaft auf eine von Jahren die Erlaubnis zur Ausbeutung von Natur-zen (Wäldern, Mineralien u. a.) auf 7 englische Meilen auf n Seiten der Bahn erhält. Um die Sowjetregierung dem nehmen geneigt zu machen, sollen die Urheber des Projekts hiedenen hohen Sowjetbeamten 500 Vorzugsaktien zugeteilt ı, und der Erfolg soll sich bereits in verschiedenen Erleich-gen der Sowjetregierung äußern. Auch die Gruppe Stinnes ür das Projekt interessiert werden. Risiko für die fremden alisten soll nicht bestehen, denn es soll möglich sein, die im gleichen Maße auszubauen, in dem die durch die Bahn lossenen Naturreichtümer zugänglich werden, und in dem rträgnisse aus diesen Schätzen flüssig werden.

ı einem großen Eisenbahnunglück zwischen den Stationen nowo und Petschenowka wird berichtet. Aufständische ten durch Zerstörung des Bahndammes einen zur polnischen e fahrenden Postzug zur Entgleisung. Es wurden über ote, 5 Schwer- und 4 Leichtverwundete festgestellt, doch ı diese Zahlen bei Abgang der Nachricht noch nicht er-fend. Vier mit Reisenden überfüllte Wagen verbrannten.

Es wird über das Aufblühen eines besonderen, für Sowjetverhältnisse allerdings recht bezeichnenden Ausfuhrverkehrs berichtet, nämlich von einer Ware, die nach fünfjähriger Sowjetherrschaft sich in Rußland in unendlicher Menge anhäufte, von metallischem Schrott, unter welcher Bezeichnung untauglich gewordene Maschinen u. a. der russischen Industrie zusammengefaßt werden. Als Lieferer solcher Ausfuhrwaren treten alle Sowjetbehörden auf. Als allererste wird das Volkskommissariat für Verkehrswesen genannt. Im ganzen sollten in der vergangenen Schiffahrtperiode 5 040 000 Pud ausgeführt werden. Im Juli wurden in zwei Wochen 3 mit Schrott beladene Dampfer abgesandt und gleichzeitig zwei beladen. Aus Hamburg wurden zwei Begleitzüge von Schiffsbarken lediglich für diesen „Sowjetausfuhrartikel" erwartet. Über den Schiffahrtverkehr im allgemeinen gibt folgende aus Ekonom. Schisn Nr. 148 entnommene Nachricht Auskunft. In der ersten Juniwoche liefen in Petersburg 11 Dampfer mit 1 069 944 Pud Kohle, Mehl, Heringen und Lokomotiven ein, in Reval in gleicher Zeit 7 Dampfer mit 63 000 Pud, in Feodosia 2 Dampfer mit 587 613 Pud Mais und Weizen, in Batum ein Dampfer mit 12 200 Pud Schwefelblüte, in Nikolajew ein Dampfer mit 90 815 Pud Maissaatgut, türkischen Bohnen und Hirse, in Archangelsk 2 Dampfer mit 285 785 Pud Kohle und Emailgeschirr. In gleicher Zeit waren 9 Dampfer nach Petersburg und 7 nach den Häfen des Schwarzen Meeres unterwegs. Im Laufe des Juni liefen in Petersburg 87 Dampfer mit 8 531 000 Pud, in Reval 10 Dampfer mit 140 000, in Noworossijsk 14 Dampfer mit 2 422 000, in Poti 1 Dampfer mit 567 000, in Odessa 4 Dampfer mit 144 000, in Feodosia 3 Dampfer mit 674 000, in Batum 2 Dampfer mit 675 000 und in Archangelsk 8 Dampfer mit 935 000 Pud ein.

Vom Schiffsverkehr wird gemeldet, daß er außerordentlich unter den hohen Tarifen leide; so sollen im Weißen Meere die Dampfer fast leer laufen. Dampfermeldungen bis zu 12 Reisenden und 50 Pud Last kommen vor. Da machen sich natürlich nicht einmal die Kosten bezahlt! Der Verkehr auf der Wolga, der nach dem Kriege wieder etwas in Gang kommen sollte, leidet unter dem heruntergekommenen Zustande der Schiffe und Häfen. Die hohen Tarife unterbinden fast den ganzen Reisendenverkehr. Mehrere Schiffslinien mußten wieder eingestellt werden. Besser steht es mit dem Güterverkehr: man sieht wenigstens nach 2 bis 3 Jahren wieder einmal Schlepper und Begleitzüge. Wolgaabwärts gehen Kartoffeln und Korn, aufwärts Naphtha und Salz.

Der Sowjettarifausschuß setzte im Reisendenverkehr auf den Dampfern 3 Klassen fest: Verdeck, Kajüten und Vorzugskajüten. Die Kajüten zahlen das Doppelte, die Vorzugskajüten das Dreifache der Verdeckplätze.

Wie die einzelnen Nationen am Verkehr im Hafen von Petersburg beteiligt sind, besagt eine Meldung vom August, wonach gleichzeitig 15 Dampfer, darunter 3 russische, 2 deutsche, 3 englische, 2 norwegische, 3 finnländische und je ein amerikanischer und schwedischer entladen wurden. Beladen wurden gleichzeitig 2 russische, 2 deutsche und je ein dänischer und norwegischer Dampfer. Vom Beginn der Schiffahrtsperiode bis 15. August einschließlich liefen 310 Dampfer mit 32 984 133 Pud im Hafen von Petersburg ein. Im vorigen Jahr waren es im ganzen nur 23 Millionen Pud. Man glaubt im laufenden Jahr 50 Millionen Pud zu überschreiten.

Zwischen Petersburg und Reval ist ein „mehr oder weniger regelmäßiger Güter- und Reisendenverkehr" auf dem Dampfer Konkordia eingerichtet. Der Preis für eine Fahrt beträgt 20 Millionen Rubel. Aus Hamburg wird von der Absicht gemeldet, einen Dampfer nach Petersburg zu schicken, der dann über das Mariinskische Kanalsystem nach Rybinsk fahren soll. Wenn die Reise gut ausfällt, soll ein zweiter Dampfer mit deutschen Industrieerzeugnissen folgen. Nach dieser Probereise soll dann der Versuch gemacht werden, Schiffsverkehr mit dem Kaspischen Meere anzuknüpfen. Der Erfolg hängt von dem Zustrome der Wasserstraßen in Sowjetrußland ab.

Die Luftverkehrsverbindung zwischen Königsberg und Moskau wird mit dem 27. August ausgedehnt. Jeden Sonntag verkehrt von Königsberg nach Moskau und zurück noch ein Flugzeug. Diese Flugzeuge nehmen Personen auf, die nicht amtlich abgeordnet sind, auch sollen sie Pakete mit sich führen.

Dr. S.

— **Durchgehende Bremse bei Güterzügen in Frankreich.** Der Conseil supérieur des Chemins de fer wird sich, wie die Journée Industrielle berichtet, in seiner Oktobersitzung mit der Frage der durchgehenden Bremse bei Güterzügen befassen. Eine technische Kommission hat sich bereits für die Westinghouse und gegen die Clayton-Hardy und Lipkowski-Bremse ausgesprochen. Die Kunze-Knorr-Bremse ist nicht in Betracht gezogen worden.

— **Die Industrie und die Eisenbahngütertarife in Frankreich.** Die Industrie leidet unter den hohen Eisenbahntarifen. Nach

Unterlagen, die ein Hüttenwerk im Norden lieferte, beträgt, wie die Journée Industrielle schreibt, die Mehrausgabe an Frachten gegenüber 1914 = 442 %, die Mehrausgabe an Löhnen dagegen nur 255 %.

— **Neuregelung der Arbeitszeit in Frankreich.** Am 14. Oktober sind die Ausführungsbestimmungen vom 14. September 1922 zum Gesetz vom 23. April 1919 über die Regelung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten mit Ausnahme des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals in Kraft getreten. Sie beruhen auf einer Entschließung des Conseil supérieur des chemins de fer. Zurzeit gelten für die Regelung der Arbeitszeit die Ministerialerlasse vom 6. Mai und 24. November 1919. Die Einführung des Achtstundentages hatte eine Vermehrung des Personals um 110 800 Köpfe (32 % des Bestandes der Vorkriegszeit) und eine Mehrausgabe von 792 Millionen Fr. zur Folge. Vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 23. April 1919 betrug die Jahresleistung eines Bediensteten 313 . 12 = 3756 Arbeitsstunden, nach seinem Inkrafttreten 313 . 8 = 2504 Arbeitsstunden. Der Conseil supérieur hatte sich für eine Vermehrung um 300 auf 2804 Arbeitsstunden ausgesprochen, zunächst für die Dauer von 2 Jahren. Diese Maßnahme würde zu einer Ersparnis von jährlich 426,5 Millionen Franken geführt haben.

Die Regierung hat sich, wie die Information meldet, seinem Vorschlag nicht angeschlossen. Sie hat nur besondere Bestimmungen erlassen, die zwischen wirklicher Arbeitszeit und Anwesenheit unterscheiden und voraussichtlich zu einer Ersparnis von jährlich 248.5 Millionen Fr. führen werden.

— **Elektrisierung in England.** Da in England wenig Wasserkräfte zur Verfügung stehen, kann, wie Daily News schreibt, von einer Elektrisierung der englischen Eisenbahnen auch nicht die Rede sein. Die North Eastern and London and Brighton Companies stellen zurzeit Versuche mit einer elektrischen Personenzuglokomotive (Höchstgeschwindigkeit 90 km in der Stunde) und mit einem Zuge von 14 Wagen mit einer Ladung von 450 t, der 65 Meilen in der Stunde zurücklegt, an. Diese Versuche sollen den Gesellschaften die Unterlagen zur Prüfung der Frage verschaffen, ob eine Elektrisierung ihrer gesamten Netze angezeigt ist.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** In Paris hat sich eine Gesellschaft „Société d'Exploitation des Chemin de fer de Cilicie-Nord Syrie" gebildet, die einen wichtigeren Abschnitt der Bagdadbahn in Betrieb nehmen soll. Wie das Handelsmuseum erfährt, ist hieran außer der Banque de Paris et des Pays Bas auch die Standard Oil Co. in Neuyork beteiligt. Die Ges schaft hat das Studium aller auf den Bau und Betrieb Eisenbahnlinien im Orient bezüglichen Fragen zur Aufg Auf Grund eines Abkommens mit der Angora-Regierung Oktober 1921 soll das zwischen Bozanti und Nisibin geleg Stück der Bagdadbahn mit den im Wilajet Adana gelege Zweigstrecken übernommen werden.

— **Eisenbahnpolitik in Indien.** Der Vertrag des Staatsse tärs mit der East Indian Railway Company endet Dezember 1 der mit der Great Indian Peninsular Railway Company Juli 1 Die indische Regierung hat zwei Pläne über die künftige staltung der indischen Eisenbahnen ausgearbeitet und den H delskammern zur Äußerung übersandt. Europäische Hand kreise befürworten die Leitung aller Eisenbahnen durch die Indian Railway, während die öffentliche Meinung in Indien entschieden für den Staatsbetrieb ausspricht.

— **Eisenbahnbau in Afghanistan.** Nach englischen Berich bereiten italienische Ingenieure den Bau der ersten Eisenb in Afghanistan vor. Die Hauptstadt Kabul soll durch sie dem etwa 10 km entfernten Ort Darulaman verbunden wer Der Bau soll demnächst beginnen, doch wird noch die M lichkeit erwogen, die Eisenbahn straßenbahnmäßig zu ba und zu betreiben.

— **Vereinheitlichung der Spurweite in Australien.** I australischen Bundesparlament ist ein Gesetzentwurf vorge worden, auf Grund dessen die Eisenbahnen Australiens, des Verkehrswesen bekanntlich stark unter der Verschiedenh der Spurweite in den einzelnen Bundesstaaten leidet, Einheitsspur umgebaut werden sollen. Als solche ist Grund eines Sachverständigen-Gutachtens die europäis Vollspur gewählt worden. Das Gesetz stellt zunächst den Umbau den Betrag von 4 500 000 £ zur Verfügung, von Bundes wegen aufgewendet werden soll, wenn es ni innerhalb drei Monaten gelingt, eine Einigung unter den B desstaaten wegen des Umbaus herbeizuführen. Die Hers lung der Einheitsspur auf der Strecke Perth-Brisbane allein 21 000 000 £ kosten. Die Bundesbahnen und diejeni von Neusüdwales haben bereits die europäische Vollspur. Regierungen von Victoria und Südaustralien sind wegen hohen Kosten gegen den Umbau, doch soll nach den Best mungen des Gesetzentwurfs die Arbeit in den andern Staa in Angriff genommen werden, ohne die Zustimmung der Wi sprechenden abzuwarten. Von anderer Seite wird der schleun Ausbau auf Einheitsspur aus zahlreichen Gründen geford unter denen neben Rücksichten auf Handel und Verkehr Grü der Landesverteidigung (gegen wen?) obenan stehen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 17,11 km lange Neubaustrecke Plockhorst-Peine ist den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Hannover zugerechnet worden.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die Strecke Fehring-St. Gotthard ist bis km 171,088 mit 19,612 km aus dem Eigentum der Ungarischen Staatsbahnen in das Eigentum der Österreichischen Bu desbahnen (Bundesbahndirektion Villach) übergegange

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind lassen worden:

Nr. IV 264 vom 7. Oktober 1922 an die an der Vereinsabr nung in alten (ungestempelten) österreichisch-ungarisc Kronen beteiligten Verwaltungen, betreffend den Zahlungs gleich in alten (ungestempelten) österreichisch-ungarisc Kronen (abgesandt am 13. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. November 1922 wird die unbesetzte Güterladestelle Nawitz in km 86,33 der Bahnstrecke Lauenburg (Pom.)-Landesgrenze für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die Abfertigungsgeschäfte werden durch die Güterabfertigung Roslasin wahrgenommen, die auch über die Höhe der Tarifsätze usw. Auskunft gibt.

Stettin, im Oktober 1922. (1414)
Reichsbahndirektion.

2. Gebühren.

Überfuhrgebühren.

Am 15. Oktober 1922 werden in Verbindung mit der eintretenden allgemeinen Tariferhöhung die für die Bahnhöfe in Ebersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, Reitzenhain, Sebnitz und Zittau bestehenden Überfuhr- und Übergangsgebühren um rund 60 v. H. erhöht.

Dresden, am 11. Oktober 1922. (1368)
Reichsbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 wird der an der Bahnstrecke Forst-Guben zwischen den Stationen Bries und Griessen links der Bahnstrecke legene Haltepunkt Horno, der zeit dem Personen-, Gepäck- und preßgutverkehr dient, in eine B agentur umgewandelt.

Vom gleichen Tage ab wird der preßgutverkehr aufgehoben. Ge wird dann nur noch unabgefertigt genommen, sofern es vom Reisenden mittelbar in Horno am Packwagen au liefert wird. Nachträgliche Abfertig findet auf einer geeigneten Unterw oder der Empfangsstation statt. Im kehr nach Horno ist die Abfertigung Gepäck nur dann zugelassen, wenn der Reisende ausdrücklich bereit klärt, dieses sofort nach Ankunft

…res in Horno am Packwagen in
…pfang zu nehmen.
…ie Reisenden sind hiernach aufmerk-
… zu machen.
…alle (Saale), im Oktober 1922.
Reichbahndirektion. (1409)

4. Güterverkehr.

… 595 und 596a Tfv. Deutsch-Nieder-…lischer Eisenbahn-Verbandsgütertarif … I und Teil II Heft 1. (Bk 4 § 88.)

…b 15. Oktober 1922 (einschließlich) …den die Frachten für die deutsche …ecke um 60 % erhöht.

…n Verbandsgütertarif Teil I Ab-…itt B werden die deutschen Mindest-…hten erhöht auf

…Seite 29 im § 8 (4) auf 120 ℳ
„ 30 „ § 11 (1) „ 170 „
„ 31 „ § 14 (1) „ 240 „
„ 31 „ § 14 (2) „ 170 „
„ 36 „ § 26 (1) „ 45 „
„ 41 „ § 39 (13) „ 352 „
„ 42 „ § 41 (2) „ 120 „

…ie im Nachtrag 1 vom 1. Oktober 1922 …eite 2 — bekanntgegebenen Mindest-…hten beruhen auf einem Druckfehler … sind wie folgt zu ändern:

im § 8 (4) in 75 ℳ
„ § 11 (1) „ 105 „
„ § 14.1 „ 150 „
„ § 14.2 „ 105 „
„ § 26 (1) „ 28 „
„ § 39 (13) „ 220 „
„ § 41 (2) „ 75 „

…n Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 … die Frachtsätze der Frachtsatz-…er für die Ausnahmetarife 5 für …ne, 5c für Steingrus, 7 für Eisenerz … 10 für Kartoffeln um 60 % zu er-…en.

…öln, den 12. Oktober 1922. (1392)
Reichsbahndirektion.

… 216 Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

…arif vom 1. August 1922.
…it sofortiger Gültigkeit wird in der …fernungstafel II:
…) nachgetragen: Bonn-Dransdorf — …B — mit den um 3 km erhöhten …fernungen für Bonn;
…) berichtigt die Entfernungen: …mstadt Hbf.-Donauwörth auf 308, …bach-Nördlingen auf 425 und West-…en-Augsburg Hbf. auf 362 km.
…ünchen, den 11. Oktober 1922.
Tarifamt b. RVM, ZB. (1394)

…nen- und direkter Güter- und Tier-…kehr der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

…om 15. Oktober 1922 ab tritt die …che Tariferhöhung wie bei der …chsbahn ein.
…lankenburg (Harz), 12. Oktober 1922.
Direktion. (1381)

Württ. Nebenbahnen.

…uf den 15. Oktober d. J. werden bei … von uns betriebenen Linien die Tier- … Gütertarife erhöht. Näheres bei der …erzeichneten Direktion.
…tuttgart, den 9. Oktober 1922. (1364)
Direktion
… Württembergischen Nebenbahnen.

…raunschweigische Landes-Eisenbahn.

…m 15. Oktober 1922 werden die …ter- und Tiertarife im Binnen- und …chselverkehre — gemäß dem Vor-…ien der Reichseisenbahnen — um … v. H. erhöht. Unsere Zuschlagsfrach-… werden nicht geändert.
…raunschweig, den 13. Oktober 1922.
Die Direktion. (1391)

Tfv. 86 Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn Teil III.

Am 15. Oktober d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahn die Frachtsätze um 60 v. H. erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.
Elmshorn, den 12. Oktober 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion. (1400)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1922 werden sämtliche Frachtsätze um 60 % erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf Grund des mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 ausgegebenen Frachtsatzzeigers zu ermitteln. — In gleicher Weise ändern sich: Auf Seite 3 Absatz 4 (Nachtrag I Seite 1) die Nebengebühren in Eichstätt Bahnhof unter a) von 120 auf 192 ₰, von 60 auf 96 ℳ, unter b) von 60 auf 96 ℳ. — Unverändert bleiben die Gebühren und Zuschläge (Seite 5 und 6) bei Ludwigsmühle [a) 502, b) 538], bei Weißenstadt Ladestelle [a) 1000, b) 1070 ℳ], bei Lehesten (Seite 5), bei den Stationen Altenhammer usw. (Nachtrag I Seite 1), bei den Stationen der LAG. in München und der EAG. Schaftlach-Gmund-Tegernsee. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

II. Auf Seite 10 ist bei Brunn der Zusatz „(Opf)“ zu ergänzen.

III. Häufige falsche Abfertigungen lassen es angezeigt erscheinen, darauf hinzuweisen, daß die Stationen Wackerwerk ab 15. Mai 1922 in die direkten deutschen Verkehre, mit Anstoß von 33 km an die Station Tüßling, aufgenommen wurde (VAE. 1922/687) (TuVA 1922/734).

IV. Die Zuschläge für die Station der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München Berbling betragen nicht 250, 100, 80 und 130, sondern 200, 80, 60 und 110 ₰ für 100 kg.
München, 11. Oktober 1922. (1396)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Ausnahmetarif,

für die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn untereinander, sowie für den Wechselverkehr dieser Bahn und den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Altona, der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und der Lübeck-Büchener Eisenbahn.
und dere %,-uo nseitex i

Am 15. Oktober d. J. tritt der Nachtrag 2 in Kraft; durch diesen Nachtrag werden entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn die im Abschnitt IV b enthaltenen Stationsfrachtsätze um 60 von Hundert erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der E. V. O. genehmigt.
Elmshorn, den 12. Oktober 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen. (1401)

Am 15. Oktober 1922 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn. (1377)
Gera-Reuß, den 11. Oktober 1922.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. — B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den übrigen Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. — C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif. — D. Dienstkohlenausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 werden in Deutschland sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, einschl. der Ausnahmetarife (jedoch nicht der Ausnahmetarife 14 und 14a für frisches Stein- und Kernobst sowie 10, 13 und 15 für frische Kartoffeln) um 60 v. H. erhöht, ebenso treten zum gleichen Zeitpunkte bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Neben- und örtlichen Gebühren durchweg Erhöhungen um rund 60 v. H. ein. Die Erhöhungen werden teils durch Neuausgabe von Tarifen oder durch Tarifnachträge, teils durch eine Umrechnungstafel durchgeführt. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können ab 14. Oktober 1922 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Die gleiche Tarifmaßnahme tritt vom 15. Oktober 1922 ab in den oben unter A bis D genannten Tarifen in Kraft. Die Genehmigung des Oberkomitee zur Erhöhung und Änderung der oben unter A und B aufgeführten Tarife ist erteilt. Die Verschiebegebühr im Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. (Ausnahmetarif 6) beträgt 123 ₰ für 100 kg.
Oppeln, den 14. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion Oppeln namens der beteiligten Verwaltungen. (1403)

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München ist mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1922 den Ausnahmetarifen 13 und 15 für frische Kartoffel, sowie den Ausnahmetarifen 14 und 14a für frisches Stein- und Kernobst beigetreten. Zu den Frachtsätzen dieser Ausnahmetarife gelangen an Stelle der normalen die nachstehenden, erhöhten Zuschläge zur Erhebung:

a) bei den Ausnahmetarifen 13 und 15
für Stückgut . . . 5000 ₰ } für 100 kg,
für Wagenladungen 1200 ₰ }

b) bei den Ausnahmetarifen 14 und 14a
für Stückgut . . . 4000 ₰ } für 100 kg.
für Wagenladungen 1200 ₰ }

Im Verkehr mit den Stationen Bad Aibling Elektrische Bahn, Fürth Lokalbahnhof, München Isartalbahnhof und Murnau Elektrische Bahn werden die normalen Zuschläge erhoben.
München, 12. Oktober 1922. (1397)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Binnen-Gütertarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 15. Oktober 1922 werden die zurzeit geltenden Frachtsätze um 60 % erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.
Finsterwalde, 14. Oktober 1922. (1410)
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Gronsdorf in den Tarif einbezogen. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1365)
Frankfurt (M.), 30. September 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, einschl. der Ausnahmetarife (jedoch nicht der Ausnahmetarife 14a für frisches Stein- und Kernobst und 15 für frische Kartoffeln) um 60 v. H. erhöht, ebenso treten zum gleichen Zeitpunkt bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Neben- und örtlichen Gebühren durchweg Erhöhungen um rund 60 v. H. ein. Die Erhöhungen werden teils durch Neuausgabe von Tarifen oder durch Tarifnachträge, teils durch eine Umrechnungstafel durchgeführt. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können ab 14. Oktober 1922 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Berlin, den 10. Oktober 1922. (1361)

Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 tritt ein Nachtrag 5 zum Reichsbahn-Tiertarif in Kraft. Er enthält neben einigen Änderungen in einzelnen Abschnitten hauptsächlich die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um 60%. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1384)

Berlin, den 11. Oktober 1922.

Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) — Nr. 1504a des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 werden die Tierfrachten entsprechend der allgemeinen Tariferhöhung um 60 v. H. erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 2 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 1 vom 1. Oktober 1922 tritt mit Ablauf des 14. Oktober 1922 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Oktober 1922. (1375)

Reichsbahndirektion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 15. Oktober 1922 werden die Tarifsätze des Güterverkehrs nach dem Vorgehen der Reichsbahn vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde um 60 v. H. erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 9. Oktober 1922. (1366)

Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Deutsche Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 werden infolge der im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr eintretenden Tariferhöhungen zu den Tarifen für den Bezirk Dresden ausgegeben: a) Nachtrag XI zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1921, b) Nachtrag XI zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien vom 1. Dezember 1920, c) Nachtrag XII zum Tarif für die schmalspurige Linie Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal vom 1. Dezember 1920. Für den Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1920 werden die Tariferhöhungen durch unseren Verkehrsanzeiger bekanntgegeben. Die Frachtsätze in Kronenwährung bleiben von der Erhöhung unberührt. Soweit die Nebengebühren in Kronen zu berechnen sind, wird der Umrechnungskurs von 1 ℳ = 7 Heller beibehalten. Die Durchführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. Die Tarifnachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden, auch erteilt unser Verkehrsbüro hier, Wiener Straße 4, II. Auskunft.

Dresden, am 11. Oktober 1922. (1363)

Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 15. Oktober 1922 tritt der Nachtrag XIV in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5c. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der EVO.

Dresden, am 13. Oktober 1922. (1387)

Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien, Teil II.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Reichsbahngütertarif Heft C II, gültig vom 1. Oktober 1922, enthaltenen Ausnahmetarife 10b, 11, 11a, 16 und 25 auf den Binnen- und Übergangsverkehr unserer schmalspurigen Linien ausgedehnt.

Dresden, am 11. Oktober 1922. (1369)

Reichsbahndirektion.

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw., gültig vom 1. 2. 1922.

Am 15. Oktober 1922 tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 8 in Kraft; er enthält neue um etwa 60% erhöhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung.

Essen, den 10. Oktober 1922. (1383)

Reichsbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten und Nebengebühren von etwa 60% ein. Ferner werden auch die örtlichen Gebühren erhöht.

Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben.

Nähere Auskunft erteilen das Verkehrsbüro und die beteiligten Güterabfertigungen.

Köln, den 12. Oktober 1922.

Die Direktion. (1379)

Deutsch-dänischer und deutsch-schw[e]disch-norwegischer Gütertarif Teil [...]

Am 15. Oktober 1922 treten zu bei[den] Tarifen Nachtrag III bzw. IV mit erhö[hten] deutschen Schnittfrachtsätzen sowie [...] Einrechnungstafel zur weiteren Erhöh[ung] der neuen Schnittfrachtsätze um 60 [...] in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Gü[ter]abfertigungen.

Altona, den 10. Oktober 1922. (1[...]

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütert[arif] Teil I B.

Am 15. Oktober 1922 werden die [für] die deutsche Strecke geltenden Mind[est]frachten und Sondergebühren um 60 [...] erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Gü[ter]abfertigungen.

Altona, den 10. Oktober 1922. (13[...]

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbands-Tiertar[if]

Am 15. Oktober 1922 tritt Nachtrag [...] in Kraft. Er enthält erhöhte deuts[che] Schnittfrachtsätze, die den vom 15. [Ok]tober 1922 an gültigen innerdeutsc[hen] Frachtsätzen entsprechen.

Nähere Auskunft erteilen die Gü[ter]abfertigungen.

Altona, den 11. Oktober 1922. (13[...]

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbands-Kohlenta[rif]

Am 15. Oktober 1922 tritt Na[ch]trag XXI mit erhöhten deutschen Schn[itt]frachtsätzen in Kraft, die den im d[eut]schen Binnenverkehr vom 15. Okto[ber] 1922 an gültigen Frachtsätzen [ent]sprechen.

Nähere Auskunft erteilen die Gü[ter]abfertigungen.

Altona, den 11. Oktober 1922. (13[...]

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschles. Schmalspurbahnen.

Am 15. Oktober d. J. tritt zu[m] Gütertarif für die Oberschlesis[che] Schmalspurbahn vom 1. April 1920 [...] Nachtrag XIV in Kraft, der eine [Er]höhung der Frachtsätze sowie der Sä[tze] des Nebengebührentarifs enthält.

Über die Höhe der Sätze gibt bis z[um] Erscheinen des Nachtrags im Druck [das] Verkehrsbüro der Reichsbahndirekt[ion] in Oppeln Auskunft.

Abdrucke des Nachtrags sind d[em]nächst bei der Stationskasse Gleiw[itz] (Schmalspurbahn) sowie bei dem V[er]kehrsamt in Tarnowitz zu haben.

Die Einführung des Nachtrags mit [ab]gekürzter Veröffentlichungsfrist erf[olgt] mit Genehmigung der deutschen so[wie] der polnischen Aufsichtsbehörde.

Oppeln, den 12. Oktober 1922. (13[...]

Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltung[en].

Binnengütertarif der Vorwohle-Emm[er]thaler Eisenbahn.

Am 15. Oktober d. J. werden [ent]sprechend dem Vorgehen der Reichsb[ahn] die Expreßgut-, Tier- und Gütertar[ife] um rund 60 v. H. erhöht. Das alsbald[ige] Inkrafttreten der Tariferhöhungen gr[ün]det sich auf die vorübergehende Än[de]rung des § 6 der EVO. (RGBl. 19[14] S. 455).

Berlin, den 9. Oktober 1922. (13[...]

Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Dezember 1900.

Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1922 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau-Reutin und Lindau Stadt gehoben und durch folgende ersetzt:

Konstanz nach oder von	Frachtsätze in Pfennig für 100 kg (oder in Mark für 10 t)																		
	Stückgut			Wagenladungen															
	Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse	Klassen													Ausnahmetarif 14a		
	Ie	I	II	An 5	An 10	A	Bn 5	Bn 10	B	Cn 5	Cn 10	C	Dn 5	Dn 10	D	E	5 t	10 t	15 t
Lindau-Reutin	—	†) 36 600	†) 31 300	26 600	24 900	23 100	23 400	21 400	19 400	20 600	18 500	16 400	16 800	15 000	13 600	10 100	6500	5830	5210
F Bes													*) 16 800	*) 15 000	*) 12 700	*) 9 460			
Lindau Stadt E Bes	†) 67 200	†) 36 600	--	26 600	24 900	23 100	23 400	21 400	19 400	20 600	18 500	16 400	16 800	15 000	13 500	10 100	6500	5830	5210

Die Frachtsätze der übrigen Ausnahmetarife ergeben sich unter Zugrundelegung der obenangegebenen Tarifentfernungen den betreffenden Frachtsatzzeigern.

†) Nur gültig für Stückgüter, die sich nicht zur Schiffsbeförderung eignen, für die übrigen Stückgüter Abfertigung im enseeverkehr.

*) Gültig für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art.

München, den 12. Oktober 1922. (1413)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

s Anlaß der durch unsere Bekanntung vom 10. Oktober 1922 angeligten Tariferhöhungen werden zum Oktober 1922 herausgegeben:
achtrag 12 zum Gemeinsamen Heft A, Tfv. 200;
achtrag 10 zum Anhang 6 des Heftes A, Tfv. 200;
Heft CIa Frachtsatzzeiger, Tfv. 200;
achträge 19 und 20 zu Heft CIb, Tfv. 200;
achtrag 1 zum Heft Ausnahmetarife, C II, Tfv. 200;
u dem Sonderabdruck des Ausahmetarifs für Milch (Ausnahmetarif 25 im Heft C II) erscheint als onderabdruck der Nachtrag 1.
e Nachträge sowie der Frachtsatzer, Heft CIa, können einige Tage dem Inkrafttreten durch die beteilen Abfertigungen sowie von der unftei der deutschen Reichsbahn, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen en.
ußerdem treten bei den Geltungschen verschiedener Ausnahmee (Heft C II) noch Änderungen die durch den Tarif- und Verkehrsiger bekanntgegeben werden.
e verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden rung des § 6 der EVO. (RGBl. S. 455) genehmigt.
rlin, den 12. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1388)

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

15. Oktober 1922 werden die r- und Tiertarife, wie bei der sbahn, erhöht. Nähere Auskunft len unsere Dienststellen. Abkürder Veröffentlichungsfrist ist auf d der vorübergehenden Änderung § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung 31. 1914, S. 455) genehmigt.
hme (Mark), 13. Oktober 1922.
Die Direktion. (1389)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. Js. an werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr auf die von diesem Tage ab gültigen Reichsbahnsätze erhöht.

Berlin, den 12. Oktober 1922.
Der Vorstand. (1398)

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen und Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Ankensen, Edemissen und Stedersdorf (Kr. Peine) des Reichsbahndirektionsbezirks Hannover und mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden die Stationen Hasbergen (Oldbg.), Deichhausen, Altenesch und Lemwerder des Reichsbahndirektionsbezirks Oldenburg in die obengenannten Tarife einbezogen.

Näheres im Gemeinsamen Tarifanzeiger der deutschen Reichsbahn usw. oder bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (M.), den 12. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1402)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. Js. ab werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr auf die von diesem Tage ab gültigen Reichsbahnsätze erhöht.

Liegnitz, den 12. Oktober 1922.
Die Direktion. (1407)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I Abteilung B. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 wird das im Abschnitt D des obenbezeichneten Tarifes, Punkt X unter 4f) angegebene Lagergeld für Getreide und Mehl in Wien und Linz auf österreichische Kronen 60,— für je 100 kg und 1 Tag erhöht.

Wien, am 10. Oktober 1922. (1374)

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Mit Wirkung vom 15. Oktober d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen.

Mannheim-Waldhof, 12. Oktober 1922.
Bahngesellschaft Waldhof. (1385)

Stralsund-Triebseer Eisenbahn-Gesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn folgend treten mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. im Güter- und Tierverkehr weitere Erhöhungen um 60 % ein.

Stralsund, den 14. Oktober 1922.
Der Vorstand. (1404)

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. Js. werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr auf die von diesem Tage ab gültigen Reichsbahnsätze erhöht.

Berlin, den 12. Oktober 1922.
Der Vorstand. (1406)

Greifswald-Grimmener Eisenbahn-Gesellschaft.

Dem Vorgehen der Reichsbahn folgend treten mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. im Güter- und Tierverkehr weitere Erhöhungen um 60 % ein.

Grimmen, den 13. Oktober 1922.
Die Direktion. (1405)

5. Personen- und Güterverkehr.

Freien Grunder Eisenbahn.

Die Güter- und Tiertarife werden ab 15. Oktober d. J., die Personentarife ab 1. Nov. d. J. im gleichen Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1380)

Frankfurt a. M., 11. Oktober 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1b, 1500, 2000).

Am 15. Oktober 1922 treten in Kraft:
1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, gültig vom 1. Februar 1922, der Nachtrag VIII;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag I;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag I.

Die Nachträge enthalten Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs. Dabei treten Erhöhungen der Mindestfrachten, Sonderfrachtbeträge und fast sämtlicher Nebengebühren um rund 60 v. H. ein (vergl. dieserhalb unsere Bekanntmachung vom 10. Oktober 1922). Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können ab 14. Oktober von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 11. Oktober 1922. (1362)
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum 15. d. M. werden die Frachtsätze unseres Binnen-Gütertarifs (Tfv. Nr. 119) und zum 1. November d. J. die Beförderungspreise des Binnen-Personentarifs (Tfv. Nr. 2119) in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht. Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, 11. Oktober 1922. (1382)
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein-Brenner und über Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. Februar 1922.

Die Einrechnungssätze der Deutschen Reichsbahn für die Beförderung von Personen werden mit Gültigkeit vom 1. November 1922 erhöht. Die Änderungen werden durch ein Berichtigungsblatt zum Tarif bekanntgegeben. Das Berichtigungsblatt wird den beteiligten Dienststellen demnächst zugehen.

München, den 13. Oktober 1922. (1412)
Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Bayern in München.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1922 werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 10 *M* für je 10 kg erhöht.

Berlin, den 12. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1393)

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden die Personenfahrpreise des allgemeinen Verkehrs erhöht. Die neuen Preise betragen das Doppelte der bisherigen mit Ausnahme der Mindestpreise, welche bei den Einzelkarten das Doppelte der sich für 7 km ergebenden Preise, bei Zeitkarten das Doppelte der sich für 8 km ergebenden gegenwärtigen Preise betragen. Verdoppelt werden auch die Schnellzugzuschläge für die 2. und 3. Klasse. Für die 1. Klasse betragen sie künftig in Zone I (1—75 km) 90 *M*, Zone II (76—150 km) 180 *M*, Zone III (über 150 km) 270 *M*. Für Hunde werden halbe Fahrkarten 3. Klasse für Eil- oder Personenzüge ausgegeben.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife oder durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt.

Die Tariferhöhungen sowie die verkürzte Veröffentlichungsfrist sind gemäß § 2 bzw. auf Grund der vorübergehenden Änderungen des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vergl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Berlin, den 9. Oktober 1922. (1376)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Dahme-Uckro'er Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden am 1. November d. Js. die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personenverkehr gemäß dem Vorgehen der Deutschen Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Dahme (Mark), den 13. Oktober 1922.
Die Direktion. (1390)

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden die Personenfahrpreise und die Beförderungspreise für Gepäck- und Expreßgut erhöht.

Lippstadt, den 6. Oktober 1922. (1360)
Die Direktion
der Westfälischen Landeseisenbahn.

Deutsche Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarife Teil I und II.

Am 15. Oktober 1922 tritt eine weitere Erhöhung des Expreßguttarifs um 60 vom Hundert ein. Die Mindestfracht beträgt vom gleichen Tage ab 120 *M*.

Erfurt, den 11. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1399)

Tfv. 2195. Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Am 1. November d. J. erscheint zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 10. Durch diesen werden Tariferhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr eingeführt. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

Eschershausen, den 17. Oktober 1922.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft. (1415)
Die Direktion.

a) Oberschlesischer Wechselverk (Tfv. 2381). Tarifvorschriften Entfernungstafeln für den Person und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Ei bahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnisc Eisenbahndirektionsbezirks K wice (Kattowitz) sowie zwisc

2. den Stationen eines und dessel Eisenbahndirektionsbezirks ü die Strecken des andern Ei bahndirektionsbezirks.

b) Verbandpersonenverkehr zwisc Stationen der deutschen Reichsb und Stationen des Eisenbahndi tionsbezirks Katowice (Kattowi (Tfv. 2377).

Mit Wirkung vom 1. November d. werden die ab 1. Oktober 1922 gülti Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs 100 % erhöht. Die Erhöhung wird durchgeführt, daß die Fahrtausweise z doppelten Satze des aufgedruckten P ses ausgegeben werden.

Die Schnellzugszuschläge betragen 1. November 1922

		I. Kl.	II. Kl.	III.
Zone I	1— 75 km	90,00 *M*	60,00 *M*	30,0
„ II	76—150 „	180,00 „	120,00 „	60,0
„ III	über 150 „	270,00 „	180,00 „	90,0

Die Erhöhung um 100 % erstreckt s auch auf die Preise für Zeitkarten a Art; sie tritt ferner bei den im D schen Eisenbahn-Personen- und Gep tarif, Teil I und im Reichsbahnperso und Gepäcktarif Teil II enthaltenen s stigen Gebührensätzen mit Ausna der Sätze für Gepäck ein.

Oppeln, den 9. Oktober 1922. (1
Reichsbahndirektion.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. November 1922 gelangt Nachtrag 12 zum diesseitigen Bin Personen- und Gepäcktarif zur A gabe. Durch diesen Nachtrag wer die Fahrpreise erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der riferhöhungen gründet sich auf die übergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

Crefeld, den 13. Oktober 1922.
Die Direktion. (13

Braunschweig-Schöninger und Osch leben-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. November 1922 werden Preise im Binnen-Personenverkehr bei der Reichsbahn um 100 % erhöh

Braunschweig, den 13. Oktober 1
Der Vorstand. (1

7. Verkauf von Lokomotiven.

In der Hauptwerkstätte Olden (Oldbg.) stehen 15 ausgemusterte, n mehr betriebsfähige Lokomotiven Tender der Gattung G 3 und G 4 Verkauf. Verkaufsbedingungen kön von unserm Materialienbureau, Karlstr. 16, gegen postfreie Einsend von 250 *M* (in bar) bezogen werden

Verschlossene Angebote mit der schrift „Angebot auf ausgemusterte komotiven" sind bis zum 30. Okt 1922 vorm. 10 Uhr an das vorgena Bureau einzusenden. Eröffnung der gebote daselbst am 30. Oktober v 11 Uhr.

Oldenburg, 16. Oktober 1922. (1
Reichsbahndirektion Oldenburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. v. Ritter, Geh. Oberregierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 40. | Berlin, den 26. Oktober 1922. | LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Wagenstandgeld im Streikfalle.

Vom Oberregierungsrat **Dr. Goudefroy.**

Die rechtliche Natur des Wagenstandgeldes ist in Rechtprechung und Literatur bisher im allgemeinen nur sehr spärich behandelt worden. Einmal waren bis vor kurzem die Standelder verhältnismäßig niedrig, zum anderen zeigten die Eisenahnverwaltungen beim Vorliegen besonderer Verhältnisse ein o weitgehendes Entgegenkommen in der Rückerstattung geahlter Standgelder, daß zur Rückforderung im Prozeßwege nur öchst selten geschritten wurde und somit auch zur wissenchaftlichen Behandlung in der Fachliteratur wenig Anreiz vorag. Nachdem infolge ihrer ungünstigen Finanzlage die Eisenahnverwaltungen in den letzten Jahren aber mit der Erstattung „aus Billigkeitsgründen" sehr viel zurückhaltender georden, die Standgelder selbst aber wesentlich erhöht sind, aben sich die Gerichte sehr viel häufiger mit Klagen auf Rückrstattung von Wagenständgeldern befassen müssen, zumal inolge der vielen Streiks und Arbeiteraussperrungen der letzten ahre zahlreiche Wagen ohne Verschulden der Empfänger mit er Entladung in Rückstand gerieten und die Entlader das beeifliche Bestreben hatten, die entstehenden erheblichen Unosten abzuwälzen.

In den vielen dieserhalb angestrengten Prozessen in den letzn Jahren haben die Gerichte durchweg zugunsten der Eisenahn entschieden. Ohne im allgemeinen auf die Frage des echtscharakters des Standgeldes näher einzugehen, lehnten sie nter verschiedener Begründung ab, daß ein Verschulden die otwendige Voraussetzung für das Entstehen des Anspruchs uf Standgeldzahlung sei. Entgegen dieser ziemlich ständigen echtsprechung vertrat ein Urteil des Landgerichts Hanau vom Oktober 1921 (veröffentlicht im „Verkehr", Zeitschrift des Instituts für Verkehrslehre Köln, 1. Jahrg., Nr. 15) die Ansicht, daß für das Entstehen der Standgeldverpflichtung ein Verzug des Entladers erforderlich sei.

Die Ausführungen dieses Urteils sehen zwar m. E. zutreffend das Standgeld nicht als Vertragsstrafe, sondern als Entschädigung für die längere Benutzung des Wagens an. Im übrigen gehen sie im wesentlichen davon aus, daß die Verpflichtung zur Abnahme des Gutes und zur Zahlung des Standgeldes eine Schuldnerverpflichtung sei, auf welche die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über Verzug und Unmöglichkeit Anwendung finden, und zwar sehen sie beide Verpflichtungen als etwas Einheitliches, Untrennbares an. Die zeitweise Behinderung der Empfangsfirmen an der Entladung gilt ihnen kurzweg als Unmöglichkeit zur „Abnahme", welche ohne weiteres auch die Befreiung von der Zahlung der Standgelder zur Folge hat.

Diese Entscheidung erregte begreiflicherweise großes Interesse bei allen am Frachtgeschäft beteiligten Kreisen, wurde in allen Fachzeitschriften des Verkehrsgewerbes und der Industrie veröffentlicht und führte zu zahllosen Prozessen gegen die Eisenbahn auf Rückzahlung von Standgeldern, die infolge von Arbeiterstreiks entstanden waren.

Die Rechtsausführungen des Urteils wurden alsbald vom Verfasser dieses Aufsatzes als rechtlich höchst anfechtbar bekämpft (Verkehr a. a. O. Nr. 20). Es wurde darauf hingewiesen, daß die Anwendung der Bestimmungen über die Unmöglichkeit der Leistung das Vorhandensein einer klagbaren Verpflichtung zur „Abnahme" voraussetze, es aber zum mindesten zweifelhaft sei, ob der Eisenbahn ein solcher Rechtsanspruch zustehe, insbe-

sondere im Hinblick auf den Wortlaut des § 81 Ziffer (6) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Selbst wenn man aber das Bestehen eines solchen Rechtsanspruches bejahen wollte, sei die vom Hanauer Gericht gezogene Schlußfolgerung unzutreffend, denn eine Unmöglichkeit zur Erfüllung der Abnahmeverpflichtung würde auf die Zahlung der Standgelder ohne Einfluß sein; diese letztere Verbindlichkeit sei keine Folge der Nichterfüllung der ersteren, sondern stelle eine selbständige Leistung dar. Unabhängig von der eigentlichen Beförderungsleistung, für welche die Eisenbahn als Entgelt die tarifmäßige Fracht erhält, werde ihr durch § 80 Zif. 6 der Verkehrsordnung bei nicht fristgemäßer Entladung der Anspruch auf das tarifmäßige Standgeld gegeben und zwar als Vergütung für die Benutzung des Wagens über die normale Entladezeit hinaus und als Entschädigung dafür, daß sie den Wagen nicht für andere Transporte ausnutzen kann. Es handele sich um einen unmittelbar aus dem Gesetz entspringenden Anspruch, der auch nur an die im Gesetz gegebenen Voraussetzungen geknüpft sei. Man könne ihn ohne Zwang als eine gesetzlich besonders geregelte Unterart des in § 354 des Handelsgesetzbuchs gegebenen Anspruchs aus Dienstleistung seitens eines Kaufmanns ansprechen.

Wenn also die Verpflichtung zur Zahlung des Standgeldes eine selbständige, nur an die im Gesetz ausdrücklich gegebene Voraussetzung geknüpfte Verbindlichkeit sei, so sei es für die Erfüllung dieser Schuld unerheblich, ob die Erfüllung der „Abnahme"-Verpflichtung unmöglich geworden sei, und aus welchen Gründen. Wolle man die Bestimmung über Unmöglichkeit der Leistung anwenden, so müsse die Zahlung des Standgeldes selbst unmöglich geworden sein; und das sei im Prozeß nicht behauptet worden. Im übrigen liege eine Unmöglichkeit zur Erfüllung der Abnahmeverpflichtung überhaupt nicht vor, sondern nur eine zeitweilige Behinderung der Entladung. Eine solche vorübergehende Leistungsbehinderung könne aber eine Unmöglichkeit anerkanntermaßen nur dann bedeuten, wenn durch sie die Leistung einen wesentlich anderen Charakter erhalten hätte. Davon könne hier nicht die Rede sein. Der § 80 (6) der Eisenbahn-Verkehrsordnung regele ja gerade den Fall, daß die Abnahme nicht rechtzeitig, sondern infolge vorübergehender Behinderungen verspätet erfolge.

In der Berufungsinstanz bestätigte das Oberlandesgericht Cassel durch Urteil vom 3. Februar 1922 die Entscheidung des Landgerichts Hanau. („Verkehr", a. a. O. Nr. 31.) Jedoch kommt es mit ganz anderer Begründung zu diesem Ergebnis. Während das erstinstanzliche Urteil dem Standgeld den Charakter als Vertragsstrafe ausdrücklich abspricht, folgert das Oberlandesgericht aus dem Worte „verwirkt" in § 80 Abs. 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, daß das Standgeld als Vertragsstrafe anzusprechen ist und gründet hierauf in erster Linie seine Entscheidung, daß Verschulden des Entladers grundlegende Voraussetzung für das Entstehen der Standgeldschuld sei. Im übrigen sind die Rechtsausführungen dieses Urteils wenig klar und überzeugend. Da die verklagte Reichsbahndirektion gegen das Urteil Revision eingelegt hat, so ist es nicht rechtskräftig geworden. Eine Entscheidung der Revisionsinstanz liegt noch nicht vor.

Inzwischen ist jedoch kürzlich in einem anderen Rechtsstreit eine Entscheidung des Reichsgerichts zu der gleichen Frage ergangen, die die Rechtsfrage ganz im Sinne des Rechtsstandpunktes des Verfassers klärt.

Das am 21. Juni d. J. (nicht 21. Juli, wie in Nr. 36, S. 724 d. Ztg. mitgeteilt) verkündete Urteil des I. Zivilsenats in Sachen Hausmüllverwertung München gegen Reichseisenbahnfiskus führt in den Entscheidungsgründen folgendes aus:

„Das Oberlandesgericht legt den § 80 Abs. 6 Satz 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin aus, daß das tarifmäßige Wagenstandgeld verwirkt ist, wenn das Gut vom Empfänge innerhalb der festgesetzten Entladefrist nicht abgenomme wird, ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Fracht berechtigten vorliegt oder nicht. Denn die genannte Vor schrift sei (anders als die in § 81 Abs. 6 Eisenbahn-Verkehrs ordnung gegenüber dem säumigen Empfänger vorgesehene Befugnisse) nicht auf die Verletzung einer Verbindlichkei des Frachtberechtigten abgestellt, setze keinen Verzug vorau und sei weder Schadensersatz, noch Vertragsstrafe, sonder kennzeichne sich als eine durch Gesetz und Tarif ein für alle mal geregelte Vergütung für diejenige Dauer der Wagenbe nutzung, die über den für die Entladung zugestandenen Zeit raum hinausreiche. Dieser Rechtsanschauung ist durchau beizupflichten. Die Folgen des Streiks treffen sonach — auc wenn man ihn als höhere Gewalt ansehen wollte — nicht den Eisenbahnfiskus, sondern den Frachtberechtigten. Die An schauung der Revision, daß nur von dem schuldhaft säumiger Abnehmer das Wagengeld gefordert werden könne, ist rechts irrig.

Endlich kann keine Rede davon sein, daß dem Verhalten de Eisenbahn der Vorwurf der Arglist entgegengesetzt werde könne. Eine Nichtentladung aus Schikane hat, wie das Ober landesgericht anführt, nicht vorgelegen. Die Nichtanrufun der technischen Nothilfe kann nicht herangezogen werden weil diese nur bei lebenswichtigen Betrieben einzugreifen hat Wenn die Bahn in einem Falle, wie hier, von ihrer Befugnis Wagenstandgeld in Rechnung zu stellen, Gebrauch gemacht handelte sie innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse. Zur zwangsweisen Entladung der Wagen war sie nur berechtigt nicht verpflichtet; die Rückforderung der Beiträge erweist sich daher als nicht begründet."

Durch diese Entscheidung des obersten Gerichts ist erfreulicherweise die Frage der Rechtsnatur des Wagenstandgeldes insbesondere im Falle von Streiks zugunsten der Eisenbahn geklärt und die durch das Hanauer und das Casseler Urteil geschaffene Rechtsunsicherheit beseitigt. Eine große Anzahl von Prozessen wird sich dadurch erledigen, zumal anzunehmen ist, daß das Reichsgericht auch in der Revisionsentscheidung über das Urteil des Oberlandesgerichts Cassel den gleichen Rechtsstandpunkt einnehmen wird.

Auch die Fachliteratur hat, soweit sie sich m. W. mit der Frage befaßt hat, die Rechtsausführungen des Hanauer und Casseler Urteils beanstandet und sich im wesentlichen dem vom Verfasser und neuerdings vom Reichsgericht vertretenen Standpunkt angeschlossen. (U. a. Dr. Senckpiehl im „Verkehr" Nr. 24 und Nr. 34/35, Dr. Engelhardt, das. Nr. 38.)

Ersterer glaubt indes, in Zukunft angesichts der erheblich gesteigerten Standgeldsätze mit der Begriffsbestimmung als Entgelt für die längere Benutzung des Wagens nicht auskommen zu können. Er vertritt die Auffassung, daß die jetzigen hohen Sätze darüber hinaus als Vertragsstrafe wirken.

De lege ferenda ist der Vorschlag auch m. E. erwägenswert für die Fälle, in welchen das Standgeld den Betrag einer angemessenen Vergütung für Verzinsung und Tilgung der Anschaffungskosten des Wagens, für seine ordnungsmäßige Überholung und Instandsetzung sowie für entgangenen Gewinn zweifellos übersteigt, was im allgemeinen da der Fall sein wird, wo die Standgelder aus besonderen Gründen höher als die tarifmäßigen Sätze festgesetzt sind. Das erfordert aber eine Änderung des Wortlautes der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Solange eine solche nicht erfolgt ist, wird man entsprechend den Rechtsausführungen der reichsgerichtlichen Entscheidung das Standgeld lediglich als „Entgelt", nicht als Vertragsstrafe ansehen müssen. Härten, die sich bei unverschuldeter Verzögerung der Entladung durch Zahlung unverhältnismäßig hoher Standgelder ergeben, können nur durch freiwillige Rückerstattung seitens der Eisenbahn „aus Billigkeitsgründen" ausgeglichen werden.

Lehrfilme für das Eisenbahnbildungswesen.

Vom Regierungsbaurat Dr.-Ing. **Karl Günther**, Vorstand der Bau- und Hafeninspektion Aschaffenburg.

'nter diesem Titel wurden vom Verfasser in Nr. 28 (S. 325 326) und 29 (S. 335—337) des Jahrgangs 1920 d. Ztg. Anungen zur Herstellung von Lehrfilmen für das Eisenbahndungswesen gegeben. Die Bach'sche Abhandlung „Film und senbahn" in Nr. 31 (S. 618—619) d. Jahrg. läßt ersehen, daß schiedenen Vorschlägen die Erfüllung winkt, und zwar sind ächst Filme für den Zugbegleit- und Abfertigungsdienst, für Rangier- und Stellwerksdienst sowie ein Verkehrsfilm in ssicht genommen.

Diese aussichtsreiche Verwirklichung gibt Veranlassung, die rderungen des Eisenbahnbetriebs erneut zu betonen, il gerade hier der Film den ihm gebührenden Vorrang im senbahnbildungswesen erhalten muß. Und zwar beanspruchen allem die großen Bahnhöfe eine Vorrangstellung, n schon in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnwesens rde erkannt, daß die Sorge der Eisenbahnverwaltungen viel hr auf die Beförderung und zweckmäßige Betriebsbewältig in den Bahnhöfen, als auf der freien Strecke gerichtet n müsse, und daß sie dessen Förderung und Erleichterung als e wichtigste Aufgabe betrachten müßten. Gerade die für die rteilung der Anlagen und für ihren Vergleich maßgebende stungsfähigkeit der Bahnhöfe und ihre Abhängigkeit von verschiedenen Anordnung der Betriebs- und Verkehrseinitungen wird aber durch solche Filme feststellbar.

Zunächst wird es allerdings eingehender Vorstudien durch fnahme der einfacheren Betriebsvorgänge in kleinen Bahnen bedürfen. Denn da es nur ganz ausnahmsweise für einen rere Kilometer langen, großen Eisenbahnknotenpunkt einen hoch gelegenen Beobachtungsstandpunkt geben wird, der die ze Anlage übersieht, wird zur Filmaufnahme das Flugzeug Dienst gestellt werden müssen, bei besonders großen Anen unter Benutzung des Reihenbildners. Das sind aber wierigkeiten, die sicher überwunden werden. Denn wenn die Kinematographie photographische Wunder beschert hat, man sie früher nicht für möglich gehalten hätte, z. B. die zelvorgänge beim Platzen einer Seifenblase, beim Zerbrechen er Glasplatte, beim Durchschlagen einer Kugel durch ein sfenster, beim Überspringen eines elektrischen Funkens von m Punkt zum anderen, beim Insektenflug usw., dann ist keine minder dankbare Aufgabe, im Zeitalter des Verkehrs Betrieb eines großen Bahnhofs bis in seine Einzelheiten zuhalten und zu verfolgen, besonders wenn bei großen ksfesten und Tagungen oder bei großem Reiseverkehr die Beförderung gewaltiger Menschenmassen oder im Güterverkehr große Massentransporte Spitzenleistungen verlangen.

Die Aufnahmen der Betriebsvorgänge verschiedener Bahnhofsanlagen wird aber auch beispielsweise für Personenbahnhöfe wertvolle Vergleichsstudien der Betriebsweise auf Kopf- und Durchgangsbahnhöfen ermöglichen. Die Vor- und Nachteile der Vermeidung schienengleicher Kreuzungen und selbständiger Einführung der Bahnlinien werden ersichtlich werden, ebenso die verschiedene Wirkung von Verspätungen und Behinderungen bei kreuzungsfreier Ein- und Ausfahrt, gegenseitiger Vertretungsfähigkeit der Bahnsteiggleise, die Überlegenheit des Linien- oder Richtungsbetriebs usw. Die Zugtrennungen und Zugzusammensetzungen für den die Hauptrichtung beibehaltenden und für den Eckverkehr, die Zugübergänge ganzer Züge in gleicher Richtung oder im Eckverkehr, das Kehren der Züge, die Überholungen und alle sonstigen Umstellbewegungen im Rahmen des Gesamtbetriebs werden in plastischer Weise durch den Blick des Lehrfilms aus der Vogelschau in allen Einzelheiten studiert werden können. Die außerordentlich wichtige Frage der Lage der Abstellgleise und der je nach deren Wahl bedingten Zahl von Überkreuzungen von Zuggleisen wird im Film klar vor Augen treten, ebenso die Wirkung einer glücklich gewählten Führung der Gütergleise und alle Behinderungen irgendwelcher Art. Ein Unfall mit seinen Folgen und alle den Betrieb eines Bahnhofs beeinflussenden Umstände werden in ihren Wirkungen festgehalten werden.

Über die Art der Auswertung der Ergebnisse und deren Vergleiche kann auf die Abhandlung von Heinrich über „Betriebspläne für größere Bahnhofentwürfe" (Zentralblatt der Bauverwaltung 1919 (57), S. 330—333) verwiesen werden, ferner auf das Merkblatt zur Verhütung von Betriebsschwierigkeiten (M. V. B.) 3. Auflage, Erlaß des Reichsverkehrsministeriums vom 6. Juli 1922, Nr. E. IV. 47. 5149, dessen in 40 Ziffern angegebene bauliche, organisatorische, Betriebs- und Verkehrsmaßnahmen wertvolle Grundlagen durch Festhalten sämtlicher Betriebsvorgänge im lebenden Lichtbild erhalten.

Die kurze Betrachtung läßt das Verweilen nur bei einzelnen Punkten zu. Aber man mag das Gebiet des Eisenbahnbetriebs anpacken, wo man will — es sei nur noch der großen Umschlagshäfen gedacht —, immer treten interessante Fragen auf, die Beantwortung erheischen. Mögen bald groß angelegte Betriebsfilme richtige Antworten geben!

Das Liegenschaftsbuch bei den früheren preußischen Eisenbahndirektionen.

Vom Eisenbahninspektor **Blasse**, Cassel.

ei keiner Verwaltung ist das Eigentum an Grund und en so schwierig zu verwalten, wie bei der Eisenbahn. Keine ere Verwaltung kommt in gleich mannigfaltiger und verkelter Weise mit den Grenznachbarn in Berührung. Es gi aber auch keinen Grundeigentümer, dessen Grund und B en, wie bei der Eisenbahn, in Millionen Einzelparzellen bi zu 1 qm Größe zersplittert ist. Man bedenke, wie eine B n in schmaler Linie durch das Gelände, durch Städte und D fer geführt ist; wie sie sich in Bahnhöfen und Werkstattsgen gewaltig erweitert, und wie sie immer stückweise ausut worden ist. Da ergeben sich unzählige der verschiedengsten Berührungspunkte mit andern Grundeigentümern, so d beide Teile beständig darauf achten müssen, daß das Nachecht berücksichtigt und nicht gegen die Bestimmungen der §§ 903 bis 923 des BGB. verstoßen wird. Durch die beiderge Rücksichtnahme und Beachtung der gesetzlichen Vorriften können Streitigkeiten vermieden werden, sie sind je niemals ausgeschlossen, so daß Prozesse folgen, wenn t durch Vereinbarungen Wege zum Ausgleich gefunden den. Die Eisenbahn führt durch leicht entzündbare Walzen, über Flüsse, Kanäle, Bauwerke, ihre zahlreichen Verigungen dringen in Fabrikhöfe ein, sie berühren Häfen, chlagstellen, Kleinbahnen mit elektrischem und Dampfieb. Bauwerke werden über die Bahn oder darunter her hrt, Kabel, elektrische Drähte, Wasserzu- und Ableitungen, e und Straßen kreuzen oder berühren die Bahn in der chiedenartigsten Weise. Die natürliche Vorflut ist durch Bahnbau gestört und neu hergerichtet worden, Einfriedigen sind geschaffen usw. Bei Regelung dieser zahlreichen mannigfaltigen Berührungsverhältnisse sind gesetzliche, poliche und Verwaltungsvorschriften zu beachten, oder es sind in freier Vereinbarung Verabredungen über die gegenseitigen Verpflichtungen getroffen worden. Immer muß aber das Ergebnis im Schriftwechsel, in Niederschriften, in Verträgen oder Grundbucheintragungen zum Ausdruck kommen. Während des nun bald 100 Jahre bestehenden Betriebs der deutschen Eisenbahnen ist im Bezirke der ehemals preußischen Staatseisenbahnen eine ungeheure Zahl von derartigen Rechtsverhältnissen geschaffen worden, die teils bekannt sind, teils aber auch in den ältesten Aktenbänden oder schwer zugänglichen Urkunden verborgen liegen. Einige der früheren Eisenbahnverwaltungsbehörden haben dafür gesorgt, daß die wichtigsten Rechtsverhältnisse in ein Verzeichnis eingetragen und die dazu gehörigen Urkunden gesammelt oder so bezeichnet wurden, daß sie aufgefunden werden konnten. Dies Verfahren ist später in mehr oder weniger sorgsamer Weise fortgeführt worden. Andere haben keinen Wert auf die Sammlung und Eintragung der Urkunden gelegt und sie in den verschiedensten Akten verschwinden lassen, so daß sie heute überhaupt nicht oder nur sehr schwer aufzufinden sind. Vielfach weiß man nicht, was früher vereinbart worden ist, bis die Gegenseite einen Vertrag oder ein Schriftstück zum Vorschein bringt.

Abgesehen von der beständigen Beachtung der Rechte und Lasten der Eisenbahnverwaltung bereitet aber auch die Aufstellung und Führung der Parzellenverzeichnisse und die dieser Aufstellung zugrunde liegende Anfertigung und Klarhaltung der Grundeigentumskarten sowie die Sicherstellung des Eigentums mancherlei Arbeit und Weiterungen. Vier Unterlagen sind es, die für das Grundeigentum in Übereinstimmung zu halten sind: Das Grundbuch, das Kataster, das Grundstücksverzeichnis der Eisenbahn und deren Eigentumskarten.

Nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen wur-

den durch den Minister der öffentlichen Arbeiten Maßnahmen angeordnet, um das Eisenbahngrundeigentum in Karten und Verzeichnissen sicherzustellen und die Lasten und Rechte übersichtlich zur Eintragung zu bringen. Diese Verzeichnisse, nach Gemeinden geordnet, sollten im Anschluß an die Karten die Lage der Grundstücke nach der Kilometerstation der Bahnlinie erkennen lassen und ferner die Katasterbezeichnungen der Parzellen, wo sie im Grundbuche eingetragen sind, ihre Flächengröße und Angaben über den Grundsteuerreinertrag enthalten. Dies Verzeichnis führte allgemein die Bezeichnung „Grundstücksinventarium" oder „Grundstücksinventar". Die Rechte und Pflichten der Eisenbahnverwaltung, die mit einzelnen Parzellen verbunden waren oder überhaupt in der Gemeinde bestanden, konnten in diesem Verzeichnis weniger zur Erscheinung kommen, weil nur eine schmale Spalte dafür zur Verfügung gestellt war. Es wurden daher sogenannte Zubehörregister geführt, in denen die dem Eisenbahngrundbesitz anhaftenden Rechte und Lasten zur Darstellung gelangten. Die Führung der Verzeichnisse war nicht einheitlich geregelt, sondern es wurde den Eisenbahndirektionen überlassen, die in ihren Bezirken für die Übersicht und Ordnung des Grundbesitzes bestehenden Einrichtungen beizubehalten und dem Bedürfnis entsprechend fortzubilden. Grundlegend war jedoch die Bestimmung, daß die Grundstücksnachweisungen derart eingerichtet wurden, daß sie über den Erwerb, die Lage, Größe, Benutzung, öffentliche Bezeichnung, Gerechtsame und die Belastungen aller eisenbahnfiskalischen Liegenschaften einschließlich der zum Bahnkörper und zu den sonstigen Bahnanlagen verwendeten Flächen zuverlässigen Aufschluß geben sollten. Diese Grundstücksnachweisungen wurden von den früheren Eisenbahn-Betriebsinspektionen angelegt und fortgeführt. Nach der Neuorganisation im Jahre 1895 wurden auf Grund dieser Nachweisungen, die teilweise sehr verzettelt, unvollständig und unübersichtlich waren, von den Eisenbahndirektionen die Grundstücksinventare eingerichtet, von denen die Betriebsämter Abschriften erhalten sollten. Da aber größtenteils das den Eintragungen zugrunde liegende Kartenmaterial noch unvollkommen war, verzögerte sich die Aufstellung sehr, und die Betriebsämter konnten erst später die Abschriften erhalten. Auch wurde die Aufstellung durch die Sammlung und Eintragung der alten Rechtsverhältnisse erschwert. Trotz aller Bemühungen blieb die Sammlung unvollkommen.

Die Aufstellung und Führung des Grundstücksinventars wurde erst durch die Vorschriften für das Vermessungswesen im Bereiche der Preuß.-Hess. Eisenbahngemeinschaft vom 1. November 1901 einheitlich geregelt. Für die Neubaustrecken wurde bestimmt, daß das Schlußvermessungsregister nach Berichtigung des Grundbuchs durch Eintragung der neuen Grundbuchbezeichnung, durch Berichtigung der Parzellennummern und Flächen sowie durch Eintragung des Grundsteuerreinertrags zu ergänzen wäre. Dies ergänzte Schlußvermessungsregister bildet das Grundstücksinventar und war den Betriebsämtern und Bahnmeistereien in Abschrift zu überweisen. Für die im Betriebe befindlichen Eisenbahnstrecken wurde bestimmt, daß die vorhandenen Nachweisungen über den Grundbesitz (Grundstücksinventar) auf ihre Richtigkeit zu prüfen, zu ergänzen, nötigenfalls umzuarbeiten und neu herzustellen seien. Die Rechtsverhältnisse sollten nach den Akten, Verträgen, Rezessen und Daten angegeben werden. Ferner sollte für jede Gemarkung ein Auszug aus der Grundsteuergemarkungskarte, ein Auszug aus der Grundsteuermutterrolle, der Gebäudesteuerrolle, nötigenfalls auch aus dem Flurbuche beschafft werden, um durch Vergleichung dieser Unterlagen mit den eisenbahnseitig aufgestellten Zusammenstellungen zu ermitteln, ob das Kataster und das Grundbuch den eisenbahnfiskalischen Grundbesitz nach Umfang und Inhalt richtig nachweisen. Die Rechtsverhältnisse konnten in dem vorgeschriebenen Muster besser als bisher zur Erscheinung kommen, da eine ganze Seite für ihre Eintragung und Löschung vorgesehen war. Die folgenden Beispiele vorkommender Rechtsverhältnisse, die eingetragen werden mußten, waren angegeben:

1. Die bei der landespolizeilichen Prüfung und Abnahme einer Bahnlinie in bezug auf die Ausführung der Bahnanlagen und deren spätere Unterhaltung getroffenen Bestimmungen.
2. Die mit Gemeinden oder Privaten getroffenen Vereinbarungen über die Unterhaltung von Bauwerken, Wegen und Gräben usw.
3. Die von Grundstücksbesitzern übernommene Verpflichtung, die ihnen gehörenden Flächen, welche zu Moor- und Forstschutzstreifen, zur Freihaltung der Gesichtslinie, zu Servitutwegen und Gräben sowie zu Schneeschutzanlagen verwendet sind, dauernd ihren Zwecken zu belassen.
4. Die Verzichtleistung auf Ersatz des den Grundstücken sowie den darauf befindlichen Gebäuden und Gegenständen etwa infolge des Bahnbaus oder des Bahnbetriebs erwachsenden Schadens (Wasser oder Feuer, Erschütrung beim Vorbeifahren der Züge).
5. Das den früheren Grundeigentümern zustehende Vor- u Wiederkaufsrecht sowie das von der Eisenbahnverw tung vorbehaltene Rückkaufsrecht an Grundstücken.
6. Das Recht der Eisenbahnverwaltung oder der Priv personen auf Benutzung und Ausbeutung von Grun stücken und Grundstücksteilen.
7. Die der Eisenbahnverwaltung infolge eines Separatio verfahrens zugestandenen Berechtigungen und auf legten Verpflichtungen sowie diejenigen Obliegenheit in bezug auf Reinigung und Unterhaltung von ehemalig Bahngräben und Bahnwegen usw., die dritten Person bei dieser Gelegenheit zugefallen sind.
8. Verpflichtung Dritter zum Ersatz des Schadens, der d Eisenbahnanlagen oder Grundstücken beim Schadha werden der das Bahngelände über oder unter der E kreuzenden Wasserleitungs- und Ableitungsanlagen s wie Telegraphen- und Telephonleitungen, Drahtseilbahn oder durch die in Schienenhöhe die Bahn kreuzend Straßenbahnen usw. zugefügt werden könnte.
9. Die Befreiung der Eisenbahnverwaltung von den i auferlegten Verpflichtungen infolge Zahlung einer e maligen Geldentschädigung usw.
10. Die Belastung des Eisenbahngrundeigentums mit Rent Zehnten, Lehngeldern und anderen Leistungen (Fr diensten, Spanndiensten usw.).
11. Die auf dem Eisenbahngrundbesitz eingetragen Schulden.

Im Jahre 1910 wurden ergänzende Bestimmungen zur Fü rung des Grundstücksinventars, namentlich über die Eint gung der Rechtsverhältnisse, Steuerangelegenheiten und üb die Berichtigung der bei den Betriebsämtern und Bahnmeis reien befindlichen Abschriften gegeben. In der Neuausga der Vorschriften für das Vermessungswesen vom 1. Janu 1913 erscheint zum erstenmal die Bezeichnung „Liegenschaf buch"; das Muster dazu ist dasselbe wie das des Grundstüc inventars, nur ist eine besondere Spalte zur Angabe des I werbspreises der Grundstücke eingerichtet, ferner ist angeo net, daß der bei der Liegenschaftsabteilung verbleibenden U schrift des Liegenschaftsbuchs die bei den Auflassungen z grunde gelegten katasteramtlichen Auszüge aus den Gru steuerfortschreibungsverhandlungen in beglaubigten Abschr ten anzuheften sind. Bei den Vermessungsarbeiten zur He stellung der Streckenkarten älterer Bahnlinien soll gepr werden, ob die in den Liegenschaftsbüchern oder in den b sonderen Gerechtsameverzeichnissen nachgewiesenen Rech verhältnisse noch zu Recht bestehen oder fortgefallen oder a geändert sind. Insoweit für die betreffende Bahnstrecke Lieg schaftsbücher und Nachweise der Rechtsverhältnisse noch ni vorhanden waren, sollten sie nach den Akten neu aufgeste werden. Erst kürzlich ist dann wieder die sorgfältige F rung des Liegenschaftsbuchs in Erinnerung gebracht word „Liegenschaftsbücher müssen für alle Bahnstrecken hergeste und auf dem Laufenden gehalten werden. Grundsätzlich m das Bahneigentum im Grundbuche eingetragen sein. D Liegenschaftsbuch muß stets mit der Örtlichkeit, dem Katas und dem Grundbuch übereinstimmen. Bestehende Rechtsverhä nisse müssen ersichtlich sein; dazu gehören insbesondere A kommen über die Unterhaltungspflicht an Nebenanlagen. I Eintragung von Sicherungshypotheken (Siedlungs- und B genossenschaften) wird für erforderlich gehalten. Es m wegen des dann bestehenden Vorkaufsrechts zu ersehen se ob die Grundstücke im Wege der Enteignung erworben sin Gleichzeitig ist für die Grundeigentumskarten bestimmt w den, daß sie für das gesamte Grundeigentum vorhanden s und sorgfältig auf dem Laufenden gehalten werden müssen.

Man ersieht, daß früher der Minister der öffentlichen Arbeit großen Wert auf eine Übersicht über das Grundeigentum Eisenbahnverwaltung gelegt hat, und daß das Reichsverkeh ministerium ihm in dieser Hinsicht folgt. Weitgehende Besti mungen sind getroffen, um die Übersicht mit allen dazu hörenden Unterlagen zu schaffen. Es ist aber auch unbedi notwendig und eigentlich selbstverständlich, daß richt Grundeigentumskarten und ein Werk wie das Liegensch buch für die Eisenbahnverwaltung vorhanden sind, denn je Grundeigentümer muß in seinem Eigentum Bescheid wiss Bei einem derartigen riesenhaften Grundeigentum, wie es Eisenbahnverwaltung besitzt, das dabei noch bis ins Klein zersplittert und mit allerlei Rechten und Lasten behangen sind genaue Aufzeichnungen und deren beständige Nachpr fung unbedingt erforderlich. In denjenigen Fällen, wo v Anfang an richtige und ausreichende Aufzeichnungen gema worden sind, die dann in das Grundstücksinventar und spä in das Liegenschaftsbuch übernommen wurden, hat sich d

egenschaftsbuch als eine ganz vorzügliche Einrichtung er-
iesen, durch die beim Nachweis des Eigentums und bei der
rmittlung und Neubearbeitung früher geschaffener Rechtsver-
iltnisse nicht nur Arbeit gespart wird, sondern auch weit-
ehende Auseinandersetzungen und Streitigkeiten vermieden
ler erfolgreich durchgeführt werden können. Leider läßt aber
e Vollständigkeit noch viel zu wünschen übrig. Dieser Mangel
t darauf zurückzuführen, daß vielfach von den früheren, sehr
rschiedenen Eisenbahnbehörden nicht genügend Wert auf die
nfertigung richtiger Eisenbahneigentumskarten gelegt worden
t. Diese Karten sind sogar teilweise heute noch nicht vollständig,
eil bei der in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege ein-
etretenen gewaltigen Ausdehnung des preußischen Eisenbahn-
etzes so ungeheuer große Aufgaben an das mit der Regelung
r Eigentumsverhältnisse der Eisenbahnverwaltung beschäf-
gte Personal herantraten, daß die Neuaufmessung alter
trecken, Prüfung der rückständigen Eigentumskarten und
erstellung des Eigentums zurückgestellt werden mußte.
benso ist es mit den Aufzeichnungen über die bestehenden
echtsverhältnisse. Es stellt sich jetzt häufig heraus, daß wich-
ge Abmachungen teilweise in Regierungsakten, in Gerichts-
kten oder in Separationsrezessen und anderen Sammlungen
thalten sind, ohne daß bei den Direktionen oder den Ämtern
was davon bekannt ist. Die früheren Eigentumsnachweise,
s Grundstücksinventar und später auch das Liegenschafts-
ich sind von den ausführenden Stellen vielfach als bedeu-
ngslos angesehen worden, die Bearbeitung wurde unzureichen-
n Kräften ohne zielbewußte Leitung übertragen. Es ist sehr
dauerlich und für die Zukunft von sehr schlimmen Folgen,
ß gegenwärtig bei den ehemals preußischen Eisenbahn-
rektionen noch rund 9000 Liegenschaftsbücher (abgesehen
on den mangelhaften) und rund 4000 Grundeigentumskarten
berhaupt rückständig sind. Da schon jetzt der Verwaltung
r alten Akten keine große Aufmerksamkeit gewidmet werden
ann, sind sie immer schwieriger aufzufinden, so daß Verein-
rungen aus früheren Jahren nur schwer oder in vielen
ällen überhaupt nicht herbeizuschaffen sind. Nach den alten
ermessungsvorschriften sollte das frühere Grundstücksinven-
r eine Kontrolle für die Richtigkeit des Katasters und Grund-
ichs bilden. Jetzt ist es umgekehrt; um die Richtigkeit des
igentumsnachweises im Liegenschaftsbuche zu prüfen oder
n es überhaupt aufstellen zu können, muß man Kataster- und
rundbuchauszüge heranholen. In vielen Fällen ist aber selbst
s Grundbuch derart im Rückstande, daß erst umfangreiche
d langwierige Grundbuchregulierungen der Aufstellung vor-
gehen müssen. Dieser Zustand darf für die Gegenwart und
r die Zukunft nicht bestehen bleiben. Vom Reichsministerium
ird großer Wert auf ein richtiges und vollständiges Liegen-
haftsbuch gelegt, aber es fehlt an der Ausführung. Jetzt
etet sich Gelegenheit, die fehlenden Grundeigentumskarten
rtigzustellen, das Liegenschaftsbuch nachzuprüfen und zu er-
nzen und die Unterlagen und Urkunden zu sammeln. Bei
len Direktionen sind Landmesser, Techniker und Hilfskräfte
erzählig, die man in Verwaltungsraten unterzubringen sucht
d zum Teil auch schon untergebracht hat. Hier ist ein
rbeitsfeld, wo sie nutzbringend und Werte schaffend in ihren
genen Angelegenheiten tätig sein könnten. So wie das Liegen-
haftsbuch jetzt besteht, ist es noch eine mangelhafte Ein-
chtung, der kein Vertrauen entgegengebracht, und die noch
el zu wenig beachtet wird. Es kann nicht genügend darauf
ngewiesen werden, daß jede Abmachung, die mit dem Grund
d Boden zusammenhängt und Wert für die Zukunft hat, ins
egenschaftsbuch eingetragen werden muß. Die oben aufge-
hrte Zusammenstellung enthält nur Beispiele der vorkom-
enden Rechtsverhältnisse. In Wirklichkeit sind es so viele,
d sie sind so verschiedenartig, daß sie im einzelnen gar nicht
aufgeführt werden können. Jeder Beamte, der mit der Verwal-
tung des Grund und Bodens zu tun hat, muß bei jeder An-
gelegenheit, die er bearbeitet, prüfen, ob sie Wert für die
Zukunft hat, und ob das Ergebnis der Verhandlung ins Liegen-
schaftsbuch einzutragen ist. Jeder, der alte Vereinbarungen in
den Akten findet, soll feststellen, ob sie im Liegenschaftsbuche
eingetragen sind, und soll dies nötigenfalls veranlassen. Das
lebhafteste Interesse an der Vervollständigung des Liegen-
schaftsbuchs muß dauernd aufrecht erhalten werden. Der Be-
amte arbeitet nicht für sich, sondern stets für andere, für den
Staat, für das Reich und ganz besonders für die Zukunft. Das
Liegenschaftsbuch soll für jede Gemeinde eine zuverlässige
und klare Darstellung des Eigentums und der bestehenden
Rechtsverhältnisse sein, so daß für die Bahnmeister draußen
und für den Direktionsbeamten jederzeit ersichtlich ist, wie
weit das Bahneigentum reicht, und wer durch die Bahn ge-
schaffene oder aus Anlaß des Bahnbaus entstandene Anlagen
zu unterhalten hat. Gegenwärtig sind die Bahnmeister noch
vielfach auf die Überlieferungen alter Leute angewiesen. Das
Interesse an der Ergänzung und Weiterführung des Liegen-
schaftsbuchs muß bei ihnen noch ganz besonders geweckt
werden, damit sie jede Änderung im Besitzstand sowie an
Rechten und Pflichten sofort der Direktion anzeigen. Das
Liegenschaftsbuch besteht aus einzelnen Heften für jede Ge-
meinde, die Hefte müssen übersichtlich geordnet, streckenweise
in verschließbaren Schränken staubsicher aufbewahrt werden.
Etwa lose vorhandene Urkunden werden von dem Liegen-
schaftsbuchführer mitverwaltet. Zweckmäßig ist es, auch je
einen Abdruck der fertiggestellten Streckenpläne mit dem
Liegenschaftsbuch in Verbindung zu bringen, so daß an e i n e r
Stelle das Grundeigentum der Eisenbahnverwaltung in dem be-
treffenden Direktionsbezirk mit allen daran hängenden Rechten
und Pflichten nachgewiesen wird.

Es würde sich empfehlen, mit dem Liegenschaftsbuch eine
Nachweisung über die Entstehung der einzelnen Bahnlinien
zu verbinden. Es hält schon jetzt vielfach schwer, festzustellen,
wann eine Bahnstrecke erbaut worden ist, und wo zum Bei-
spiel die Königliche Verordnung, durch die das Enteignungs-
recht verliehen wurde, zu finden ist. Bekanntlich ist nach
mehrfachen Entscheidungen die Wirkung des Enteignungsrechts
nicht beschränkt auf den Zeitpunkt der ersten Ausführung
und auf den ursprünglich zugrunde gelegten Bauplan, sondern
sie erstreckt sich auch auf die später erforderlich werdenden
Ergänzungen und Erweiterungen (Seydel, Kommentar zu § 2
des Enteignungsgesetzes). Wenn jetzt aus diesem Anlaß Grund
und Boden enteignet werden muß, so verlangt in den meisten
Fällen die Enteignungsbehörde den Nachweis, wann das Ent-
eignungsrecht verliehen, und wo die Verordnung zu finden ist.
Die heutigen Beamten wissen noch ungefähr, wann die Vor-
arbeiten zu den einzelnen Bahnstrecken ausgeführt worden
sind, und die Akten werden noch in den Registraturen ver-
waltet. Wenn sie hier aber erst zurückgelegt und die Be-
amten nicht mehr tätig sind, dann wird ein mühevolles Suchen
in den Gesetz- und Verordnungsblättern verschiedener Jahr-
zehnte nach dem Abdruck der Urkunde oder sonstigen An-
haltspunkten entstehen. Eine Zusammenstellung der Ent-
stehung der Bahnstrecken in jedem Direktionsbezirk würde
heute wenig Mühe machen, später wird sie von großem Wert
sein. Die Zusammenstellung wäre mit dem Liegenschaftsbuch
zusammen aufzubewahren. Sie könnte noch ergänzt werden
durch Angabe der Daten der landespolizeilichen Prüfung und
Abnahme und der Betriebseröffnung.

Jeder Grundeigentümer muß in seinem Eigentum Bescheid
wissen, er muß wissen, wie es aussieht, und wann er es er-
worben hat. Wer nicht Bescheid weiß, muß unnütze Arbeit
leisten.

Feuerschutz für fahrende Züge.

Vom Regierungs- und Baurat a. D. **Krohn.**

Vor etwa ¾ Jahren äußerte ich mich in einer Versammlung
r Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft dahin, daß ich
n Feuerschutz für fahrende Züge in seinem jetzigen Zustand
d Umfang für unzureichend hielte. Ich stellte damals die
rderungen auf, daß erstens der jetzt fast allgemein übliche
utsch-Apparat durch einen geeigneteren ersetzt werden sollte,
eitens, daß der Schutz auf a l l e Züge, also auch auf die
iterzüge, ausgedehnt werden möchte, und drittens, daß die
senbahnverwaltung Richtlinien und Bedingungen für die
haffung eines derartigen Apparates aufstellen möchte. Meine
isführungen fanden damals allgemeinen Widerspruch. Das
schinenkonstruktionsamt beim Reichsverkehrsministerium,
veigstelle Bayern in München, anscheinend im Auftrage des
Personenwagenausschusses der Reichsbahn, hat sich jetzt den-
noch in der Erkenntnis, daß der gegenwärtige Schutz unzu-
reichend ist, veranlaßt gesehen, Richtlinien und Bedingungen
für die Schaffung eines neuen Apparates herauszugeben, der
nicht nur in D-Zügen, sondern ganz allgemein in den „Zügen
der Reichsbahn" verwendet werden soll. Dieser Schritt ist
außerordentlich zu begrüßen. Wie aber keine Freude ungetrübt
ist, so auch diese.

Die allerschwersten Bedenken habe ich gegen den „den Be-
dingungen vorangestellten Satz, daß diese neue Vorrichtung an
nur e i n e r Stelle des Zuges, und zwar im Packwagen, konzen-
triert werden soll. Wenn kein Packwagen an der Spitze des
Zuges läuft, pflegt die Verwaltung einen „Schutzwagen" hinter

der Lokomotive laufen zu lassen. Sie berücksichtigt hierbei in vorsorgender Weise die Tatsache, daß der erste Wagen des Zuges, und das ist eben in den weitaus meisten Fällen der Packwagen, der bei Zusammenstößen gefährdetste Teil des Zuges ist. Bei Zusammenstößen aber, bei denen u. U. die Trümmer in Brand geraten, wird die Feuerlöschvorrichtung eine große Rolle spielen. Diese Vorrichtung nun allein in dem Teil des Zuges unterzubringen, der bei diesem Unfall am meisten leidet und zuerst unzugänglich wird, muß abwegig erscheinen. Es sei daran erinnert, daß gerade der schwere Unfall in Baden vor etwa 20 Jahren, bei dem die Trümmer in Brand gerieten und eine Anzahl Menschenleben zu beklagen war, mit den Anstoß dazu gegeben hat, der Feuersgefahr in Zügen eine erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

Selbst wenn aber der Packwagen nicht so schwer beschädigt ist, daß der Apparat unzugänglich wird, oder falls überhaupt kein Zusammenstoß stattfindet, sondern am Ende etwa eines D-Zuges durch irgendwelche Ursachen ein Brand entsteht, dann soll ein Schaffner (wo ist gerade ein solcher?!) durch die meist überfüllten Gänge bis zum Packwagen laufen, den Apparat holen und denselben beschwerlichen Weg mit dem immerhin nicht ganz leichten Apparat zurück zur Brandstelle laufen! Wieviel Zeit dabei verloren geht, und welchen Umfang der Brand dann schon angenommen haben kann, entzieht sich jeder Berechnung. Daß diese Faktoren sehr erheblich sind, ist sicher.

In den Güterzug-Packwagen, auch noch in denen vieler Personenzüge, stehen eiserne, im Winter erfahrungsgemäß recht reichlich geheizte Öfen. Die Gefahr eines Brandes ist also hier, schon infolge der dauernden Erschütterungen, von vornherein gegeben. In den Personenzug-Packwagen werden unter Umständen leicht brennbare oder explosible Stoffe befördert. Trotz aller Sicherungsvorschriften der Bahn bezgl. der Verpackung liegt hier eine weitere Gefahrmöglichkeit. Den einzigen Löschapparat aber in dem gefährdeten Raum selbst unterzubringen, muß von vornherein als im höchsten Grade bedenklich erscheinen.

Ich glaube daher die Eisenbahnverwaltung nicht dringend genug davor warnen zu können, an dem Grundsatz festzuhalten, nur eine Löschquelle zu schaffen, und diese dann im Packwagen unterzubringen. Wir müssen uns auch darüber klar sein, daß es kein menschliches Erzeugnis gibt, für dessen unbedingtes und jederzeit sicheres Arbeiten unter allen Umständen garantiert werden kann. Bei der Gestellung von ganzen Lokomotiven sorgt man für Reserven, sogar bei dem Personal selbst, weshalb nicht bei einem Handfeuerlöscher, wo doch dessen Bereithaltung so viel einfacher ist?! Gerade in der Vielheit der Einzelwirkungen liegt grundsätzlich einer der großen Vorteile der verhältnismäßig kleinen Einzelapparate. Es handelt sich also bei dieser Vorschrift der Eisenbahnverwaltung meines Erachtens um einen Rückschritt, der im Interesse der Verbesserung unserer Betriebsmittel zu bedauern wäre. Abgesehen von diesem Grundsatz bieten die Bedingungen der Bahn aber viel Erfreuliches und Bemerkenswertes, wenn sie auch an einigen Stellen die Kritik herausfordern, so daß deren Besprechung dringend geboten erscheint. Punkt 1 verlangt eine große Löschleistung. Gut. Je größer die Löschleistung ist, desto besser, wenn schon es bedenklich erscheint, daß mit einem Handapparat auch ein „schon etwas fortgeschrittener Brand" gelöscht werden soll. Der Begriff „schon etwas fortgeschritten" ist sehr relativ. Von den angebotenen Apparaten wird man denjenigen wählen, der unter sonst gleichen Verhältnissen die größte Löschkraft hat, aber „sonst gleiche Bedingungen" werden sich bei den Angeboten verschiedener Firmen kaum finden.

Punkt 2 ist wichtig und zu begrüßen. Er fordert, daß die Apparate gegen äußere Einflüsse, wie Kälte, Hitze, Nässe, Erschütterungen usf. möglichst unempfindlich sein sollen. Besse wäre es vielleicht gewesen, hier eine Mindestzeit, etwa 5 Jah vorzuschreiben. Auch die Forderung, daß der Anreiz zu Stehlen der Apparate oder der Apparateteile möglichst wegfall soll, ist wichtig. Es sollen also Rotgußteile, Gummischläu u. ä. nach Möglichkeit vermieden werden.

Punkt 3, in dem Handlichkeit, geringes Gewicht, leichtes Ve bringen aus dem Wagen auf die freie Strecke, sowie innerha der engen Gänge der D-Wagen gefordert werden, ist eine d wichtigsten Bedingungen und von absoluter Notwendigke Aber gerade diese unbedingt zu fordernde Eigenschaft schlie eben leider die Verwendung einer einzigen Vorrichtung au Wenn nur eine Vorrichtung vorhanden sein soll, die erst na längerer Zeit, sagen wir auch nur erst nach 5 bis 10 Minute in Tätigkeit tritt, und sie soll einen „schon etwas fortgeschri tenen" Brand löschen, so kann dies keinesfalls ein Handappar sein, mit dem eine Person schnell läuft, vom Wagen auf d Bahnsteig springt und sich durch die engen Gänge des D-Zug hindurchwindet. Eine von beiden Forderungen, entweder d Handlichkeit oder die Konzentration nur einer Vorrichtung a nur einer Stelle muß fallen gelassen werden. Die erste Ford rung ist aber unbedingt die wichtigere und die nach wie v aufrechtzuerhaltende.

In Punkt 4 wird gefordert, daß die Löschmittel den Bra tatsächlich „löschen", nicht nur ihn unterdrücken sollen. D ist wichtig. Es wird also eine gewisse Tiefenwirkung gefo dert und ein Herabsetzen der Entzündungstemperatur.

Punkt 5 verlangt, daß Wagenbezüge, Kleiderstoffe u. ä. vo den Löschmitteln nicht beschädigt werden. Das ist etwas vi verlangt; Beschädigungen, mindestens also zurückbleibend Spuren, werden besonders bei empfindlichen Stoffen kaum z vermeiden sein.

Daß 6. die Möglichkeit gefordert wird, den Apparat jederze auf Dienstbereitschaft zu prüfen, ist ebenso wichtig wie ne Ebenso, daß 6. verlangt wird, den Apparat jederzeit auf d Brandstelle nachfüllen zu können. Diese Bedingung ist höch erwünscht, wenn auch die Erfüllung von der Menge der mitg führten Kraftquellen abhängig sein wird. Auch daß 8. Anfre sungen durch Säure oder unzulässig hohe Drücke vermiede werden sollen, ist notwendig.

Große Bedenken habe ich aber wieder gegen die Forderun des letzten Punktes, in dem verlangt wird, daß der gleich Apparat auch für alle elektrischen Wagen mit Hochspannung leitungen verwendbar sein soll. Für diese Wagen muß unte allen Umständen ein besonderer Apparat mit nicht leitende Löschstrahl verwendet werden. Jede Verquickung der beide Forderungen, einen gewöhnlichen Brand zu löschen und ein Hochspannungsleitung abzulöschen, die jede einzeln gelös werden können, führt bei dem jetzigen Stand der Technik z einer Unvollkommenheit entweder für den einen Zweck, ode für den anderen. Es ist verkehrt, hier einen Universalappara schaffen zu wollen, der von beiden etwas hat und im Grund genommen weder das eine noch das andere ist. Der Fortschrit liegt in der Spezialisierung und nicht in einer Vermengung Wir haben für beide Zwecke gute Spezialapparate, diese so man ausbilden soweit wie möglich, aber sie „rasserein" halte Nur auf diesem Wege ist ein Fortschritt möglich.

Ich fasse Vorstehendes dahin zusammen, daß der Schritt de Eisenbahnverwaltung zu begrüßen ist, daß ich aber dringend empfehle, die Vielheit einzelner, an verschiedenen leicht e kennbaren Punkten des Zuges anzubringender Apparate beizu behalten und für elektrische Züge bzw. Wagen andere Apparat zu fordern als für gewöhnliche — Dampf- — Züge.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922** ist in einer kommentierten Ausgabe von Ministerialdirektor Bredow und Ministerialrat Dr. Müller vom Reichsverkehrsministerium in Carl Heymanns Verlag (Berlin) erschienen. Der Kommentar bringt eine eingehende Darstellung der Entwicklung und des Standes des deutschen, fremdstaatlichen und internationalen Luftverkehrsrechts. Die Bestimmungen des Versailler Vertrages und des Pariser Luftverkehrsabkommens sind naturgemäß eingehend berücksichtigt. Eingehend behandelt sind die Freiheit im Luftwesen und die Haftpflicht in ihrer Rückwirkung auf die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs und die noch über den Rahmen des Kraftfahrzeuggesetzes und de Reichshaftpflichtgesetzes hinausgehende Erfolgshaftung, zu de die hier erstmalig geregelte Sonderhaftung im Luftverkehr aus gestaltet worden ist.

— **Bettkartenpreise.** Mit Gültigkeit vom 12. November d. J werden folgende Bettkartenpreise an Stelle der bestehende Sätze (vgl. Nr. 35, S. 713 d. Ztg.) eingeführt: 1. Klass = 1800 ℳ, Vormerkgebühr = 180 ℳ; 2. Klasse = 900 ℳ Vormerkgebühr = 90 ℳ, 3. Klasse = 500 ℳ, Vormerkgebüh = 50 ℳ.

— **Weitere Tariferhöhung.** Die gleichen Gründe, welch für die Erhöhung der Personentarife zum 1. Oktobe und 1. November d. Js. bestimmend waren, nötigen zu ihre weiteren Erhöhung am 1. Dezember, womit sic auch der ständige Ausschuß des Reichseisenbahnrats grund sätzlich einverstanden erklärt hat. Die am 1. November d. J

in Kraft tretenden Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs werden mit Wirkung vom 1. Dezember d. Js. ab um weitere 100 %, also auf das Vierfache der vom 1. Oktober ab geltenden Tarifsätze erhöht. Die Erhöhung soll in der Weise durchgeführt werden, daß sämtliche Fahrtausweise zum vierfachen Satze ihres aufgedruckten Preises verkauft werden. Eine Überstempelung der Fahrkarten erfolgt nicht. Die Erhöhung um 100 % erstreckt sich auch auf die Schnellzugszuschläge, die Militärfahrpreise und die verschiedenen Gebührensätze mit Ausnahme der Sätze für Gepäck und Expreßgut. Die Gepäckfracht wird zum 1. Dezember d. Js. auf 40 ₰ (bisher 15 ₰) für je 10 kg und 1 km erhöht. Die Grundsätze für die Berechnung und Aufrundung der Gepäckfracht bleiben unverändert. Die Mindestfracht wird auf 20 ℳ (bisher 15 ℳ) festgesetzt. Der Expreßguttarif entspricht jeweils dem um 60 % erhöhten Eilguttarif. Die Gebühren für Bahnsteigkarten und für Erlaubniskarten zum Betreten der Bahnsteige zum Aufgeben oder Abholen von Zeitungsbahnhofsbriefen werden gleichfalls auf das Vierfache erhöht. Über die Preise der Zeitkarten folgt besondere Bestimmung.

— **Der Winterfahrplan.** Die am 8. Oktober d. J. im Fahrplan der Reichsbahn eingetretenen Änderungen sind mehrfach in der Öffentlichkeit mißdeutet worden. Schon von einem neuen „Winterfahrplan“ zu sprechen, ist nicht ganz richtig; denn die europäischen Eisenbahnverwaltungen sind bereits vor einigen Jahren davon abgekommen, für Sommer und Winter besondere Fahrpläne zu bearbeiten. Es besteht überall ein sogenannter Jahresfahrplan, bei dem die Verkehrszeiten der Züge, die nur einen Teil des Jahres verkehren, besonders angegeben sind. Bei den gegenwärtigen, stark schwankenden wirtschaftlichen Verhältnissen sehen sich die Eisenbahnverwaltungen gezwungen, zur Anpassung an die wechselnden Verkehrsbedürfnisse zwischenzeitliche kleinere Änderungen vorzunehmen, die besonders bekanntgegeben werden. Im Interesse der Zuverlässigkeit und Deutlichkeit werden die Fahrplanbehelfe unter Berücksichtigung der eingetretenen Änderungen für den Winter neu gedruckt. Bei dieser Gelegenheit werden weitere Änderungen, die sich als notwendig herausgestellt haben, berücksichtigt. Demnach bringt der Winterabschnitt des Reichsbahnfahrplans gegen den Sommerabschnitt auch keine wesentlichen Änderungen. Die Züge, die für den stärkeren Sommerverkehr, besonders für den Bäder-, Ferien- und Ausflugsverkehr vorgesehen waren, kommen in Wegfall; neue Zugverbindungen sind nur in bescheidenem Maße für inzwischen aufgetretene, besonders dringliche Bedürfnisse vorgesehen. Die Einlegung neuer Züge in größerem Umfange, wie es wohl an vielen Stellen den Wünschen der Verkehrstreibenden entsprochen hätte, war der Reichsbahn aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht möglich, zumal die Entwicklung der Fahrpreise weit hinter der sprunghaften Steigerung der Betriebsausgaben (Materialien, Gehälter, Löhne usw.) zurückgeblieben ist.

Es ist nicht richtig, wenn man aus den für den Winterdienst jetzt neu herausgegebenen Fahrplänen schließen will, daß die Reichsbahn ihre Leistungen im Personenzugfahrplan verringert. Ebensowenig kann man daraus, daß die Abfahrt- und Ankunftzeiten einzelner Züge aus besonderen Gründen verändert werden mußten, schließen, daß eine Verlangsamung der Schnellzüge eingetreten sei. Wenn in einzelnen Fällen einige Minuten zugesetzt sind, so ist bei anderen Zügen wieder Fahrzeit gewonnen worden. Tatsächlich hat jeder Fahrplanwechsel der letzten Jahre eine merkbare durchschnittliche Fahrzeitverkürzung gebracht. Wenn aus der Einlegung einzelner Halte bei den beschleunigten Personenzügen auf eine allgemeine Verlangsamung dieser Züge geschlossen wird, so ist auch dies irrig. Es handelt sich lediglich um die Auswertung der bei diesen neuartigen Zügen gemachten Erfahrungen, und der Einführung neuer Halte steht die Beseitigung von mindestens ebensoviel Halten gegenüber.

— **Herumstehende Lokomotiven und Güterwagen.** Oft hört man abfällige Bemerkungen über hier und da auf Gleisen der Reichsbahn abgestellte Lokomotiven und Güterwagen, deren von den deutschen Typen abweichende Formen zwar auch dem Laien auffallen, deren Herkunft und Grund des Herumstehens er sich aber nicht erklären kann. Was sind das für Fahrzeuge, die anscheinend täglich unansehnlicher werden, die verrosten und verkommen? Es sind Überreste aus dem Weltkriege, „Beutefahrzeuge“.

Nach Art. 238 des Vertrages von Versailles ist Deutschland verpflichtet, das während des Krieges erbeutete Eisenbahnmaterial den Ursprungsländern in gutem Zustande zurückzugeben, zu „restituieren“. Zu diesem Zweck müssen die Beutefahrzeuge, soweit ihre Wiederherstellung möglich ist, übergabefähig hergerichtet werden. Für alle Fahrzeuge, die nicht wieder instand gesetzt werden können, muß Ersatz in Goldmark geleistet werden. Die „Restitution“ wird durch das Reichsministerium für Wiederaufbau durchgeführt, und zwar auf Grund besonderer Abkommen, die das Deutsche Reich mit den beteiligten Staaten unter Zustimmung der Reparationskommission abschließt. Deutschland war bisher nicht berechtigt, diese Fahrzeuge zu verwerten. Die Reparationskommission hat sogar die Benutzung der Beutefahrzeuge untersagt und gefordert, daß bis zum Abschluß der Restitutionsabkommen am Bestand nichts geändert wird.

Die übergabefähige Herrichtung der Beutefahrzeuge wird in Privatwerken ausgeführt und durch Beamte der Reichsbahn überwacht. Für die Restitution nicht in Betracht kommende und von der Gegenseite endgültig zurückgewiesene Beutefahrzeuge erhalten die Anschrift „Reichstreuhand“ und werden den Abstellanlagen der Reichstreuhandgesellschaft zugeführt. Für ihre Verwaltung und spätere Verwertung ist das Reichsschatzministerium zuständig. Aus diesen abgestellten Fahrzeugen werden die noch brauchbaren Teile ausgebaut, um für die Ausbesserung der zu restituierenden Wagen verwandt zu werden, da Ersatzteile nach den in Deutschland gebräuchlichen Formen nicht erlaubt sind. So vermeidet man, soweit möglich, den überaus kostspieligen Bezug von Ersatzteilen aus dem valutastarken Auslande.

Die beteiligten Reichsstellen haben nichts unversucht gelassen, den Verfall der seit Kriegsende abgestellten Beutefahrzeuge zu verhüten und das Reich vor Schaden zu bewahren. Diese Bestrebungen blieben bei dem Verfahren, das die Reparationskommission bei der Durchführung des Art. 238 des Versailler Vertrags angewendet hat, ohne Erfolg. Die Restitution ist gegenwärtig in vollem Gange und wird mit Beschleunigung zum Abschluß gebracht. In absehbarer Zeit werden diese Trümmer des Krieges verschwunden sein. Mit dem Betrieb der Reichsbahn und ihrer Wirtschaftsführung haben sie nichts zu tun.

— **Die Nothilfe bei Eisenbahn und Post.** Auf Grund der Erfahrungen beim Eisenbahnerstreik im Februar d. J. haben sich die Ministerien für Eisenbahn und Post entschlossen, Vorsorge dafür zu treffen, daß bei einer Wiederkehr der Streikbewegung die beiden lebenswichtigen Betriebe im Interesse des Staates und der Öffentlichkeit in Gang erhalten werden. Diese Vorbeugungspolitik war in Einzelheiten schon bekannt. Sie wird jetzt in zwei Antworten der beiden Ministerien auf parlamentarische Anfragen hin bestätigt und im einzelnen dargelegt. Danach hat sich der Reichsverkehrsminister damit einverstanden erklärt, daß auch geeignete Angehörige der Technischen Nothilfe besonders zur Führung und Behandlung von Lokomotiven angeleitet werden. Diese Ausbildung ist seit Monaten im Gange. Der Minister sieht keine Veranlassung, sie vor dem Bahnpersonal geheimzuhalten. Allerdings legt er Wert darauf, daß alles vermieden werde, was Reibungen mit dem Bahnpersonal hervorrufen könnte.

Auch der Reichspostminister hat in Verbindung mit der Technischen Nothilfe Richtlinien dafür aufgestellt, wie im Fall eines Streiks für die Sicherstellung des Betriebs gesorgt werden könne. Ein Stamm von Betriebsbeamten wird ausgewählt, die bereit sind, bei einem Streik unter allen Umständen die von der Regierung für erforderlich gehaltenen Arbeiten auszuführen. Zur Auswahl dieser Beamten hat sich eine Arbeitsgemeinschaft der Post- und Telegraphenbeamten für den Notbetrieb gebildet, um in Gemeinschaft mit der Technischen Nothilfe die für den Notbetrieb erforderlichen Beamten zu ermitteln. Nachdem eine gewisse Beunruhigung wegen der geheimen Auswahl dieser Beamten geschwunden zu sein scheint, wird die Auswahl der Beamten jetzt von Amts wegen getroffen werden. Die Einrichtung dieser Technischen Nothilfe bei der Post wird nach Anhörung des Hauptbeamtenausschusses weiter ausgebaut werden.

— **Die Verkehrsschwierigkeiten.** Entgegen der Versicherung der Reichsbahnverwaltung, daß die Wagengestellung für die Kartoffeltransporte in diesem Jahre durchaus geregelt sei, waren kürzlich, schreibt die „D. A. Ztg.“ unterm 18. d. M., neue Klagen über Transportschwierigkeiten laut geworden. Die Ausschüsse des Reichswirtschaftsrats für Wirtschaftspolitik und Landwirtschaft haben diesen Beschwerden solches Gewicht beigelegt, daß sie am Dienstag einstimmig eine Entschließung annahmen, in der es heißt: „Angesichts der sich häufenden und mit reichlichem Material bewiesenen Klagen aus den Erzeugungsgebieten über völlig unzureichende Gestellung von Wagen für Kartoffellieferungen wird die Reichsregierung ersucht, unverzüglich Abhilfe zu schaffen. Bei der vorgerückten Jahreszeit besteht die Gefahr, daß strenger Frost die Landwirte verhindert, den Speisekartoffelversand in genügendem Maße vor dem Winter auszuführen.“

— Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet. Der Betrieb wickelte sich in der Woche vom 2. bis 7. Oktober befriedigend ab. Der Wagenumlauf und die Wagengestellung wurden in den ersten Tagen des Oktobers noch ungünstig beeinflußt durch die Nachwirkungen der eingetretenen Tariferhöhungen. Es traten infolgedessen an drei Tagen in der Gestellung von Wagen für Brennstoffe kleinere Ausfälle ein; auch konnten die Anforderungen an leeren offenen Wagen für andere Güter als Kohlen und Koks, soweit es sich um weniger lebenswichtige Güter handelte, nicht immer voll befriedigt werden. Der Bedarf an gedeckten Wagen stieg im gesamten Reichsbahngebiet erheblich, und der Versand an Kartoffeln und anderen Feldfrüchten wurde von Tag zu Tag stärker. Um den dringlichen Anforderungen an gedeckten Wagen für Kartoffeln und anderen Lebensmitteln möglichst folgen zu können, mußten aus dem Ruhrgebiet gedeckte Wagen in weitmöglichstem Umfange nach östlichen und nördlichen Bezirken leer abgegeben werden. Infolgedessen wurde der Bestand an Wagen dieser Gattung an der Ruhr knapp. Es konnten die Anforderungen nicht immer voll erfüllt werden, doch war die Gestellung noch so ausreichend, daß größere Schwierigkeiten vermieden wurden.

Für Kohle, Koks und Briketts wurden in der Berichtswoche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 835 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 21 521 Wagen. (Höchstgestellung am 7. Oktober 22 451.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 706 Wagen.

— Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts. In der Zeit vom 16. bis 30. September war die Wagenstellung in (I.) den 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken wie folgt:

	Es wurden gestellt Wagen (zu je 10 t)		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. werktäglich
I. 1922	410 965	398 566	30 659
1921	462 458	450 510	34 654
1913	661 849	647 852	49 835
II. 1922	225 545	224 931	17 304
1921	180 305	180 067	13 881
1913	144 702	144 702	11 131

In den Steinkohlenbezirken beträgt die Abnahme der werktäglichen Wagengestellung gegen 1921 11,5 %, gegen 1913 38,5 %; in den Braunkohlenbezirken die Zunahme gegen 1921 24,9 %, gegen 1913 55,5 %.

— Einweihung des Stuttgarter Bahnhofs. Am 77. Jahrestage der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie Württembergs erfolgte, wie bereits in Nr. 35, S. 719 d. Ztg. angekündigt, die Einweihung des neuen Stuttgarter Bahnhofes, soweit er in seinem ersten Teil fertiggestellt ist, in Anwesenheit des Reichsverkehrsministers Groener, der Präsidenten der übrigen Verkehrsverwaltungen, des württembergischen Staatspräsidenten, des Oberbürgermeisters und der Mitglieder des Landtages und Gemeinderates, sowie der staatlichen und städtischen Behörden. Der neue Bahnhof, dessen Empfangsgebäude nach den Entwürfen der Architekten Professor Dr. Bonatz und Scholer erbaut wurde, bildet mit seinem 58 m hohen Turm ein unverkennbares Wahrzeichen der Stadt. Die neuen Anlagen umfassen den Personenbahnhof, einen Abstellbahnhof, einen Lokomotivbahnhof und einen Postbahnhof. Der neue Stuttgarter Bahnhof ist, wie der alte, ein Kopfbahnhof.

— Wagenstandgelder bei Streiks (vgl. die Abhandlung auf S. 781 ff. dieses Heftes). Der deutsche Industrie- und Handelstag hat am 21. September d. J. folgende Eingabe an den Reichsverkehrsminister gerichtet, die vom Reichsverband der Deutschen Industrie, des Deutschen Großhandels, der Deutschen Binnenschiffahrt, der Deutschen Landwirtschaft, der Spediteurverbände Deutschlands sowie vom Deutschen Städtetag mitunterzeichnet wurde:

„Es mehren sich die Fälle, daß Organe der Reichsbahn Anträge auf Erstattung von Wagenstandgeld, das infolge eines Streiks entstanden ist, ablehnen, sofern es sich nicht um einen Eisenbahnerstreik handelt. Dieses ablehnende Verhalten der Reichsbahn ist vom ersten Zivilsenat des Reichsgerichts durch Urteil vom 21. Juni 1922 (Nr. 36, S. 714 d. Ztg.) für richtig erkannt worden.

Wenn auch nicht verkannt werden kann, daß der Eisenbahnverwaltung für die Entladungsmöglichkeit der nicht entladenen Wagen Wagenstandgeld als Entschädigung zusteht, so erscheint es doch unbillig und besonders hart, in unverschuldeten Notfällen Wagenstandgeld zu erheben. Der wirtschaftliche Zwec[k] des Wagenstandgeldes für Wagen, die über die vorgeschrieben[e] oder vereinbarte Frist hinaus benutzt werden, ist, den Wage[n]umlauf zu beschleunigen. Das Wagenstandgeld trägt daher m[it] Recht seinem Wesen nach einen Strafcharakter und setzt som[it] wohl schuldhafte Versäumnis des Entladepflichtigen vorau[s], welche jedoch im Streitfalle meist nicht vorliegt.

Der Herr Reichsverkehrsminister hat daher aus Billigkeit[s]gründen in seiner Entscheidung vom 3. Oktober 1921 die Eisen[]bahndirektionen ermächtigt, in ganz besonders gearteten Fälle[n] nach eigenem Ermessen den ausnahmsweise zurückzuerstatten[den] den Betrag des Wagenstandgeldes bei Streiks, die nicht Eisen[]bahnerstreiks sind, festzusetzen. Als äußerste Grenze des z[u] gewährenden Entgegenkommens hat der Herr Minister sowoh[l] im Interesse der Allgemeinheit als auch der überaus ungünst[i]gen Finanzlage der Reichseisenbahn 50 % der tarifmäßige[n] Standgelder bezeichnet.

Die unterzeichneten Verbände richten an den Herrn Reich[s]verkehrsminister die dringende Bitte, trotz des vorliegende[n] Reichsgerichtsurteils die beteiligten Stellen der Reichsbahn a[n]zuweisen, in Streikfällen das erhobene Wagenstandgeld au[f] Antrag ganz oder zum Teil, mindestens jedoch bis zu 50 % zurückzuerstatten.“

— Schwere Lage der Straßenbahnen und Kleinbahnen. Di[e] Straßenbahnen und fast noch mehr zahlreiche Kleinbahne[n] ringen um ihre Existenz, gar viele sind in diesem Kampfe scho[n] erlegen. Eine außerordentliche Hauptversammlung des Verein[s] Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahne[n] hat sich kürzlich mit dieser Lage befaßt. Eine Entschließun[g] erklärte u. a.:

„Betrug die Steigerung der Ausgaben im August noch da[s] 124fache, so war sie am 1. Oktober bereits auf das 270fache ge[]stiegen und beträgt heute mehr als das 400fache des Vorkrieg[s]standes. Die Ausgaben für Kohlen sind auf das 421fache, fü[r] Schienen auf das 731fache, für Stabeisen auf das 868fache un[d] für Textilien auf das 1200fache angewachsen. Demgegenübe[r] konnten die Tarife der Straßenbahnen auf durchschnittlich nu[r] das 175fache, die der Dampfbahnen auf etwa das 230fache ihre[s] Friedensstandes erhöht werden. Schon heute vermögen zahl[]reiche Betriebe nicht einmal mehr die reinen Betriebskosten z[u] decken. Die Bahnen gehen somit dem sicheren Verfall ent[]gegen.“

Im Anschluß daran wurden die Regierungen des Reichs un[d] der Länder dringend um Hilfe ersucht. Man fordert steuerlich[e] Rücksichten, bekämpft die Tarifpolitik der Reichsbahn, d. h. ihre zu langsame Anpassung der Personentarife an die Geld[]entwertung, nimmt Stellung gegen den Wettbewerb aus öffent[]lichen Mitteln unterstützter Automobillinien, verlangt erschwing[]liche Preise für Bau- und Betriebsstoffe, wendet sich an die Ar[]beiterschaft wegen Erhöhung der Arbeitsleistung und verlang[t] Befreiung von dem schwerfälligen Aufsichtswesen, das not[]wendige, rasche Entschlüsse lähmt.

— Opfertag der Reichsbahn. Zu den von der Reichsbahn a[m] 6. November 1922 veranstalteten Opfertag (vgl. Nr. 39, S. 77[] d. Ztg.) hat der Eisenbahnsekretär Heinrich Eggersglüß i[n] Braunschweig folgendes warm empfundene Gedicht verfaßt:

Ein banger Klageruf geht durch die Lande,
In allen Winden weint die deutsche Not,
Im Leid zerrissen alle Menschheitsbande:
Die wilde Gier fraß unser Licht und Brot. —
Die Sorge wächst um unsere lieben Kleinen,
Wenn auch die stille Liebe wirkt und schafft.
In allen Gassen steht das graue Weinen,
An allen Ecken steht verbrauchte Kraft.

Freiwillige vor! — Da darf nicht einer fehlen,
Wer nicht sein Herz in Nacht und Not verlor.
Freiwillige vor! — Kein Wägen und kein Wählen:
Aus frohem Wollen wächst die Kraft empor. —
Wir standen treu und fest in allen Stunden
Und ließen Schicksalswinde uns umwehn;
Wir wollen wieder einer Welt bekunden,
Daß wir vereint im Werk der Liebe stehn.

Den Kopf empor, ihr armen Leidgeplagten,
Ihr Abgehetzten, müde, lahm und matt,
Ihr Heimatlosen und ihr Heimverjagten,
Und ihr noch frisch und jung vom Flügelrad. —
Ob ihr beim Schraubstock steht, ob auf den Strecken,
Ob im Verkehr, Betriebe, im Büro,
Am Tag der Liebe soll und muß uns wecken
Das schöne Niedersachsenwort: „Man to!“

„Man to!“ Daß frisch und warm die Herzen brennen,
Ruft alle unsere guten Geister wach!
Am Tag der Liebe soll uns nichts mehr trennen:
Gemeinsinn kröne unsern Opfertag.

Die Herzen auf! daß Gram und Not zerstieben
Und Baal und Götzenfrohn im Wahn der Zeit.
Die Herzen auf! Ein freies, frohes Lieben
Im Dienst der göttlichen Barmherzigkeit.

Freiwillige vor! — Da darf nicht einer fehlen,
Geschlossen stellen wir uns auf den Plan.
Freiwillige vor! Kein Wägen und kein Wählen,
Ihr Pioniere von der Eisenbahn.
Die Herzen auf! Reicht euch die Bruderhände
Im wirren, leiderfüllten Zeitenlauf!
Wir zwingen selber unsere Schicksalswende:
Heil unserm Opfertag! Glückzu! Glückauf!

- **Anschluß an den Deutschen Beamtenbund.** Im Lehrer-
einshaus in Berlin tagte am 22. d. M. eine Hauptversamm-
; der Gewerkschaft der technischen Eisen-
nbeamten. In dieser Gewerkschaft haben sich Ober-
nieure, Ingenieure, Werkstättenleiter, Rottenführer, Werk-
er, Wagenaufseher, technische Obersekretäre usw. zusam-
geschlossen. Die Gewerkschaft, die sich nach dem Eisen-
erstreik gebildet hat und deren Mitglieder aus der Reichs-
erkschaft deutscher Eisenbahnbeamten ausgeschieden sind,
sie die dort verfolgte Politik nicht zu billigen vermochten,
hloß, sich auf den Boden parteipolitischer und religiöser
tralität zu stellen, und vollzog einstimmig ihren Anschluß
len Deutschen Beamtenbund.

Die Linke-Hofmann-Lauchhammer Aktiengesellschaft ver-
ntlicht im Anzeigenteil ihre neueste Konzern-Zusammenstel-
. Der Entwicklungsgang der Gesellschaft ist von außer-
ntlichem Interesse, besonders im Hinblick auf die Ereig-
e der letzten Jahre. Das Bestreben, die Versorgung mit
le und Rohstoffen jeder Art sicherzustellen, führte 1920
; vor der Feier des 50jährigen Bestehens der Linke-Hof-
n-Werke als Aktiengesellschaft zum Abschluß eines Inter-
ngemeinschaftsvertrages mit der Aktiengesellschaft Lauch-
mer. Seitdem bestanden innige Beziehungen zwischen den
en Unternehmen, die durch vollkommenes gegenseitiges An-
en des Erzeugungsprogrammes ständig vertieft wurden und
Juni 1922 zu der bekannten Verschmelzung beider Gesell-
ften zu der „Linke-Hofmann-Lauchhammer Aktiengesell-
ft" mit dem Hauptsitz in Breslau führten. Nicht nur die
stoffversorgung ist durch den Zusammenschluß für unabseh-
Zeit sichergestellt, sondern auch das Arbeitsprogramm hat
vielseitigkeit bedeutend gewonnen, indem zu den im In-
Auslande wohlbekannten Erzeugnissen der ehemaligen
e-Hofmann-Werke die nicht minder bekannten Erzeugnisse
Aktiengesellschaft Lauchhammer hinzugetreten sind. Die
wicklung der Linke-Hofmann-Werke zur Linke-Hofmann-
hhammer Aktiengesellschaft erscheint als ein zuversicht-
s Zeichen für die weitere Zukunft der Gesellschaft und
ber hinaus für den Wiederaufbau unseres gesamten deut-
n Wirtschaftslebens.

Österreich.

- **Angestelltenabbau.** Am 28. September ist die Durchfüh-
ngsverordnung zum Angestelltenabbaugesetz (vgl. Nr. 30
0 der Ztg.) erschienen.

- **Die französische Tarifpolitik gegenüber Österreich.** Die
zösische Zeitschrift „Cablogramme" tritt für die Änderung
ranzösischen Tarifpolitik zugunsten Österreichs ein. Wäh-
r die kleine Entente besondere Begünstigungen genieße,
die Erzeugnisse Österreichs dem Generaltarif unterworfen,
gleichbedeutend mit dem Maximaltarif sei. Der Aufsatz
zahlreiche Beispiele an, die beweisen, daß die öster-
ischen Erzeugnisse und der österreichische Handel gegen-
der Produktion und dem Handel der Nachfolgestaaten
er gehemmt seien.

- **Sektionschef a. D. Dr. Röll †.** Kürzlich ist in Wien der
onierte Sektionschef des Eisenbahnministeriums Dr. Viktor
im 70. Lebensjahre den Folgen einer Operation erlegen.
war im Jahre 1876 bei der Westbahn eingetreten, später
n Staatsdienst übernommen und bei Errichtung des Eisen-
ministeriums zum Vorstand des Departements für den
sportdienst bestellt worden. Als Sektionschef wurde er
Juni 1911 im Kabinett Gautsch mit der Leitung des Eisen-
ministeriums betraut und bei Enthebung von dieser Funk-
in den Freiherrnstand erhoben. Im folgenden Jahre trat
öll in den bleibenden Ruhestand. Wir werden die großen
enste des Verblichenen noch in einem besonderen Aufsatz
gen.

Ungarn.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Österreich und Ungarn über die tschecho-slowakische Republik.** Zwischen den Stationen der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen im Durchgange durch die tschecho-slowakische Republik erfolgt seit 1. September d. J. die Beförderung der Sendungen im allgemeinen auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 samt allen Nachträgen und den Zusatzbestimmungen.

— **Wagenbestellung im telegraphischen Wege.** Nach einer Verordnung des ungarischen Handelsministers kann die Wagenbestellung auf sämtlichen ungarischen Eisenbahnen auch auf telegraphischem Wege erfolgen. Der Betrag für die Sicherstellung wurde für je einen Wagen auf 600 K. festgesetzt und ist bei telegraphischer Bestellung im Postwege anzuweisen. Im Falle der mangelnden Überweisung des Sicherstellungsbetrages kann die Bestellung nicht ausgeführt werden.

— **Schwierigkeiten der Kohlenversorgung der Staatsbahnen.** Der Direktionspräsident der Staatsbahnen Kelety hat sich über die Schwierigkeiten der Kohlenversorgung der Staatsbahnen folgendermaßen geäußert: Die Lage der Staatsbahnen ist zurzeit sehr bedenklich. Der Vorrat an Kohle auf den Staatsbahnen reicht kaum für fünf Tage und ihre stetige Abnahme ist bemerkbar. Es ist dies eine Folge des Salgótarjáner Streiks und somit der verminderten Förderung der einheimischen Kohle. Demgegenüber nimmt der Kohlenbedarf zufolge Steigerung des Verkehrs während der Herbstmonate fortschreitend zu. Es erscheint daher die Anschaffung von etwa 100 000 t ausländischer Kohle in den Wintermonaten notwendig, deren Wert mindestens 2,5 bis 3 Milliarden Kronen beträgt. Der Kohlennot könnte nur in der Weise gesteuert werden, daß zu Zwecken der Kesselfeuerungen einheimische Kohle herangezogen würde; nur müßten die Kesselfeuerungseinrichtungen umgestaltet werden. Auf diese Weise könnten auch leicht Lignit und junge Braunkohle zur Feuerung verwendet werden, während die Kohle größeren Heizwertes für Eisenbahnlokomotiven verwendet werden könnte. Dies würde eine Ersparnis von mindestens 1,1 Milliarden Kronen bedeuten.

— **Güterverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Ungarn über Komárom.** Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ist für den direkten Güterverkehr zwischen der tschechoslowakischen Republik und Ungarn auch die Grenzübergangsstation Nové Komárno (Ujkomárom)-Komárom, und zwar sowohl für Wagenladungen als auch für Stückgüter eröffnet worden.

— **Handelsverträge zwischen Ungarn und der tschecho-slowakischen Republik.** In Angelegenheit der zwischen Ungarn und der tschecho-slowakischen Republik abzuschließenden Handelsverträge werden Verhandlungen sowohl in Prag als auch in Budapest in Gang gesetzt.

— **Die Prioritäten des ungarischen Netzes der Staatseisenbahngesellschaft.** Auf Grund der Vereinbarung zwischen der Staatsbahngesellschaft, der Wiedergutmachungskommission und den Abordnungen der Nachfolgestaaten wurde die Frage der ungarischen Annuität in der Weise geregelt, daß anstatt der Annuität eine jährliche feste Rente im Betrage von 5½ Mill. franz. Franken von Ungarn der Tschechoslowakei, Südslawien und Rumänien zu übernehmen ist. Die Prioritäten des ungarischen Netzes werden in Staatstitel umgewandelt. Die Einnahmen der Staatsbahngesellschaft setzen sich zusammen einerseits aus der ungarischen Rente, andererseits aus der Dividende der rumänischen Industrie- und Domänen-Aktiengesellschaft, ferner aus dem Erträgnis der Maschinenfabrik in Wien und der böhmischen Kohlenwerke. Die ungarische Annuität würde nach dem vereinbarten Vorschlage 5 500 000 französische Franken netto betragen, die im Verhältnisse des Kilometernetzes auf die obenbenannten vier Nachfolgestaaten aufzuteilen wäre. Demgegenüber würde das für die ungarische Annuität bestellte Pfandrecht gelöscht und die dem Verkehre entzogenen verstaatlichten Obligationen der Gesellschaft durch Staatstitel ersetzt werden.

— **Die neue Eisenbahnbrücke zwischen Szentes und Csongrád.** Der Bau der neuen Szentes-Csongráder Eisenbahnbrücke über die Theiß wird demnächst beendet und die Brücke dem Verkehr übergeben werden.

— **Neue Kohlenbergwerke im Somogyer Komitate.** In der Umgebung der Gemeinde Szöllösgyörök im Somogyer Komitat wurden ausgiebige Kohlenlager aufgedeckt, für deren Nutzbarmachung sich eine Finanzgruppe bereits interessierte.

Niederlande.

— **Verstaatlichung der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn.** Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn von Zutphen über Winterswyk nach der Grenze (Richtungen Borken und Bocholt) wurde 1878 eröffnet und ist seitdem bis Winterswyk von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (HS) und von Winterswyk bis Borken und Bocholt von der Reichsbahn (früher K. P. E. V. und Berg. Märk. Eis. Ges.) betrieben worden. Kraft des Betriebsvertrages mit HS erhält die Eigentümerin, die Nied. Westf. Eisenbahn-Gesellschaft, einen Anteil der Betriebseinnahmen, der bedeutende Dividende (1920 12,35 %, 1921 13,8 %) ermöglicht, obwohl die Niederl. Eisenbahnen (HS und SS) angesichts ihrer hohen Betriebskosten in den letzten Jahren gar keinen Gewinn, sondern große Verluste hatten. Die Verstaatlichung war in Aussicht genommen, die Feststellung des Rückkaufpreises ergab aber Schwierigkeiten, weil der Preis nicht feststeht, sondern an Hand der Reineinnahmen der fünf günstigsten der letzten sieben Jahre zu berechnen ist und diese Berechnung natürlich zu großen Meinungsverschiedenheiten Anlaß geben kann. Nach längeren Verhandlungen wurde zwischen der Regierung und der N. W. E. G. Übereinstimmung erreicht über einen Preis von 3 500 000 Fl., und es wurde im April 1922 ein Gesetzentwurf der Volksvertretung vorgelegt. Die Strecke sollte mit Wirkung vom 1. Januar 1923 verstaatlicht werden, wodurch eine, wenn auch nicht sehr bedeutende, Minderung der Betriebskosten der Niederländischen Eisenbahnen und eine Abrundung des Staatsbahnnetzes bewirkt werden sollte. Am 12. Oktober kam dieser Gesetzentwurf in Behandlung in der II. Kammer der General-Staaten. Man fand den Preis aber zu hoch und meinte, daß durch Hinausschieben die Bahn vielleicht für einen niedrigeren Preis erworben werden könnte. Der Minister betonte zwar, daß ein niedrigerer Preis unwahrscheinlich sei, und daß ein Rechtsstreit über den Preis viele Schwierigkeiten und große Unsicherheiten böte, es wurde aber mit 69 gegen 17 Stimmen beschlossen, die Behandlung des Gesetzentwurfes auf unbestimmte Zeit zu verschieben. Dieser Entschluß ist auch für die Deutsche Reichsbahn von Bedeutung, weil durch eine Verstaatlichung ihr Betriebsvertrag für die niederländischen Strecken bis Winterswyk von Rechts wegen erlischt. Verhandlungen betreffend eine anderweitige Regelung des Betriebes waren schon eingeleitet. Auch diese Neuregelung wird infolge dieses Entschlusses auf unbestimmte Zeit verschoben.

Übrige europäische Länder.

— **Streik bei den schwedischen Privatbahnen.** Die Vermittlung, von der wir in Nr. 37, S. 741 am Schlusse der dortigen Notiz berichteten, hat zu einem Ergebnis nicht geführt. Während dieser Vermittlungsausschuß offenbar irgendeinen passenden Vermittlungsvorschlag augenblicklich nicht vorlegen zu können imstande ist, hat nach allerneuesten Nachrichten der Sozialminister die Vermittlung übernommen. Die Abgeordneten der Parteien im Eisenbahnkonflikt sind zusammenberufen worden in Gegenwart des Staatsrates selbst, des Verkehrsministers und des Vermittlungsausschusses. Die Aussichten sollen jetzt bessere sein. Es ist wohl anzunehmen, daß der Sozialminister nicht von neuem eingegriffen hätte, wenn er nicht vorher genau die Stimmung bei den Parteien, die bisher jeden Vorschlag zur Lösung des Streikes abgelehnt hatten, sondiert hätte. Das Eintreten dieser höchsten Instanz bei Vermittlungsaktionen setzt doch ein Gelingen voraus, wenn diese Instanz nicht mit der Zeit an Bedeutung einbüßen soll.

Es scheint sich bei den bisherigen Vermittlungsverhandlungen wesentlich auch darum zu drehen, inwieweit die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet sein sollen, das gesamte alte Personal wieder aufzunehmen. Die Streikenden befürchten Schikanen, während die Eisenbahnverwaltungen behaupten, daß sie nur für wirtschaftlichere Personalhaltung freie Hand bekommen wollen. Bei den Lohnbestimmungen des neuen Vermittlungsversuches werden die Bäume wohl auch nicht in den Himmel wachsen können. Abgesehen von der Unfähigkeit einer Anzahl von Bahnen, höhere Löhne zu zahlen, sind die Vertreter anderer Erwerbszweige im Industrieverband und in der Landwirtschaftsgesellschaft davon überzeugt, daß eine Nachgiebigkeit gegenüber den Lohnforderungen der Eisenbahner nicht nur für die übrigen Lohnfragen, die in der nächsten Zukunft zur Verhandlung kommen werden, sondern auch vor allem für die Eisenbahntarife von Bedeutung sein würde. Erhöhte Betriebskosten für die Eisenbahnen würden, sofern sie nicht eine Tariferhöhung erzwingen, mindestens eine weitere Tarifsenkung, die für das ganze Erwerbsleben eine Lebensfrage ist, verhindern. Das Mißglücken des Vermittlungsversuches des Ausschusses hat eine Verschärfung des Eisenbahnzwistes gebracht, die gerade auf das die Verkehrseinrichtu[ngen] benutzende Publikum wirkt. Noch mehr Orte in d[icht] bevölkerten Gegenden sind von Betriebseinschränkungen [be]troffen worden. Am 10. Oktober ist auch das Personal [der] Västernåsbahn in den Streik getreten, eine Maßnahme, di[e] sich augenblicklich von geringer Wirkung war, da das Stat[ions]personal schon vorher wegen Weigerung, auf den von [der] Streikleitung blockierten Stationen Dienst zu tun, nahezu [voll]zählig außer Dienst gesetzt war, und die Maßnahme also [nur] das Fahrpersonal betraf. Vereinzelt hört man von Ge[walt]tätigkeiten des streikenden Personals.

Ein von der Weg- und Wasserbaudirektion abgeord[neter] Maschineninspektor hat das Fahrmaterial der vom Streik [be]rührten Bahnen untersucht und ist zu dem Ergebnis gel[angt], daß einstweilen für die Sicherheit des Betriebes genügend [ge]sorgt ist. Der Zustand der technischen Einrichtungen und [des] Fahrmaterials läßt also sozusagen ein Weiterstreiken zu, [um] so mehr, als die mit dem Streik verknüpfte Einschränkung [der] Zuggeschwindigkeit und die daraus hervorgehende Verlänge[rung] der Fahrzeiten verminderte Abnutzung sowohl an den F[ahr]zeugen als an dem Oberbau veranlaßt. Auch die Unterhal[tung] der Lokomotiven gibt zu Beanstandungen keinen Grund, [und] die Beaufsichtigung der Wagen ist seit dem Ausbruch [des] Streikes eher besser als schlechter geworden. Wenigsten[s auf] Stockholm Oststation ist die Besserung auffallend. Dr. [...]

— **Generaldirektor Granholm der schwedischen Staatsba[hnen] 50 Jahre alt.** Der kürzliche 50. Geburtstag des Generaldirek[tors] Axel Granholm wurde in der schwedischen Tages- und F[ach]presse lebhaft gefeiert. Das eigentliche Fach des Eisenb[ahn]generals, wie die Schweden ihren Generaldirektor abkür[zend] nennen, ist das des Wege- und Wasserbaus. Granholm n[ahm] nach dem Absolutorium der technischen Hochschule 1894 [an] einigen der größten Eisenbahnbauten des Landes teil. Er [war] z. B. Abteilungsingenieur an der Riksgränsbahn und an [der] Bohusbahn, an welch letzterer er zum Arbeitschef vorrü[ckte]. Als solcher leitete er auch den Bau der Bahnstrecke Ba[stu]träsk-Skelleftå-Kallholmen. In den Jahren 1907—1911, in d[enen] Ingenieur Granholm als Arbeitschef bei Eisenbahnba[uten] wirkte, erwarb er sich den Ruf eines sehr hervorrage[nden] Bahnbaufachmanns. Dann ging Granholm 1911 vom Eisenb[ahn]fach weg und übernahm im Einvernehmen mit der Eisenb[ahn-] und der Wasserkraftdirektion den Bau des Porjuskraftw[erks], wodurch Granholms Name in weiten Kreisen bekannt wu[rde]. Die überlegene Art, in der er die schwere Aufgabe l[öste], mitten in der Wildnis nahezu unter dem Polzirkel und [...] Meilen von der nächsten Ortschaft entfernt, eine provisori[sche] Wohnstätte einzurichten, wobei ein paar tausend Arbeiter [ohne] allzugroßes Mißbehagen leben konnten, richtete in so ho[hem] Grade die Aufmerksamkeit auf ihn, daß er im Herbst 1913 [von] dem damaligen Zivilminister Schotte zum Chef der Staatsbah[nen] berufen wurde. Diese Stellung bei den Staatsbahnen hat [zu] allen Zeiten sicherlich mit Fug und Recht im Rufe gestan[den], einer der nicht nur sehr schwierigen, sondern auch sehr [...]gesetzten Verwaltungsposten zu sein. Die Staatsbahnen [sind] Schwedens größtes Geschäfts- und Verkehrsunternehmen, [und] sie fordern von ihrem Chef die besten Eigenschaften des p[rak]tischen Geschäftsmanns wie auch des hohen Beamten. [Das] allgemeine Urteil, das unter regelmäßigen Zeiten gilt, wird [in] Krisen- und Katastrophenzeiten natürlich noch weiter [ver]schärft.

Es war eine schwierige Lage, die Generaldirektor Granh[olm] bei Übernahme seines Postens vorfand. Er war dazu au[sers]ehen, der Nachfolger eines Mannes zu werden, der, obw[ohl] als außerordentlich verdienstvoller Eisenbahnchef angese[hen], augenscheinlich doch nicht ganz freiwillig zurücktrat. Und [das] war erst der Anfang. Nach einem Jahr, das für die schwedisc[hen] Staatsbahnen als sehr glücklich bezeichnet werden muß, [kam] der Weltkrieg und all das, was er an wirtschaftlichen [und] sozialen Störungen im Gefolge hatte. Die Aufgabe, in die[sen] Krisenjahren das als Staatsunternehmen naheliegenderw[eise] etwas schwerfällige Staatsbahnschiff durch alle Brandun[gen] zu lotsen, war früher noch nie an einen Staatsbahnchef gest[ellt] worden, und es fehlen daher alle Vergleichsmöglichkei[ten]. Meinungsverschiedenheiten über die Beurteilung der Lösung [der] Aufgabe bestehen ja jetzt noch, aber es wird doch allgem[ein] zugegeben, daß am Ruder ein Mann stand, dessen redlic[her] Wille, für seine Dienstpflicht seine ganze, anerkannt gr[oße] Tüchtigkeit, sein unbestechliches Rechtsgefühl und sein ga[nzes] Arbeitsvermögen einzusetzen, von niemandem auch nur ei[nen] Augenblick bezweifelt wurde. Dr. [...]

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** [Das] endgültige finanzielle Ergebnis der Bundesba[hn]verwaltungen für das Jahr 1921 hat einen Übersch[uß] der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben von r[und] 12 Millionen Franken ergeben, das sind 23,6 Millionen weni[ger] als 1920. Die Gewinn- und Verlustrechnung wies einen F[...]

trag von 72½ Millionen Franken auf, so daß der Gesamtalbetrag der letzten Verlustjahre sich auf rund 165¾ Millionen anken erhöht hat. Auch von den Privatbahnen werden fast erall ungenügende Betriebsergebnisse gemeldet. Für das hr 1921 mußten zahlreiche Hilfeleistungen aus öffentlichen tteln bewilligt werden. Der Gesamtbetrag dieser auf Grund s Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 gewährten Beifen beläuft sich nunmehr auf fast 3 Millionen Franken, die Hälfte vom Bund und zur anderen Hälfte von den beligten Kantonen und Gemeinden aufgebracht worden sind.

)ie Betriebsergebnisse der ersten acht Monate des Jahres 2 sind günstiger geworden als es im Anfang des Jahres Anschein hatte. Der Unterschied zwischen Einnahmen und sgaben ist seit Januar (— 5,795 Mill.) bis August (+ 7,411 l.) ständig gestiegen, so daß insgesamt ein Einnahmeüberuß von fast 16 Millionen erreicht worden ist, das sind über Millionen mehr als in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1. Mit der Vorkriegszeit verglichen, hat in den ersten sechs naten des Jahres 1922 der Güterverkehr 81 % des ersten bjahrs 1914 erreicht, der Personenverkehr sogar 84 % der naligen Verkehrsmenge. Sollten unter Beibehaltung der enwärtigen Tarife die Verkehrsmengen denjenigen von 1914 der gleichkommen, würde auch das finanzielle Gleichicht der Gewinn- und Verlustrechnung ungefähr wieder erht werden.

er Budgetvoranschlag für 1923 sieht an Betriebsnahmen rund 352¾ Millionen, an Betriebsausgaben rund 274 lionen vor, woraus sich ein voraussichtlicher Einnahmenrschuß von rund 78¼ Millionen Franken ergibt. In der Gen- und Verlustrechnung dagegen ist ein Ausgabenüberschuß 25 Millionen Franken vorgesehen, der seinen Grund hat in beträchtlichen Anwachsen der Zinsenlast als Folge der verrten Geldbedürfnisse, insbesondere für den elektrischen bau des Bundesbahnnetzes. Der Bau zweiter Gleise, die eiterung von Bahnhöfen und anderen Bauten sind als eine unproduktive Vermehrung des Anlagekapitals so weit auf ere Zeiten verschoben worden, als es nicht für notwendig ilten wurde, der Industrie Arbeit zu verschaffen und die l der Arbeitslosen nach Möglichkeit zu vermindern.

ber den Stand der Elektrisierungsarbeiten hat Generaldirektion der Bundesbahnen an den Verwaltungsrat n ausführlichen Bericht gerichtet, der sich sowohl über die erige Durchführung des Elektrisierungsprogramms als auch die künftigen Arbeiten ausspricht. Die Baulänge der mit rleitungen ausgerüsteten Strecken Iselle-Brig, Brig-Sitten, n-Scherzligen, Chiasso-Luzern, Arth-Goldau-Zug und Imsee-Rotkreuz beträgt 357 km. In den Jahren 1923 und 1924 n die zurzeit in Ausführung begriffenen Elektrisierungsriten beendigt werden: Luzern-Zürich, Luzern-Basel, Sittensanne, zusammen 239 km. Im Jahre 1924 werden sonach km beendigt sein, d. h. etwas mehr als die Hälfte des im ramm von 1918 als erste Gruppe vorgesehenen Netzes von km. Die Gesamtgröße des elektrischen Netzes wird dann zum Jahre 1926 auf 877 km oder rund ein Drittel des lesbahnnetzes gestiegen sein. Für die Fortsetzung der trisierung war maßgebend, daß zunächst diejenigen Linien uwählen seien, die nach ihrer geographischen Lage leicht den Kraftwerken Ritom, Amsteg und Barberine den Strom chen können. Diesen Bedingungen entspricht namentlich Linie Zürich-Bern (130 km), deren Speisung durch Unter e in Brugg, Olten und Burgdorf erfolgen soll. Die wichgen Bahnhöfe: Bern, Olten und Zürich sind jetzt schon für elektrischen Betrieb der Strecken Bern-Scherzligen, Luzernl und Zürich-Zug eingerichtet. In der Westschweiz kommen allem die Linien Lausanne-Vallorbe und Daillens (Abgestation der Linie Lausanne-Vallorbe)-Yverdon in Bet. Die Elektrisierung der Linie Lausanne-Bern wird da bis zu den Jahren 1927/28 verschoben, weil es nicht möglist, vorher die zahlreichen Brücken dieser Strecke zu veren oder umzubauen.

finanziellen Erfordernisse für die bis zum Herbst 1926 zustellenden 877 km unter Einschluß der Kraftwerke, der ungen an den Schwachstromanlagen, Bahnhöfen, Gleisen Tunneln, aber ohne die Verstärkung der Brücken und ohne aterial werden in einem Bericht der Bundesbahnen an Verwaltungsrat auf rund 350 Millionen Franken geschätzt. Rollmaterial wird etwa 128 Millionen Franken kosten. In Schlußwort spricht sich die Generaldirektion der Bundesn über die Bedeutung des elektrischen Betriebes nach bisherigen Erfahrungen wie folgt aus: „Der elektrische b bedeutet einen großen Fortschritt auf dem Gebiete des bahnwesens. Er beseitigt den für die Reisenden, das Per und die Nachbarn der Bahn lästigen Rauch und eröffnet e der größeren Fahrgeschwindigkeiten und der geringern osten, die sich bei den einmal vorhandenen elektrischen htungen durch die Führung weiterer Züge ergeben, allerlei hkeiten für die Verbesserungen des Eisenbahnverkehrs, im Dampfbetrieb nicht vorhanden sind. Die Eisenbahnen bedürfen dieses Fortschritts, wenn sie nicht im Lauf der Zeit ihren wirtschaftlichen und kulturellen Wert einbüßen sollen. Auch das Ausland hat die Notwendigkeit der Einführung des elektrischen Betriebes erkannt. In fast allen Staaten, auch den finanziell schwächsten, werden gegenwärtig in dieser Hinsicht große Anstrengungen gemacht. Es kann daher kaum mehr Zweifel darüber bestehen, daß auch in unserm Lande der mit der Elektrisierung der Bahnen beschrittene Weg weiter zu verfolgen ist. Die bisherigen guten Erfahrungen sowie die Möglichkeit, die ausländische Kohle durch eigene Wasserkraft zu ersetzen und in schwieriger Zeit im eigenen Lande nutzbringende Arbeit zu schaffen, sind in hohem Maße dazu angetan, diesen Entschluß zu erleichtern."

Am 16. Oktober ist der regelmäßige Betrieb in beiden Stollen des Simplontunnels auf der ganzen Länge aufgenommen worden. Es wird daran erinnert, daß am 4. Dezember 1921 der Schlußstein des zweiten Stollens gesetzt und im Anfang des Jahres 1922 der Betrieb in dem neuen Stollen aufgenommen worden ist. Es mußten dann aber zunächst noch im ersten Tunnel auf der Südseite Wiederherstellungen durchgeführt werden, denen dann noch einige kleinere Strecken des zweiten Tunnels folgten. Anfang Oktober waren alle diese Arbeiten vollständig abgeschlossen.

— **Ausbau der italienischen Seehäfen.** Bekanntlich besitzt Italien zurzeit außer Genua keinen Seehafen, der den modernen Ansprüchen genügen kann. In Venedig sind aber ganz großartige Hafenerweiterungsbauten im Gange, auch in Ostia sind die Arbeiten in Angriff genommen; aber dies kann Italien nicht genügen, denn die italienische Wirtschaftspolitik geht darauf aus, die südöstlichen Märkte zu erobern. Nun hat die Regierung im Parlament ein Projekt eingebracht, wonach die wichtigsten Häfen erweitert und nach den letzten technischen Errungenschaften ausgebaut werden sollen. Es kommen 20 Häfen in Frage. Das Projekt erfordert einen Kredit von 1500 Millionen Lire. Diese Summe ist aber wahrscheinlich noch viel zu gering, so daß das Parlament neue Kredite wird bewilligen müssen. Für Genua werden 144 Millionen Lire und für Venedig 85 Millionen Lire gefordert. Von dem letzten Betrag sollen 55 Millionen für einen Kanal und 30 Millionen für den Ausbau von Küstenanlagen bestimmt sein. Für den Hafen von Bari werden 85 Millionen und für Savona und Corona 84 Millionen gefordert. Weiter sieht der Kostenanschlag vor für die Häfen: Palermo 66 Millionen, Neapel 50, Ostia 47, Messina und Spezia je 40, Catania 36 Millionen Lire. Die übrige Summe wird verteilt auf Ancona, Riposto, Ortona, Civitavecchia, verschiedene sardinische Häfen und endlich auf Livorno, Opelia und Rimini.

— **Unfall des Schnellzugs Bukarest-Konstanza.** Einer Meldung aus Bukarest vom 23. Oktober zufolge hat der Schnellzug Bukarest-Konstanza einen verhängnisvollen Unfall gehabt. Da die Linie wegen der Krönungstage sehr stark belastet war, wurden in kurzen Abständen zwei Züge abgelassen. Zwischen den Stationen Dorobantzu und Murfatla versagte die Lokomotive des ersten Zuges, und dieser mußte auf offener Strecke halten. Beim Herannahen des zweiten Zuges wurden verzweifelte Signale gegeben, was diesen jedoch nicht hinderte, mit größter Geschwindigkeit in den ersten Zug hineinzufahren. Der Zusammenstoß war so heftig, daß sämtliche Wagen des ersten Zuges vernichtet wurden. Unter den Trümmern wurden bisher dreißig Tote hervorgezogen. Zahlreiche andere Opfer konnten noch nicht geborgen werden. Fast sämtliche Reisenden des Schlafwagens sind ums Leben gekommen. Unter den tödlich Verunglückten befindet sich auch die Schwester des Handels- und Industrieministers Sassu. Gegen fünfzig Fahrgäste sind schwer verletzt.

— **Moskau-Wladiwostok.** Jetzt verkehrt, wie die „D. A. Ztg." dem „Japan Advertiser" entnimmt, ein durchgehender Zug von Moskau nach Tschita, der Hauptstadt der Republik des Fernen Ostens, alle 14 Tage. Die Internationale Schlafwagengesellschaft hatte Verhandlungen angeknüpft, um jede Woche einen Luxuszug von Wladiwostok nach Moskau und umgekehrt laufen zu lassen. Der jetzt verkehrende Zug Moskau-Tschita besteht aus einem Wagen erster, einem zweiter und drei Wagen dritter Klasse sowie einem Speisewagen und zwei Gepäckwagen. Infolgedessen ist es nicht mehr notwendig, daß sich die Reisenden mit Lebensmitteln selbst versehen. Die ganze Reise erfordert zehn Tage. Der Zug hat Anschluß nach dem Osten bis zur Grenzstation Mandschuria, wo Anschluß an den Schnellzug nach Harbin und nach Peking besteht. Allerdings ist in Tschita ein Aufenthalt von zwei bis drei Tagen notwendig, um die Pässe zu ordnen. Der Preis der Fahrt Moskau-Tschita beträgt 100 Dollar in Silber.

— **Die Zukunftsaussichten der englischen Eisenbahnen.** Manchester Guardian Commercial gibt bekanntlich eine Reihe von Sondernummern heraus, die den Wiederaufbau in Europa behandeln; die 7. von ihnen beschäftigt sich mit den Eisenbahnen,

mit Kohle, Stahl und Eisen und der Technik im allgemeinen. Fachleute der verschiedenen Länder Europas besprechen darin das Eisenbahnwesen ihrer Heimat, so Unterstaatssekretär G. Franke für Deutschland. Der Generaldirektor der Englischen Nordostbahn Wedgwood befaßt sich mit den Aussichten der englischen Eisenbahnen. Er geht von der Voraussetzung aus, daß der englische Handel sich nach der Unterbrechung durch den Krieg in Zukunft so weiter entwickeln wird, wie die Entwicklung vor dem Kriege eingesetzt hatte. Mit dem Blühen des Handels geht das Gedeihen der Eisenbahn Hand in Hand; sie können aber nicht so gute Ergebnisse liefern, wie bei ihrer starken Inanspruchnahme zu erwarten wäre, weil die hohen Betriebskosten die Einnahmen aufzehren. In allen anderen Gewerben hat sich dieser Vorgang zwar auch abgespielt, aber der Gipfel der Teuerung ist bei ihnen überschritten; die Eisenbahnen hinken in dieser Beziehung hinter ihnen her. Der Abfall der Preise wird allerdings nicht so weit gehen, daß die frühere Höhe der Betriebskosten erreicht wird, eine sehr erhebliche Steigerung wird eine Dauererscheinung bleiben. Bleibt diese bei den Eisenbahnen höher als im übrigen Gewerbe, so müssen die Frachtsätze und Fahrpreise verhältnismäßig hoch bleiben; die Eisenbahnen werden dann Handel und Verkehr nicht in dem Maße fördern wie sie sollen, und der Wettbewerb anderer Verkehrsmittel wird zunehmen.

Das neue englische Eisenbahngesetz von 1921 sollte die Verhältnisse der Eisenbahnen Englands den durch den Krieg veränderten Umständen anpassen. Seine Wirkung kann nicht auf die Erzielung von Ersparnissen beschränkt werden, wie es mit der Gruppenbildung beabsichtigt ist. Ehe Ersparnisse wirklich von Bedeutung werden können, werden Jahre vergehen, und wenn sie von Dauer sein sollen, müssen sie aus einer gesunden Leitung und Gliederung des Dienstes hervorgehen sowie auf guten Beziehungen zwischen Eisenbahnen und Gewerbe aufgebaut sein. Andernfalls werden Ersparnisse des einen Jahres im nächsten durch Mehraufwendungen wieder verloren gehen, oder die Gewerbe werden unter ungenügenden Leistungen der Eisenbahnen in stets zunehmendem Maße leiden.

Die Einrichtung des Tarifgerichts, die das neue englische Eisenbahngesetz mit sich gebracht hat, läßt hoffen, daß sich die Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und ihren Benutzern in Zukunft bessern werden. Es soll dadurch beiden Seiten die Berücksichtigung ihrer Interessen gewährleistet werden, und beide Teile können hoffen, daß sie vom Tarifgericht gleichmäßig werden gehört werden. Auch die Einrichtung eines Schiedsgerichts für Lohnfragen berechtigt zur Hoffnung auf eine Besserung der Verhältnisse. Es fehlt aber noch eine Festsetzung der Grundlage, auf der die Löhne aufgebaut werden, vor allem ist aber noch keine Gewähr geboten, daß die Entscheidungen des Schiedsgerichts über die Höhe der Löhne mit den Entscheidungen des Tarifgerichts über die Höhe der Frachtsätze und Fahrpreise zusammengehen werden. Höhere Löhne erfordern aber auch eine Erhöhung der Tarife, und eine Herabsetzung der letzteren ist nur möglich, wenn auch die Löhne abgebaut werden. Eine Erhöhung der Tarife bedeutet nicht immer eine Steigerung der Einnahmen, und die obere Grenze der Tarife ist durch die Beträge gegeben, die der Verkehr tragen kann. Auch die Löhne können nicht unter eine gewisse Grenze herabgesetzt werden, und so werden denn die beiden Gerichte, das Schiedsgericht für Lohnfragen und das Tarifgericht, Hand in Hand arbeiten müssen.

Was die Zusammenfassung der Eisenbahnen zu Gruppen anbelangt, so ist bis jetzt noch nicht festgestellt worden, daß die größeren Eisenbahngesellschaften ihre Benutzer weniger gut bedienen als die kleinen. Das nötige Verständnis für örtliche Bedürfnisse zu bewahren, wird immer eine Hauptaufgabe der Eisenbahngruppen sein, die zunächst als eine Einrichtung auf Probe anzusehen sein werden; es kann wohl erwartet werden, daß die Gruppen sich in ihrem Verhalten der öffentlichen Meinung anpassen werden.

Die Hauptaufgaben der Eisenbahnen werden in Zukunft dieselben sein wie bisher. Wenn der Handel wieder auflebt, kann man in bezug auf die Mitwirkung der Eisenbahnen an diesem Vorgang wohl mit gewissen Hoffnungen in die Zukunft blicken. Die Steigerung der Löhne hat zwar manche Schwierigkeiten vergrößert, die an sich schon vor dem Kriege bestanden. Das Eisenbahngesetz beweist aber, daß die öffentliche Meinung den Eisenbahnen mit großzügigen Ansichten und milderer Auffassung gegenübersteht. Wenn die Eisenbahngesellschaften dann ihrerseits zeigen, daß sie entsprechendes Vertrauen in den Gerechtigkeitssinn der öffentlichen Meinung haben, und dieser durch einen geeigneten Pressedienst genügenden Einblick in ihren Betrieb gewähren, so daß die Allgemeinheit sich ein Urteil bilden kann, können sie, so schließt Wedgwood, sicher sein, daß sie in Zukunft angemessen behandelt werden und ihr Gedeihen gewährleistet sein wird.

— **Herabsetzung der Eisenbahnfahrpreise in England.** Schon seit einiger Zeit wird in England von einflußreicher Seite verlangt, daß die Fahrpreise der Eisenbahnen, die jetzt 75 % über Friedenshöhe stehen, herabgesetzt werden. 50 % i Friedenshöhe werden dabei als angemessen erachtet. Die ter der englischen Eisenbahngesellschaften haben Anfang tober bei einer Versammlung die Angelegenheit besproc und es besteht Grund zu der Annahme, daß die verla Herabsetzung der Fahrpreise am 1. Januar 1923 eintr wird, obgleich amtlich noch nichts darüber verlautet. den Fahrpreisen für die gewöhnlichen Fahrkarten wer voraussichtlich auch diejenigen für Fahrkarten zu ermäßi Preisen herabgesetzt werden, nur die Dauerkarten sollen von ausgenommen bleiben. Die Eisenbahnen wehren gegen den Vorwurf, daß sie diese Ermäßigung längst hä einführen sollen, mit dem Hinweis auf ihr weitgehendes gegenkommen in bezug auf die Ausgabe von Fahrkarten ermäßigten Preisen und auf die Herabsetzung der Gütertar namentlich letztere ermutige durchaus nicht dazu, auf so beschrittenen Wege weiter zu gehen. Eine Ermäßig der Personentarife sei auch nur als eine Maßnahme zu trachten, die Verkehr anlocken soll, wodurch Mindereinnah vermieden würden.

Fremde Erdteile.

— **Von der Belgischen Kongobahn.** Der belgische Kolo minister Franck hat (laut Peuple vom 13. September d. bei der Kammer einen Gesetzentwurf eingebracht, der das hältnis des belgischen Staates zu der Compagnie du che de fer du Congo neu regeln soll. Die Gesellschaft wurde mit einem Kapital von 25 Millionen Franken gegründet, denen der Staat ursprünglich 10 Millionen übernahm. Die sellschaft besitzt und betreibt die 400 km lange Eisenbahnl von Matadi zum Stanley Pool (Léopoldville). belgische Staat hat nach der Konzession das Recht, die Ei bahnlinie anzukaufen; nach dem neuen Gesetzentwurf soll darauf verzichten und mit der Gesellschaft zusammenarbei indem er 10 Millionen Franken neues Kapital zeichnet. D gelangt er in den Besitz von 25 Millionen des 40 Milli Franken betragenden Aktienkapitals der Bahn. Gleichz soll die Konzession der Gesellschaft auf unbeschränkten B der Bahn bis zum 1. Januar 1952 verlängert werden. Die absichtigte Änderung steht im Zusammenhang mit dem in Ausführung begriffenen Umbau*) der Linie, d Leistungsfähigkeit dadurch erheblich gesteigert werden daß die bestehenden Höchststeigungen von 45 ‰ oder 1: auf solche von 17, ausnahmsweise 20 ‰ in der Geraden, die schärfsten Krümmungen von 50 m Halbmesser auf so von 250, ausnahmsweise 200 m Halbmesser ermäßigt we sollen. Gleichzeitig soll der Unterbau der Bahn so verbre werden, daß im Falle des Bedürfnisses die vorhandene Sch spur von 765 mm in die Kapspur von 1,067 m umgewandelt den kann. Die Gesamtkosten des Umbaus sind auf 80 Millio Franken veranschlagt; die Linie wird durch den Umbau die Anordnung zahlreicher Tunnel von 400 auf etwa 373,5 Länge verkürzt werden. Man wird künftig einen Verkehr jährlich etwa 1 Million Tonnen (Berg- und Talverkehr sammen), also das Zehnfache des jetzigen, bewältigen kön

F.

— **Der Ausstand in Amerika****) Anfang September ha die Arbeiter in den Kohlengruben der Vereinigten Sta die Arbeit nach einem Ausstand von sechs Monaten D wieder aufgenommen, nachdem zwei Senatoren vermitt eingegriffen hatten. Sie haben sich mit den alten Arb bedingungen abgefunden, die bis Ende August 1923 Gültig behalten sollen. Ebenso ergebnislos für die Arbeiter ist mit dem Bergarbeiterstreik zusammenhängende Ausstand Eisenbahnarbeiter verlaufen. Bei 52 der größten Eisenbah sind Sonderabkommen mit den Arbeitern getroffen wor und daraufhin ist die Arbeit sofort wieder aufgenom worden. Auch hier bedeutet das Ende des Ausstandes ei Sieg der Arbeitgeber; es ist den Arbeitern nicht gelun die Annahme ihrer Bedingungen durchzusetzen. Zu die Ergebnis hat die Drohung Fords mit der Schließung se Fabriken, wodurch noch 300 000 Mann arbeitslos gewor wären, sowie die Haltung des Präsidenten sehr wesent beigetragen, der in Aussicht stellte, die Kohlengruben Eisenbahnen unter Staatsaufsicht zu stellen. Unter di Umständen konnten die Eisenbahngesellschaften den F derungen der Arbeiter gegenüber eine ablehnende Halt einnehmen, und daran scheiterte die Vermittelung der großen Eisenbahngewerkschaften, obgleich diese die

*) Vgl. Nr. 7 vom 17. Februar 1921, S. 134, d. Ztg., betr. Kolonialprogramm des belgischen Kolonialministers Franck

**) S. a. Nr. 29 und 34 d. Ztg. vom 10. VIII. und 14. d. Js., S. 590 und 690.

lckende Mehrheit der Arbeiter hinter sich hatten. Die ederaufnahme der Arbeit war zwar nicht allgemein, aber nn der Ausstand, wie erwähnt, bei den 52 größten Be- eben beendet ist, kann wohl mit Bestimmtheit angenommen rden, daß mittlerweile auch die Arbeiter der übrigen Eisen- ngesellschaften diesem Beispiel gefolgt sind, zumal die gszeitungen den amerikanischen Ausstand seitdem voll- ndig unerwähnt lassen. Die nunmehr wieder arbeitswilli- Ausständigen haben es allerdings abgelehnt, neue Ver- barungen zu treffen, wenn sie nicht auf die Allgemeinheit gedehnt werden, und so bleibt noch manches zu tun übrig, vollständige Ruhe hergestellt ist. Jedenfalls hat der Aus- nd den Arbeitern keinen Vorteil gebracht, während er schon in durch dieses Ergebnis die Stellung der Eisenbahn- ellschaften befestigt hat, die sich auch dadurch die An- ennung der Allgemeinheit zugezogen haben, daß sie den enbahnbetrieb mit so geringen Störungen wie irgend möglich tergeführt haben.

Allgemeines.

— **Bekämpfung von Unfällen im Eisenbahnbetrieb.** Neben allsicheren technischen Einrichtungen ist eins der wich- sten Mittel zur Bekämpfung von Unfällen die Belehrung gefährdeten Personals. Das tägliche Arbeiten in einem riebe, wo durch Unachtsamkeit leicht Unfälle entstehen nen, stumpft gegen die Gefahren ab, und es ist deshalb ig, von Zeit zu Zeit die Unfallquellen warnend ins Ge- htnis zurückzurufen. Die Eisenbahnverwaltungen haben die Erfüllung dieser Pflicht stets angelegen sein lassen. ls ist im Unterricht belehrend auf das Personal eingewirkt rden, teils sind Berichte über vorgekommene Unfälle ver- entlicht worden, die als Warnung dienen sollen. An be- ders gefährlichen Stellen fordern Anschläge zu erhöhter sicht auf. Die amerikanischen Eisenbahnen führen schon längerer Zeit unter dem Stichwort „Safety first!“ einen räftigen Feldzug gegen die Unfälle, können es aber rikanischer Eigenart entsprechend nicht unterlassen, sich ei reklamehafter Formen zu bedienen. Sie arbeiten stark Plakaten, die in auffälliger, zum Teil in grotesker Form fälle und ihre Folgen vor Augen führen. Neuerdings sind ehemals sächsischen Staatseisenbahnen gefolgt, indem „Bilderbogen“ herausgeben, die, an allgemein zugänglicher le angeschlagen, belehrend und damit unfallverhütend wir- sollen. Der erste von ihnen gibt „Merkregeln für das halten im Gleise, herausgegeben zu Nutz und Frommen r, die im Gleis beschäftigt sind“. Acht Bilder veranschau- en das richtige und das falsche Verhalten beim Arbeiten Gleis und beim Begehen der Strecke; zu jedem Bild ge- t ein achtzeiliger Vers im Stile von Busch, der aus dem Bild dargestellten Vorgang eine weise Lehre zieht. Am luß faßt ein neunter Vers das Ergebnis dahin zusammen:

Was hier im heitren Vers du lernst,
Das ist in Wahrheit bittrer Ernst.
In Sachsen fordert Jahr für Jahr
Der Gleisdienst Opfer, grausam wahr:
An zwölf Verletzte und neun Tote!
Drum achte auf die Schutzgebote!
Dem Manne ziemt nicht Ängstlichkeit,
Vor Unfall schützt Besonnenheit!

in zweiter derartiger Bilderbogen wendet sich an die Ran- ier. Er schlägt einen ernsteren Ton an, ist in belehren- Prosa geschrieben, bedient sich aber auch in den Über- riften der 12 Bilder, die er bringt, poetischer Form:

Sei flink beim Kuppeln und geschickt!
Weich aus vor Puffern, tief gebückt!
Wo's rutscht und klemmt, die Stelle meid!
Schau auf, sonst trifft dich leicht ein Leid!

n so weiter, je eine Zeile über jedem Bild. Bei allen Bil- wird außerdem eine statistische Angabe gemacht, wie- i Mann bei den sächsischen Bahnen durch den dargestell- Unfall zu Schaden gekommen sind.

ie beiden Bilderbogen verstehen es, Scherz und Ernst tig zu mischen; so erregen sie die gewünschte Aufmerk- keit, wirken anziehend, und die Heiterkeit, die sie zu- ist auslösen, öffnet den Weg für ihren lehrhaften Teil. Reihe wird wohl noch nicht abgeschlossen sein, und wir rten mit Spannung ihre Fortsetzung.

ganz trockenem Ton, den die sächsischen Bilderbogen in licher Weise vermeiden, belehrt dagegen die englische So Westbahn in einem Heft: „Safety on the Permanent W“ ihre Streckenarbeiter über die Gefahren, die ihnen bei Arbeit drohen. Mehrere gute, geschickt gestellte ier veranschaulichen häufig vorkommende, gefährliche en, und der zugehörige Text weist auf die Gefahren hin und belehrt über die Maßnahmen, die zu ihrer Verhütung zu ergreifen sind. Die Belehrungen sind in volkstümlichem Ton, wenn auch, wie gesagt, rein sachlich und trocken gehalten. Das Büchlein ist zur Verteilung an die Streckenarbeiter bestimmt, wird wohl von diesen auch zunächst gelesen, dann aber sicher beiseite gelegt. Die sächsischen Bilderbogen dürften wirkungsvoller sein; beim Vorübergehen an der Stelle, wo sie angeschlagen sind, wird jeder an ihren Inhalt erinnert; er kennt ihn zwar schon, denn als er die Bilder das erste Mal erblickte, hat er gewiß den Text gelesen, aber der täglich erneute Anblick ruft ihm die Merkregeln, wenn auch vielleicht unbewußt, immer wieder ins Gedächtnis zurück. Stumpft der einzelne auch im Laufe der Zeit gegen den Eindruck ab, den er täglich beim Wege von und zu der Arbeit durch die Bilder erhält, so kann doch durch Abwechselung, indem neue solche Anschläge geschaffen werden, wieder ein neuer Eindruck hervorgerufen werden. Es braucht dabei durchaus nicht immer ein neuer Inhalt gebraucht zu werden, sondern der gleiche Gegenstand in neuer Form kann dazu dienen, die Warnung vor besonders häufig auftretenden Gefährdungen zu vertiefen. Die Verfasser der ersten beiden Bilderbogen haben eine große Gewandtheit im Erfinden belehrender Darstellungen gezeigt; es wird ihnen sicher gelingen, auf dem so beschrittenen Wege die Gefahren, die der Eisenbahnbetrieb nun einmal unvermeidlicherweise mit sich bringt, erschöpfend zu beleuchten und auch neue Formen zu finden, um die Aufmerksamkeit der Kreise, an die sie sich wenden, dauernd zu fesseln und so belehrend und unfallverhütend auf sie einzuwirken, ein Erfolg, der seinen Lohn in sich trägt.

Bücherschau.

— **Vom technischen Selbstunterricht**, dessen bisher erschienene Hefte der Vorstufe zuletzt in Nr. 24 des Jahrganges 1921 dieser Zeitung besprochen wurden, ist jetzt der erste Fachband in 5 Briefen erschienen. Der Band behandelt die Naturkräfte und Baustoffe und gliedert sich in die Abschnitte für Physik, Stoffkunde, Technologie und technisches Zeichnen. Hinzugefügt ist noch allerlei Wissenswertes über Technik und Naturwissenschaft sowie einige Lebensbilder berühmter Techniker und Naturforscher. In der Physik werden behandelt: die Kräfte und Widerstände, die Lehre von der Bewegung (Dynamik), Arbeit und Energie, die einfachen Maschinen, Gleichgewichte unterstützter Körper, das Verhalten der Flüssigkeiten und der Gase, die Wärmelehre, die Wellenlehre, die Lehre vom Schall und vom Licht, der Magnetismus und die Elektrizität. In der Stoffkunde wird besprochen: das Holz, Eisen und Stahl, einiges aus der Metallhüttenkunde, Steine und Mörtel, Brennstoffe und Schmiermittel. Die Technologie bringt: Technologische Eigenschaften der Rohstoffe, Werkzeuge, Feuerungen, Zerkleinerungs-, Sortierungs- und Mengungsarbeiten, das Gießen, Hämmern und Schmieden, Walzen und Ziehen, Pressen und Biegen, Abscheren und Lochen, sowie die Holzbearbeitung. Im Zeichen der Technik werden die Grundlagen der darstellenden Geometrie, ebene Körperschnitte, Durchdringung von Körpern, Schattenlehre und Perspektive, Fach-, Bau- und Maschinenzeichnen gelehrt.

Sämtliche Abschnitte enthalten wiederum eine große Menge von Aufgaben und Beispielen, die aus der Praxis entnommen sind und so das Interesse des Studierenden immer wieder von neuem anregen. Die Belehrungen sind klar und verständlich abgefaßt und durch zahlreiche Zeichnungen und Abbildungen erläutert. Trotzdem wird großer Fleiß aufgewendet werden müssen, um alles das gründlich zu erfassen, was in den 5 Heften an Wissenschaft zusammengetragen ist. Für die Darstellung waren im allgemeinen die gleichen Grundsätze maßgebend, wie bei der Bearbeitung der Hilfswissenschaften in der Vorstufe. Demgemäß ist nur das Notwendigste ausgewählt, und zwar nur aus jenen Stoffgebieten, deren Kenntnis für die technische Praxis unbedingt notwendig ist. Mögen alle jene, die ihre Selbstausbildung auf diesem Wege anstreben, ihren Lohn finden. Möglich wird es jedem strebsamen Mann sein, sich aus dem Inhalt dieser Hefte die für ein Vorwärtskommen notwendige Fachbildung anzueignen, wenn er sich mit Eifer und Ausdauer dem Studium jedes einzelnen Abschnittes hingibt.

— **Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau.** Von Eisenbahningenieur Wundenberg in Oberhausen (Rhld.). Selbstverlag.

Auf engem Raum (nur 250 Seiten im Oktavformat) gibt der Verfasser eine Zusammenstellung der wichtigsten, zurzeit geltenden Vorschriften für den Oberbau, wofür allerdings die Bezeichnung „Handbuch für den Eisenbahn-Oberbau“ trotz aller sonstigen Vorzüge des Büchleins doch etwas reichlich anspruchsvoll ist. Gut ausgearbeitete Tafeln über den Stoffbedarf, die Gewichte der verschiedenen Oberbau- und Weichenarten sind

beigegeben, aus denen sich alle für den Praktiker notwendigen Angaben leicht entnehmen lassen. Einfache, klare Zeichnungen veranschaulichen den Text. Es sind ferner kleine Abschnitte über die Umgrenzung des lichten Raumes, über Gleisentfernungen, Richtungs- und Neigungsverhältnisse sowie über Spurerweiterung und Überhöhung in Krümmungen in leicht faßlicher Darstellung eingefügt. Es folgt dann ein Abschnitt über das Abstecken von Geraden und Kreisbögen mit Beispielen und Tafeln zur leichten Ablesung der einzelnen Absteckungsmaße. Eine Anzahl von Tafeln über Flächen- und Körperinhalte, Maße usw. und ferner eine Tabelle der Potenzen, Wurzeln, Reziproken, Kreisumfänge und der Kreisflächen beschließen das kleine Werk, das zwar dem Ingenieur nichts neues bringt, dem in der Praxis des Bahnbaus und der Bahnunterhaltung Tätigen aber sowohl seines Inhalts wie seiner handlichen Größe wegen empfohlen werden kann.

Dr.-Ing. Busse.

Rechtspflege.

— **Der Freifahrtschein von der strafrechtlichen Seite aus betrachtet.** Mit der Frage, ob ein Freifahrtschein unter den Begriff der öffentlichen Urkunde fällt, und wie demgemäß seine Fälschung zu bestrafen sei, hatte sich das Reichsgericht in seinem Urteile vom 16. Mai 1922 (5. S. 118/22) zu befassen gehabt (vgl. Juristische Wochenschrift vom 15. September 1922, S. 1330 ff.).

Ein mittlerer, bei einer Eisenbahnbau-Abteilung, also einer äußeren Dienststelle, beschäftigter Beamter, hatte von seinem Vorstande, einem höheren Beamten, zur Ausführung von Urlaubsreisen mehrere Blanketts erhalten, die aus irgendeinem nicht recht ersichtlichen Grunde, wahrscheinlich aber aus Versehen, nicht den Stempel jener Behörde trugen. Als der Empfänger versetzt wurde, lieferte er die nicht verbrauchten Scheine nicht, wie vorgeschrieben, ab, sondern behielt sie bei sich und benutzte sie dann zu verschiedenen Fahrten, deren Wege er selber eintrug. Offenbar beanstandete einen von ihnen ein Revisor, und somit kam die Sache an das Tageslicht; die Folge davon war eine Anklage wegen Amtsunterschlagung und gewinnsüchtiger Fälschung in Tateinheit mit Betrug. Das Urteil erging aber nur wegen Fälschung von Privaturkunden im Sinne von §§ 267, 269 RStGB. Angeklagter und Staatsanwalt legten Revision [...] Das Reichsgericht hob zunächst hervor, daß Freischeine wie [...] wöhnliche andere Fahrtausweise zu behandeln seien, also [...] Eigenschaft von öffentlichen Urkunden hätten. Wenn di[...] aber hier verneint werden müßte, so sei die Ursache der o[...] erwähnte Mangel. Auf der anderen Seite läge aber, was [...] Strafkammer zu prüfen unterließ, Unterschlagung amtlic[...] Gegenstände vor, und deshalb sei die Sache zurückzuverweis[...] Wenn nun schon an sich die Frage der Urkundeneigensc[...] von Fahrtausweisen nicht ganz unbestritten ist — man de[...] nur daran, daß es sich um einen Beförderungsvertrag gewö[...] lichster Art und dessen Beurkundung handelt —, so fällt [...] ganz besonders auf, daß das Fehlen des Stempels einen unre[...] mäßig verwendeten Freischein ohne weiteres zu einer Priv[...] urkunde machen sollte; denn folgerichtig hätte der Angekla[...] falls er in einem unbewachten Augenblicke oder in Abwesen[...] seines Dienstvorgesetzten den Stempel auf die bei ihm befi[...] lichen Blanketts drückte und sie dann benutzte, eine schw[...] Urkundenfälschung begangen. Das ist stark formalistisch, a[...] nicht mehr zu ändern.

Die Strafkammer hat aber auch ganz übersehen, daß die [...] schung und Benutzung der Scheine eines Vermögensvort[...] wegen (zum Schaden des Staates) geschah und die Vorzeig[...] einem zuständigen Beamten gegenüber den Tatbestand des [...] truges ausmachte. Ferner ist aber auch an die unzweifelh[...] vorliegende Unterschlagung nicht in richtiger Weise geda[...] Der Angeklagte behielt die ihm zu anderem Zwecke und a[...] besonders für andere Zeiten überwiesenen Stücke widerre[...] lich, d. h. er gab sie nicht ab. Und je nachdem, ob er — v[...] ausgesetzt, daß es sich feststellen läßt — schon zur Zeit [...] Nichtabgabe die Absicht hatte, sie in der angegebenen Weise [...] verwenden, oder ob ihm dieser Gedanke nebst seiner Ausführ[...] erst später kam, z. B. als er sie gelegentlich entdeckte, li[...] eine Urkundenfälschung in reeller oder ideeller Konkurrenz v[...] Es muß erwartet werden, daß die Strafkammer diese Winke [...] rücksichtigt und nunmehr den Täter gebührend zur Rechensch[...] ziehen wird, denn bei der großen Anfechtung der Freifal[...] berechtigung der Eisenbahnbediensteten ist es ganz besond[...] erforderlich, daß jeder unberechtigte Gebrauch und jedes b[...] Beispiel, zumal wenn noch der Staat geschädigt wird, schw[...] Strafe nach sich zieht.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wiedereröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Die Strecke Wintersdorf-Röschwoog wird am 3. November d. J. für den Güterverkehr wieder eröffnet. Für den Personenverkehr bleibt sie bis auf weiteres noch geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Die an der Strecke Stuttgart-Ulm liegende Station Kuchen, die bisher nur dem beschränkten Stückgutverkehr diente, wird mit sofortiger Gültigkeit für den unbeschränkten Stückgutverkehr eröffnet.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. November 1922 wird die unbesetzte Güterladestelle Nawitz in km 86,33 der Bahnstrecke Lauenburg (Pom.)-Landesgrenze für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die Abfertigungsgeschäfte werden durch die Güterabfertigu[...] Roslasin wahrgenommen, die auch über die Höhe der Ta[...] sätze usw. Auskunft gibt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. [...] Stationen Gaildorf Stb. an der Strecke Waiblingen-Hess[...] tal, Hechingen Stb. an der Strecke Tübingen-Sigmaring[...] Trossingen Stb. an der Strecke Rottweil-Villingen u[...] Vaihingen (Enz) Stb. an der Strecke Bretten-Stuttg[...] haben die Bezeichnungen Gaildorf Reichsb., Hechingen Reichs[...] Trossingen Reichsb. und Vaihingen (Enz) Reichsb. erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind [...] lassen worden:

Nr. III 227 vom 18. Oktober 1922 an sämtliche Vereinsverw[...] tungen, betreffend Rücktritt der Reichsbahndirektion Oppe[...] Oberschlesische Eisenbahnen vom VWÜ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Dezember 1922 ab erhält die an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Altenvoerde gelegene Station Milspe Tal G die Bezeichnung Milspe-Klutert.

Elberfeld, den 8. Oktober 1922.

Reichsbahndirektion. (1425)

2. Ladefristen.

Zur Sicherung der ordnungsmäßigen Abwickelung des zurzeit außerordentlich starken Verkehrs werden im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart für frische Äpfel und frische Birnen die Wagenstandgeldsätze bei Überschreitung der für Wagenladungen allgemein gewährten standgeldfreien Belade-, Auslade- und Abfuhrfrist um mehr als 24 Stunden mit Wirkung vom 14. Oktober 1922 bis auf weiteres auf das Doppelte der jeweils im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt. B angegebenen Sätze erhöht und zwar rückwirkend vom ersten Tage der Überschreitung an.

Die Erhöhung der Standgeldsätze ist gemäß § 75 (4) der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Stuttgart, den 12. Oktober 1922.

Reichsbahndirektion. (1421)

3. Gebühren.

Hafenordnung für die Umschlagstell[...] Cosel-Hafen.

Die vom 13. September d. J. ab g[...] tenden Umschlagsgebühren werden [...] 25. Oktober d. J. ab durchweg um 50 [...] und zwar bis auf die Drucksachen un[...] Aufrundung auf volle Markbeträge [...] höht. Die Verkürzung der Bekan[...] machungsfrist gründet sich auf die v[...] übergehende Änderung der Eisenba[...] Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 45[...]

Ein besonderer Nachtrag wird ni[...] herausgegeben. Die Gebührensätze w[...] den auf Anfrage der Güterabfertigu[...] in Cosel-Hafen mitgeteilt.

Oppeln, den 19. Oktober 1922. (144[...]

Reichsbahndirektion.

(Oberschlesische Eisenbahnen).

4. Nachruf.

Am 18. Oktober starb plötzlich

Herr Regierungsbaurat a. D.

Robert Falkenstein

n Braunschweig im 67. Lebensjahre.

Der Verstorbene war vom 1. April 1914 bis zu seiner am 1. Oktober d. J. rfolgten Versetzung in den Ruhestand Vorstand des Betriebsamts 1 Braunchweig, das er mit großer Pflichttreue und gutem Erfolge verwaltet hat.

Wir werden dem Verstorbenen, der sich des wohlverdienten Ruhestandes eider nur kurze Zeit erfreuen konnte, ein ehrendes Andenken bewahren.

Magdeburg, den 20. Oktober 1922. (1437)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Magdeburg.

Gebühren (Fortsetzung).

25. Oktober d. J. werden die Um- und Rollbockgebühren erhöht. e Auskunft erteilt die unterzeich- Direktion.
dhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. (1439)
Die Direktion.

5. Güterverkehr.

'fälzisch-Württ. Güterverkehr.

Gültigkeit vom 1. November 1922 in der Entfernungstafel I des Ta- die Station Kuchen OR, St ler Anstoßentfernung von 57 km uttgart Hbf. nachgetragen.
tgart, den 14. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1416)

ngestellung und Frachtberechnung für Zuckerrüben.

hrend der Dauer des starken Wa- ngels können auf den Strecken eichsbahn und einer Anzahl von bahnen für die Beförderung von rrüben Arbeitswagen gestellt wer- . Da ihr Ladegewicht wegen der gen Seitenwände nicht ausgenutzt n kann, ist bei der gleichzeitigen ferung zweier solcher Wagen inen Empfänger und Aus- tung des Laderaums die Fracht s Gesamtgewicht mindestens 15000 kg nach der Haupt- se E zu berechnen. Die gleiche mmung gilt auch bei Gestellung eute- und Reparaturwagen, die des geringen Fassungsraums bis zur Grenze des ausgeschriebe- adegewichts ausgelastet werden n. Die beigetretenen Privatbahnen us dem nächsten Tarifanzeiger zu n. Außerdem geben Auskunft die igten Güterabfertigungen sowie Auskunftsbüro, hier, Bahnhof derplatz. Änderungen der bei- nen Bahnen werden durch den zeiger bekanntgegeben.
n, den 18. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1423)

05. Direkter Tarif für den Ver- zwischen Ostpreußen und dem Deutschland durch das von hland an Polen abgetretene Ge- r Freien Stadt Danzig. Abtei- B. Beförderung von Gütern, enden Tieren und Leichen.

besondere Zusatzbestimmung 2 ikel 14 des I. Ü., betreffend die gsfristen für die polnischen bergangsstationen, tritt am ober 1922 außer Kraft.
lottenburg, den 14. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion Osten (1418)
geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1922 an treten für Warnemünde berichtigte erhöhte Schnittfrachtsätze bei Schnittpunkt III in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 18. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion (1424)
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Der zur Zeit dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr dienende, an der Eisenbahnstrecke Falkenberg b. Torgau-Dobrilugk-Kirchhain gelegene Bahnhof 4. Klasse Schönborn b. Dobrilugk und die zwischen den Stationen Beutersitz und Schönborn bei Dobrilugk gelegene Abfertigungshilfsstelle Grube Hansa werden am 1. Dezember 1922 als Tarifstationen für den Wagenladungsverkehr der dort angeschlossenen Werke eröffnet und in die oben bezeichneten Tarife einbezogen.

Von und nach Grube Hansa werden auch Stückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger zugelassen.

Die Entfernungen für Schönborn b. Dobrilugk sind bereits in den Tarifen enthalten.

Die Entfernungen für Grube Hansa nach den Nachbarstationen sind:

Grube Hansa-Beutersitz . . . 5,91 km
Grube Hansa-Schönborn b. Dobrilugk . . . . 1,66 km.

Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft B Teilheft B I 7 ist neu aufzunehmen auf Seite 4 vor Grüna b. Jüterbog:

Grube Hansa.

Beutersitz	6 km
Dobrilugk-Kirchhain	9 km
Falkenberg b. Torgau	14 km
Schönborn b. Dobrilugk . . .	2 km
Übigau	11 km
Übrige Stationen	
Nr. 738 Heft B II 30	14 km
Nr. 756 Heft B II 31	9 km.

Nachzutragen ist auf
Seite 1 bei Beutersitz: Grube Hansa 6 km.
Seite 9 bei Schönborn b. Dobrilugk: Grube Hansa 2 km,
Seite 11 bei Übigau: Grube Hansa 11 km.

In den Stationstarifen ist in der alphabetischen Reihenfolge nachzutragen:
Grube Hansa*) [Hl] W. A.

*) Die Annahme von Stückgutsendungen von und nach den angeschlossenen Werken ist zugelassen, wenn die Sendungen vom Absender nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst verladen werden und dies vom Absender im Frachtbrief bestätigt wird und sie in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger aufgeliefert werden und zwar

a) bei Eilgutsendungen mit einem abgerundeten Gewicht von mindestens 1500 kg oder Frachtzahlung dafür;
b) bei Frachtgutsendungen mit einem abgerundeten Gewicht von mindestens 2000 kg oder Frachtzahlung dafür;
c) bei Eil- und Frachtgutsendungen geringeren Gewichts, sofern
   1. der Wagenraum ausgenutzt ist oder
   2. es sich um Gegenstände von außergewöhnlichem Umfange (§ 24 ATV.) handelt.

Die Dienstbeschränkung für Schönborn b. Dobrilugk ist abzuändern in W. A St.

Halle (Saale), 18. Oktober 1922. (1436)
Reichsbahndirektion.

a) Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Staats- und Privatbahn - Tiertarif, Teil II.

Am 1. November 1922 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit der Güternebenstelle Westerland (Sylt) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 17. Oktober 1922. (1435)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Württemb. Güterverkehr.

Auf 1. November 1922 wird die für den unbeschränkten Stückgutverkehr eröffnete Station Kuchen in den Tarif aufgenommen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 20. Oktober 1922. (1434)
Reichsbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Die Station Kuchen, die bisher nur dem beschränkten Stückgutverkehr diente, wird mit sofortiger Gültigkeit für den unbeschränkten Stückgutverkehr eröffnet. [1432]

Stuttgart, den 19. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 39 a).

Mit Gültigkeit vom Tage des Beitritts der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach zum Ausnahmetarif 15 für frische Kartoffeln im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Heft C. II, Ausnahmetarife — Tfv. 200 — wird die besondere Zuschlagsfracht für Sendungen dieses Ausnahmetarifs im Verkehr mit den Stationen der genannten Bahn für Stückgut auf 60,54 ℳ, für Wagenladungen auf 25,26 ℳ für 100 kg erhöht. [1428]

Stuttgart, den 18. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1922 wird die Station Bonn-Dransdorf der Köln-Bonner Eisenbahnen in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz) und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 17. Oktober 1922. [1433]
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, einschließlich der Ausnahmetarife (jedoch nicht der Ausnahmetarife 14 a für frisches Stein- und Kernobst sowie 15 für frische Kartoffeln) um 50 v. H. erhöht, ebenso treten zum gleichen Zeitpunkt bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Neben- und örtlichen Gebühren durchweg Erhöhungen um rund 50 v. H. ein. Die Erhöhungen werden teils durch Neuausgabe von Tarifen oder durch Tarifnachträge, teils durch eine Umrechnungstafel durchgeführt. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende Oktober 1922 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Berlin, den 24. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion, (1445)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I.
Abt. A.: Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden im oben bezeichneten Tarife folgende Änderungen durchgeführt.

Abschnitt A 2 (Übernahme von Gütern). Die im ersten Absatze der Ziffer (8) bezifferte Konventionalstrafe wird auf den für 500 Tarifziffern für das Bruttokilogramm in der Ortswährung der Schiffsversandstation sich ergebenden Betrag abgeändert.

Abschnitt A. 3 (Zahlung der Fracht- und Nebengebühren). In Ziffer (2) sind die Worte „(Siehe jedoch auch Ziffer [3])“ zu streichen. Die Ziffer (3) erhält den Wortlaut: „Frankierung bis zu einer bestimmten — in der Fahrtrichtung vor der Bestimmungsstation gelegenen — Station ist nicht zulässig.“

Die Ziffer (4) ist zu streichen. Die bisherige Ziffer (5) erhält die Bezeichnung „(4)“ und sind in derselben die Worte „frei bis . . . . . (Unterwegsstation)“, ferner die Absätze d) und e) zu streichen. Die bisherigen Absätze f) und g) dieser Ziffer erhalten die Bezeichnung „d)“ und „e)“. Die bisherigen Ziffern (6) bis (11) erhalten die Bezeichnung „(5)“ bis „(10)“.

Wien, am 18. Oktober 1922. [1427]

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B. Änderung des Abschnittes D.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden die Ablege- und Auflegegebühr, das Wägegeld, das Lagergeld, das Wartegeld, die Verstellgebühren und die Gebühren für die Ausführung nachträglicher Verfügungen in deutscher, österreichischer und ungarischer Währung erhöht. Nähere Auskunft erteilen die gesellschaftliche Direktion und die gesellschaftlichen Stationen.

Wien, am 22. Oktober 1922. (1441)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Mit Geltung ab 1. November 1922 werden im Abschnitt F des Tarifs, bei Ablege- und Auflegegebühr, Wägegeld, Wartegeld, Verstellgebühren und Gebühren für die Veranlassung nachträglicher Verfügungen die Gebührenansätze in Markwährung, österreichischer Kronenwährung und ungarischer Kronenwährung erhöht. Näheres hierüber bei den gesellschaftlichen Dienststellen.

München, im Oktober 1922. (1438)
Z. 30 569/T/18.

Stralsund-Triebseer Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Genehmigung des Herrn Reichsverkehrsministers werden mit sofortiger Gültigkeit auch die besonderen Frachtzuschläge um die unterm 1. Oktober bzw. 15. Oktober 1922 eingetretene Tariferhöhung von 100 bzw. 60 % erhöht.

Stralsund, 18. Oktober 1922. [1430]
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Genehmigung des Herrn Reichsverkehrsministers werden mit sofortiger Gültigkeit auch die besonderen Frachtzuschläge um die unterm 1. Oktober bzw. 15. Oktober 1922 eingetretene Tariferhöhung von 100 bzw. 60 % erhöht.

Grimmen, den 18. Oktober 1922.
Die Direktion. (1429)

6. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 b, 1500, 2000).

Am 1. November 1922 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, gültig vom 1. Februar 1922, der Nachtrag IX;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag II;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag II.

Die Nachträge enthalten Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (s. RGBl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können ab Ende Oktober von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden.

Berlin, den 21. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion (1446)
als geschäftsführende Direktion.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringische Nebenbahnen.

Am 1. November 1922 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II (Tfv. Nr. 2192) der Nachtrag 9, mit welchem eine 100proz. T[...] erhöhung zur Durchführung komm[...]

Berlin, den 18. Oktober 1922. [1[...]
Centralverwaltung für Sekundärbah[...]
Herrmann Bachstein.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif [...] Zschipkau-Finsterwalder Eisenbah[...]

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober [...] werden die Expreßgutfrachten um [...] erhöht.

Finsterwalde, 14. Oktober 1922. (1[...]
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenb[...]

Tfv. Nr. 2540 b. Vorläufiger Tarif [...] den deutsch-österreichischen Perso[...] und Gepäckverkehr über süddeut[...] österreichische Grenzstationen. Hef[...] gültig vom 1. Mai 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Novem[...] 1922 tritt der Nachtrag IV in Kraft. [...] enthält neue erhöhte Schnittfahrpr[...] für die Deutsche Reichsbahn. (1[...]

München, den 21. Oktober 1922.
Verkehrsamt b. RVM., ZB.

Tfv. Nr. 2540 a. Vorläufiger Tarif [...] den deutsch-österreichischen Perso[...] und Gepäckverkehr über süddeut[...] österreichische Grenzstationen, Hef[...] gültig vom 1. Dezember 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. Novem[...] 1922 tritt der Nachtrag V in Kraft. [...] enthält neue erhöhte Schnittfahrpr[...] für die Deutsche Reichsbahn.

München, den 21. Oktober 1922. (1[...]
Verkehrsamt beim RVM., ZB.

Reichsbahn-Personen- und Gepäckt[...] Teil II.

Am 1. November d. Js. erscheint [...] Nachtrag III. Er enthält die durch [...] Erhöhung der Fahrpreise bedingten [...] derungen.

Erfurt, im Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1[...]

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 1. November 1922 werden die [...] sonenfahrpreise und der Mindestp[...] für Sonderzüge um 100 v. H. er[...] Das alsbaldige Inkrafttreten der [...] höhung gründet sich auf die vorü[...] gehende Änderung des § 6 EVO. (R[...] 1914 S. 455).

Auskunft erteilt die unterzeich[...] Direktion.

Siegen, den 16. Oktober 1922.
Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellsch[...]
Die Direktion. (1[...]

Bentheimer Kreisbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November [...] ab tritt im Personenverkehr eine wei[...] Erhöhung um 100 % ein.

Bentheim, den 18. Oktober 1922.
Der Betriebsdirektor. (1[...]

Ab 1. November d. J. werden im [...] sonenverkehr sämtliche Fahrpreise [...] 100 v. H. erhöht.

Blankenburg (Harz), 19. Okt. 1[...]
Direktion (1[...]
der Halberstadt-Blankenburger Ei[...] bahn-Gesellschaft.

Am 1. November 1922 tritt nach [...] Vorgehen der Reichsbahn eine wei[...] Erhöhung der Personentarife in K[...]
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion. (14[...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Geh. Oberregierungsrat Dr. v. Ritter in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 41. Berlin, den 2. November 1922. LXII. Jahrgang.

Wechsel in der Schriftleitung.

Durch Beschluß des Schweizerischen Bundesrats ist der Schriftleiter, Herr Geheimer Oberregierungsrat . von Ritter, zum 1. November d. J. in das Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern berufen rden. Er tritt mit diesem Zeitpunkt von seinem bisherigen Amt zurück. Die Geschäftsführende Verwaltung des reins spricht dem Scheidenden auch an dieser Stelle für seine hingebende und ersprießliche Tätigkeit als Schriftleiter r Vereinszeitung den wärmsten Dank aus. Die Tätigkeit muß um so höher bewertet werden, als sich der Schriftleitung hwierigkeiten und Hemmnisse der Nachkriegszeit in ungewöhnlicher Art entgegenstellten, deren Überwindung ein sonderes Maß von Tatkraft und Geschicklichkeit erforderten. Mit aufrichtigem Bedauern sieht daher der Verein eine bewährte Kraft aus dem Vereinsdienst scheiden und entläßt Herrn Dr. von Ritter mit den besten Wünschen für nen neuen Wirkungskreis!

Als Nachfolger hat Herr Ober- und Geheimer Regierungsrat Dr. Koch, früheres Mitglied der Reichsbahn- ektion Berlin, die Geschäfte der Schriftleitung bis auf weiteres übernommen.

Inhalt:

Wesen und Zweck des technischen Schaffens.

uf allen Lebensgebieten lasten die äußeren Nöte. l Druck wird vervielfacht durch die inneren Nöte, sich aus der Umwertung aller Werte ergeben, die dem Kriege und der Revolutionszeit eingesetzt hat. den neuen Gemeinschaftssinn zu entdecken, der dem Kampfe aller gegen alle herausführen, der ichen Arbeit wieder Sinn und Freude geben kann, ist die gabe der Gegenwart, von deren Erfüllung auch der Erfolg Kampfes gegen die äußeren Übel abhängt. Wer verantwortlich fühlt, muß das Bedürfnis empfinden, über die Zusammenhänge und den inneren Wert seiner Berufsaufgabe er- Klarheit zu gewinnen. Dem großen Kreis derer, deren eitsgebiet der Technik angehört, wird dabei das lebenswarme k von Professor Weyrauch[1]) willkommen sein, das den Versuch unternimmt, die Beziehungen der Technik zum ganzen Umkreis menschlicher Lebensäußerungen darzustellen, und das sich zugleich die Aufgabe gestellt hat, den technisch Schaffenden einmal zu zeigen, wie tief ihre Arbeit in die Gesamtkultur eingreift, wie die Aufgabe der Technik weit hinausgeht über die bloße Befriedigung der materiellen Bedürfnisse des menschlichen Gesellschaftslebens. Auf der anderen Seite will das Buch zeigen, in welcher Richtung eine Vertiefung der eigenen Kultur, des eigenen wissenschaftlichen Rüstzeugs für die Techniker nötig ist, in erster Linie für diejenigen, die im staatlichen oder privatwirtschaftlichen Leben an führender Stelle stehen, damit sie ihrer Aufgabe besser als bisher gerecht werden können. Das Werk berührt damit ohne Zweifel gleichzeitig den Kern der auch für das Eisenbahnwesen viel erörterten Streitfrage „Verwaltungsmann, Jurist oder Techniker" und wird, wenn es auch bewußt auf die Einzelheiten der Sache nicht eingeht, doch durch die Klarstellung der Grundlinien des Problems mehr als manche Sonderschrift über die Streitfrage zu ihrer wirklichen Lösung beitragen können.

[1]) Die Technik, ihr Wesen und ihre Beziehungen zu anderen Lebensgebieten. Von Prof. Dr.-Ing. Robert Weyrauch. 280 Seiten. In Halbleinen gebunden 130 M. (Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt.)

Schon in der ersten Studienzeit empfand der Verfasser des Werkes — selbst Hochschullehrer an der Technischen Hochschule in Stuttgart — als Mangel, daß an den Hochschulen über Technik zwar eine Menge von Einzelkenntnissen, aber, anders als bei der auf jahrhundertalte Tradition gegründeten Lehrweise der Universitäten, selten Zusammenfassendes geboten wird, so daß die Technik, die tatsächlich mitten im Leben steht, manchmal fast losgelöst erscheint von anderen Lebensäußerungen des Menschen. In diesem Mangel einer einheitlichen Schulung, die über die Kenntnisse zur Lösung von Einzelaufgaben hinaus zum Ergreifen der tieferen Fragen der Technik, zum Suchen nach den großen Zusammenhängen zwischen dem technischen Vermögen der Zeit und dem menschlichen Sollen anregen und befähigen sollte, erblickt Weyrauch mit Recht eine der letzten Ursachen für die geringe Wertung der Technik unter den Wissenschaften bei der Mehrzahl auch der Gebildeten. Bei vielen Ingenieuren und bedeutenden Fachleuten kommt hinzu, daß jede technische Aufgabe ihren Bearbeiter so restlos in Anspruch nimmt, daß ihm die Zeit fehlt, den Einzelfall in größere Zusammenhänge einzuordnen und sich einen Überblick zu verschaffen, der zu leitenden Ideen führt. Daraus ergibt sich dann, wie der Verfasser weiter ausführt, daß die Welt den Techniker in erster Linie als den Mann der konkreten Einzelanschauung und Einzelarbeit ansieht im Gegensatz zu den Männern der grundlegenden Begriffe und umfassenden Forderungen, die den ersteren die Aufgaben stellen, d. h. die die Leitung in den Händen haben. Zweifellos besteht heute schon bei den Technikern neben dem Vorwärtsstürmen in den eigentlichen Fachleistungen ein sich steigernder Drang nach historischer und philosophischer Betrachtung der Technik, geboren aus der Erkenntnis, daß geschichtliche Betrachtung auch in die Zukunft wirkt, indem sie ermöglicht, Ziele zu weisen und einmal gemachte Fehler in späteren Fällen zu vermeiden. Namentlich aber dient sie der Technik dazu, ihre Beziehungen zu den übrigen Naturgrundlagen aufzudecken und sie dadurch als Äußerung des menschlichen Entwicklungsstrebens tiefer zu begründen als es ihr bisheriger, vorwiegend dem Augenblick dienender Zweck möglich erscheinen ließ. Diese geschichtliche Beurteilung muß aber von dem Techniker selbst ausgehen, wenn sie in richtigere Bahnen kommen soll, denn nur er selbst vermag richtig zu empfinden, was technisches Schaffen ist. Eine weitere Ursache dafür, daß das Verständnis für technische Dinge selbst in unserem Zeitalter der Technik noch so wenig tief geht, daß selbst heute die lebendige Kenntnis der technischen Grundtatsachen durchaus noch nicht mit der gleichen Selbstverständlichkeit wie das Wissen über sonstige geschichtliche Tatsachen zur heutigen Allgemeinbildung gehört, erblickt W. u. a. darin, daß die technischen gemeinverständlichen Schriften oft mehr mit dem Ergebnis der technischen Leistungen zu blenden und dadurch Interesse zu wecken versuchen, als einen ausreichenden Begriff von der Art ihrer technisch-organisatorischen Lösung und von der geistigen Arbeit geben, die in den äußerlich oft unscheinbaren Leistungen steckt. Freilich gilt es hierbei dann die Klippe zu vermeiden, die in zu weitgehender Behandlung fachlicher Einzelheiten liegt. Nur eine mehr psychologische und kulturelle Art der Behandlung technischer Fragen kann, so legt Weyrauch dar, weitere Kreise für ihre Bedeutung und Reize empfänglich machen.

Nach den einleitenden Betrachtungen über das Verständnis der Mitwelt für technische Dinge untersucht das Werk die Stellung der Technik innerhalb der menschlichen Beschäftigungsgebiete. Es gibt eine einheitliche Neueinteilung der drei großen Gruppen der geisteswissenschaftlichen, der mathematisch-naturwissenschaftlichen und der technischen Gebiete und zeigt dann an einer Übersicht über die Grund- oder auch Hilfswissenschaften, auf denen die neuzeitliche Technik sich aufbaut, die vielfachen Zusammenhänge zwischen ihren einzelnen Gebieten und der Gesamtkultur. Anschließend an eine Einteilung der technischen Hauptfachgebiete mit den großen Gruppen Architektur und Kunstgewerbe, Bauingenieurwesen, Chemie und Hüttenwesen, Maschineningenieurwesen, Elektrotechnik, weist der Verfas[ser] dann an einigen anschaulichen Tafeln wieder das ständige [In]einandergreifen dieser verschiedenen technischen Berufe bei [der] praktischen Tätigkeit nach. Besonders lehrreich sind die T[a]bellen, die — anknüpfend an die Ergebnisse einer ander[en] Schrift des Verfassers „Beiträge zur Berufskunde des In[ge]nieurs“ — für jede der verschiedenen Fachrichtungen der Te[ch]nik 10 Tätigkeitsarten unterscheiden, von der Betätigung [als] technischer Gelehrter und Theoretiker beginnend bis zu [der] Tätigkeit des Technikers als Unternehmer oder Finanzma[nn] und die u. a. deutlich zeigen, bei wie vielen Betätigungen [des] Technikers das wirtschaftliche Denken und Handeln wichtigs[tes] Erfordernis neben den rein technischen Fachkenntnissen ist.

Der Raum erlaubt es leider nicht, der Einteilung des le[hr]reichen Werkes im einzelnen zu folgen; es können nur k[urz] einige Andeutungen aus den leitenden Gedanken gegeb[en] werden. Ausgehend von den gewaltigen technischen Werk[en] des Altertums, den erstaunlichen Leistungen der alten Wass[er]bauer usw. — werden im ersten Abschnitt zur Erläuterung [der] Entwicklung der technisch-industriellen Arbeitsweisen [die] charakteristischen Unterschiede zwischen alter und neuer B[au]weise in folgenden fünf Punkten zusammengefaßt, die im e[in]zelnen mit den zugehörigen praktischen Beispielen belegt u[nd] kritisch beleuchtet werden:

a) Nichts kennzeichnet unsere technische Entwicklung m[ehr] als die zunehmende Anwendung der Maschine an Stelle [der] menschlichen und tierischen Kraft und der Handarbeit. b) Neb[en] dem Eindringen der Maschine ist die heutige Technik in ers[ter] Linie gekennzeichnet durch die Herrschaft wissenschaftlich[er] Arbeits- und Forschungsmethoden. c) Immer wirtschaftlich[ere] Durchbildung von Herstellung und Vertrieb ermöglichen, v[er]bunden mit Präzisionsarbeit, eine billige Massenfertigu[ng.] d) Durch allgemeine und immer mehr vertiefte Schulung w[ird] die Eignung für die Durchführung des Herstellungsprozesses [bei] allen Arbeitskräften erhöht und damit ihre soziale Lage v[er]bessert. e) Durch gesundheitliche und sonstige Fürso[rge] werden Leistungsfähigkeit und Lebensführung aller Arbeiten[den] gefördert.

Die großen Leistungen, zu denen Deutschland bisher du[rch] die modernen technischen Arbeitsmethoden imstande w[ar,] müssen zu dem schweren Werk des Wiederaufbaues noch [ge]steigert werden; heißt doch die Forderung, wie sie Weyra[uch] umschreibt, jetzt nicht mehr nur „Qualitätsarbeit“, sond[ern] „höchste Qualitätsarbeit mit niedrigstem Preise und Erzieh[ung] der günstigsten Gesamtausbeute aus jedem Rohstoff und je[der] Naturkraft“. Hieraus ergibt sich wieder der Wunsch nach m[ög]lichster Förderung unseres ganzen Schul-, Ausbildungs- [und] Versuchswesens. Einen guten Überblick über die Entwickl[ung] der Technik und über das geschichtliche Nebeneinander [der] Technik und der anderen Lebensgebiete geben die von Weyra[uch] aufgestellten synoptischen Zeittafeln, namentlich die Übersi[cht] einer Universalgeschichte vom Jahre 1400 an, die so recht [den] Mangel der Mehrzahl der üblichen Geschichtsübersichten [er]kennen läßt, in denen man, wie der Verfasser sagt, vor lau[ter] Regenten, Kriegen und Schlachten fast nichts vom Leben [der] Zeiten, von ihrer Kultur, von sozialen und technischen Ding[en,] also nichts von dem findet, was in Wirklichkeit die Entwickl[ung] der Menschheit bedeutet. Weiter hebt er die Tatsache her[vor,] daß man selbst bei den größten Ingenieurwerken selten [die] Namen der Erbauer kennt. Für eine Reihe bekannter Ingenie[ur]werke, namentlich auch des Eisenbahnwesens, hat er den V[er]such unternommen, die Namen der schöpferisch Mitwirkend[en] festzuhalten, wozu auch vielfach die Namen der ausführen[den] Firmen gehören.

In dem Abschnitt „Technik und Wirtschaft“ sind die Bez[ie]hungen der Begriffe Natur, Arbeit und Kapital zu der te[ch]nischen Idee dargelegt und die Wesensunterschiede zwischen [den] organisatorisch-schöpferischen Leistungen des Unternehmertu[ms] und den schöpferischen Ideen der Technik abgegrenzt. Die U[n]richtigkeit der oft vertretenen Anschauung ist nachgewies[en]

die Technik lediglich als die Handlangerin der Wirtschaft an-
en will. Auf der anderen Seite ist klargestellt, wie bei dem
mischen Schaffen immer technische und wirtschaftliche Er-
;ungen und Maßnahmen unlösbar ineinandergreifen. Die Wirt-
aft kann — wie sich klar daraus ergibt — der Technik ja nur
:emeine Grundlagen — Höchst- und Mindestbedingungen —
len und muß es ihr dann überlassen, in freiem Schaffen die
ebenen Bedingungen in möglichst günstiger Art zu erfüllen.
:h in diesem Zusammenhang ist die Mahnung ausgesprochen,
der Techniker sich mehr volkswirtschaftliche Schulung an-
ien müsse, wenn er nicht im kommenden Zeitalter äußerster
tschaftlichkeit von dem in organisatorischer Schulung und
swirtschaftlichen Kenntnissen meist überlegenen Kaufmann
die Wand gedrückt werden will.

nschließend an die Untersuchung des Begriffes der Wissen-
aft, der Scheidelinie zwischen Natur- und Geisteswissenschaft
der wissenschaftlichen Arbeitsmethoden behandelt der Ver-
er auch den Bildungswert von Naturwissenschaft und Tech-
eine Frage, die weit größere praktische Bedeutung hat, als
gemeinhin annimmt. Er kommt zu der zweifellos bis zu
m gewissen Grade berechtigten Anklage:

)ie Kreise, welche in humanistischer Überhebung glaubten,
Naturwissenschaftler und Techniker herabsehen zu dürfen,
en einen nicht geringen Teil der Schuld, wenn die Amerika-
erung unseres ganzen Lebens, über welche schon in der
en Zeit des Deutschen Reiches Du Bois Reymond klagte,
von allen Einsichtigen verabscheuten Fortschritte gemacht
Denn sie haben es verabsäumt, die neue Technik geistig
rfassen, zu erarbeiten und damit den Gefahren, die sie in
barg, zu begegnen. Das wäre die Aufgabe der Betrachten-
und Erkennenden gewesen; der jugendlich dahinstürmenden
nik fehlte es dazu an Zeit und Muße."

den weiteren Abschnitten Technik und Geisteswissenschaft,
nik und Kunst, Technik und Kultur gibt das Werk geist-
e und fesselnde Untersuchungen über die gegenseitige Ein-
ung und Befruchtung von Technik und den übrigen mensch-
n Lebensgebieten, Mathematik, Recht, Geschichtschreibung,
chforschung, Volkswirtschaftslehre, Philosophie und den ein-
en schönen Künsten. Auf den alten Berechtigungsstreit
chen Techniker und Jurist bzw. Verwaltungsbeamter geht
Verfasser, wie bereits angedeutet, nicht im einzelnen ein.
spricht nur grundsätzlich aus, daß er den — spezifisch
schen — Ersatz der fachkundigen Leitung technisch-wirt-
ftlicher Betriebe, vor allem des Staates, durch formale —
skundige — Leitung zwar ursprünglich für geschichtlich
agt, aber heute für einen schwerwiegenden Fehler hält.
n dem Staat für solche Stellen die rechtliche und verwal-
stechnische Ausbildung seiner Ingenieure und Kaufleute
t genügt, so könnte er sie nach der Meinung des Verfassers
mit Leichtigkeit ändern. Mit Recht betont er aber an anderer
Stelle, daß sich auf dem Gebiete des Rechtes eine Annäherung
an die Denkweise der Technik anzubahnen scheine und daß die
Ingenieure gut daran täten, sich ihrerseits auch mehr Verständ-
nis für das juristische Denken anzueignen.

Bei der Betrachtung der künstlerischen Wirkungen in der
Technik wird wiederum die tiefgehende praktische Bedeutung
aller Einzelfragen dieses Gebietes auf die technischen Aufgaben
klar vor Augen gestellt. Auch hier sind in feinsinnigen Dar-
legungen die Gedankengänge bloßgelegt, auf die es ankommt,
wenn man die richtige Einstellung zu den Fragen der Kunst
gewinnen will.

Viele wertvolle Anregungen bringt sodann namentlich der
letzte Abschnitt des Werkes „Technik und Kultur", wo die
schwerwiegenden Probleme der Einwirkung der Maschinenarbeit
auf die Persönlichkeit, der Arbeitsteilung auf Grund der wissen-
schaftlichen Betriebsführung, dann überhaupt die intellektuellen
und die sozialen Wirkungen der Technik, die Einflüsse und
Schäden des übertrieben privatkapitalistischen Geistes der Wirt-
schaft und die Möglichkeiten zur Besserung und zu weiteren
Fortschritten behandelt sind. Die Schlußbetrachtung ist den
brennenden Gegenwarts- und Zukunftsfragen gewidmet, wie wir
aus den sozialen und wirtschaftlichen Kämpfen unserer Zeit her-
aus zu einer menschenwürdigen Lebensgestaltung kommen können.
Die entscheidenden Fortschritte werden, wie Weyrauch hervor-
hebt, nicht von dem „Fachmann", sondern nur von überragend
weit und warm fühlenden Menschen mit tiefer Bildung erkämpft
werden. Die Leitung in der Zukunft gehört Menschen mit Ge-
fühl für Persönlichkeit, für Qualität, nicht nur für Quantität.
Das Überwiegen rein privatkapitalistisch gerichteter brutal ge-
handhabter Wirtschaftsgesinnung — auf der auch der Friede von
Versailles beruht — gilt es durch weit stärkere Bindungen als
bisher einzuschränken. So werden wir — hofft Weyrauch —
zu einer Form vermehrter Gemeinwirtschaft ohne Unterdrückung
der freien Regsamkeit, zu einem menschenwürdigeren Zusam-
menleben freier, nicht kommunistisch geknechteter Staatsbürger
kommen können.

Dieses persönliche Bekenntnis zu einer wahrhaft sozialen Ge-
sinnung und einer edlen vorwärtsstrebenden Lebensauffassung
ist der Grundton, der letzten Endes das ganze gehaltvolle Werk
durchdringt. Gerade in der ganz persönlichen Einstellung liegt
— neben der wissenschaftlichen Bedeutung des vielseitigen Wer-
kes — ein Hauptvorzug des Buches, das jedem suchenden und
schaffenden Jünger der Technik, dann aber auch allen führenden
Männern an verantwortlicher Stelle manch wertvollen Gedanken
von weitwirkender Bedeutung geben wird. Es ist, wie es sich
der Verfasser gewünscht hat, ein lebendiges Buch geworden,
das jedem Leser, auch dem Andersdenkenden, schönen Gewinn
verheißt. Kbr.

Wissenschaftliche Betriebsführung nach Taylor und ihre Anwendungsmöglichkeiten im Eisenbahnwesen[1]).

Von **Dr. Hans A. Martens.**

> Organisieren heißt Ordnung schaffen
> und gut rechnen lernen.
> Schlesinger.

ssenschaftliche Betriebsführung und der Name Taylor sind
utage unzertrennlich miteinander verbunden. Die Lehre,
man allgemein im Sprachgebrauch als Taylorsystem oder
rismus bezeichnet, hat eine solche Bedeutung gewonnen,
sie fast alle Kreise der Fachgelehrten, der Industrie und
rwelt gezwungen hat, sich mit ihr zu beschäftigen. Freunde
Gegner der W. B.[2]) sind in allen genannten Kreisen ent-
en. und umfangreich ist das Schrifttum in Büchern und
chriften, die sich mit der Frage beschäftigen. Wer daher
m System Stellung nehmen will, sich ein eigenes Urteil
bilden möchte, muß vor allem die Literatur durchstudieren. Be-
sonders sind es die Ingenieure, Gewerkschaften der Arbeiter,
Volkswirtschaftler, Psychologen und Ärzte, die sich eingehend
mit der W. B. beschäftigen. Auch bei der Deutschen Reichs-
bahn haben die Gedankengänge Taylors an vielen Stellen Ein-
gang gefunden, in erster Reihe bei den Werkstättenbetrieben.
Sie beginnen aber auch sich auszubreiten auf die anderen Ge-
schäftszweige des Eisenbahnbetriebes. Es liegt daher Anlaß vor,
vor Vertretern aller Geschäftsbereiche der Deutschen Reichs-
bahn die Grundgedanken der W. B. durchzusprechen.

In der Einleitung zu seinem Buch „Grundsätze der Wissen-
schaftlichen Betriebsführung" (The Principles of Scientific
Management) erklärt Taylor als den Zweck des Buches, zu be-
weisen, „daß die beste Leitung und Verwaltung (Betriebsfüh-
rung) eine wirkliche Wissenschaft darstellt, gegründet auf klar

[1]) Vorlesung (verkürzt), gehalten in dem vom Reichsver-
minister angeordneten Kursus für Statistik und Wirt-
t; zu vergleichen Nr. 37, 1922 d. Ztg.

[2]) Wissenschaftliche Betriebsführung.

bezeichnete Grenzen, Regeln und Grundsätze, und daß die Grundbegriffe einer solchen methodischen Verwaltung und Leitung auf wissenschaftlicher Grundlage sich auf alle Arten menschlicher Tätigkeit anwenden lassen, vom unbedeutenden persönlichen Willensakt angefangen bis zur Werktätigkeit unserer großen Gesellschaften, die Zusammenarbeit bis ins kleinste verlangen“, und in einem Vortrage, den Taylor 1911 gehalten hat, sagt er: „Die W. B. ist ein vollständiger Wechsel in der geistigen Haltung von Arbeiter und Unternehmer in bezug auf ihre Pflichten und ihre Ansichten.“ An dem Ausdruck „wissenschaftlich“ haben sich Kritiker des Taylorsystems nicht wenig gestoßen und führen wiederholt deshalb in ihren Schriften das Wort wissenschaftlich in Anführungszeichen an, um ihrer Meinung Ausdruck zu geben, daß die Behandlung der Probleme im Sinne Taylors alles andere als wissenschaftlich genannt werden könne. Man muß deshalb über dieses Beiwort Klarheit schaffen und feststellen, daß in Taylorscher Redeweise wissenschaftlich untersuchen gleichbedeutend ist mit gründlich systematisch durchforschen unter Festhaltung bestimmter als richtig anerkannter Grundsätze, so daß wissenschaftliche Betriebsführung bedeutet eine Betriebsführung auf Grund systematischer, gründlicher, um nicht zu sagen pedantischer Durchforschung aller Betriebsvorgänge. Wenn man an dieser Deutung festhält, so kann an dem längst eingebürgerten Ausdruck „Wissenschaftliche Betriebsführung“ kaum noch etwas auszusetzen sein. Hier gilt es keine abstrakte, sondern angewandte technische Wissenschaft zu treiben. Welche Summe des Fachwissens auf vielen Gebieten, welche praktische Erfahrungen und welche streng wissenschaftliche Arbeit diese planmäßige Forscherarbeit im Sinne Taylors verlangt, werden diejenigen bald merken, die sich an die Arbeit machen. Die Sammlung des Materials, das Sichten und Ordnen, Durcharbeiten mit anschließender Erkenntnis, diese 3 Stufen betriebswissenschaftlicher Arbeit sind harte Arbeit für Köpfe, die an folgerichtige, systematische, wissenschaftliche Arbeit nicht gewöhnt sind. Deswegen wollen auch die sogenannten „alten Praktiker“ von der W. B. nichts wissen. Sie fühlen ihren Mangel an wissenschaftlichem Rüstzeug, setzen daher offen oder versteckt den Arbeiten der W. B. Widerstand entgegen und glauben sich beiseite geschoben. Nichts ist falscher als dieses Verhalten und diese Ansicht: In der glücklichen Mischung planmäßiger wissenschaftlicher Forschung und der Nutzanwendung praktischer Erfahrungen besteht die W. B. Deswegen kann auf die Mitarbeit der „alten Praktiker“ keineswegs verzichtet werden.

Ihrem Wesen und der wirtschaftlichen Wirkung nach unterscheidet man 3 Arten von Arbeit, schöpferische, leitende und verwaltende Arbeit sowie ausführende Arbeit. Die erstere kann für die vorliegenden Betrachtungen als rein geistige Tätigkeit mit der zweiten Art zusammengefaßt werden, von der sie auch in Industriebetrieben tatsächlich nicht immer scharf getrennt wird. Die rein leitende und verwaltende Arbeit besteht in der übersichtlichen Anordnung eines Betriebes, in der Gruppierung der einzelnen Glieder und in der Sicherung des Zusammenhanges untereinander, sodann in der Anordnung der ausführenden Arbeiten und, in den unteren Stellen eines großen Betriebes, in der Anleitung und Beaufsichtigung der Arbeiter. Die ausführende Arbeit ist vorzugsweise körperlich zu leisten, umfaßt jedoch auch das große Heer der für die leitende und verwaltende Arbeit notwendigen geistigen Arbeiter mit mehr mechanischer Arbeitsleistung oder mit Arbeitsausführung (Entwurf von Schriftstücken, Briefen usw.) nach Weisung. Eine strenge Trennung ist auch hier nicht immer möglich. Die Nutzwirkung der Arbeit hängt in hohem Grade von der Anpassung an die Kräfte und Fähigkeiten der Ausführenden ab. In der Entwicklung der Volkswirtschaft hat das Gesetz der Arbeitsteilung, nach dem die Ergiebigkeit der Arbeit im Verhältnis zur Ausdehnung der Arbeitsteilung wächst, außerordentliche Bedeutung gewonnen. Diese Arbeitsteilung hat nun nicht nur auf die einzelnen großen Produktionszweige eingewirkt, sondern sie ist längst in die einzelnen Produktionsgebiete und in jeden Betrieb vorgedrungen. Unaufhaltsam ist sie in immer weiterer Fortbildung begriffen, um die Nutzwirkung der Arbeit zu steigern. Diese Zerlegung der Produktion an den Stätten der Arbeit in immer einfachere und unselbständigere Verrichtungen wird nach Bücher Arbeitszerlegung genannt, und die W. B. bezweckt im wesentlichen nichts anderes, als durch wohlüberlegte Auswahl der Arbeitskräfte mit Hilfe von Eignungsprüfungen und Beobachtung der Leistung jedes einzelnen in den Betrieb Eingespannten und durch Anpassung jedes einzelnen an seine Arbeitsaufgabe den Grundsatz der Arbeitszerlegung immer weiter durchzuführen. Das wirtschaftliche Prinzip, das darin besteht, daß die Technik unablässig bemüht ist, jeden Arbeitsvorgang so zweckmäßig zu gestalten, daß der Aufwand an Arbeit, Stoffen und Hilfsmitteln auf das geringst mögliche Maß herabgedrückt wird, wirkt sich aus in der Disposition der einzelnen Teilbetriebe eines großen Betriebsganzen zueinander ebenso wie in den einzelnen aufeinanderfolgenden oder nebeneinander sich abspiel den Arbeitsvorgängen. Fr. W. Gottl-Ottlilienfeld zeigt in Band 2 seines Grundrisses der Sozialökonomik, daß die V edelung aller Verfahren eine vierfache Richtung hat:

1. Zweckmäßigste Aufeinanderfolge der Arbeitsvorgänge.

2. Vernunftgemäße Gestaltung des Inhalts jedes Arbe vorganges.

3. Vernünftigste Gestaltung der Folge inhaltsgleicher V gänge.

4. Zweckmäßigste Anordnung von Verrichtungsgruppen.

Die W. B. folgt in ihren Gedankengängen den gleic Bahnen, wie sie hier von einem Volkswirtschaftler gezeich sind. Man findet in dem Schrifttum über die W. B. eine ni geringe Mannigfaltigkeit in den Kern- und Leitsätzen, je na dem der Verfasser sich mit der W. B. in Beziehung zu ein bestimmten Arbeitsgebiet auseinandersetzt.

Seubert bezeichnet in seinem Buch „Aus der Praxis des T lorsystems“ vier Grundsätze als den Sinn der Taylorlehre:

1. Die Leitung hat die Verantwortlichkeit für die richt Durchführung aller Betriebsaufgaben.

2. Aus dieser Verantwortlichkeit erwächst für sie die N wendigkeit einer genauen Ergründung und Einschätzung a die Produktion beeinflussenden Momente, insbesondere der v meidbaren Energievergeudungen.

3. Die Leitung muß auf allen Gebieten die erreichbare Höc leistung festsetzen und hat Zustände zu schaffen, die jederm die Erreichung dieser Höchstleistung ermöglicht.

4. Die Leitung muß eine ernstliche Arbeitsfreudigkeit sc fen, so daß alle Angestellten in vollem Einklang miteinar die ihnen aufgetragenen Obliegenheiten erledigen; dabei ist Ansporn zu gewähren, der den Arbeiter erkennen läßt, daß bei sachgemäßer Betätigung auf eine höhere wirtschaftli Stufe gehoben wird.

Alle Forderungen lassen erkennen, daß zur Erreichung Zwecks Zerlegen eines Arbeitsvorganges, Studieren seiner I mente und Wiederzusammensetzen zu einem neuen, nun verv kommneten Arbeitsprozeß in mühsamer Kleinarbeit notwendig

Auf die einfachste und kürzeste Formel gebracht, lauten die Kern- und Leitsätze, in die die verschiedenen Beurte der W. B. ihre Ausführungen zu bringen versuchen: Mö lichst geringer Aufwand und möglichst groß Ertrag! Letzten Endes sind alle diese Bemühungen W. B. eigentlich nichts anderes, als das Selbstverständliche tun. Diesen Eindruck werden Sie wiederholt vielleicht meinen Ausführungen gewinnen, und doch werden Sie im glei Augenblick sich an Hand ihrer Erfahrungen selbst sagen, außerordentlich schwer es ist, daß ein Heer von etwa ½ Mil Eisenbahnern bei jeder Dienstverrichtung, bei jedem beitsvorgang, in jeder Minute das tun soll, was Pflichtgef Sachverständnis oder Gründe der Zweckmäßigkeit und der V nunft zu tun fordern, nämlich das Selbstverständliche.

Mag Taylor nicht alle Gedankengänge selbständig wickelt haben, die heute die Ingenieure, Volkswirtschaft Psychologen und Volksfreunde bewegen, was festzustellen egner Taylors nicht müde werden, so ist doch kein Zwei daß Taylor als der große Anreger für die näher zu sprechenden Gedankengänge angesehen werden muß, und ohne seine fruchtbare, zähe und mühevolle Tätigkeit auf ei vielleicht zu engbegrenzten Gebiete die W. B. in dem heuti Ausmaße in der ganzen arbeitenden Kulturwelt nicht zur E wicklung gelangt wäre. Es ist daher nur ein Akt der Da barkeit, wenn man sich in wenigen Worten des Werdegan dieses Mannes erinnert.

F. W. Taylor wurde am 20. März 1856 in German To Philadelphia, geboren und kam in jungen Jahren nach Eur Nach seiner Rückkehr nach Amerika versuchte er die R für das Hochschulstudium in Harvard zu erlangen, jedoch zw ihn sein mangelhaftes Sehvermögen diesen Plan aufzugeben sich der praktischen Tätigkeit in einer kleinen Fabrik widmen. Im Jahre 1878 war seine vierjährige Lehrzeit been und er trat bei der Midvale Steel Company als einfacher beiter ein. Es fiel ihm auf, daß seine Arbeitskameraden ka ein Drittel ihrer Tagesarbeit leisteten, weil sie im Stückl arbeitend befürchteten, daß die Lohnsätze bei einer merklic Mehrleistung erheblich herabgesetzt werden könnten. Tay nahm gegen diese absichtliche Zurückhaltung der Arbe leistung Stellung und versuchte seine Arbeitskameraden Mehrleistungen anzuregen. Dadurch kam er in Gegensatz Belegschaft, ließ sich aber nicht aus der Fabrik herausdräng Als er im Jahre 1882 Werkmeister geworden war, begann sich mit einem Verfahren zu beschäftigen, das die Gegensä von Arbeitgeber und Arbeitnehmer beseitigen und die Gem schaftsinteressen beider fördern sollte. Er glaubte, daß zunäc über die tatsächliche Arbeitsleistung eines jeden Angehöri der Belegschaft vollste Klarheit geschaffen werden müßte.

ang ihm, die Größe der Arbeitsleistung zu ermitteln; wie sie ich auf zweckmäßigste Weise zu erreichen sei, ließ er zuhst noch unberücksichtigt. Immerhin kam er des weiteren ı, ein Lohnverfahren aufzustellen, das für hohe Leistungen en und für niedrige Leistungen niedrigen Lohn gewähren die Arbeiter veranlassen sollte, ihre Verdienstmöglichkeit st zu bestimmen. Dieser Versuch einer Entlohnungsweise, als „Differential-Lohnsystem" bekannt ist, ist als die erste ffel der von ihm benannten W. B. anzusehen. An dieser le ist es nicht möglich, weiter auf die wirtschaftlichen und llschaftlichen Verhältnisse des Landes einzugehen, in denen lor, beeinflußt von seiner Umwelt, sein System weiter ause. Es kann aber nicht dringlich genug empfohlen werden, geschichtlichen Entwicklung, über die das Schrifttum sich ehend verbreitet, nachzugehen, um die weitere Entwicklung merika zu begreifen, die — das sei jetzt schon vorweg gemen — in Deutschland mit seinen ganz anders gearteten hältnissen andere Wege in natürlicher Weise gehen muß. er zweifellos vorhandene Mangel der von Taylor für rikbetrieb aufgebauten Arbeitsweise: Höchstarbeitsaufgabe, unden mit antreibenden Entlohnungsarbeiten, hat den nern eine scharfe Waffe in die Hand gegeben, und die Überung amerikanischer Arbeitsverfahren nach Taylor wird von Gegnern mit Recht scharf bekämpft, und doch ist die Furcht der Einführung dieser amerikanischen Verfahren gänzlich egründet. Unsere Arbeiter- und Gewerbegesetze, die Kollek-Tarifverträge, Betriebsrätegesetz und -verordnung, sowie Kraft der Gewerkschaftsorganisation setzen ihnen wohltätige mschuhe entgegen, die einen Raubbau auf Kosten der Geheit und des seelischen Wohlbefindens der Angestellten und eiter nicht zulassen. Daß insbesondere im Eisenbahnwesen Betriebswissenschaft Formen entwickeln wird, die der rfen Kritik des Industriellen, des Volkswirtschaftlers, des chologen und Arztes Stand zu halten vermögen, darf nach gegenwärtigen Stand der Entwicklung und nach der Vercortung, der sich die führenden Männer bei der Deutschen hsbahn wohl bewußt sind, mit Recht ausgesprochen werden.
ie zweite Staffel in den Gedankengängen der W. B. ist in Ermittlung der zweckmäßigsten Arbeitsweise zu erblicken. at lange genug gedauert — fast 2 Jahrzehnte vergingen bis Ende der 90er Jahre —, um zu erkennen, welch große Beung die genaue Feststellung der Arbeitsleistung und die und Weise der Arbeitsausführung haben. Hierauf kommen später noch eingehend zu sprechen.
s dritte Stufe ist die Trennung der nachdenkenden Tätigkeit der schaffenden Tätigkeit anzusehen, die darin besteht, daß geistige Arbeit nach Möglichkeit von den zu diesem Zweck geeignetsten erscheinenden Menschen geleistet wird, wähdie ausführende Tätigkeit in die Hand derjenigen gelegt , die nach ihrer Vorbildung, nach ihrem Können und nach Geschicklichkeit hierfür am besten brauchbar erscheinen. e dritte Staffel hat den Gegnern nicht wenig Anlaß gegeben, ors Anschauungen zu bekämpfen, und doch ist gerade diese Staffel der treffendste Ausdruck der von Taylor aufuten Betriebsweise, die man kurz dahin zusammenfassen : die größte Ergiebigkeit menschlicher Arbeit ist durch ges Vorschreiben einer Arbeitsaufgabe und die Möglichkeit hoher Vergütung erreichbar.
Vorwurf, der Taylor wiederholt gemacht wird, ist der, r nur die Verhältnisse innerhalb einer Fabrik zum Gegen- seiner Bemühungen gemacht habe, und daß er nicht seine auf die ganze Industriewirtschaft eines Landes oder gar Welt ausgedehnt habe, daß er also zu einseitig vorgegangen Dieser vorzugsweise von Volkswirtschaftlern erhobene urf wiegt wenig bei der Beurteilung der Anregungen, die Taylor unzweifelhaft in alle Betriebe gekommen sind, und isenbahnwirtschaftler, Techniker wie Nichttechniker haben d genug, die W. B. zu studieren und das für die Eisenbahnebe Brauchbare in die Tat umzusetzen.
kommen also für unsere vom Standpunkt des Industriellen nicht des Volkswirtschaftlers ausgehende Betrachtung fol- Kernfragen zur Erörterung:
Welches sind die Grundlagen der W. B.?
Was ist von diesen Grundlagen anwendbar für die Betriebe Deutschen Reichsbahn?
In welcher Weise ist die Durchführung möglich?
erste Frage ist mit den bisherigen Betrachtungen beant-t. Die Aufgabe, Arbeitsvorgänge nach der für sie notwen- Zeit und nach ihrem Verlauf zu beobachten, führt zu dem igsten Rüstzeug der W. B., zu den sogenannten Zeitlien. Die Zeitstudien lassen sich nur ausführen und en nur Erfolg bringen, wenn die ihnen unterworfenen Arvorgänge zerlegt werden in kleinste Elemente, und wenn kleinsten Elemente auf ihre Zweckmäßigkeit geprüft und erprobten Grundsätzen und Erfahrungen, die bei dieser gung gesammelt werden, wieder zu nun vollkommeneren und zweckmäßiger verlaufenden Arbeitsgängen zusammengesetzt werden.

Das Reichsverkehrsministerium hat für die Vornahme von Arbeits- und Zeitproben in Eisenbahnwerken die Ausarbeitung einer Anweisung angeordnet.

Bemerkenswert ist die Beteiligung des ausführenden Arbeiters an der sogenannten Zeitaufnahmegemeinschaft, welche die Zeitstudien durchführt. Der ausführende Arbeiter, dessen Arbeitsausführung der Zeitprobe unterworfen ist, wirkt mit seinem Rat und seiner Erfahrung ebenso mit wie die Ingenieure, die die Zeitaufnahme vornehmen. Die Vertretung der Belegschaft ist ebenfalls bei den Zeitproben beteiligt und hat schon wiederholt Gelegenheit gehabt, festzustellen, daß die Bestimmung von Stückzeiten in der sorgfältigen Art mittels Zeitproben doch bessere und richtigere Werte geben muß, als die bloße Schätzung durch den mit der Stückzeitermittlung beauftragten Werkstattbeamten. Wenn man den Zweck der Zeitaufnahme aufmerksam sich vergegenwärtigt, so wird man erkennen, daß auch außerhalb der Werkstättenbetriebe bei der Deutschen Reichsbahn die Zeitproben ein nützliches Hilfsmittel für die Verbesserung des Ablaufs von Betriebsvorgängen darstellen können.

Um Zeitstudien vorzunehmen, bedarf es einer eingehenden Beschäftigung mit der Methodik. Um Mißerfolge zu vermeiden, ist die Ausbildung von Beamten und Arbeitern in Zeitaufnahmen in größerem Umfange vorzunehmen.

Dank dem Verständnis der Werkbeamten von Leitung und Aufsicht und der Belegschaften konnte die Methodik der im Lohntarifvertrag vereinbarten Arbeits- und Zeitproben in den Eisenbahnwerken zu Köln-Nippes und Grunewald sowie in den Hauptwerkstätten zu Breslau 1c und Magdeburg-Buckau schon soweit durchgebildet werden, daß die dort gewonnenen Erfahrungen und Ergebnisse die wertvollsten Unterlagen für weitere Arbeiten darstellen. Sie sind bedeutungsvoll genug, um bei ihnen etwas zu verweilen. Zeitgewinne bei Arbeitsvorgängen der reinen Fertigung zeigen nach sorgfältiger Auswertung der Zeitaufnahmen, d. h. nach Einführung der als notwendig erkannten Verbesserungen Höchstwerte bis zu 50 % und mehr, während der Mittelwert auf 20 bis 25 % anzunehmen ist. Oft genügen wenige Stunden der Zeitaufnahme, um den Mangel an Arbeitsgleichschritt zwischen Arbeitergruppen oder ganzen Werkabteilungen, die miteinander in engster Verkettung arbeiten, sowie die Ursachen für diesen Mangel zu erkennen. Schwieriger ist schon der Vorschlag für schnelle Abhilfe, oft am schwierigsten die schnelle Durchführung der Vorschläge. Was man vor zwei Jahren für unmöglich hielt und was noch heute von manchem in Zeitaufnahmen unerfahrenen Fachgenossen stark bezweifelt wird, die Zeitaufnahme beim Abbau und Zusammenbau der Fahrzeuge, ist schon zur Tat geworden und hat, wie von Kennern erwartet, die gleich günstigen, glänzenden Erfolge gezeitigt. Die „Montage", die der Schätzung der für sie erforderlichen Stückzeit so schwer zugänglich ist, ist das dankbarste Feld für Zeitaufnahmen, besonders in unseren Eisenbahnwerken, in denen sich Ab- und Zusammenbau der Fahrzeuge alltäglich unter den gleichen Formen wiederholt.

Wenn mittels der Zeitstudien im Sinne der W. B. die unermeßliche Zahl der Arbeits- und Betriebsvorgänge in der Deutschen Reichsbahn durchforscht wird — eine Arbeit, zu deren Bewältigung Jahre gehören —, so ist die Voraussage wohl nicht zu kühn und vermessen, daß Millionenwerte als Ersparnisse durch die W. B. auf der Grundlage der Arbeits- und Zeitproben herauszuholen sind. Die für die Zeitaufnahmen aufzuwendenden Geldmittel werden sich einst sehr gut verzinsen: Es liegt Geld in den Zeitstudien!

Die für die Zeitaufnahmen aufgewendeten Kosten wären vergeudet, wenn man nicht den bei den Zeitaufnahmen ermittelten besten Verlauf eines Arbeitsvorganges in irgendeiner Weise festhält, damit er im Wiederholungsfalle in dieser besten Weise, wie ihn der gegenwärtige Stand der Erkenntnis festgelegt hat, immer wieder ausgeführt werden kann. Dieser Gesichtspunkt ist für die Deutsche Reichsbahn von großer Bedeutung, wenn man bedenkt, daß in dem gewaltigen Betrieb Millionen von kleinsten Arbeitsvorgängen täglich und stündlich sich wiederholen und viele Millionen an Geld vergeudet werden, wenn Betriebs- und Arbeitsvorgänge in unwirtschaftlicher Weise sich abspielen, obgleich der richtige Arbeitsablauf erkannt worden ist. Es ist also nichts natürlicher, als daß der bei der Zeitaufnahme als wirtschaftlich erkannte Arbeitsablauf schriftlich festgehalten wird als ein Belehrungsmittel für diejenigen, die den Arbeitsvorgang zu leiten oder zu leisten haben. In diesen so einfachen und doch überzeugenden Gedankengängen ist die von dem Ingenieur Seubert so glücklich benannte „Unterweisungskarte" von Taylor abgeleitet und begründet. Die Unterweisungskarte ist nicht zum wenigsten der Punkt, an dem die Anfeindungen der W. B. in den Fabrikbetrieben einsetzen. Dabei wird der so klare Zweck

der Unterweisungskarte völlig übersehen, der darin besteht, eine genaue Anleitung zu geben, wie eine Arbeit zu machen ist, in welcher Reihenfolge die einzelnen Arbeitsgänge hintereinander zu erledigen sind, und wieviel Zeit jeder einzelne Arbeitsgang für sich erfordert.

So wird die Unterweisungskarte nicht zu einem Zwangsmittel, sondern zu einer Unterstützung für die gestellten Arbeitsaufgaben. Die Zeiten sind vorbei, wo jeder nach seinem mehr oder weniger guten Können und Sachverständnis eine Arbeit mehr oder weniger geschickt anfängt. Die heutige Zeit fordert vielmehr den wirtschaftlichsten Gang bei der Herstellung aller Erzeugnisse, der eben nur auf Grund eingehender Forschung zu erkennen und festzulegen ist.

Lange bevor man an die Unterweisungskarte in Fabrikbetrieben in heutiger Form dachte, haben auch die Eisenbahnbetriebe versucht, den richtigen Ablauf von Betriebsvorgängen, wenn auch nicht mit Angabe der Zeit, durch andere Hilfsmittel sicherzustellen. So sind die zahlreich in den verschiedenen Geschäftsbereichen der Eisenbahn herausgegebenen Merkblätter z. B. für die mannigfachsten Arbeitsausführungen in den Werkstätten, für Lokomotiv- und Kesselfeuerung, für den Bahnhofs- und Stellwerksdienst, nichts anderes, als die Vorläufer der Unterweisungskarte. Nicht immer handelt es sich dort, wo eine Unterweisung notwendig ist, um einen Produktionsvorgang, aber immer handelt es sich darum, für Dienstleistungen und Arbeitsverrichtungen in möglichst scharf gefaßter Form ein Unterweisungs- und Lehrmittel, oft nur ein erinnerungskräftiges Hilfsmittel den Beamten und Arbeitern in die Hand zu geben, damit die Vorgänge der Arbeitsverrichtungen planmäßig und, was ebenso wichtig ist, und wo es darauf ankommt, sparsam sich abwickeln.

Die vorstehenden Betrachtungen zeigen, daß zwei wesentliche Momente im Vordergrunde stehen, die durch die wissenschaftliche Erforschung mit Hilfe der Zeitaufnahmen erfaßt werden sollen, die Arbeitszeit und die Arbeitsverfahren. Sorgfältige Zerlegung der Arbeit in die kleinsten Arbeitselemente und Wiederzusammensetzen nach der besten Erkenntnis führen zur wirtschaftlichen Arbeitsweise, für die die aus den Zeitaufnahmen entwickelte Unterweisungskarte eines der ersten Hilfsmittel ist. Beispiele für Unterweisungskarten finden sich in den meisten Büchern über neuere Fabrikorganisation.

Die Zeitstudien, die sich im wesentlichen mit der Fabrikation in Industriewerken beschäftigen und wohl bisher zum größten Teil in dieser angewendet worden sind, lassen sich aber im weiteren Rahmen auch für Vorgänge des reinen Betriebs, also einer organisatorisch eingerichteten Tätigkeit, die planmäßig ablaufen soll, und für die auch oft nur eine bestimmte Zeit zur Verfügung gestellt werden kann, mit großem Erfolge verwenden. Bei den Zeitaufnahmen wird übrigens der aufmerksame Zeitaufnehmer schon von selbst auf diese erweiterte Verwendungsmöglichkeit der Zeitstudien hingeführt, an die s. Z. Taylor nicht gedacht hat, die aber in den mannigfaltigen Geschäftsbereichen der Eisenbahn noch eine große Zukunft haben werden. Das Schlagwort, mit dem die Zeitstudien bei diesen Arbeiten zu verbinden sind, lautet: Gesundung eines Betriebs. Es ist möglich und notwendig, für jeden Betrieb einen Gesundungsplan aufzustellen, der diejenigen Arbeiten enthält, die sich auf Verbesserungen, auf Neubeschaffungen und auf Neu- oder Umbauten der Betriebsanlagen aller Art erstrecken können. Nach diesem Gesundungsplan wird dann systematisch ein Betrieb durchforscht und auf wirtschaftliche Höhe gebracht. Die Aufstellung eines Gesundungsplans setzt größte Sachkenntnis und bestes Vertrautsein mit den örtlichen Betriebsverhältnissen, für die der Gesundungsplan aufgestellt werden soll, voraus. Ein Gesundungsplan für Eisenbahnwerkstätten ist abgedruckt in der Niederschrift über die Besprechung mit den maschinentechnischen Dezernenten und den Vorständen der Lokomotivabteilungen der Eisenbahn-Hauptwerkstätten, der Zweigstelle Bayern, der Eisenbahn-Generaldirektionen und der Eisenbahndirektion Oldenburg, die am 23./24. September 1921 in Ulm stattfand.

Die Fortentwicklung des Gesundungsplans zeigt sich in Fragebögen, die nunmehr in der unentbehrlichen Kleinarbeit alles Material zusammenzufragen und -zutragen versuchen, was zur Erkenntnis der inneren Zusammenhänge erforderlich ist. Wer einmal einen solchen Fragebogen zur Erforschung irgendeiner beliebigen Sache entworfen hat, wird den großen Nutzen erkannt haben, den ein solches systematisches Sichvergegenwärtigen aller der zu erforschenden Einzelheiten und Kleinigkeiten für die Lösung der Aufgabe mit sich bringt. Deswegen sind solche Fragebögen auch mit Vorteil verwendbar bei Besichtigungen in anderen Geschäftsbereichen, die zu Studienzwecken vorgenommen werden. Besichtigt man einen Betrieb nicht nach genau aufgestelltem Programm, so ist man stundenlang in ihm herumgelaufen, hat eine Unmenge von Eindrücken gewonnen und doch schließlich nicht das gesehen, was man sehen wollte, und nicht alles mit der genügenden Gr lichkeit. Auch das Einholen von Berichten und Unterlagen zweckmäßig an Hand von Fragebögen erfolgen, um die b wortenden Stellen zu den Äußerungen zu veranlassen, di fragenden Stellen wünschen. So werden Gesundungsplan Fragebögen zu einem sicheren Mittel der Erkenntnis und Se prüfung.

Sind größere Ausarbeitungen erforderlich, so empfiehlt die Niederlegung der Verbesserungsgedanken in sogenan Richtlinien, die durch ihre Verbreitung die beteili Beamten und Arbeiter auf die vorzunehmenden Verbesser arbeiten vorbereiten, d. h. sie für die neuen Gedanken nahmefähig machen sollen. Diesem Vorläufer wird bei sch rigeren Betriebs- und Arbeitsvorgängen eine eingehendere arbeitung zu folgen haben, die dann als Merkblätter -bücher alles Wissenswerte in ausführlicher Darstellung hält. Die Herausgabe der Merkblätter oder Richtlinien in Aushangform, Aktengröße, oder in Taschenbuchform zw dienlich sein. Der Ausschuß für wirtschaftliche Ferti (Awf) beim Verein deutscher Ingenieure hat bereits ahmenswerte Vorbilder geschaffen, auf die hiermit verwi sei. Welche Formen bei der Herausgabe zu wählen sind, von Fall zu Fall überlegt werden. Die herausgebende S darf nicht verfehlen sich davon zu überzeugen, daß die M blätter auch in die Hände aller derjenigen kommen, für di bestimmt sind.

Die Gesundungsarbeiten für große Betriebe werden über Jahre hinaus erstrecken; ihr Erfolg wird von zwei aussetzungen abhängen: Geschulte, kenntnisreiche Beamte betreffenden Geschäftsbereichs in ausreichender Zahl und reichende Geldmittel. Die erste Bedingung ist in den trieben der Deutschen Reichsbahn nicht so leicht zu erfü denn man muß sich klar sein, daß die Gesundungsarbeit ni anderes bedeutet, als die sorgfältige Durchforschung eines triebs, und daß der weitere Ausbau auf Grund dieser schungsarbeiten nur von Fachleuten geleistet werden k die von den Sorgen der Tagesgeschäfte nicht berührt wer Eingehend ist von mir die Notwendigkeit eines besonde Stabes der W. B. begründet worden in meiner Abhand „Verbesserungen im Werkstättenbetrieb, Oberwerkdirekt Stab der wissenschaftlichen Betriebsführung, Werkdirektor“, schienen im Mai-Sonderheft 1922 der Verkehrstechnik, auf hiermit verwiesen sei. Auch andere Abhandlungen und Büc die sich mit der Gesundung von Betrieben beschäftigen, beto in erster Reihe die Notwendigkeit von Organisatoren in eben bezeichneten Sinne. Wertvolle Anregungen gibt gerade diesem Gebiete der Durchforschung von Industriewerken Buch von W. Kent „Warum arbeitet die Fabrik mit Verlu im Verlage von J. Springer, Berlin 1921. Auch das Buch vision und Reorganisation industrieller Betriebe“ von F Moral im Verlag der Polytechnischen Buchhandlung von Seidel, Berlin, bietet wertvolle Fingerzeige. Die Bereitstell der erforderlichen Beamten wird nach Menge und Güte woh nächster Zeit auf unabsehbare Schwierigkeiten stoßen, so versucht werden muß, mit den recht wenigen Beamten, die diesen Zweck geeignet sind und freigemacht werden können, Ziele wenigstens in langsamerem Tempo zu erreichen. Die fürchtung, daß die vielen, bereits schon in Gang gebrach Neuerungsarbeiten im ersten Anlauf steckenbleiben könn ist nicht von der Hand zu weisen. Und doch gibt es zur keinen anderen Weg als den, diese Beamten, wenn irgend m lich, aus dem Tagesgeschäftsbetrieb herauszuziehen, ihnen erforderliche Literatur zur Verfügung zu stellen und sie du beratende Ingenieure in Kursen oder jeweilig aus besonde Anlaß unterweisen zu lassen. Die beratenden Ingenieure w den sich zweifellos in geringer Zahl freimachen lassen. sie in ausreichender Zahl vorhanden sind, daran darf k Zweifel sein. Wenn die W. B. nur einigermaßen in wünsch wertem Schrittmaß und in wünschenswerter Ausdehn auf vielen Sondergebieten Platz greifen soll, so ist nicht ausreichend, wenn alle die neuen Gedanken nur einzelt von einigen wenigen kundigen, eingearbeiteten W beamten oder einer größeren Anzahl von Werkstättendezern ten und Werkvorständen gelegentlich einer Besprechung üb mittelt werden. Unerläßlich ist die systema sche Einführung der in den Werkstätten tä gen Maschineningenieure des oberen und mi leren Dienstes in die Lehren der W. B. und ih Anwendungsmöglichkeiten nach dem jewei gen Stand der Erkenntnis. Während im Betriebs- Verkehrsdienst der Eisenbahnen die Kenntnis der Dienstv schriften und die Dienstausübung nach ihnen die Grundl für systematische Belehrung, Unterweisung und Fortbildung Betriebs- und Verkehrspersonals darstellt, ist die Fortbildun grundlage im Werkstättenwesen eine ganz andere: die auf wirtschaftliche Erledigung des Auftragsbestandes gerichtete tigkeit bildet den Hauptinhalt des Schaffens aller Werkbeam

l -arbeiter. Es wird zu prüfen sein, in welcher Weise zielwußt nach bestimmtem Plane diesem großen Kreise die neuen danken und ihre Ausführungsmöglichkeiten nahegebracht rden können. Da Arbeitsverfahren in Fabriken oft sehr nell veralten, auch die für sie ausgegebenen Richtlinien viel ssiger als Dienstvorschriften sind und sein müssen, so wird dem zu entwickelnden Verfahren der Unterweisung mit Sorgt darüber zu wachen sein, daß stets das Neueste aus der rkbetriebsführung und Fertigung zur Verarbeitung als Unrichtsstoff so schnell wie möglich in die Hände der Lehrer ratende Ingenieure) gelangt; denn jede Unterrichtsstunde ß das Neueste vom Neuen, keine darf Veraltetes und Übertes bringen: denn das Unterrichts- und Bildungswesen wird rmen der Fortbildung für die Werkbeamten und Arbeiter den müssen, die von denen für die Beamten des Betriebsnstes voraussichtlich nicht unwesentlich abweichen werden. Lehrmittel zur Unterstützung des Unterrichts für Männer einer im Wesentlichen schaffenden Tätigkeit werden ganz lerer Art sein müssen, als jene für Betriebsbeamte, die mit Abwicklung von Betriebsvorgängen zu tun haben. So wird B. der Lehrfilm mit begleitenden Erklärungen voraussichtlich erst in den fabrikartigen Betrieben zu Unterrichtszwecken r schnell weiteste Verbreitung finden. Weiter ist das noch gelöste Problem, die große Masse der Belegschaft mit den ren der W. B. so bekannt und vertraut zu machen, daß sie der Wichtigkeit, der Notwendigkeit und der Art der Durchrung überzeugt wird und bereitwillig mitarbeitet. Als ein ht unwirksames Mittel, die neueren Gedanken im Werkwesen weiten Kreisen bekannt zu machen, und für sie zu werben, ß eine Werkzeitschrift[3]) bezeichnet werden, wie sie in lreichen Werken der Großindustrie besteht und seit Anfang ses Jahres auf Anregung des Reichsverkehrsministers für Beamten und Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten herausgeben wird. Daß man mit gleichen Zielen eine Betriebs- Verkehrszeitschrift schaffen könnte, wurde kürzlich in einer sammlung der Unterrichts- und Bildungsdezernenten zu lar angedeutet. Es würde zu weit führen, hier zu zeigen, die Werbetätigkeit für das Verständnis der neuesten Arsverfahren schon in der Lehrlingserziehung einzusetzen hat, u auf diesen wesentlichen Unterschied der Unterweisung der rkstättenbeamten und -arbeiter im Gegensatz zu den Been des Betriebs- und Verkehrsdienstes muß nochmals einglichst hingewiesen werden. Hier Beamte, die nach Dienstweisungen und Dienstvorschriften mit streng zu beachtender tigkeit jedes Satzes, von dem es keine eigenmächtige Abchung gibt, ihren Dienst auszuüben haben, dort Fabriknieure und -meister sowie -arbeiter, bei denen das Verständ- für die wirtschaftliche Fertigung zu entwickeln ist, worauf lann dem selbsttätigen Weiterarbeiten in den aufgenommenen ren freiester Spielraum gewährt ist. Es ist schon der Mühe t, daß sich das Unterrichts- und Bildungswesen mit den wierigen Problemen, die das Werkstättenwesen der Deutschen hsbahn hinsichtlich der Unterweisung in dem hier skizzier- Sinne stellt, in engster Fühlungnahme mit der Werkstättenwaltung beschäftigt. Es wird daher im Dienste der B. das Unterrichts- und Bildungswesen nicht zu entren sein, schon wegen der notwendigen Fühlungnahme den gleichen Bestrebungen der Großindustrie, die in cher Weise auf die Fortbildung der Beamten und Arbeiter ielen, um die Betriebe hinsichtlich der Betriebsführung und Fertigung neuzeitlich auszugestalten. Wenn in dem Unterts- und Bildungswesen auch erfahrene Werkbeamten (wie zurzeit glücklicherweise der Fall ist) tätig sind und sich der dankbaren angedeuteten Aufgaben annehmen, so wird an einem schnellen und sicheren Erfolg nicht zu zweifeln sein.

Man darf nicht im unklaren sein, daß die W. B. eine gewaltige Revolution nicht nur in den Anschauungen althergebrachter Überlieferung und auch in den Ausführungsformen des Vollzuges in allen Produktionsstätten und Dienstbetrieben herbeiführen wird, und man muß sich deshalb gegenwärtig halten, daß diese gewaltige Revolution der Gedanken und des Vollzuges bei den großen Betrieben der Deutschen Reichsbahn nicht in kurzer Zeit vor sich gehen kann. Deswegen müssen in die Unterrichtspläne der Beamten aller Geschäftsbereiche Fragen der W. B. aufgenommen werden, damit alle Beamten sich in den Geist der W. B. einfühlen und einleben. Mit Geduld wird daher abzuwarten sein, wie die in die Bestrebungen der W. B. hineingesteckten Geldsummen sich auswirken werden. Schon wiederholt ist nicht ohne Absicht auf die einschlägige Fachliteratur hingewiesen worden; ohne das Studium der Literatur ist kein Fortschritt in der W. B. möglich. Merkwürdigerweise wird der Nutzen der Beschäftigung mit der Literatur noch vielfach von den leitenden Stellen unterschätzt, so daß die erforderlichen wirklich bescheidenen Mittel für die Beschaffung von notwendigen Büchern nicht bereitgestellt werden und daß in den Büchereien der leitenden Beamten eine trostlose Leere zu finden ist. Erlasse und Verfügungen können aber niemals das Studium der Bücher ersetzen. Ich darf daher an dieser Stelle der Hoffnung Ausdruck geben, daß meine Ausführungen hierüber den Anstoß geben mögen, daß nunmehr der Beschaffung von Büchern das nötige Verständnis entgegengebracht wird, und daß die Mittel zur Beschaffung in möglichst reichlichem Umfang zur Verfügung gestellt werden möchten.

Sind die Wege zur Gesundung oder Verbesserung eines Betriebes klar erkannt, so werden sie in vielen Fällen ohne Geldaufwand nicht beschritten werden können, und daran gehen oft die schönsten Pläne der W. B. zugrunde, und schließlich ermatten auch die Beamten, die sich für die neuen Vorschläge mit ihrer ganzen Arbeitskraft eingesetzt haben. Es ist nach dem bisherigen Buchungsplan der Deutschen Reichsbahn nicht möglich, den Erfolg der in Neuanlagen oder Neubeschaffungen hineingesteckten Gelder nachzuweisen. Es ist dies mit ein Hauptgrund, weswegen die Werbekraft der gedachten beantragten Geldmittel für das ganze Unternehmen nur zu leicht unterschätzt oder verkannt wird. Ist erst eine Buchung gefunden, in der der Nachweis der Wirtschaftlichkeit jeder verwendeten Summe einwandfrei erbracht werden kann, so wird zweifellos auch die Bereitstellung der Mittel leichter vonstatten gehen können. Es ist daher die Ausarbeitung eines den genannten Anforderungen genügenden Buchungssystems für die Betriebe der Deutschen Reichsbahn eine der wichtigsten Aufgaben der W. B.

In der Besprechung mit den Werkstättendezernenten der Deutschen Reichsbahn und einigen Vorständen von Wagenwerkstätten über die Ausbesserung von Fahrzeugen im Mai d. J. in Heidelberg ist die Selbstkostenermittlung bei der Fahrzeugunterhaltung in den Eisenbahnwerkstätten zur Sprache gekommen. Die Niederschrift enthält in den Anlagen 9—11 eine Beschreibung der zurzeit in den Eisenbahnwerken Grunewald, Darmstadt und Leinhausen in der Erprobung begriffenen Verfahren zur Ermittlung der Selbstkosten. Zum ersten Male wird hierdurch einem größeren Kreise ein Einblick gewährt über den Versuch einer neuzeitlichen Betriebsabrechnung in den Eisenbahnwerken, der zweifellos dazu dienen wird, die kommende Entwicklung der Wirtschaftsführung in den Eisenbahnwerken der Deutschen Reichsbahn bestimmend zu beeinflussen. Ich empfehle bestens das Studium dieser 3 Anlagen der Heidelberger Niederschrift. Für die Entwicklung der neuzeitlichen Selbstkostenberechnung ist übrigens geschichtlich bemerkenswert, daß sich Taylor so gut wie gar nicht mit einem Verfahren zur zweckmäßigen Abrechnung beschäftigt hat.

(Fortsetzung folgt.)

[3]) In Amerika bestehen bereits 340, in England 200 Werkzeitriften; aus diesen Zahlen ist die große Bedeutung zu eren, welche die Industrie beider Länder den Hauszeitriften beilegt.

Arbeitsversäumnis wegen gerichtlicher Termine.

Vom Gerichtsassessor **Mantey**, Erfurt.

ach § 20 Ziff. 1m des Lohntarifs wird bei Arbeitsversäumaus Anlaß der Wahrnehmung strafgerichtlicher Termine, sie nicht durch eigenes Verschulden des Arbeiters verannsind und kein Anspruch auf Gebühren besteht, für die erforderliche Zeit der Tariflohn nebst den Zuschlägen get. Die Ausführungsbestimmungen sagen dazu: „Schöffen Geschworene, Zeugen und Sachverständige fallen nicht unter, weil diese Anspruch auf Gebühren aus der Staatse haben . . . .“

fragt es sich, welche Fälle übrig bleiben, in denen der eiter in die Lage kommen kann, unverschuldet strafgerichtliche Termine ohne Gebührenanspruch wahrzunehmen. In Betracht kommen drei Fälle: zunächst der Fall, daß der Arbeiter als „Beistand“ seiner angeklagten Ehefrau oder eines Angeklagten, dessen gesetzlicher Vertreter er ist, zugelassen wird (§ 149 StPO.); weiter der Fall, daß er als Wahlverteidiger auftritt, sofern das Gericht diese Laienverteidigung genehmigen sollte (§ 138 StPO.); schließlich der Fall, daß der angeklagte Arbeiter rechtskräftig freigesprochen oder das Verfahren gegen ihn eingestellt worden ist. Jedoch steht mit der Freisprechung oder der Einstellung nicht ohne weiteres fest, daß die Wahrnehmung des oder der Termine „nicht durch

eigenes Verschulden des Arbeiters veranlaßt“ war. Denn Verschulden im Sinne dieser Tarifbestimmung kann auch bei Freispruch vorliegen, wenn z. B. in einem Verfahren wegen Ehebruchs der Freispruch erfolgte, weil zur „Strafbarkeit“ die Bedingung fehlte, daß die Ehe geschieden worden war, und ebenso wenn etwa in einem Verfahren wegen Hausfriedensbruchs das Urteil Einstellung verfügte, weil zur „Strafverfolgung“ die Bedingung fehlte, daß Strafantrag gestellt war. Im Zusammenhang damit sei erwähnt, daß auch im Falle einer „Straffreierklärung“ (vgl. §§ 199, 233 StGB.) von unverschuldeter Terminswahrnehmung nicht wird gesprochen werden können. Auch die Teilnahme des Arbeiters als Vertrauensmann des alljährlich beim Amtsgericht zusammentretenden Ausschusses (nach § 40 GVG.), welcher über die gegen die Schöffenurliste erhobenen Einsprachen zu entscheiden hat, fällt nicht unter die hier in Rede stehende Terminswahrnehmung, weil es sich dabei um einen Verwaltungsakt, nicht um einen „strafgerichtlichen Termin“ handelt.

Die Ausführungsbestimmung zu Ziffer 1 m kann indes nicht ohne Einschränkung bestehen. Denn der Zeuge hat nur Anspruch auf Gebühren, wenn ihn das Gericht oder die Staatsanwaltschaft geladen hat (vgl. § 70 StPO.), nicht aber in dem häufigen Fall der unmittelbaren Gestellung des Zeugen durch den Angeklagten. (Allerdings wird auch hier die Zeugengebühr auf Antrag gewährt, wenn sich in der Hauptverhandlung ergibt, daß die Vernehmung der unmittelbar geladenen Person zur Aufklärung der Sache dienlich war — § 219 Abs. III StPO. —, was erfahrungsgemäß meist nicht der Fall ist). Der unmittelbar vom Angeklagten gestellte Zeuge würde also regelmäßig doch unter die Ziffer 1 m fallen. Denn man kann nicht etwa sagen, daß, weil die Parteien des Tarifvertrages ihre Unterschriften unter die Ausführungsbestimmungen gesetzt haben, sie sich damit im Verhältnis zueinander auf die Fiktion einigen wollten: Zeugen haben stets Anspruch auf Gebühren (mithin Arbeiter als Zeugen in keinem Fall Anspruch auf Lohnfortzahlung). Die Ausführungsbestimmungen sind auch nicht Teil des Vertrages oder selbständiger Vertrag — trotz der Unterschriften —, sondern eine Verwaltungsverordnung, die der andern Partei des Tarifvertrages zur Kenntnis gegeben ist, und die lediglich die Verwaltungsorgane in bestimmter Richtung anweist, nicht aber den Vertragsgegner binden kann, sofern und soweit wenigstens jene Anweisung mit dem Vertrage nicht in Einklang stehen sollte.

Übrigens hatten Schöffen und Geschworene zur Zeit des Abschlusses des Tarifvertrages gar nicht Anspruch auf „Gebühren“. Sie erhielten nur Vergütung ihrer Reisekosten sowie Tagegelder (vgl. §§ 55 a, 96 GVG.), also Aufwandsentschä-gung; während Zeugen und Sachverständige auf Grund §§ 70, 84 StPO. nach Maßgabe der betreffenden „Gebührenord-nungen“ „Entschädigung für Zeitversäumnis“ (Gebühren) halten und außerdem Anspruch haben auf „Erstattung Kosten, welche durch die Reise und den Aufenthalt am O der Vernehmung verursacht werden“ (Aufwandsentschädigun Diese unterschiedliche Behandlung der Schöffen und Geschwo-nen einerseits, der Zeugen und Sachverständigen anderseits, darauf beruhte, daß die Amtstätigkeit der ersteren beiden Ausübung einer nur in ihren Nebenaufwendungen zu v gütenden Ehrenpflicht jedes Deutschen angesehen wurde, neuerdings fortgefallen. Das Gesetz über die Entschädigu der Schöffen usw. vom 4. Juli 1922 und dessen Ausführun verordnung (RGBl. I S. 561) sehen sowohl eine „angemess Entschädigung für den Verdienstausfall“ (Gebühren) wie den „mit der Dienstleistung verbundenen Aufwand und Ers der Fahrkosten“ — wie man jetzt statt Reisekosten sagt — v Die Ausführungsbestimmung zu Ziffer 1 m hatte dieser E wicklung also schon vorgegriffen. (Nebenbei bemerkt hat neue Gesetz vom 4. Juli 1922, das dem § 55 GVG. andern Inh gibt, die Aufhebung des vorerwähnten § 55 a GVG. nicht a gesprochen.) Übrigens hätte man vor Inkrafttreten des neu Gesetzes, um Schöffen und Geschworene nicht unter Ziffer 1 fallen zu lassen, nicht etwa als Grund angeben könn Ziffer 1 m treffe mit dem Begriff „Gebühren“ auch die „A wandsentschädigung“. Hiergegen spricht ein Vergle der Fassung des Wortlauts in Ziffer 1 m und Ziffer des § 20 LTV. Die letztere Ziffer gebraucht die Wendu „Entschädigung, die nicht als Ersatz für Aufwand an erkennen ist“. Diese absichtlich negative Umschreibung „Gebühren“ soll diesen Begriff gerade gegen den Begriff „ satz für Aufwendungen“ abgrenzen.

Auffallend ist an Ziffer 1 m, daß sie nur von Wahrnehmu strafgerichtlicher Termine spricht, später auch von Wa nehmung amtlicher Termine als Vormund oder Pfleger, wä rend über Termine des bürgerlichen Prozesses nichts verlaut Die Ausführungsbestimmungen sagen dazu mit Recht: „Für a übrigen unter m nicht genannten Termine wird der Lohn ni fortgewährt.“ Das kann für den Arbeiter namentlich dann einer Härte führen, wenn er im Zivilprozeß als von der Par „gestellter“ Zeuge vernommen ist. Denn auch in diesem F — es gibt deren aber noch weitere Fälle — hat er keinen A spruch gegen den Justizfiskus auf Zeugengebühren und glei wohl ebensowenig gegen die Reichsbahnverwaltung auf Fo gewährung des Lohnes; denn es liegt Arbeitsversäumnis v die ohne tarifliche Bestimmung nicht vergütet wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erhöhung der Gütertarife.** Durch die erhebliche Verschlechterung der Mark sind auch bei der Reichsbahn die sächlichen und persönlichen Ausgaben ungeheuer gestiegen. Die geltenden Eisenbahngütertarife (vgl. Nr. 38, S. 754 d. Ztg.) werden deshalb zum 1. November d. J. um 50 % erhöht. Die Tarifermäßigungen für Kartoffeln und Obst bleiben bestehen.

— **Die Tarife für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr** sind mit Wirkung vom 1. November d. J. ab dergestalt neu festgesetzt worden, daß die bisherigen Sätze für Einzelreisekarten um 100 %, die bisherigen Sätze für Zeitkarten dagegen nur um 50 % erhöht worden sind. Die Erhöhung erstreckt sich gleichmäßig sowohl auf die Mindestsätze als auch auf sämtliche Zonensätze. Auch die neue Fahrpreiserhöhung ist nach dem gleichen Verfahren wie diejenige am 1. Oktober durchgeführt worden; es werden also die aufliegenden Einzelfahrkarten zum vierfachen Betrage und die Zeitkarten zum dreifachen Betrage des ihnen aufgedruckten Fahrpreises verkauft.

— **Kein Fehlbetrag der Reichsbahnverwaltung im ersten Rechnungshalbjahr 1922** (April bis September einschließlich). Die Einnahmen des ordentlichen Haushalts betragen:

	in Millionen ℳ
a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr	10 550
b) aus dem Güterverkehr	78 714
c) aus sonstigen Quellen	2 973
im ganzen	92 237

Die Ausgaben des ordentlichen Haushalts stellen sich:

	in Millionen
a) für die Hauptverwaltung (Ministerium) auf	
b) für die Betriebsverwaltung auf	89
c) für sonstige Zwecke auf	
d) für den Schuldendienst auf	2
im ganzen auf	92

Der Abschluß zeigt, daß trotz der unaufhaltsam fortschreit den Geldentwertung und der hierdurch bedingten gewalti Verteuerung aller Kosten die Ausgaben des orden lichen Haushalts durch die Einnahmen vo gedeckt werden. Wenn gleichwohl nach der Übersic über die Finanzgebarung des Reichs die Geldabhebungen d Reichsbahn bei der Reichshauptkasse ihre Ablieferungen da bis Ende September wesentlich übersteigen, so erklärt sich d insbesondere durch die Bedürfnisse (Investitionen) des auß ordentlichen Haushalts sowie durch den Geldbedarf für Vorauszahlung des Vierteljahrsgehalts Oktober/Dezember die Beamten. Ein Zuschuß aus allgemeinen Reichsmitteln den Kosten des ordentlichen Haushalts der Reichsbahnverw tung war im ersten Halbjahr 1922 nicht erforderlich.

— **Fundsachen.** Zur Deckung der bei den Versteigerung der Fundsachen, unanbringlichen Güter usw. durch die Fu büros und Verwertungsstellen entstehenden Kosten wird n mehr von der Reichsbahn eine besondere Vergütung in Fo einer Schreibgebühr von 3 bis 100 M. erhoben, die nach d Höhe der Verkaufserlöse gestaffelt ist.

— **Aufnahme des vorläufigen Güter- und Tierwechselverke zwischen Deutschland und Polen über die Grenzübergänge Fra stadt—Leszno (Lissa) und Kreuz—Drawski Mlyn (Dratz mühle).** Am 9. Oktober 1922 ist der Güter- und Tierwechs verkehr zwischen Deutschland und Polen über die Grenzüb gänge Fraustadt—Leszno (Lissa) und Kreuz—Drawski M

ratzigmühle) vorläufig aufgenommen worden. Für diesen
rkehr gelten das Internationale Übereinkommen (I. Ü.) über
n Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den Ände-
ngen und Ergänzungen in der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli
95 und in den Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und
. September 1906 und bis auf weiteres folgende Sonderbestim-
mungen: Die Sendungen sind mit internationalem Frachtbrief
fzuliefern. Von der Beförderung mit durchgehendem, inter-
tionalem Frachtbrief sind außer den im § 1 (1) Ziffer 1 und 2
r Ausführungsbestimmungen zum I. Ü. angeführten Gegenstän-
n ausgeschlossen: Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geld-
rte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen,
etiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände,
e Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguß und Antiquitäten
d Leichen. Letztere müssen an der Grenze neu aufgegeben
rden. Der Absender hat im Frachtbriefe die Grenzübergangs-
tion vorzuschreiben und zwar:

n Verkehr nach Polen: Fraustadt bzw. Kreuz,
m Verkehr von Polen: Leszno (Lissa) bzw. Drawski Mlyn (Dratzigmühle).

achnahmen und Barvorschüsse sowie die Angabe des Inter-
es an der Lieferung sind bis auf weiteres ausgeschlossen.
den Lieferfristen werden die in Deutschland und Polen je-
ilig geltenden Zuschläge für den Auslandsverkehr hinzuge-
hnet. Für die Frachtberechnung gelten von der Landes-
nze ab die Tarife, die am Tage des Überganges der Sendung
die Nachbarbahn auf ihrer Grenzübergangsstation in Kraft
d. Die Fracht wird in beiden Richtungen nach den Binnen-
ifen der beteiligten Bahnen bis und ab Landesgrenze in der
ise berechnet, daß die Fracht von der Versandstation bis zur
desgrenze vom Absender erhoben, von der Landesgrenze bis
Empfangsstation auf den Empfänger überwiesen wird. Die
tsche Fracht für Sendungen, die in Fraustadt und Kreuz auf-
eben werden oder für diese Stationen bestimmt sind, ist zu
echnen:

) für die Strecke Fraustadt—Fraustadt Landesgrenze für 6 km,

) für die Strecke Kreuz—Kreuz Landesgrenze für 5 km, während im übrigen die der Frachtberechnung für die deutsche Strecke zugrunde zu legende Entfernung von der deutschen Versandstation bis Fraustadt Landesgrenze und Kreuz Landesgrenze bzw. von Fraustadt Landesgrenze und Kreuz Landesgrenze bis zur deutschen Empfangsstation zu bilden ist:

) für Fraustadt Landesgrenze durch Anstoß von 6 km an die Entfernung: deutsche Versandstation—Fraustadt bzw. Fraustadt—deutsche Empfangsstation,

) für Kreuz Landesgrenze durch Anstoß von 4 km an die Entfernung: deutsche Versandstation—Kreuz bzw. Kreuz—deutsche Empfangsstation.

nterwegsgebühren einschließlich Zollkosten, die von der Ver-
lstation bis zur Übergabe der Sendung an die Nachbarbahn
stehen, sind vom Absender zu tragen, die nach Übergabe bis
Empfangsstation erwachsen, sind vom Empfänger zu ent-
ten. Der Absender hat dem Frachtbrief alle zur Ein-, Aus-
Durchfuhr erforderlichen Zollbegleitpapiere beizugeben und
alle Folgen zu tragen, die sich aus dem Fehlen oder der
ichtigkeit der Zollpapiere ergeben. Ansprüche aus dem
chtvertrage gegen die Eisenbahn können nur vom Absender
der Versandbahn, nach Einlösung des Frachtbriefes jedoch
vom Empfänger bei der Empfangsbahn geltend gemacht wer-
Nachträgliche Verfügungen des Versenders sind nur zu-
ig, solange sich die Sendungen im Gebiete der Versandbahn
nden. Alle Sendungen sind gemäß der Ausfuhrdienstanwei-
g (Gemeinsamer Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter-
Tierverkehr 1921, S. 361) zollamtlich vorabzufertigen. Im
gen findet die deutsche Zollabfertigung in Fraustadt und
z statt. Die Verrechnung der Sendungen hat in besonderen
and- und Empfangsbüchern unter der Tarifbezeichnung
ustadt Landesgrenze“ und „Kreuz Landesgrenze“ zu er-
en.

Betriebseröffnung der Teilstrecke Naundorf b. Frei- (Sa.)-Niederschöna. Am 1. November ist die schmal-
ige (0,75 m) eingleisige Nebenbahnstrecke Naundorf b.
erg (Sa.)-Niederschöna mit den Stationen Naundorf b.
erg (Sa.), Falkenberg (Sa.) und Niederschöna für den
tlichen Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr
net worden. Der Haltepunkt Naundorf b. Freiberg (Sa.)
ir den Güterverkehr nicht eingerichtet.

Gegen den Eisenbahnerstreik. Eine kürzlich abgehaltene
liederversammlung der Ortsgruppe Berlin des Deutschen
bahnerverbandes, die von über 5000 Personen besucht war,
scharf Stellung gegen die kommunistische Streikhetze.
Der Ortsvorsitzende Scheffel bezeichnete die Zugeständnisse der Regierung mit Rücksicht auf die täglich steigende Teuerung zwar als völlig unzulänglich, aber er lehnte einen sofortigen Streik der Eisenbahner ab. Die Dinge lägen nicht so einfach, wie die Kommunisten es sich denken. Schließlich dürfte man nicht vergessen, daß die Regierung den Arbeitern für Oktober einen Vorschuß von 6800 ℳ gebe, wovon zunächst nur 1000 ℳ zurückzuzahlen sind. Ein Streik aber würde jedem Arbeiter Verluste bringen, die kaum einzuholen wären. Der Verband könne keine Streikunterstützung bezahlen, weil er kein Geld habe.

In der Erörterung forderten die Kommunisten eine sofortige Aktion. Ihnen trat im Schlußwort Scheffel entgegen und verwies auf das einzige Mittel zur Besserung der Wirtschaftslage: die Ermäßigung der Reparationsleistungen. Wenn in Frankreich, England und Italien die Arbeiter auf ihre Regierungen den Einfluß hätten wie in Deutschland, ständen sie um vieles besser. Die Anträge der Kommunisten wurden abgelehnt und eine Entschließung angenommen, die Raum für neue Verhandlungen mit der Regierung läßt.

Zu einem Teilstreik ist es leider in Kaiserslautern gekommen. Wie die Reichseisenbahndirektion Ludwigshafen mitteilt, ist das Tagelohnpersonal der Eisenbahndienststelle Kaiserslautern am 28. Oktober in den Ausstand getreten, weil eine von ihm gestellte Forderung auf Auszahlung eines Vorschusses in Höhe von 5000 ℳ vom Reichsverkehrsministerium nicht in vollem Ausmaße bewilligt worden war. Infolge der Niederlegung der Arbeit sind auf der Strecke Ludwigshafen—Homburg im nördlichen Teil der Pfalz Güterzüge sowie eine Reihe von Personenzügen von örtlicher Bedeutung ausgefallen. Die Fernzüge wurden bisher durchgeführt, ebenso wurde auf den Seitenlinien der Nordpfalz der Personenverkehr mit einigen Zügen aufrechterhalten. Die Arbeiter der Hauptwerkstätte Ludwigshafen sowie der Betriebswerkstätte Ludwigshafen und Neustadt a. d. Haardt haben sich inzwischen dem Streik angeschlossen. In welchem Umfange der Personenverkehr weiter durchgeführt werden kann, läßt sich noch nicht überblicken. — Einer Meldung aus Ludwigshafen vom 31. Oktober zufolge ist der Streik inzwischen beigelegt.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage im Ruhrgebiet war in der Woche vom 15. bis 21. Oktober im allgemeinen befriedigend. Die Abwicklung des überaus großen Herbstverkehrs wurde an einzelnen Tagen durch sehr scharfen Ostwind und dichten Nebel, der besonders in der Emscherniederung auftrat, in der wichtige Rangierbahnhöfe liegen, ungünstig beeinflußt. Es war trotzdem möglich, die Wagenanforderungen für den Versand von Brennstoffen mit ganz geringen Ausnahmen voll zu befriedigen. Die Anforderungen an Wagen für andere Güter als Brennstoffe waren ganz außergewöhnlich hoch, es waren hier Ausfälle besonders für weniger wichtige Güter nicht zu vermeiden. Der Eingang an Kartoffeln sowohl in Wagenladungen wie als Stückgut überstieg die Leistungen der Vorwoche erheblich. Die Abgabe leerer bedeckter Wagen von der Ruhr nach den Kartoffelversandgebieten und den Nordseehäfen wurde gegen die Vorwoche noch weiter gesteigert. Trotzdem konnten die angeforderten Wagen dieser Gattung, insbesondere soweit es sich um lebenswichtige Güter handelte, im allgemeinen gestellt werden. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vorgenannten Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 22 523 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 22 226 Wagen (Höchstgestellung am 19. Oktober 22 731). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 114 Wagen. Obwohl der Wasserstand des Rheins trotz einiger Schwankungen die ganze Woche hindurch noch günstig war, steht Kahnraum und Schleppkraft nicht mehr überall ausreichend zur Verfügung, hauptsächlich weil der Herbstnebel die Fahrtdauer der Schleppzüge stark beeinträchtigt. Die Umschlagsleistung an den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen belief sich auf 23 996 (21 776) t; in den privaten Rheinhäfen wurden 5989 (5820) t, in den Zechenhäfen der Kanäle 27 607 (28 118) t Brennstoffe werktäglich umgeschlagen.

— **Stockholm-Basel in 40 Stunden.** Ab 25. November wird ein neuer Expreßzugdienst zur Verbindung der Schweiz mit Skandinavien von Basel nach Stockholm eingerichtet. Der Zug lief schon im letzten Winter einige Male und war so gut besetzt, daß er jetzt endgültig in den Winterfahrplan der Deutschen Reichsbahn aufgenommen wurde; er soll zunächst wöchentlich einmal verkehren. Die Reise Kopenhagen-Basel dauert 26 Stunden, Stockholm-Basel 40 Stunden und Christiania-Basel 42 Stunden. Der neue Zug, dessen Ausstattung die Mitropa stellt, führt nur die erste Klasse, und zwar Schlaf- und Speisewagen; er wird zunächst bis zum 30. April 1923 gefahren und soll für den Sommer, wenn sich ein Bedürfnis herausstellt, beibehalten werden.

— **Der lautsprechende Fernsprecher in den Wagen der Hamburger Hoch- und Untergrundbahn.** Mit dem lautsprechenden Fernsprecher, wie er seit einiger Zeit in den Wagen mehrerer amerikanischer Stadtschnellbahnen zum Ankündigen der Haltestellen eingeführt ist, werden gegenwärtig Versuche auch auf der Hamburger Hoch- und Untergrundbahn gemacht. Die u. W. in Europa zu diesem Zwecke zum ersten Male angewendete Einrichtung dürfte insbesondere gute Dienste in der Dunkelheit und bei unsichtigem Wetter oder im Falle beschlagener oder vereister Wagenfenster leisten; auch können in außerordentlichen Fällen auf diesem Wege alle Fahrgäste gleichzeitig schnellstens von besonderen Maßnahmen durch das Zugpersonal in Kenntnis gesetzt werden. Bildlich vorgeführt wird diese Neuerung in Nr. 43 a der VDI.-Nachrichten, der bekannten Mittwoch-Ausgabe der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure.

Es wäre zu begrüßen, wenn sich auch die Berliner Schnellbahnverwaltungen zur Einführung solcher Neuerung, wenn auch einstweilen nur probeweise, entschließen könnten.

Österreich.

— **Untersuchung der Geschäftsabwicklung in der Bundesbahnverwaltung.** Als vorbereitende Teilmaßnahme zur Neuordnung der Bundesbahnverwaltung wurde eine Untersuchung aller Arbeitsvorgänge und deren Zusammenhänge sowohl beim Bundesministerium für Verkehrswesen und dessen Nebenstellen als auch bei den Bundesbahndirektionen und ausführenden Dienststellen angeordnet. Die bei diesen an Ort und Stelle vorzunehmenden Untersuchungen gewonnenen Ergebnisse sollen die Grundlagen bieten, den einzelnen Arbeitsvorgang zweckmäßig und wirtschaftlich, und ihre Zusammenhänge einfach und klar zu gestalten. Die Erhebungsbeamten haben am Beginne ihrer Tätigkeit zunächst einen vorläufigen Plan für ihre Arbeiten aufzustellen, der jeweils den gewonnenen Erfahrungen anzupassen ist. Die Bestellung der dem Stande des Bundesministeriums für Verkehrswesen zu entnehmenden Erhebungsbeamten, die die Erhebungen zu leiten haben werden, erfolgt durch das Bundesministerium für Verkehrswesen, die Bestellung der aus dem Stande der einzelnen Bundesbahndirektionen und der ausführenden Dienststellen zu entnehmenden, durch den zuständigen Präsidenten der Bundesbahndirektionen nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehrswesen. Außerdem können Beamte aus dem Bereiche der gesamten Bundesbahnverwaltung zur Mitarbeit zugezogen werden, wenn es sich um Erhebungen handelt, die Einzelkenntnisse und Fertigkeiten oder besondere Vertrautheit mit örtlichen Verhältnissen voraussetzen. In der Regel soll an den Erhebungen je ein Vertreter des ausführenden Dienstes, des Direktionsdienstes und des Bundesministeriums für Verkehrswesen teilnehmen.

Das Ergebnis der Erhebungen ist jeweils schriftlich kurz niederzulegen. Die Niederschrift muß den gegenwärtigen Zustand und die Zusammenhänge der Arbeitsvorgänge durch alle Instanzen klar ersehen lassen. Anschließend daran sind die erkannten Mängel darzulegen und zu erläutern und endlich sind Anträge zu stellen, die auf die Beseitigung unzweckmäßiger Arbeitsvorgänge, Vermeidung von Doppelarbeiten usw. hinzielen. Die Anträge sollen in der Regel einhellig gestellt werden; ist dies nicht zu erzielen, so haben die einzelnen Erhebungsbeamten das Recht, ihre Sondermeinung darzulegen. Die sofortige Abstellung der bei den Erhebungen wahrgenommenen Unzulässigkeiten, wie zum Beispiel unvorschriftsmäßige, unwirtschaftliche Dienstausübung, überflüssige oder unzweckmäßige Verrichtungen usw., ist von den Erhebungsbeamten durch den zuständigen Dienstvorstand zu veranlassen. Sofern es sich um ausführende Dienststellen handelt, ist hiervon die zuständige Bundesbahndirektion kurz zu verständigen. Angelegenheiten, die mehrere Gebiete berühren, sind von den beteiligten Erhebungsbeamten gemeinsam zu erheben. Bezüglich der Dienstzweige, für die ein Vorschriftenausschuß tagt, ist mit diesem in den einschlägigen Fragen das Einvernehmen zu pflegen.

— **Die Fortschritte der Elektrisierung der Bundesbahnen.** Dem Nationalrat wird in den nächsten Tagen ein Bericht über den Stand der Elektrisierungsarbeiten zugehen. Trotz des schlechten Wetters konnte der Sommer für die Fortführung der Bauarbeiten voll ausgenutzt werden. Insbesondere auf der Arlbergstrecke, die im Bauplan an erster Stelle steht, wurden große Fortschritte erzielt. Beim Spullerseewerk wurde mit der Fundierung und Betonierung der Sperrmauern begonnen; die Arbeiten für die Ausweitung des Druckstollens, dessen Durchbruch bekanntlich im Frühjahre erfolgte, sowie für die Legung einer Wasserleitung und einer Materialbahn wurden fortgesetzt. Ebenso wurde die Siedlungsanlage in Danöfen fertiggestellt und mit der Aufstellung der Druckrohrleitung begonnen. Bis auf die Verteilungsrohrleitung, die noch im Oktober zur Vergebung gelangt, sind bereits sämtliche Teile der Druckrohrleitung an der Baustelle angelief[ert]. Ebenso machten die Arbeiten für das Rutzwerk, dessen [Er]weiterung eine Voraussetzung für die Aufnahme des elek[tri]schen Betriebes auf der Arlberglinie bildet, erfreuliche F[ort]schritte.

Die erste Gebirgsschnellzuglokomotive, die [in] den Brown-Bovery-Werken und der Florisdorfer Lokomo[tiv]fabrik gebaut wird, ist bereits fertiggestellt und wird in [den] nächsten Tagen auf der Strecke Schwechat-Deutsch-Altenb[urg] der Preßburger Lokalbahn die erste Probefahrt unternehm[en]. Weitere Probefahrten sollen dann auf der Mittenwaldbahn [und] später auf der Strecke Innsbruck-Telfs unternommen werd[en].

Mit dem Probelauf der ersten elektrischen Lokomotive t[ritt] die Elektrisierung der Alpenbahnen für die Öffentlichkeit si[cht]bar in Erscheinung; zu dem äußeren Bilde wird auch [die] Streckenausrüstung, die auf einzelnen Teilen der Arlbergli[nie] vollendet ist, beitragen. Die Elektrisierung der Linie Inn[s]bruck-Bludenz soll programmgemäß Ende 1924 durch[ge]führt sein. Der elektrische Bahnverkehr wird aber schon v[or]her aufgenommen werden, und zwar soll nach Vollendung [des] Ruetzwerkes und der Einlieferung einer entsprechenden Anz[ahl] von Personenzuglokomotiven auf der Linie Innsbruck-Land[eck] schon im Laufe des nächsten Halbjahres der elektrische [Be]trieb beginnen. Bis zu diesem Zeitpunkt werden auch die el[ek]trische Zugförderungsanlage in Innsbruck und die ihr angeg[lie]derte Werkstätte betriebsfähig sein.

Die erste Hälfte des nächsten Jahres wird auch die Au[f]nahme des elektrischen Betriebes auf d[er] Salzkammergutlinie bringen, deren Streckenausrüst[ung] schon vorgeschritten ist. Die Stromversorgung für diese Li[nie] wird durch das für diesen Zweck erweiterte Kraftwerk St[...] erfolgen.

Auch beim Bau des Kraftwerkes an der Mallni[tz] sind im Laufe des Sommers große Fortschritte erzielt word[en]. Der Vortrieb des Hauptstollens ist bis auf drei Viertel [der] Gesamtlänge durchgeführt, und es wurde bereits mit der H[er]stellung der Grundmauern der Siedlungsanlage begonnen. [Da]gegen blieben die Bauarbeiten im Stubachtale auf [die] Herstellung von Wegen und Straßenbauten und den Bau ei[ner] Hilfsanlage beim Grünersee beschränkt.

— **Kohle- und Holzaktion.** Auf Anregung des Bundeska[nz]lers wurde eine Sammlung eingeleitet, um für die notleiden[de] Bevölkerung im Winter Holz und Kohle zu beschaffen. [Der] Bundesminister für Verkehrswesen hat verfügt, daß das V[er]kehrsministerium sich in den Dienst der Sache stelle und [für] eine zweckmäßige Leitung des Einlaufes und der Verteilu[ng] des Brennstoffes Sorge trage.

Ungarn.

— **Verhandlungen zwischen Ungarn und der Tschech[o]slowakei.** Am 16. Oktober begannen die ungarisch-tschech[i]schen Verhandlungen. Die Wirtschafts- und Verkehrskomm[is]sion wird in Budapest zusammentreten. Von ungarischer Sei[te] nehmen an den Verhandlungen in der Verkehrskommission te[il] Staatssekretär-Stellvertreter Aurel Dessewffy, Direktorstellv[er]treter der ungarischen Staatsbahnen Zoltán Vörös und Staa[ts]bahndirektor Karl Pretsch.

— **Verschiebung des Ausbaues der Orosházaer Wirtschaf[ts]-Kleinbahn.** Noch im verflossenen Jahre hatte sich eine Akti[en]gesellschaft zum Ausbau der Orosházaer Wirtschaft-Kleinba[hn] gegründet. Infolge der ungünstigen Wirtschaftsverhältnisse [je]doch konnte nur eine geringe Anzahl der Aktien aufgebrac[ht] werden. Aus diesem Grunde mußte der Bau dieser Eisenba[hn] auf unbestimmte Zeit aufgeschoben werden.

— **Kartoffelversorgung der Angestellten der Staatsbahne[n].** Nach einer Verordnung der Staatsbahndirektion erhalten d[ie] Eisenbahnangestellten monatlich für jedes Familienmitgli[ed] 10 kg Kartoffeln zu äußerst billigen Preisen. Eine Ausnahm[e] hiervon bilden jene Eisenbahner, die in der Provinz angestel[lt] sind und Kartoffeln in genügender Menge zu kaufen in d[er] Lage sind. Solche Angestellte erhalten statt Kartoffeln ei[ne] entsprechende Geldentschädigung.

— **Der neue ungarische Zolltarif.** Im Finanzministeriu[m] sind die Verhandlungen auf Grund der von den Interesse[n]gruppen der Produzenten unterbreiteten Zollschutzvorschlä[ge] abgeschlossen und der Entwurf eines neuen Zollgesetzes ferti[g]gestellt worden. Das Zollgesetz bezieht sich ausschließlich a[uf] die Zollbehandlung, während die tarifarischen Beziehungen d[er] Zollfrage in einem besonderen Gesetze geregelt werden. [In] dem neuen Zollgesetze wird überall darauf Rücksicht genom[]men, daß man in Ungarn der zurzeit herrschenden Arbeitslosi[g]keit und der traurigen Lage der infolge des Abbaues des Staat[...]

amtenapparats brotlos gewordenen Schichten Rechnung agen müsse und sich sozialen Umwälzungen und Erschütte- ungen nicht aussetzen dürfe, d. h. man müsse sämtlichen Ar- itslosen die Möglichkeit bieten, Beschäftigung zu finden. ies könne nur im Rahmen einer vermehrten industriellen Er- ugung geschehen, deren Hauptbedingung ein den wirtschaft- chen Verhältnissen entsprechendes Zollgesetz sei. Das neue ollgesetz und der Zolltarif wird in seiner Einteilung und in inen Einzelheiten von dem gegenwärtigen vollständig ab- eichen. Der Gesetzentwurf wird noch im Laufe dieses Jahres r Nationalversammlung unterbreitet werden.

— **Budapester Handels- und Gewerbekammer.** In einer Voll- tzung dieser Kammer teilte Kammerpräsident Artur v. Bela- ny mit, daß jüngst unter Zuziehung ausländischen Kapitals ıd unter reger Beteiligung des Staates eine Gesellschaft zur usbeutung der mächtigen transdanubischen Torflager gebildet orden sei. Weiter betonte er, daß die Bestrebungen des unga- schen Handels hinsichtlich des Durchfuhrverkehrs bisher nicht m erwünschten Erfolge begleitet gewesen seien, weil die Ab- hließungspolitik der Nachfolgestaaten und die Schwierigkeiten ıd Hemmnisse, die sich dem Eisenbahnfrachtverkehr entgegen- ellten, auf eine großzügige Entwicklung des Durchfuhrver- ehrs störend einwirkten. Der Redner kam sodann auf die usfuhrpolitik zu sprechen und erwähnte, daß Ungarn auf hritt und Tritt auf ungerechte Verordnungen stoße, die eine deihliche Ausfuhrpolitik unmöglich machten. So würden B. bei steigenden Inlandpreisen Ausfuhrbewilligungen für bendvieh, Eier und solche Rohstoffe erteilt, hinsichtlich deren ngarn auf starke Einfuhr angewiesen sei, anderseits seien sher keine einheitlichen Regeln zur Geltung gelangt. Über- hend auf die Tarifpolitik der staatlichen Betriebe bemerkte , daß die in kurzen Zeitabschnitten vorgenommenen erheb- hen Tariferhöhungen nicht das geeignete Mittel darstellten, e in den staatlichen Verkehrsbetrieben, wie Eisenbahnen, ostverwaltungen und Schiffahrt, erwachsenden Fehlbeträge zu seitigen.

— **Gegen das hohe Briefporto.** Der Ungarische Verband für ısenhandel hielt unter dem Vorsitz des Barons Josef Szterényi ıe Direktionssitzung ab, in der gegen die maßlose Erhöhung s Briefportos in den ausländischen Verkehren Verwahrung hoben und der Beschluß gefaßt wurde, die Änderung dieser rfügung beim Handelsminister anzuregen.

— **Neue Kalzium-Karbidfabrik.** Die Ungarische Allgemeine hlenbergbau A.-G. hat noch im Vorjahre in Felsögalla eine lzium-Karbidfabrik errichtet, die jüngst den modernsten tech- chen Ansprüchen gemäß erheblich erweitert wurde. Dies ist n großer Bedeutung angesichts des Umstandes, daß Karbid ch in den Werkstätten der Königl. ung. Staatsbahnen, insbe- ndere beim Schweißen, eine wichtige Rolle einnimmt, und ıgarn bisher auf die Einfuhr von Karbid angewiesen war. ınmehr wird der Bedarf vollkommen im Lande gedeckt rden.

Übrige europäische Länder.

— **Unmittelbare Eisenbahnfahrscheine von Schweden nach utschland.** Nach Mitteilung der schwedischen Eisenbahn- ektion ist der unmittelbare Fahrscheinverkauf und die Reise- einschreibung zwischen schwedischen und deutschen Statio- n, die Anfang 1921 wieder aufgenommen wurde, nachdem sie hrend des Krieges so gut wie eingestellt war, vom laufenden tober ab erweitert worden, indem etwa 10 neue schwedische tionen in den unmittelbaren Verkehr einbezogen wurden. ichzeitig haben alle an genanntem Verkehr teilnehmenden wedischen Stationen die Möglichkeit erhalten, im Verkehr r Saßnitz Fahrscheine nach etwa 70 deutschen Stationen aus- tellen, während dies bisher nur bei einer kleineren Anzahl tionen möglich war. Dr. S.

— **Die Anwendung von Kugel- und Rollenlagern auf schwedi- en Bahnen.** Daß Schweden auf dem Gebiete der Anwendung Kugel- und Rollenlagern als Vorgangsland hervorzutreten spricht, haben wir schon mehrfach hier berichtet (1919 S. 831, 0 S. 13, 1922 S. 688). Mit den von den schwedischen Kugel- rfabriken A.-G. ausgearbeiteten Lagerkonstruktionen sind umfassendsten Proben angestellt worden, über die hier kurz ichtet werden soll. Es hat sich dabei erwiesen, daß bei vendung solcher Lager bei Personenzügen von vorgeschriebe- Länge Ersparnisse an Kraft, Schmiermitteln, Beaufsichti- g, Ausbesserung usw. entstehen können, und daß im Güter- kehr die Vorteile durch Verlängerung der Züge ausgenutzt, daß dabei gewisse Gütermengen mit weniger Lokomotiven Personal befördert werden können.

Die Erprobungen an Personenzügen wurden auf einer etwa 250 km langen Bahnstrecke ausgeführt. Zehn Tage hindurch wurde täglich ein Zug mit gewöhnlichen Gleitlagern und ein ebensolcher mit SKF (Svenska Kugellagerfabriken) Kugellager durchgeführt. Die Zuggewichte waren gleich. Der Kohlenverbrauch wurde vor Abfahrt und nach Rückkunft durch Abwiegen festgestellt. Im Mittel stellte sich die Kohlenersparnis bei Kugellagern auf ungefähr 10 %. Die Lokomotiven hatten in beiden Fällen noch Gleitlager. Die größte Geschwindigkeit war 90 km/St.

An Güterzügen wurden die Proben im Erzverkehr auf einer etwa 20 km langen Bahnstrecke ausgeführt bei 40 km größter Geschwindigkeit. Es stellte sich heraus, daß die Wagenzahl bei Kugellagern um 30 % erhöht werden konnte, oder daß d r e i Kugellagerzüge auf gleicher Bahn die gleiche Gütermenge befördern können wie v i e r Gleitlagerzüge. Auf einer anderen vorteilhaften Strecke konnten bei elektrischem Betrieb bei gleichem Verbrauch an elektrischem Strom und bei gleicher Erwärmung der Motoren um 17 % mehr Wagen mitgeführt werden. Man kann, da die Steigungsverhältnisse schwedischer Bahnen im allgemeinen nicht zu günstig sind, schließen, daß bei Berechnung der durchschnittlichen Kraftersparnis bei Schnellzügen 10 % und bei Güterzügen 20 % angenommen werden können. Dazu kommt aber noch ein anderer Umstand. Bei jeder Ingangsetzung eines Zuges mit Gleitlagern tritt ein bedeutender Anfahrwiderstand auf, der oft geradezu die Länge des Zuges, die eine gewisse Lokomtive befördern kann, begrenzt. Beladene Erzwagen mit Gleitlagern mit einem Laufwiderstande von 1,64 kg für die Tonne bei geringer Geschwindigkeit und wagrechter Strecke besitzen bei Ingangsetzung unter normalen Verhältnissen einen Widerstand von 9,5 kg für die Tonne. Ebensolche Wagen mit SKF-Lagern mit 1,01 kg Laufwiderstand für die Tonne haben beim Anfahren nur 1,35 kg Widerstand für die Tonne, und dieser Wert bleibt unter den verschiedenen Verhältnissen nahezu gleich. Die Vorteile geringen Anfahrwiderstandes bei Kugellagerwagen sind offenbar, und sie haben ihre hauptsächliche wirtschaftliche Bedeutung darin, daß verhältnismäßig schwache und im Betriebe billige Lokomotiven Kugellagerzüge von großer Länge befördern können. Ein anderer gewichtiger Vorteil für allen Eisenbahnverkehr, besonders aber für den schnellen Fernverkehr, liegt darin, daß alle Warmlaufgefahr bei Verwendung von Kugel- oder Rollenlagern in vollem Umfange praktisch ausgeschlossen ist. Während der Zeit von 8 Jahren, während deren auf den schwedischen Staatsbahnen Kugel- und Rollenlager erprobt wurden, ist es nie vorgekommen, daß an den Lagern ein solcher Schaden auftrat, daß eine Verkehrsstörung unvermeidlich war. Außer den Kosten, die mit der Ausbesserung eines warmgelaufenen Wagens verknüpft sind, entstehen durch jedes Warmlaufen auch die größten Ungelegenheiten im Verkehre, besonders wenn ein Warmlaufen an einem Schlaf-, Speise- oder Postwagen auftritt.

Die wirtschaftlichen Vorteile, die die Kugel- und Rollenlager am Eisenbahnfahrmaterial bringen, können jedoch wirksam nur unter der Voraussetzung ausgenutzt werden, daß die verwendeten Lager genügend große Haltbarkeit besitzen, so daß der Gewinn nicht durch häufigen Austausch von Lagern verloren geht. Darin dürfte auch bisher die Hauptschwierigkeit gegenüber einem allgemeinen Übergang auf Kugel- oder Rollenlager zu suchen sein. Bei den oben geschilderten Proben in Schweden sind neben den unmittelbaren wirtschaftlichen Untersuchungen auch Beobachtungen über die Haltbarkeit der Lager angestellt worden. Es hat sich dabei herausgestellt, daß zwar die Betriebssicherheit als vollständig angesehen werden kann, daß aber an den Kugellagern derartige kleinere Mängel auftreten, die die Ersetzung der Lager in einem gewissen Umfange erforderten. Im Schnellzugverkehr mußten so jährlich Lagerteile in einem Durchschnittswerte von etwa 10 % des Gesamtwertes der erprobten Kugellager ausgewechselt werden. Im Erzverkehr mußte trotz der hohen Belastung von 15 t auf die Achse etwa nur ½ % jährlich ersetzt werden.

Um eine für jeden Verkehr, auch den schnellsten und schwersten, voll geeignete und haltbare Lagerart zustande zu bringen, haben die schwedischen Kugellagerfabriken eine neue Rollenlagerkonstruktion ausgearbeitet, die nach eingehender Erprobung an Eisenbahnwagen verschiedener Art und an Lokomotiven verschiedener Länder in Verwendung getreten ist. In Schweden und in den Vereinigten Staaten liegen Erfahrungen aus einem jahrelangen Verkehr mit solchen an Drehgestellwagen und Lokomotiven im Schnellzugverkehr eingebauten Rollenlagern vor. In Schweden — auf den Staatsbahnen — war der Achsdruck 10 bis 11 t und die größte Geschwindigkeit 90 km/St., in den Vereinigten Staaten — an der Pennsylvania Railroad — 15 t und 120 km/St. Die Ergebnisse waren so befriedigend, daß die schwedischen Staatsbahnen nunmehr den Umbau von ungefähr 200 Drehgestellwagen auf diese Rollenlagerkonstruktion in Gang gesetzt haben; es ist dies praktisch genommen ihr ganzer Park an neuzeitlichen Drehgestellwagen für Schnellzugverkehr. Die Rentabilität dieses Umbaues wird

so hoch berechnet, daß seine ganzen Kosten innerhalb drei bis vier Jahren getilgt sein sollen. Außerdem hat eine Anzahl von Privatgesellschaften in Schweden und anderen Ländern begonnen, zu dem SKF-Rollenlager überzugehen.

Es ist vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkte von größter Bedeutung, daß die Vorteile solcher Lager bekannt werden, und daß die Lager baldmöglichst sich allgemein einführen. Eine Ersparnis von 10 bis 20 % der Kohlenmenge, die von den europäischen Eisenbahnen verbraucht wird, muß als so ungeheuer wertvoll für die wirtschaftliche Erholung unseres Weltteiles angesehen werden, daß kein Zweifel darüber bestehen kann, daß dieser Vorteil so schnell wie möglich erreicht werden sollte. Dr. S.

— **Verlegung der polnischen Eisenbahndirektion Danzig.** In polnischen Kreisen trägt man sich mit der Absicht, den Sitz der polnischen Eisenbahndirektion, der sich bisher in Danzig befindet, nach Bromberg zu verlegen mit der Begründung, daß diese Behörde sich dann inmitten ihres Wirkungskreises, der Woywodschaft Pommerellen, befinden werde. Es wird ausdrücklich von polnischer Seite behauptet, daß für diese Maßnahme nur wirtschaftliche, aber keine politischen Gründe maßgebend sind, was aber in Danzig keinen Glauben findet.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife in Polen.** Wie dem „A. T.-A.“ aus Warschau berichtet wird, werden auf Grund einer Verfügung des polnischen Eisenbahnministeriums die Gebührensätze jedes Vierteljahr auf Grund der Verhältniszahlen, die vom Statistischen Amt geliefert werden, regelmäßig geändert. Die Erhöhung, die mit dem 1. November d. J. in Kraft getreten ist, beträgt 50 %.

Gleichzeitig sind die Staffeln für die Einteilung der Gebührenberechnungstabelle geändert worden. Es ist eine „Stückgutklasse“ neu eingeführt, außerdem sind die Frachtsätze für die Klassen II bis IV in dreierlei Ausmaß festgesetzt worden, je nachdem die Frachtzahlung für 5000, 10 000 oder 15 000 kg erfolgt.

— **Neue russische Eisenbahnordnung.** Die im Juni bestätigte russische Eisenbahnordnung ist, wie die Ostd. Wirtschafts-Ztg. meldet, nunmehr auf sämtlichen russischen Bahnen eingeführt. Sie bedeutet in ihren Grundbestimmungen eine Rückkehr zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Die Bahnen haften für die ihnen übergebenen Güter sowie für die Einhaltung der Transportfristen. Als Neuerung gegenüber der alten Eisenbahnordnung wird bestimmt, daß die Eisenbahnen Güter, die sie innerhalb von 48 Stunden nicht abfertigen können, zunächst nicht zur Beförderung, sondern zur Lagerung aufzunehmen verpflichtet sind. Die Absender müssen ihre Ansprüche bei den Eisenbahnverwaltungen geltend machen und können erst nach Ablauf einer bestimmten Frist den Rechtsweg einschlagen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 14,56 km lange Nebenbahnstrecke Delmenhorst—Lemwerder und die 6,28 km lange Teilstrecke Naundorf bei Freiberg (Sa.) — Niederschöna der Linie Klingenberg-Colmnitz-Oberdittmannsdorf sind vom 1. November d. J. ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Oldenburg bzw. Dresden zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Die Station Breitenlee Verschiebebahnhof ist am 1. November 1922 für die Auf- und Abgabe von Wagenladungen eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Zufolge Übergangs der Staatsbahnen auf das Reich werden mit sofortiger Gültigkeit geändert:

a) die Zusatzbezeichnung Stb. in „Reichsb.“ bei den Bahnhofsnamen: Genthin, Gerlebogk, Großwusterwitz, Loburg, Mattierzoll, Minsleben, Nauendorf (Saalkr.), Quedlinburg, Schöningen, Schöppenstedt, Thale, Weferlingen, Wernigerode, Wittingen und Wolfenbüttel;

b) die Zusatzbezeichnung Staatsb. in „Reichsb.“ bei den Bahnhofsnamen: Belzig und Brandenburg (die Bezeichnung Stb. würde auch die Deutung „Städtebahn“ zulassen);

c) die Zusatzbezeichnung Rb. des Haltepunktes Gliesmarode in „Reichsb.“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 111 vom 23. Oktober 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag des österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen auf Anbringung von Bremsfunkenschutzblechen an Wagen.

Nr. IV 272 vom 24. Oktober 1922 an die Vereinsverwaltungen, die im III. Vierteljahr 1922 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Nr. III 224 vom 27. Oktober 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffend Erhöhung der Preise in der Anlage V des bis 31. Dezember 1922 gültigen V W Ue.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Zufolge Übergangs der Staatsbahnen auf das Reich werden mit sofortiger Gültigkeit geändert:

a) die Zusatzbezeichnung Stb. in „Reichsb.“ bei folgenden Bahnhofsnamen des Direktions-Bezirks Magdeburg:
Genthin, Gerlebogk, Großwusterwitz, Loburg, Mattierzoll, Minsleben, Nauendorf (Saalkr.), Quedlinburg, Schöningen, Schöppenstedt, Thale, Weferlingen, Wernigerode, Wittingen und Wolfenbüttel,

b) die Zusatzbezeichnung Staatsb. in „Reichsb.“ bei folgenden Bahnhofsnamen des Direktions-Bezirks Magdeburg:
Belzig und Brandenburg. (Die Bezeichnung Stb. würde auch die Deutung „Städtebahn“ zulassen.)

c) die Zusatzbezeichnung Rb. des Haltepunktes Gliesmarode des Direktions-Bezirks Magdeburg in „Reichsb.“.

Magdeburg, 26. Oktober 1922. (1474)
Reichsbahndirektion.

2. Gebühren.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil I Abteilung B, vom 15. April 1921. Teilweise Änderung des Nebengebührentarifs.

Mit Geltung ab 1. November 1922 werden im Abschnitt F des Tarifs bei Ablege- und Auflegegebühr, Wägegeld, Wartegeld, Verstellgebühren und Gebühren für die Veranlassung nachträglicher Verfügungen die Gebührenansätze in Markwährung, österreichischer Kronenwährung und ungarischer Kronenwährung erhöht.

Auskunft hierüber erteilt die Direktion. (1450)

Regensburg, den 21. Oktober 1922.

Umschlaggebühren von Maltsch Hafen und Pöpelwitz Umschlag.

Vom 1. November 1922 ab werden die Gebühren für den Umschlag um 50 % erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt. Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft. Künftig werden die Umschlaggebühren von Maltsch Hafen und Pöpelwitz Umschlag zu denselben Zeitpunkten und um denselben Prozentsatz erhöht, um die die Deutschen Nebengebühren erhöht werden.

Vom 1. Februar 1923 ab werden Güter an den Kränen und Rutschen verwaltungsseitig nicht mehr umgeschlagen. Die Einrichtungen hierzu werden den Parteien gegen eine im Tarif noch festzusetzende Gebühr vorgehalten. Die Rutschen werden ferner nach Zeit vermietet. Ein bahnseitiger Umschlag findet nur noch an der Kippe statt.

Breslau, im Oktober 1922. (1515)
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Gebührentarif für die Lagerhäuser der I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Linz. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 21. Oktober d. J. werden die Gebührenansätze des Tarifes für die Lagerhäuser der I. DDSG. in Linz ermäßigt.

Auskünfte erteilen die gesellschaftliche Direktion in Wien und die Agentie Linz.

Wien, am 21. Oktober 1922. (1451)

)eutsche Reichsbahn, Bezirk Dresden.

Die Gebühr für die Überführung von ückgütern vom Güterboden nach dem ollboden in Ebersbach (Sa.) wird am November 1922 in Verbindung mit der ıtretenden allgemeinen Tariferhöhung f 53 ℳ für 100 kg, mindestens auf ℳ für die Sendung erhöht.

Dresden, am 28. Oktober 1922. (1482)

Reichsbahndirektion.

Überfuhrgebühren.

Am 1. November 1922 werden in Verıdung mit der eintretenden allgemeinen ıriferhöhung die für die Bahnhöfe ›ersbach (Sa.), Johanngeorgenstadt, ›itzenhain, Sebnitz und Zittau be›henden Überfuhr- und Übergangsge›hren um rund 50 % erhöht. (1490)

Dresden, am 26. Oktober 1922.

Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 [1]a VWÜ./RJV. machen wir kannt, daß der Bahnhof München-Laim ı 22. Oktober 1922 wegen Betriebsfalls gesperrt war. (1498)

München, den 24. Oktober 1922.

Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

ılnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. (einschließlich) ›vember 1922 wird der „Polnischoberılesisch-Deutsche Eisenbahn-Güter- ›d Tiertarif" — gültig vom Tage der ıderung der Staatshoheit in Polnisch›erschlesien (den 15. Juni 1922) — auf.hoben.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1922 rd der „Polnischoberschlesisch-Deut›e Eisenbahn-Güter- und Tiertarif ›artierungstarif)" eingeführt. Dieser ›t für den Güter- und Tierverkehr usgenommen Leichen) zwischen den ›tionen des Eisenbahndirektionsbezirks ıtowice (Kattowitz) einerseits und den ›tionen der Deutschen Eisenbahnen ıderseits im Durchgang durch den ›ichsbahndirektionsbezirk Oppeln, und ›ar in allen den Fällen, in denen Ver›ıd- und Empfangsstation zum Bereiche ›s Internationalen Übereinkommens geren.

Der neue Kartierungstarif ist vom November 1922 ab bei der Stations›sse in Oppeln zum Preise von 8 ℳ)eutsche Reichswährung) käuflich zu ›ben. (1484)

Oppeln, den 27. Oktober 1922.

Reichsbahndirektion Oppeln.

›berschlesische Eisenbahnen, zugleich ›amens der beteiligten Verwaltungen.

)utsche Eisenbahn-Gütertarife, Teile II.

Aus Anlaß der durch unsere Bekannt›ıchung vom 24. Oktober 1922 angekün›gten Tariferhöhungen werden zum November 1922 herausgegeben:

Nachtrag 13 zum Gemeinsamen Heft A, Tfv. 200;

Nachtrag 11 zum Anhang 6 des Heftes A. Tfv. 200;

Heft C Ia, Frachtsatzzeiger, Tfv. 200;

Nachträge 21 und 22 zu Heft C Ib, Tfv. 200;

Nachtrag 2 zum Heft C II Ausnahmetarife Tfv. 200;

zu dem Sonderabdruck des Ausnahmetarifs für Milch (Ausnahmetarif 25 im Heft C II) erscheint als Sonderabdruck der Nachtrag 2.

In den zum 1. November in Kraft tre›den Tarifen und Nachträgen sind die ›achtsätze für 100 kg in Mark angegeben und nicht mehr, wie bisher, in Pfennig. Die Nachträge sowie der Frachtsatzzeiger, Heft C Ia, können einige Tage vor dem Inkrafttreten durch die beteiligten Abfertigungen sowie von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Außerdem treten noch in dem Heft C II (Ausnahmetarife) folgende Änderungen ein:

1. Der Ausnahmetarif 8 für Seefische usw. wird auf geräucherte und marinierte Fische ausgedehnt.

2. Zwischen den in der Tschechoslowakei liegenden Stationen der Deutschen Reichsbahn tritt ein neuer Ausnahmetarif 15a für frische Kartoffeln zur Volksernährung in der Tschechoslowakei mit Gültigkeit bis auf weiteres, spätestens bis zum 31. Dezember 1922 in Kraft. Ferner werden die Geltungsbereiche einzelner Ausnahmetarife noch durch Aufnahme neuer Versandstationen erweitert oder durch Streichung von Bahnen eingeschränkt. Näheres enthält die Sondernummer 29 des Tarifanzeigers. Außerdem geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 28. Oktober 1922. (1514)

Reichsbahndirektion.

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 1. 11. 22 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R. G. Bl. 1914 S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1458)

Altona, den 25. Oktober 1922.

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. November 1922 treten auch im Güterverkehr die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Gera-Reuß, 30. Oktober 1922. (1513)

Gera-Meuselwitz-Wuitzer
Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. November 1922 werden die Güter- und Tiertarife wie bei der Reichsbahn erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (1483)

Dahme (Mark), den 28. Oktober 1922.

Die Direktion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis. Tarif vom 1. Oktober 1921.

Die Veröffentlichung vom 2. Oktober d. J., betreffend die Außerkraftsetzung der Schnittfrachtsätze des Schnittes I der Abteilungen A und B des Tarifes und der Nachträge III und IV auf den 1. November 1922, wird zurückgezogen. Die Schnittfrachtsätze des Schnittes I der Abteilungen A und B des Tarifs und der Nachträge III und IV bleiben auch über den 1. November 1922 hinaus in Geltung mit der Maßgabe, daß sie von diesem Tage an um 6500 % erhöht werden. Die Erhöhung ist in der Weise durchzuführen, daß die Sätze des Schnittes I mit 66 vervielfacht werden.

Die im Nachtrag IV enthaltenen und mit Veröffentlichung vom 19. September 1922 um 650 % bzw. 1400 % erhöhten Schnittfrachtsätze des Schnittes II der Tariftafeln 1 und 2 in den Abteilungen A und B bleiben auch über den 1. November 1922 in Kraft.

Sämtliche Sätze der Tafeln 4—13 bleiben außer Kraft.

München, den 28. Oktober 1922. (1512)

Tarifamt beim RVM., ZB.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden infolge Erhöhung der Frachten der deutschen Eisenbahngütertarife auch die Frachten für die deutschen Strecken des deutsch-niederländischen Verbandsgütertarifs erhöht. Zu diesem Zeitpunkte werden ausgegeben:

Nachtrag 2 zum Deutsch-Niederländischen Eisenbahn-Verbandsgütertarif Teil I
und
Nachtrag 2 zum Deutsch-Niederländischen Eisenbahn-Verbandsgütertarif Teil II Heft 1

in denen die Erhöhungen der Mindestfrachten und Ausnahmetarife durchgeführt sind.

Köln, den 28. Oktober 1922. (1485)

Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden nachstehende Stationen einbezogen und sind in der Schnittafel II in alphabetischer Reihenfolge nachzutragen:

	Bahnbezirk	Besonderheiten	über Vossowska	über Borsigwerk	über Gleiwitz Vschbf.	über Nensa
			km	km	km	km
Bingen (Rhein)	Mnz	—	917	963	958	951
Eschenau (Nassau)	Kerk	Zu 45	885	930	926	919
Hamburg-Barmbeck . . .	Al	—	736	782	778	770
Hamburg-Sternschanze . .	Al	—	732	778	774	766
Königsberg (Pr.) K. C. . .	K. C.	—	616	678	677	689
Marienburg (Westpreußen)	Kbg	—	465	528	526	538
Lüchow	Hn	—	628	674	670	662
Wackerwerk	Bay	WA*)	943	988	984	977

*) Nur für den unbeschränkten Stückgut- und Wagenladungsverkehr der Gesellschaft für elektrotechnische Industrie Dr. Alexander Wacker.

Oppeln, den 28. Oktober 1922. (1506)

Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 tritt der Nachtrag 6 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um 50 % durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (R.G.Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Oktober 1922. [1497]
Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) Nr. 1504 a des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden die Tierfrachten entsprechend der allgemeinen Tariferhöhung um 50 % erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 3 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Oktober 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 2 vom 15. Oktober 1922 tritt mit Ablauf des 31. Oktober 1922 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Oktober 1922. [1496]
Reichsbahndirektion.

Freien-Grunder Eisenbahn.

Ab 1. November d. J. werden die Güter- und Tiertarife wie bei der Reichsbahn um 50 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Frankfurt a. M., den 25. Oktober 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion. [1495]

Binnengütertarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Am 1. November 1922 werden entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn die Expreßgut-, Tier- und Gütertarife um 50 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (R. G. Bl. 1914, S. 455).

Berlin, den 28. Oktober 1922.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn Ges.
Die Direktion. [1494]

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw., gültig vom 1. Februar 1922.

Am 1. November 1922 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 9 in Kraft; er enthält außer kleinen Änderungen und Ergänzungen des Tarifs neue um etwa 50 % erhöhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 und 2.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

Essen, den 27. Oktober 1922. (1479)
Reichsbahndirektion.

Zum 1. November d. J. werden die Frachtsätze unseres Binnen-Gütertarifs (Tfv. Nr. 119) in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 28. Oktober 1922.
Direktion [1500]
der Ruppiner Eisenbahn.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. November 1922 tritt der Nachtrag XV in Kraft. Er enthält erhöhte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 5 und 5 c. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der EVO. (1489)

Dresden, am 27. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Verbands-Kohlentarif.

Am 1. November 1922 tritt Nachtrag XXII mit erhöhten deutschen Schnittsätzen in Kraft, die den im deutschen Binnenverkehr vom 1. November 1922 an gültigen Frachtsätzen entsprechen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1477)

Altona, den 27. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 an werden die deutschen Schnittfrachtsätze um 50 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1476)

Altona, den 27. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Verbands-Tiertarif.

Am 1. November 1922 tritt Nachtrag XVI in Kraft. Er enthält erhöhte deutsche Schnittfrachtsätze, die den vom 1. November 1922 an gültigen innerdeutschen Frachtsätzen entsprechen. (1475)

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 27. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 erscheint der Nachtrag XII zum Binnentarif, durch welchen von der Aufsichtsbehörde genehmigte Erhöhungen im Tier-, Güter- und Expreßgutverkehr eingeführt werden. (1478)

Tegernsee, den 25. Oktober 1922.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Umlade- bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagfrachten für Wagenladungen erhöht. Die neuen Sätze können aus dem zum 1. November 1922 erscheinenden Nachtrage entnommen werden. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1493)

Berlin, den 28. Oktober 1922.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. November 1922 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehr — gemäß dem Vorgehen der Reichseisenbahnen — um 50 % erhöht. Die Zuschlagsfrachten werden nicht geändert.

Braunschweig, den 28. Oktober 1922.
Die Direktion [1501]

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 1. November 1922 werden die Tari sätze des Güterverkehrs nach dem Vo gehen der Reichsbahn vorbehaltlich d Genehmigung der Aufsichtsbehörde u 50 % erhöht. Das alsbaldige Inkraf treten der Erhöhung gründet sich a die vorübergehende Änderung des § EVO. (RGBl. 1914, S. 455). Auskun erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 27. Oktober 1922. (148
Die Direktion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 1. Novemb 1922 werden sämtliche Frachtsätze u 50 % erhöht. Die neuen Frachtsätze sin auf Grund des mit Gültigkeit vom 1. N vember 1922 ausgegebenen Frachtsat zeigers zu ermitteln. In gleicher Weis ändern sich: Auf Seite 3, Absatz 4 (Nac trag I, Seite 1) die Nebengebühren i Eichstätt Bahnhof unter a) vo 192 auf **288** ₰, von 96 auf **144** ℳ, unt b) von 96 auf **144** ℳ; auf Seite 6 (Nac trag I, Seite 1) die Zustreifgebühren b Ludwigsmühle unter a) von 5 auf **754** ℳ, unter b) von 538 auf **807** ℳ bei Weißenstadt Ladestell unter a) von 1000 auf **1040** ℳ, unter b von 1070 auf **1110** ℳ. — Unveränder bleiben die Gebühren und Zuschläge b Lehesten (Seite 5), bei den Statione Altenhammer usw. (Nachtrag Seite 1), und bei den Stationen de Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlac Gmund-Tegernsee in Tegernsee und d Lokalbahn-Aktiengesellschaft Münche Das alsbaldige Inkrafttreten der E höhungen gründet sich auf die vorüber gehende Änderung des § 6 der EVO.

München, 27. Oktober 1922. (1487
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil II, Heft 2
(Nr. 596 b des deutschen Tarif verzeichnisses).

Am 1. November 1922 tritt der neu Deutsch-Niederländische Eisenbahnve bandsgütertarif Teil II, Heft 2, für de Verkehr Saarbahnen-Niederlande und um gekehrt über deutsche Durchgangs strecken in Kraft. Er enthält beson dere Bestimmungen, Entfernungen Frachtsätze usw. für die Saarbahnen un bildet somit eine Ergänzung des Ve bandsgütertarifs Teil II, Heft 1. De Preis des Heftes beträgt 30 Mark.

Köln, den 23. Oktober 1922. (1456
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Württemberg, Tarifheft 11 B.

Am 1. November 1922 wird die Statio Kuchen mit den Dienstbeschränkungs zeichen OR St in das Tarifheft 11 B auf genommen. Näheres ist aus unseren Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gebe die Stationen Auskunft.

Dresden, am 24. Oktober 1922. (1464)
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. November 192 an wird für die Stationen Flensburg Weiche und Niebüll ein nur für die Um behandlung gültiger Ausnahmetarif für Steine (Warenverzeichnis wie im inner deutschen Ausnahmetarif 5 vom 1. Ok tober 1922) eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Güter abfertigungen. (1460)

Altona, den 20. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

[.] 86. Binnen-Gütertarif der Elms-[hor]n-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn — Teil II.

[A]m 1. November d. J. werden ent-[spr]echend dem Vorgehen der Reichs-[ei]senbahn die Frachtsätze um 50 % er-[höh]t. Nähere Auskunft erteilt die unter-[zei]chnete Direktion.

[E]lmshorn, den 28. Oktober 1922. (1509)
[Elm]shorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Ausnahmetarif [für] die regelmäßige Beförderung von [Vi]eh zwischen den Stationen der Elms-[hor]n-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn [unt]ereinander sowie für den Wechsel-[ver]kehr dieser Bahn und den Stationen [d]es Reichsbahndirektionsbezirks [Alt]ona der Altona-Kaltenkirchen-Neu-[mün]ster Eisenbahn und der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

[A]m 1. November d. J. tritt der Nach-[trag] 3 in Kraft. Durch diesen Nachtrag [wer]den entsprechend dem Vorgehen der [Rei]chsbahn die im Abschnitt IV b ent-[hal]tenen Stationsfrachtsätze um 50 % [erh]öht. Die verkürzte Veröffent-[lich]ungsfrist ist auf Grund der Vor-[sch]rgehenden Änderung des § 6 der [E.]O. genehmigt.

Elmshorn, den 28. Oktober 1922. (1510)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisen-[bah]n zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

**Oberschlesischer Wechselverkehr. [I] Verbandsverkehr zwischen dem [Dir]ektionsbezirk Katowice (Kattowitz) [u]nd den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
[I]I. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif.
D. Dienstkohlen-Ausnahmetarif.**

[M]it Gültigkeit vom 1. November 1922 [we]rden in Deutschland die Tarife für [de]n Güter-, Tier-, Kohlen- und Expreß-[gut]verkehr einschließlich der Ausnahme-[tar]ife um 50 % erhöht.

[D]ie gleiche Tarifmaßnahme tritt vom 1 November 1922 ab in den oben unter [A] bis D genannten Tarifen in Kraft. [Di]e Genehmigung des Oberkomitees hin-[sic]htlich der unter A und D genannten [Tar]ife ist erteilt. Die Verschiebegebühr [im] Ausnahmetarif für Steinkohlen be-[trä]gt 184 ℳ für 100 kg.

[O]ppeln, den 28. Oktober 1922. (1507)
Reichsbahndirektion Oppeln.
[Ob]erschlesische Eisenbahnen, zugleich [na]mens der beteiligten Verwaltungen.

[Rei]chsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 200).

[M]it Gültigkeit vom 3. November 1922 [wir]d für Brenntorf ein neuer Aus-[nah]metarif 10 c bei Frachtzahlung für [da]s wirklich verladene Gewicht, min-[des]tens für 10 t für den Frachtbrief und [Wa]gen eingeführt. Er gilt von und [nac]h allen Stationen. Die Frachtsätze [sin]d aus dem nächsten Tarifanzeiger zu [ers]ehen.

[A]uskunft geben die beteiligten Güter-[abf]ertigungen sowie das Auskunftsbüro, [Be]r. Bahnhof Alexanderplatz.

[B]erlin, den 28. Oktober 1922. (1503)
Reichbahndirektion.

[B]ayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

[A]b 1. November 1922 wird die würt-[tem]bergische Station Kuchen OR, St in [den] Tarif einbezogen. Näheren Auf-[sch]luß geben die beteiligten Abferti-[gun]gsstellen. (1449)

[M]ünchen, den 20. Oktober 1922.
Tarifamt b. RVM, Z. B.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I B.

Am 1. November 1922 werden die für die deutsche Strecke geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren um 50 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 28. Oktober 1922. (1508)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1922.

Unsere Bekanntmachung vom 6. Oktober 1922 betreffend die Aufhebung der Schnittfrachtsätze für den außeritalienischen Durchlauf auf den 1. November 1922 wird zurückgezogen. Die Schnittfrachtsätze des Tarifs für den außeritalienischen Durchlauf bleiben auch über den 1. November 1922 hinaus in Geltung mit der Maßgabe, daß sie von diesem Tage an um 6500 % erhöht werden.

Die Erhöhung ist durch Vervielfältigung der Schnittfrachtsätze auf Seite 41—65 des Tarifs und der durch Nr. 581 auf Seite 186 dieses Anzeigers bekanntgegebenen Schnittfrachtsätze der Saarbahnen mit 66 durchzuführen. (1505)

Frankfurt (Main), 27. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 treten die Greifswald-Grimmener und die Stralsund-Tribseer Eisenbahn dem Ausnahmetarif Nr. 25 für die regelmäßige Beförderung von Milch bei.

Berlin, den 27. Oktober 1922. (1504)
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. November d. J. tritt zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XV in Kraft, der eine Erhöhung der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs enthält.

Über die Höhe der Sätze gibt bis zum Erscheinen des Nachtrags im Druck das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion in Oppeln Auskunft.

Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Gleiwitz (Schmalspurbahn) sowie bei dem Verkehrsamt in Tarnowitz zu haben.

Die Einführung des Nachtrags mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörde.

Oppeln, den 27. Oktober 1922. (1481)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. treten im Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr weitere Erhöhungen um 50 % ein. (1469)

Mühlhausen i. Thür., den 25. Okt. 1922.
Der Vorstand.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. November 1922 ab wird die Station Kuchen mit dem Dienstbeschränkungszeichen OR. St. in das Heft 3 aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hessisches Netz).

Breslau, den 23. Oktober. 1922.
Reichsbahndirektion. (1448)

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1922 werden die Stationsfrachtsätze für beschleunigtes Eilgut von Stuttgart Hbf. und Tamm b., Bietigheim nach Bremen-Hamburg der am 15. Oktober 1922 eingetretenen Frachterhöhung entsprechend geändert.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 23. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1447)

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Binnen- und direkter Güter- und Tierverkehr.

Vom 1. November d. J. ab tritt die gleiche Tariferhöhung wie bei der Reichsbahn ein. Gleichzeitig werden unsere Zuschlagsfrachten erhöht. (1502)
Direktion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 wird die württembergische Station Kuchen — „OR, St“ — in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 25. Oktober 1922. (1463)
Reichsbahndirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab werden die Beförderungspreise für den Güter- und Tierverkehr um 50 v. H. erhöht.

Liegnitz, den 21. Oktober 1922.
Die Direktion. (1453)

Gütertarif Beringen Bad. Bahnhof usw. Schweiz Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Wirkung treten für frische Äpfel und Birnen, Zwetschgen und Pflaumen, Kartoffeln, frische Trauben (auch eingestampfte), ferner für Obstwein und Obstmost sämtl. schweizerischer Herkunft, vorübergehend Frachtermäßigungen ein.

Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 25. Oktober 1922. (1472)
Reichsbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Auf 1. Dezember 1922 werden in Radolfzell die Zollbehandlungsgebühren und das Wagenstandgeld beim Übergangsverkehr mit der Schweiz in Frankenwährung erhoben, wie bei den anderen badischen Übergangsstationen zur Schweiz. Die Frankensätze sind höher als die jetzigen Markgebühren. Nähere Auskunft erteilt unser Gütertarifbüro und das Stationsamt Radolfzell.

Karlsruhe, 23. Oktober 1922. (1473)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Saarbahn Güterverkehr. Heft 3, Verkehr mit Süddeutschland vom 1. Juli 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 wird die im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart gelegene Station Kuchen mit den um 3 km erhöhten Entfernungen für Gingen (Fils) in den Tarif einbezogen. (1480)

München, den 26. Oktober 1922.
Tarifamt beim RVM., ZB.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Ankensen, Edemissen und Stederdorf (Kr. Peine) in den Tarif einbezogen. Die Station Brensdorf ist zu streichen. (1466)

Frankfurt a. M., den 24. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. November d. J. tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine weitere Erhöhung der Güter- und Tiertarifsätze ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1468)

Berlin, den 25. Oktober 1922.
Die Direktion.

Teutoburger Waldeisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. November d. J. tritt vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine weitere Erhöhung der Güter- und Tiertarifsätze ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1467)

Gütersloh, den 25. Oktober 1922.
Die Direktion.

Deutsch-dänischer Gütertarif.

Am 1. November 1922 treten für die Station Nienstädt der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn erhöhte deutsche Schnittfrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1459)

Altona, den 24. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abt. B, Teil II, Teil III (Sp. T. Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Sp. T. Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Pfennige von 54 auf 100 abgeändert.

Wien, am 29. Oktober 1922. [1499]

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr um 50 % erhöht.

Berlin, den 21. Oktober 1922. (1452)
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. treten im Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr weitere Erhöhungen um 50 % ein. (1471)

Grimmen, den 25. Oktober 1922.
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. treten im Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr weitere Erhöhungen um 50 % ein. (1470)

Stralsund, den 25. Oktober 1922.
Der Vorstand.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Gütertarif, Teil II, vom 15. April 1921. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918.

Mit Geltung vom 5. November 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in die Markwährung auf 100 erhöht.

München, im Oktober 1922. [1486]
Z. 30 539/T/21.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Die im Abschnitt F, Ziffer IX, des vorbezeichneten Tarifs festgesetzten Lagergelder werden mit Geltung ab 1. November 1922 teilweise erhöht. Näheres hierüber bei den gesellschaftlichen Dienststellen.

München, im Oktober 1922.
Z. 30 569/T/18. (1454)

---

5. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden infolge der im Güter-, Tier-, Expreßgut- und Personenverkehr eintretenden Tariferhöhungen zu den Tarifen für den Bezirk Dresden ausgegeben:

a) Nachtrag XII zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 2, vom 1. Juli 1921,
b) Nachtrag XII zum Binnen-, Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien vom 1. Dezember 1920,
c) Nachtrag XIII zum Tarif für die schmalspurige Linie Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal vom 1. Dezember 1920.

Der Nachtrag zu a) enthält neben den erhöhten Gebühren durchgerechnete Entfernungen für die Station Ellefeld, der Nachtrag zu b) einen neuen Entfernungszeiger für die Linie Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein in den Entfernungen für die Stationen Falkenberg (Sa.) und Niederschöna aufgenommen sind.

Für den Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1920 werden die Tariferhöhungen durch unseren Verkehrsanzeiger bekanntgegeben. Die Frachtsätze in Kronenwährung bleiben von der Erhöhung unberührt. Soweit die Nebengebühren in Kronen zu berechnen sind, werden sie zum Kurse von 1 M. = 3 Heller umgerechnet. Die Durchführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die Tarifnachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden, auch erteilt unser Verkehrsbüro, hier, Wiener Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, am 27. Oktober 1922. [1491]
Reichsbahndirektion.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Am 1. November und am 1. Dezember d. Js., sowie am 1. Januar n. Js. werden die Beförderungspreise im Personenverkehr und am 1. November d. Js. die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen. (1461)

Mannheim-Waldhof, den 24. Okt. 1922.
Bahngesellschaft Waldhof.

---

6 Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden die Fahrpreise im vorgenannten Verkehr erhöht. Die Erhöhung beträgt bei den Einzelkarten 100 % und bei den Zeitkarten 50 % der jetzigen Fahrpreise. Die feste Gebühr für die Beförderung eines Fahrrades (vgl. bes. Ausf.-Best. B zu § 32 E. V. O.) beträgt kün[g] 20 ℳ, das Lagergeld für Reisegep[äck] (bes. Ausf.-Best. zu § 34 E. V. O.) 24 [ℳ]. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 zu § 7[?] E. V. O. vorgesehenen Frachten für [Be]förderung von Leichen nach Buch u[nd] Stahnsdorf Friedhof werden aberm[als] verdoppelt. Die in der bes. Ausf.-Bes[t.] zu § 47 E. V. O. angegebene Desinf[ek]tionsgebühr beträgt 578 ℳ.

Die vorstehenden Tarifänderun[gen] werden im Verfügungswege durchgefü[hrt]. Die Tarifänderungen und die verkür[zte] Veröffentlichungsfrist sind gemäß §[?] der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. [auf] Grund der vorübergehenden Änderu[ng] des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnu[ng] (R. G. Bl. 1914 S. 455) genehmigt.

Berlin, den 25. Oktober 1922. (14[?])
Reichsbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif, Teil [?] Verkehr der Deutschen Reichsbahn m[it] den Kleinbahnen und Fähren im Bez[irk] der Reichsbahndirektion Oldenburg.

Zum 1. November 1922 wird zum v[or]genannten Tarif ein Nachtrag I hera[us]gegeben. Er enthält Änderungen [der] Fahrpreise der Weserfähre Blex-Geestemünde und der Strecke Carolin[en]siel-Wangerooge sowie Verdoppel[ung] der Fahrpreise auf der Deutsc[hen] Reichsbahn und den übrigen Kleinbah[nen] und Fähren. (14[?])

Oldenburg, den 24. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren f[ür] Fahrräder von Zeitkarteninhabern.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1[922] werden die ermäßigten Aufbewahrun[gs]gebühren für Fahrräder von Zeitkart[en]inhaber erhöht. und zwar der Preis

der Monatskarte für Fahrradaufbew[ah]rung von 40 ℳ auf 140 ℳ,
der Wochenkarte für Fahrradaufbew[ah]rung von 10 ℳ auf 35 ℳ.

Gleichzeitig wird die Haftsumme f[ür] Verlust oder Beschädigung des Ra[des] von 500 auf 3000 ℳ erhöht.

Berlin, den 27. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion
für die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. [149?]

Am 1. November 1922 treten im Pe[r]sonenverkehr die gleichen Tariferhöhu[n]gen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Gera-Reuß, den 24. Oktober 1922.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft. (146[?])
Die Direktion.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. November 19[22] tritt im Personenverkehr eine weit[ere] Erhöhung um 100 % ein. (145[?])

Berlin, den 20. Oktober 1922.
Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft

In den Binnentarifen
für die Badischen Linien (Tar[if]verz. 188a),
für die Hessischen Linien (Tar[if]verz. 188d),
für die Thüringischen Linien (Ta[]rifverz. 188b)
erhöhen sich die ab 1. Oktober 1922 g[ül]tigen Personen-Fahrpreise
ab 1. November l. J. um das Doppel[te],
ab 1. Dezember l. J. um das Vi[er]fache.

Darmstadt, 24. Oktober 1922. (151[?])
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 42. Berlin, den 9. November 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Verträge mit gleitenden Preisen.

n Nr. 34 d. Ztg. vom 14. 9. 1922 liefert Regierungsbaurat s in Heidelberg einen dankenswerten Beitrag zur Frage Aufstellung und Abrechnung von Bauverträgen mit gleiden Preisen. Im Eingang der Abhandlung sind die Schwiekeiten richtig hervorgehoben, die einer einwandfreien Abhnung der zurzeit meist angewandten Verträge mit Zerng der Einheitspreise nach veränderlichen und festen Anen entgegenstehen. Dies sind hauptsächlich folgende:

Die Zerlegung der Einheitspreise beruht auf Schätzung Unternehmer. Die Anteile sind daher in jedem Angebot schieden. Deshalb ist ein Vergleich der Angebote ohne teres nicht möglich und die Ermittelung des günstigsten ters mangels Kenntnis der künftigen Preisentwicklung sehr wierig. Das scheinbar teuerste Angebot kann u. U. sich ter als das günstigste herausstellen.

Die Abrechnung ist umständlich, manchmal ungeheuer, da bei jeder Preissteigerung eine Menge neuer Preischnungen notwendig werden, und dabei noch sehr unzulässig, weil eben alle Abrechnungsgrundlagen im wesenten auf Schätzungen beruhen, und weil insbesondere die gen, namentlich bei rückwirkenden Lohnerhöhungen, wenn rhaupt, nur ungenau und oft mit gewaltigem Arbeitsaufd festgestellt werden können; wobei Fälschungen gerade Tor und Tür geöffnet sind.

ie vom Verfasser obengenannter Abhandlung vorgeschlagene echnungsweise mildert wohl ein wenig die Umständlichkeit Verfahrens, den Nagel auf den Kopf trifft sie aber leider t.

ei der Reichsbahndirektion Köln wird folgendes Verfahren längerer Zeit mit Erfolg erprobt:

) Größere Baustofflieferungen werden in langfristige Bauräge, wenn irgend möglich, überhaupt nicht aufgenommen. Solche Baustoffe werden vielmehr nach Bedarf für sich beschafft, und es werden darüber kurzfristige Verträge mit festen Preisen bei kurzer Lieferfrist — nötigenfalls Teilung größerer Mengen — abgeschlossen.

Geringfügige Baustofflieferungen können in den Bauverträgen vereinbart werden, jedoch dann ebenfalls zu festen Preisen, weil sich der Unternehmer derartige kleine Stoffmengen sofort bei Abschluß des Vertrags zu ihm bekanntem Preise beschaffen und gegebenenfalls den Zinsverlust in der Preisstellung berücksichtigen kann. Beschafft er sie sich nicht, so muß er das Risiko allein tragen.

b) Soweit die Lieferung von Baustoffen und Betriebsstoffen (Kohlen, Öl usw.) doch zu gleitenden Preisen vergeben werden muß, wird es bei Stoffen, deren Preise durch Syndikate oder dgl. allgemein einheitlich festgesetzt werden, keinerlei Schwierigkeiten machen, den wirklich gezahlten Mehrpreis zu ermitteln und diesen — je nach Vereinbarung mit oder ohne Zuschlag für Allgemeinkosten — besonders zu vergüten.

Schwierig und ungenau ist und bleibt bei allen Vergebungsarten die Ermittelung des Mehrpreises bei Stoffen mit schwankenden Marktpreisen, weil dann weder bei der Verdingung noch zur Zeit der Beschaffung ein wirklich bestimmter Preis feststeht. Derartige Beschaffungen zu Gleitpreisen sollen eben auf Notfälle beschränkt werden.

c) Die wichtigste und schwierigste Abrechnung verursachen die Lohnsteigerungen in den Arbeitsverträgen. Hier gibt es wohl eigentlich nur das eine einwandfreie Verfahren, das einfachste aber anscheinend wenig angewandte, d. i. daß jede nach Maßgabe des Tarifs eintretende Lohnerhöhung — ohne oder mit fest vereinbarten Zuschlägen für soziale Mehrlasten, Allgemeinkosten usw. — bar vergütet wird. Zur Feststellung dieser Summen dienen die

Lohnlisten der an der Baustelle wirklich beschäftigten Arbeiter, aus denen die reinen Lohnerhöhungen bei zweckmäßiger Buchführung ohne weiteres ersichtlich sind, und zwar auf Heller und Pfennig genau!

Die Überwachung der richtigen Führung der Lohnlisten verursacht im allgemeinen sehr geringe Mühe, weil ein Unternehmer oder sein Angestellter wohl kaum absichtlich eine Fälschung versuchen wird, die zu jeder Zeit, auch noch nachträglich, leicht aufgedeckt werden könnte und ihn als Betrüger dem Gefängnis überlieferte.

Die geradezu verblüffend einfache Abrechnung nach vorstehenden Grundsätzen hat folgende Vorteile, denen Nachteile kaum gegenüberstehen:

1. Bei der Ausschreibung lassen sich die Angebote ohne weiteres wie früher vergleichen, so daß die Ermittelung des günstigsten Angebots einwandfrei erfolgt. Die Angebote haben ja alle dieselbe einheitliche Grundlage.

2. Die Abrechnung ist denkbar einfach; sie verursacht fast überhaupt keine besondere Mühe, da bei richtiger Einrichtung der Lohnlisten die Zahlen sich von selbst ergeben.

3. Lohnsteigerungen mit rückwirkender Kraft werden ebenso leicht und sicher berücksichtigt wie andere.

4. Tagelohnarbeiten werden am besten in der Weise bezahlt, daß für sie die ursprünglichen Tariflöhne — mit dem vereinbarten Vomhundertsatz als Zuschlag — berechnet werden. Im übrigen werden die Tagelohnarbeiter wie die übrigen in der Lohnliste mitgeführt und die Lohnsteigerungen mit den andern nach der Lohnliste ermittelt und vergütet.

5. Läßt ein Unternehmer Arbeiten von seinen Arbeitern im Akkord ausführen, so ist aus der wirklich vom Unternehmer gezahlten Lohnsumme einer Periode durch Teilen durch den zeitigen Tarifstundenlohn die — theoretische! — Zahl der Arbeitsstunden zu ermitteln, für die dann die Ta lohnsteigerungen wie gewöhnlich zu vergüten sind. Die Verfahren ist gerecht, da den vermehrten Lohnstunden höhere Akkordleistung gegenübersteht.

6. Die Art der Berücksichtigung der Preissteigerung e spricht außerordentlich der Billigkeit, denn sie nimmt d Unternehmer das Risiko ab, das er nicht tragen kann, nä lich die Unsicherheit der Zukunft, während ihm für sei ursprüngliche Preisberechnung (Kalkulation nach Vorkrie zustand) die volle Verantwortung verbleibt. Er behält d frühere Interesse, das sich mit dem der Verwaltung dec die Arbeit mit dem geringsten Arbeiteraufwand rechtzeit fertigzustellen, denn jeder Arbeiter erhält zunächst aus d ursprünglichen Vertragssumme, d. h. aus der Tasche d Unternehmers den Grundlohn. Daß er die Arbeit nicht oh Not verzögert und in teurere Zeiten trägt, dafür sorgt ei Bestimmung, daß die Lohnerhöhungen für solche Arbeit nicht mehr bezahlt werden, die nach Ablauf der Ve tragsfrist ausgeführt werden, es sei denn, daß die Friste überschreitung von der Verwaltung zu vertreten ist.

Eine Sicherung dagegen, daß der Unternehmer mehr A beitsstunden aufwendet als nötig ist, erscheint überflüssi denn ein solcher Unternehmer würde sich gehörig ins eig Fleisch schneiden. Aber auch dagegen ist durch Begrenzu der Höchstzahl der für eine Arbeit zu berechnenden Loh stunden leicht Sicherung zu finden.

Je mehr man sich in das Verfahren vertieft, desto einwa freier erscheint es. Es sei daher allen zur Erprobu empfohlen. Klar gefaßte Bestimmungen in der Ausschreibu sind dabei wie überall Vorbedingung für eine reibungslo glatte Abrechnung.

Köln, Herbst 1922. Risse.

Die Pariser Eisenbahnkonferenz.

In der Zeit vom 17. bis zum 20. Oktober fand zu Paris eine internationale Konferenz der Eisenbahnverwaltungen statt, an der sich die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen von 25 europäischen Staaten, mit Ausnahme von Rußland und Finnland, die Vertreter der wichtigsten chinesischen und japanischen Eisenbahnverwaltungen und auch Vertreter des Völkerbundes beteiligten. Die Deutsche Reichsbahn war, wie schon berichtet, durch Staatssekretär Stieler und die Ministerialräte Vogel und Wolf vertreten. Auf der Tagesordnung der Konferenz stand als einziger Punkt die Frage der Gründung eines internationalen Eisenbahnverbands. Als Unterlage für die Verhandlungen hatten die französischen Eisenbahnen einen Entwurf für die Satzungen des neuen Verbandes aufgestellt, der sich in wesentlichen Punkten an die Satzungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen anlehnte.

In der Eröffnungssitzung begrüßte der französische Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Le Trocquer, die Versammlung im Namen der französischen Regierung. Hierauf wurde der Vorsitz in der Konferenz durch einmütigen Beschluß der Versammlung dem Direktor der Orléans-Bahn, Herrn Mange, übertragen. Nach einer längeren Eröffnungsrede des Vorsitzenden ergriff Staatssekretär Stieler das Wort. Er wies darauf hin, daß die Konferenz in Paris und die zur Erörterung stehende Frage der Gründung eines Internationalen Eisenbahnverbands einem Gedanken entspreche, den die deutsche Regierung bereits auf der Genueser Konferenz angeregt und gefördert habe. Die Deutsche Reichsbahn habe daher der Einladung zu der Pariser Konferenz gerne Folge geleistet und sie sei überzeugt, daß der Geist des gegenseitigen Einvernehmens und der strengen Sachlichkeit, der die Arbeiten der 4. Kommission in Genua geleitet habe, auch in Paris herrschen werde. Die Pariser Konferenz sei dazu berufen, die Fäden, die der Krieg zerrissen habe, unter den europäischen Eisenbahnverwaltungen wieder zusammenzuknüpfen. Die Deutsche Reichsbahn sei entschlossen, mit allen Mitteln die Gründung des neuen Verbandes zu unterstützen, da sie in ihm ein wertvolles Organ für den Wiederaufbau der europäischen Wirtschaft erblicke. Nach den Ausführungen des Staatssekretärs Stieler, die mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurden, erklärten auch die Vertreter der übrigen großen Eisenbahnverwaltungen ihre grundsätzliche Zustimmung zu der in Aussicht genommenen Gründung; es wurde hierauf eine zeh gliedrige Kommission eingesetzt, die am darauffolgenden Ta die Satzungen im einzelnen durchberaten sollte. Die Deutsc Reichsbahn war in dieser Kommission vertreten.

In den Sitzungen dieser Satzungskommission, die unter de Vorsitz des Direktors der Midi-Bahn, Herrn Paul, stand, wu den die Satzungen im einzelnen durchberaten und eine Rei von Resolutionen gefaßt, die der Vollversammlung am 20. O tober zur endgültigen Beschlußfassung unterbreitet wurde Insbesondere wurde auch der deutsche Antrag, alle Veröffen lichungen usw. des Verbandes, die für die Länder deutsch Zunge von Belang sind, auch ins Deutsche zu übersetzen und i beiden Sprachen zu drucken, eingehend erörtert und ei stimmig angenommen. In der Schlußsitzung der Vollversamm lung am 20. Oktober fanden sowohl die Satzungen als auch d Resolutionen einstimmige Annahme. Der wesentliche Inha der Satzungen und der gefaßten Beschlüsse ist folgender:

Der Zweck des Verbandes, der den Namen „Internationale Eisenbahnverband“ (U. J. C.=Union Internationale des Chemi de Fer) trägt, ist die Vereinheitlichung und Verbesserung d Bedingungen für die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen i internationalen europäischen Verkehr; er hat seinen Sitz i Paris. Der Verband besteht aus Mitglied- und Angeschlossene Verwaltungen. Mitglieder des Verbandes sind einmal di in einer besonderen Liste aufgeführten sog. Gründungseise bahnverwaltungen, sodann diejenigen Eisenbahnverwaltunge die mindestens 1000 km normaler oder breiterspuriger Strecke betreiben, die in Europa gelegen sind oder Schienenanschlu an die Strecken des Verbandes haben und dem öffentlichen Pe sonen- und Güterverkehr dienen. Indessen können auch Ve waltungen mit weniger als 1000 km Betriebsstrecke oder Ve waltungen mit Schmalspurbetrieb als Mitglieder zugelass werden, wenn sie für den internationalen europäischen Ve kehr von ausreichender Bedeutung sind.

Eisenbahn- oder anderen Transportunternehmungen (Schif fahrts-, Kraftwagen-, Luftverkehrslinien usw.), die die Bedi gungen für die Aufnahme als Mitglied nicht erfüllen, mit de Strecken des Verbands aber in internationalen Verkehrsbezi hungen stehen, kann auf Antrag die Teilnahme an allen od

[...]elnen Bestimmungen und Einrichtungen des Verbands als [...]geschlossene Verwaltung" gestattet werden.
[...]ie Geschäftsführung obliegt einem geschäfts[...]renden Komitee (C.G. = Comité de Gérance), das von [...]Mitgliederverwaltungen sowie von der mit dem Vorsitz be[...]ten Verwaltung gebildet wird und seinen Sitz in Paris hat. [...] Hauptversammlung bestimmt für einen Zeitraum von zehn [...]ren diejenigen europäischen Länder oder Ländergruppen, [...]he die Mitglieder des geschäftsf. Komitees zu entsenden [...]n. Dem geschäftsf. Komitee gehört Deutschland, [...]nkreich, Großbritannien, Italien, Österreich (als Ver[...]r der Ländergruppe Österreich, Bulgarien und der orien[...]schen Eisenbahnen), Belgien, Holland, Polen (Vertretung [...] Ländergruppe Esthland, Lettland und Polen), Rumänien [...]rtretung der Ländergruppe Rumänien und Jugoslavien), [...]weden (Vertretung der Ländergruppe Dänemark, Schweden [...] Norwegen), Schweiz und die Tschechoslowakei an. Das [...]häftsf. Komitee wählt aus seiner Mitte eine Mitgliedver[...]ung für den Vorsitz und drei Mitgliedverwaltungen für den [...] vertretenden Vorsitz; der so gewählte Präsident und die [...]izepräsidenten bilden das sogenannte „Büro", dem die Er[...]gung der laufenden Geschäfte des Komitees obliegt. Durch [...] Hauptversammlung wurde der Vorsitz den französischen [...]nbahnverwaltungen, die Vizepräsidentschaft den deut[...]en, britischen und italienischen Eisenbahnen übertragen.
[...]e Satzungen sehen ferner die Bildung besonderer Aus[...]üsse für die materielle Bearbeitung der dem Verband [...]egenden Aufgaben vor. Es sind zunächst 5 Ausschüsse ge[...]t, nämlich für den Personenverkehr (einschl. Fahrplan), [...] den Güterverkehr, für die Abrechnung und Währung, für [...] gegenseitigen Wagenaustausch und die gegenseitige Wagen[...]itzung, sowie für technische Angelegenheiten. Die Aus[...]sse setzen sich aus 9 bis 12 Mitgliederverwaltungen zu[...]nen. Deutschland ist in allen Ausschüssen vertreten.
[...]e Vorbereitung und Erledigung der Aufgaben des Verban[...]obliegt einem von den französischen Eisenbahnverwaltungen [...]ellten Generalsekretär, der an den Versammlungen [...] Ausschüsse, des geschäftsf. Komitees und des Büros mit [...]tender Stimme teilnimmt. Das geschäftsführende Komitee [...]t den Verband und vertritt ihn nach außen; alle Anträge [...] Mitglieder sind an das Komitee zu richten, das die Ange[...]nheiten auf die Ausschüsse verteilt, die Generalversamm[...] vorbereitet, einberuft und deren Tagesordnung festsetzt. [...] Ausschüsse bereiten die Beschlüsse der Generalversammlung vor; über die Zuständigkeit der Ausschüsse und der Generalversammlung im einzelnen werden noch besondere Bestimmungen erlassen werden.

Die Generalversammlung tritt alle 5 Jahre zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. In der Generalversammlung sind nur Mitgliedverwaltungen vertreten. Die Stimmenzahl richtet sich nach der Kilometerzahl der im Betrieb befindlichen Strecken und bemißt sich nach einem in den Satzungen festgelegten Schlüssel. Danach hat die Deutsche Reichsbahn 13 Stimmen, d. i. die absolut höchste Stimmenzahl; die französischen Eisenbahnen haben 12 Stimmen, die britischen Eisenbahnen 11 Stimmen, die polnischen und italienischen Bahnen je 8 Stimmen usw. Die Beschlüsse der Generalversammlung erhalten verbindliche Kraft, wenn sie mit einer Mehrheit von mindestens ⅘ sämtlicher bei der Beratung vertretenen Stimmen gefaßt werden, und wenn später nicht von einem Zehntel sämtlicher im Verband vertretenen Stimmen Einspruch erhoben wird. Die Deutsche Reichsbahn hat somit nach dem gegenwärtigen Stande in allen Fällen ein Vetorecht gegen die gefaßten Beschlüsse. Die Kosten des Verbandes werden auf die Verwaltungen nach dem Verhältnis der Stimmen verteilt, über die die Verwaltung in der Generalversammlung verfügt.

Der Verband soll zum 1. Dezember 1922 in Wirksamkeit treten, sofern bis dahin alle Verwaltungen sich schriftlich förmlich verpflichtet haben, dem neuen Verband als Mitglied beizutreten. Die Gründungsurkunde ist von den sämtlichen Vertretern schon in Paris unterzeichnet worden. Im Laufe des Dezember soll alsdann in einer Sitzung des geschäftsführenden Komitees über die Geschäftsanwendung und die Leitung der Ausschüsse Beschluß gefaßt werden, die dann ungesäumt ihre Arbeit aufzunehmen haben.

In dem neuen Verband ist eine Organisation geschaffen, wie sie vor dem Kriege nicht bestanden hat und die dazu berufen sein kann, den Mittelpunkt für die Behandlung aller wirtschaftlichen und technischen Fragen des internationalen Eisenbahnwesens zu bilden. Die bestehenden Organisationen sollen nach der in der Versammlung unzweideutig zum Ausdruck gekommenen einmütigen Ansicht durch den neuen Verband nicht berührt werden. Dies gilt insbesondere für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dessen vorbildliche Leistungen im Laufe der Verhandlungen ausdrücklich hervorgehoben worden sind. In Paris wurde vom Vorsitzenden der Versammlung ausdrücklich darauf hingewiesen, daß es sich erst werde zeigen müssen, inwieweit die Leistungen des neuen Verbandes bestehende Verbände oder einzelne ihrer Einrichtungen überflüssig machen.

Ein praktischer Episkop-Tisch.

Vom Regierungsrat **Hellwig**, Unterrichtsdezernent der Reichsbahndirektion Erfurt.

[...]nes der besten modernen Unterrichtshilfsmittel ist be[...]tlich das Episkop, ein optischer Apparat, mit dessen Hilfe [...] jedes beliebige Bild (Schriftzeichen, Skizze, Zeichnung, [...]ographie, gedrucktes, gemaltes Bild) und zwar g. F. mit [...]n Farben an den Projektionsschirm werfen kann. Der [...]rat, der bei allen Unterrichtsanstalten Eingang finden [...]e und auch bei der Reichsbahn hier und da eingeführt ist, [...] früher außerordentlich kostspielig und schwerfällig. Neuer[...]s ist von der Firma Franz Schmidt und Haensch, [...]in Süd 42, Prinzessinnenstraße 16, ein sehr handlicher und [...]ältnismäßig billiger Apparat unter dem Namen Epidiaskop [...] den Markt gebracht worden, der in Hörsälen von mitt[...] Größe (bis zu 200 Personen) vorzügliche Dienste tut. [...]es Epidiaskop, das bei der Reichsbahn zuerst von [...]psychotechnischen Versuchsstelle in Berlin-Grunewald ein[...]hrt wurde, besteht aus 2 Teilen, einem etwa würfel[...]igen Unterteil und einem kugelförmigen Oberteil. Der [...]ere ist das eigentliche Episkop. Dieses kann allein, auch [...] den Unterteil, verwendet werden, um Bilder aller Art, [...]ie eingangs erwähnt, zu projizieren, während der andere [...]elförmige Teil des Epidiaskops nur dazu dient, gleich[...]g auch Diapositive vorzuführen. Da man für letztere [...]cke die gewöhnlichen Projektionsapparate verwendet, wird [...]n vielen Fällen — auch schon aus Ersparnisrücksichten [...]enügen, das Episkop allein zu beschaffen. Alsdann hat [...] den Vorteil, dieses auf ein anderes, eigens konstruiertes [...]rgestell zu bringen, das eine bequeme Handhabung zum [...]zieren aller in Betracht kommenden Bilder, insbesondere [...] aus Lehrbüchern, Katalogen usw. bietet. Es ist nämlich [...]rordentlich ermüdend, das Episkop ohne ein solches Unter[...]ll bei einem länger währenden Vortrag zu bedienen. Man [...] es alsdann nämlich, etwa wie einen Teekessel auf den [...], auf das zu zeigende Bild heraufsetzen. Hierzu muß [...] Bild oder die Buchseite beschwert werden, um ein Krümmen durch die Hitze der Lichtbestrahlung zu verhindern. Bei den verschiedenen Formaten von Bildern und Büchern ergeben sich hierbei manche Unzuträglichkeiten.

Der Verfasser hat nun für den Vortragssaal der Eisenbahnverwaltungsschule in Erfurt einen besonderen Untersatztisch für das Episkop konstruiert, der eine außerordentlich leichte, vorteilhafte und mühelose Bedienung des Episkops mit aller Art von Gegenständen, Bildern, Karten, Abbildungen aus Büchern usw. ermöglicht. Dieser Tisch möge hier zur etwaigen Nachahmung bei den Betrieben der Reichsbahn an Hand der **umstehenden** Abbildung kurz erläutert werden.

Das perspektivische Bild zeigt den Tisch von dem Standpunkt des Vorführenden. In den runden Ausschnitt der obersten Platte paßt das Kugel-Episkop so hinein, daß sein unterster runder Teil mit der Plattenunterseite abschneidet oder noch eine Wenigkeit unter die Platte hinausragt. Im Abstand von 2—4 m vor sich hat der Vorführende den Projektionsschirm, auf den das Bild durch den Silberspiegel des Episkops geleitet wird. Damit störender Lichtschein nicht herausdringt, verhängt den Tisch von der obersten Platte bis herunter ein völlig lichtdichter Vorhang, der nur an der dem Vorführenden zugewandten Seite des Tisches zur Bedienung des Apparates offen ist. Mittels der Kurbel rechter Hand kann die (mittlere) Platte (die Platte für das Bild) nun bis unmittelbar an die oberste Platte bzw. den unteren Rand des Episkops heraufgestellt werden. Sie dient gewissermaßen zur groben Einstellung des Objektivs, während die optische Feineinstellung durch einen Hebel am Objektiv des Apparates selbst geschieht. Der Spielraum zwischen oberer und mittlerer Platte (Bildplatte) ermöglicht auch Abbildungen aus starken Büchern unter den Apparat zu bringen oder auch andere Objekte größerer Höhe, deren Oberfläche gezeigt werden soll. Der Tuchvorhang andererseits ermöglicht, daß auch Bilder oder Folianten größerer Breite und Länge als die mittlere Platte ist,

auf diese gelegt werden können oder ein Bild von einer nach der anderen Seite hindurchgeschoben wird. Um das Krümmen der Bilder durch die ausstrahlende Hitze der Episkoplampen zu verhindern, werden die Bilder oder Buchseiten mit kleinen flachen Eisenstücken beschwert, welche der Tisch in einem kleinen vorn offenen Kasten linker Hand bereithält. Die

Tisch mit verstellbarer Platte.

unterste Platte des Tisches kann zum Bereithalten der Bilder während der Vorführung benutzt werden. Der schräge Kasten, der dem Vorführenden zugewandt am Kurbelrahmen angebracht ist, dient zur Aufnahme der bereits gezeigten Bilder kleineren Formates.

Da bei den meisten Vorträgen hauptsächlich Einzelbilder oder solche aus Katalogen und ähnlichen dünnen Büchern zur Verwendung gelangen, so ist die Bildplatte im allgeme während des Vortrages so weit heraufgestellt, daß von zu Bild nur eine Feineinstellung am Hebel des Objektivs genommen wird. Die Bildplatte ruht dann also nur ei Zentimeter unter der obersten Platte. Zur bequemeren H habung der hinein- und herauszuschiebenden Bilder empf es sich, dann noch auf die Bildplatte eine starke Pappsch zu legen, die kleiner ist als die Bildplatte, und auf der von zentralen Kreisen umgebener Punkt gekennzeichnet der bei bestimmt-markierter Lage der Pappscheibe zur platte gerade unter die Mitte des Episkops fällt.

Die Bedienung des Apparates vollzieht sich alsdann in gender einfacher Weise, wobei das Episkop selbst in ständiger Ruhe bleibt und von ihm nur der Objektivhebel etwaigen Feineinstellung bedient wird:

Die Bildplatte wird bis einige Zentimeter unter die ob Platte gekurbelt. Auf die Pappscheibe wird das Bild Buch so gelegt und mit Eisenstücken beschwert, daß der zeigende Teil des Bildes auf dem kenntlich gemachten Mi punkt der zentralen Kreise liegt.

Die Pappscheibe wird in die markierte Lage nach hi geschoben, die Lampen des Episkops werden eingeschaltet, das Bild erscheint genau richtig im Lichtkreise der Pr tionsfläche. Sollen weitere Teile des Bildes, die bisher mit im Felde erscheinen, gezeigt werden, so wird einfach Pappscheibe entsprechend nach vorn, hinten oder nach Seiten verschoben. Kommt das nächste Bild heran, so nur die Pappscheibe nach hinten gezogen und das Bild gewechselt. Die Kurbel zum Verstellen der Bildplatte zu wegen, ist dann im allgemeinen nur notwendig, wenn Bi aus stärkeren Büchern usw. gezeigt werden müssen.

Der zwischen der obersten und der Bildplatte zum Vor renden ausstrahlende Lichtschimmer genügt im allgemei um bei der Dunkelheit des Raumes das Objekt ric hineinzulegen, andernfalls kann auch eine kleine geblendete Lampe hierzu seitlich der obersten Platte a bracht werden, die zugleich als Leselampe dient, wenn Vorführende selbst auch den Vortrag hält und dafür zeichnungen gemacht hat.

Es empfiehlt sich, den Tisch, wenn möglich, am Boden zuschrauben, um Erschütterungen beim Bewegen der Ku auszuschalten. Die Stromabnahme erfolgt von einem in lichster Nähe des Tisches befindlichen Stechkontakt, der besten am Fußboden angebracht ist.

Die Gesamtbedienung des Apparates hat sich als so hand erwiesen, daß der Vortragende selbst sie ohne Anstren vornehmen kann. Der Tisch ermöglicht, die Bilder in ras ster Folge ohne unnötige Zeitverluste vorzuführen, die ihn durch das ständige Auf- und Absetzen des Apparates entstehen, wobei es häufig schwierig wird, gerade den P des Bildes mit dem Apparat zu treffen, der gezeigt werden

Wissenschaftliche Betriebsführung nach Taylor und ihre Anwendungsmöglichkeiten im Eisenbahnwesen.

Von **Dr. Hans A. Martens.**

(Fortsetzung.)

Im engsten Zusammenhang mit der Selbstkostenermittlung steht die Betriebsstatistik[4]), verstanden als ein Mittel zur Überwachung des Betriebes in wirtschaftlicher Hinsicht, denn sie schafft in erheblichem Umfange die Grundlagen für die Selbstkostenermittlung. Sie ist heute einer der einflußreichsten Bestandteile der W. B. geworden, dem sich die Deutsche Reichsbahn in allen ihren Zweigbetrieben nicht verschließen darf.

Schon unter dem 18. August 1920 ging aus dem Reichsverkehrsministerium Zweigstelle Preußen-Hessen ein Erlaß an alle Eisenbahndirektionen hinaus unter dem Stichwort „Überwachung des Energie- und Baustoffverbrauchs in den Hauptwerkstätten“, der die Werkstättenämter ermächtigte, im Sinne der Denkschrift betreffend die Neuordnung der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätten Aufschreibungen zu einer Unkostenstatistik zu machen. Dieser Erlaß betont „die Pflicht der leitenden Beamten, durch sorgfältiges Studium dieser der Betriebsüberwachung dienenden Aufschreibungen allen auffälligen Erscheinungen nachzugehen und die Wirkung der getroffenen S maßnahmen nachzuprüfen und bei der Beamten- und Arbei schaft durch Belehrungen an Hand der Statistik den Spar zu fördern.“ Zum Schluß wird die Ausbildung einer einheitlic Unkostenstatistik für die Werkstätten dem Eisenbahnzent amt im Einvernehmen mit den Eisenbahndirektionen aufgegel Der Boden für die Aufnahme dieses Erlasses war s. Zt. n so wenig aufgelockert, daß die in ihm gegebenen Anregun bei den Direktionen wenig Wurzel fassen konnten. Verein ist er ursprünglich gar nicht in die Hände der leitenden Be ten des Werkstättendienstes gelangt, da man aus ihm ledig eine Materialkontrolle alten Stils herauslesen zu müssen glau Inzwischen hat der Gedanke der Notwendigkeit einer Betri statistik doch weiteren Eingang nicht nur in den Werkstätt betrieb gefunden, so daß eine energische Inangriffnahme di wichtigen Handwerkzeuges für sparsame Wirtschaftsführung mehr Verständnis rechnen darf.

In seinem Buche „Geschichte meines Lebens“[5]), das je Mann in leitender Stellung wegen der darin niedergelegten v

[4]) Eine ausführlichere Darstellung der Betriebsstatistik in den Eisenbahnwerken wird in der Zeitschrift für die Werkstätten der Deutschen Reichsbahn „Das Eisenbahnwerk“ erscheinen.

[5]) Andrew Carnegie, deutsch von J. Werner, Verlag K. F. Koehler, Leipzig 1921.

tigen Geschäftserfahrung dringend zum Studium empfohlen rden kann, schreibt Andrew Carnegie: „Je mehr ich mit der enen Fabrikation vertraut wurde, desto mehr überraschte es h, daß man den Kostenaufwand, den die verschiedenen Verren beanspruchten, nicht kannte. Durch Rundfrage bei den renden Pittsburger Fabrikanten fand ich das bestätigt. Das schäft ging in Bausch und Bogen und bis das Lager aufommen und die Bücher bis zum Ende des Jahres abgeschlos- waren, hatten die Fabrikanten von dem Ergebnis keine nung. Ich hörte von Leuten, die glaubten, sie würden mit em Defizit abschließen und am Ende des Jahres zu ihrem enen Erstaunen einen Gewinn feststellten und umgekehrt. kam mir vor, als wären wir lauter Maulwürfe, die sich im nklen eingraben. Das erschien mir unerklärlich, und mit aller schiedenheit bestand ich auf der Einführung eines Systems Abwiegung und Berechnung in unseren gesamten Werken, uns in Stand setzen sollte, die Kosten jeder einzelnen Liefeg zu berechnen und speziell auch jeden Angestellten in seiner eit zu kontrollieren; wir mußten die Möglichkeit haben, zustellen, wer an Material sparte, wer es vergeudete, und die besten Ergebnisse erzielte.

as zu erreichen, war viel schwieriger als man sich vorlen kann. Jeder Geschäftsführer in den Werken sträubte natürlich gegen das neue System; wir brauchten Jahre, bis gut funktionierte. Aber mit Hilfe zahlreicher Büroangestellter der Einführung von Wagschalen auf den verschiedenen tionen der Werke erhielten wir nach und nach doch einen len Überblick nicht nur über das, was in jeder Abteilung getet wurde, sondern auch über die Tätigkeit eines jeden zelnen Arbeiters in den Schmelzöfen; die Ergebnisse wurden n miteinander verglichen.

ine der Grundbedingungen für den Erfolg bei jeder Fabriion ist die Einführung und strenge Durchführung eines gut gebildeten Berechnungswesens, das jeden einzelnen Mann Verantwortlichkeit für das ihm anvertraute Material oder d erzieht. Fabrikanten, die im Büro keinem kaufmännischen gestellten 5 Dollar ohne Quittung anvertrauen würden, überen dort Tag für Tag ganze Tonnen Material den Arbeitern len Werken, ohne von ihrer Oberaufsicht Rechenschaft zu angen, indem sie nachwiegen ließen, wieviel Material in arbeiteter Form abgeliefert wurde."

iese Worte kennzeichnen in vieler Beziehung die Zustände den Eisenbahnwerkstätten und die schwere Aufgabe, die ig und allein mittels der Betriebsstatistik gelöst werden n. Je mehr man sich ohne Schönfärberei die gegenwärtigen besserungsbedürftigen Zustände klar macht, umso leichter man das sehr umfangreiche Programm, welches durchzuren ist, begreifen und den Zeitaufwand ermessen können, man sichtbare Erfolge aufweisen kann.

cht viel weniger als schwache Ansätze einer Betriebsistik in dem eben bezeichneten Sinne sind vorhanden. Da aber der getreueste Spiegel eines Betriebes und der beste weiser mittels der Zahl ist, so ist es erforderlich, den ematischen Aufbau einer Betriebsstatistik in allen Betriebsgen der Deutschen Reichsbahn möglichst bald zu beginnen. t viel mehr als kurze Hinweise können hier gegeben wer- Ohne eine eingehende Beschäftigung mit den Grundzügen Statistik kaufmännischer und industrieller Betriebe ist die der Deutschen Reichsbahn zu lösende Aufgabe, die Stak zu Zwecken der wirtschaftlichen Betriebsüberwachung ematisch aufzubauen, nicht zu lösen. Vielleicht wird cher überrascht sein, zu hören, daß mit einer Statistik ben werden soll, während er sich erinnert, daß Nachweisune über Nachweisungen von den vorgeordneten Stellen einrdert werden, und daß diese Nachweisungen dauernd get oder im Einzelfalle aufgestellt werden müssen. Wer ringt in das System der Statistik, wird sehr schnell s besseren belehrt werden und diese Verwunderung t mehr äußern. Was einem Betriebe nottut, ist eine systesche Statistik, die dem Betriebsleiter erlaubt, jeden Tag Ablauf von Arbeits- und Wirtschaftvorgängen genau zu ern und erforderlichenfalls sofort einzugreifen. Ein Werk-, das diese Bedingungen erfüllt, kann aber nur die Statistik Tageswerten sein, die unter Umständen in noch kleineren eiten von Halbschicht- oder Stundenwerten erforderlich kann, denn nur auf den Tag oder die Stunde n und muß gespart werden. Je größer der Zeit- des Verbrauchsabschnittes ist, umso schwieriger ist es, schaftliche Fehler zu erkennen. Kurz ausgedrückt bedeutet Die Leitung muß heute genau wissen, was tern vorgegangen ist. So ergibt sich die Tagesebsstatistik als „lebende Gegenwart", während die Monats- Jahresstatistik, beide gleich unentbehrlich wie die Tagesstik, sich als „festgehaltene Vergangenheit" darstellt und Leitung und den Aufsichtsbehörden Auskunft über den Verder durch die Statistik erfaßten Betriebsvorgänge in einem eren Zeitraum gibt und für ihre Disposition von höherer Warte aus Schlüsse zu ziehen und Anordnungen allgemeiner Bedeutung zu geben gestattet.

Im besonderen versteht man unter Betriebsstatistik fortlaufende Aufzeichnungen über die wirtschaftlichen und technischen Vorgänge innerhalb eines Geschäftsbereiches, die Gruppierung der hierbei gewonnenen Zahlen und ihren Vergleich mit gleich- oder fremdartigen Zahlen, um hierbei Zusammenhang, Ursache und Wirkungen dieser Vorgänge zum Nutzen des Werkes aufzudecken. Während die Dauerstatistik zur laufenden Übersicht über den Betrieb dient, wird eine Gelegenheitsstatistik nur gelegentlich eingerichtet aus bestimmtem Anlaß, mit dessen Fortfall sie wieder aufgehoben werden muß (was manchmal vergessen wird). Oberster Grundsatz aller Statistik ist: Nur die Statistik hat Zweck, die verwertet wird. Die Betriebsstatistik bezweckt im wesentlichen:

a) Die Überwachung der einzelnen Betriebsvorgänge (Betriebsüberwachung) durch Ermittlung des Verbrauches und der Verwendung von Sachwerten und Menschen (Energie, Werk- und Betriebsstoffe, Werkzeuge, Geräte, Beamten, Arbeiter) und der Möglichkeiten, den Verbrauch und die Verwendung sparsam zu gestalten.
b) Die Aufstellung von Normalverbrauchswerten aller Art.
c) Die Innehaltung, möglichst Unterschreitung des Normalverbrauchs durch Verbesserung der Betriebseinrichtungen und der Betriebsorganisation.
d) Die Unterstützung der Betriebsleitung und der vorgeordneten Dienststellen, indem diese eine Übersicht über die Wirtschaftlichkeit des Betriebes gibt und zugleich beweiskräftige Unterlagen für die Notwendigkeit von Betriebsverbesserungen, Neubeschaffungen usw. liefert.

Von der Betriebsstatistik können alle Arbeits- und Verbrauchsvorgänge ergriffen werden. Welche zu ergreifen sind, muß der Leitung im großen und ganzen überlassen bleiben. Für die Betriebe der Deutschen Reichsbahn ist natürlich zur Wahrung der Einheitlichkeit eine Ausführungsanweisung für jede Statistik unentbehrlich. Für die Neueinrichtung einer Statistik ist die Reihenfolge der Einführung der Einzelstatistik nicht unwichtig. Man wird sie zweckmäßig nach der Dringlichkeit bei ihrer Einführung ordnen, da ein sicherer Mißerfolg nicht ausbleiben kann, wenn so schwierige Arbeiten in größerem Umfange durch Anlegung vieler Statistiken auf einmal begonnen werden.

Es ist zweckmäßig, die Leitung der Statistik in die Hand eines einzigen Beamten zu legen, den man in den technischen Betrieben als Leistungs- oder Wirtschaftsingenieur bezeichnen kann, und der in der Regel auch der Träger der W. B. sein wird.

Der Erfolg der Statistik hängt im wesentlichen von der richtigen Auswahl, von der Zuverlässigkeit und von der guten Einschulung aller Mitarbeiter ab.

Zahlenreihen sind noch nicht des Betriebsleiters bestes Werkzeug zur Überwachung des Betriebes, denn sie bedürfen längeren Sichhineinvertiefens, weil sie nicht schnell und plastisch genug wirken. Deswegen hat die früher nur in der Mathematik bekannte Schaulinie — Diagramm — auf allen Gebieten der Wissenschaften des öffentlichen und gewöhnlichen Lebens weiteste Anwendung gefunden, und jeder gebildete Zeitungsleser versteht heutzutage ein Schaubild zu lesen. Das Schaubild ist „bildgewordene Zahlenreihe". Die Schaulinie zeigt in überraschender Weise ihre unübertrefflichen Leistungen als Dienerin der Verwaltungskunst. Der Furcht vor überflüssiger Büroarbeit, die sich in einem Paragraphen der Verwaltungsvorschriften der ehemaligen Preußisch-Hessischen Staatsbahnen etwa so ausdrückt, daß alle Nachweisungen, die nicht angeordnet sind, verboten sind, muß an dieser Stelle mit Nachdruck entgegengetreten werden, damit nicht etwa die besonders in nichttechnischen Eisenbahnerkreisen verbreitete Ansicht, daß die Anfertigung und Fortführung von Schaulinien über den Verlauf von Wirtschaftswerten bei den äußeren Amts- und Dienststellen überflüssig und entbehrlich sei, dieses notwendige Handwerkzeug jedes Betriebsleiters zu Falle bringe. Die Anfertigung und Fortführung von Schaubildern erfordert so geringen Zeitaufwand, daß er im Hinblick auf die Bedeutung und den Nutzen der Schaulinie völlig verschwindet. Die Vorteile liegen klar zutage: Größere Übersicht und Anschaulichkeit, vor allem größere Eindruckskraft für das Gedächtnis, Möglichkeit vermehrter Einsicht in den Verlauf der Zahlenreihen, das scharfe Abheben des Regelmäßigen vom Unregelmäßigen sowie das auffällige Hinaustreten der Spitzenwerte nach oben und unten. Nicht alles braucht in einem Diagramm festgehalten zu werden, und weise Sparsamkeit muß in der Verwendung von Diagrammen natürlich geübt werden. Die Anfertigung von Schaulinien muß möglichst mühelos, am besten auf dem bekannten Millimeterpapier, erfolgen. Der Maßstab spielt für die bequeme Auftragung der Statistik eine besondere Rolle. Wich-

tig ist es, daß alle Blätter lose und nicht zusammengeheftet aufbewahrt werden, damit ein Nebeneinanderlegen der Blätter zum Vergleich möglich ist. Aus diesem Grunde sind auch die Blätter nur einseitig zu benutzen. Die Aufbewahrung der Blätter erfolgt zweckmäßig in Mappen oder Schnellheftern je nach ihrer Größe, die übrigens am leichtesten die Ordnung in der Schaubildsammlung herzustellen erlauben. Die Vorteile der Diagramme sind so groß, daß, was nebenbei wichtig zu bemerken ist, schon das Verständnis für sie im Personalunterricht und bei den Lehrlingen, ja man kann noch weitergehen, bei den Kindern im Elternhaus und in der Schule entwickelt werden muß. Daß hierin schon Bestrebungen im Gange sind, zeigen verschiedene Schulrechenbücher, die den Schülern die ersten Grundlagen zum Verständnis von Diagrammen zu übermitteln versuchen.

Die Schlußtätigkeit des Statistikers besteht in der kritischen Auswertung des zusammengetragenen Zahlenmaterials. Sie beginnt mit dem Vergleich der einzelnen Werte in den Ursprungstabellen, und erstreckt sich auf die Verkettung einzelner ungleichartiger Ursprungstabellen miteinander, die Umwandlung der absoluten Zahlen in Verhältniszahlen, die Bildung von Durchschnitts- oder Häufigkeitswerten aus den absoluten Zah Dadurch werden Teilbetriebe und Geschäftsbereiche man faltig miteinander in Verbindung gebracht, und es bedarf e sicher arbeitenden, die Betriebsverhältnisse gut kenne Statistikers, um keine Fehlschlüsse bei der Auswertung ziehen. Die Verbindung der Zahlen von Personen- und S werten mit Geldwerten führt dann letzten Endes zu Schlußstein der ganzen Betriebsstatistik, zu dem Verhältnis Aufwand zu Ertrag, aus dem sich dann die Wirtschaftlich eines einzelnen Betriebsvorganges oder des ganzen Betri ablesen läßt.

Die Auswertung der statistischen Werte wird zweckmäßig an beteiligten und verantwortlichen Stellen zwecks etwa erfor lichen Eingreifens in den Verlauf der Betriebvorgänge schnell wie möglich bekanntgegeben. Die Bekanntgabe weitere nicht unmittelbar beteiligte Interessenkreise z. B. dere Geschäftsbereiche, Betriebsrat, Arbeiterschaft (durch A hang) zur nachrichtlichen Kenntnis, zur allgemeinen Un richtung oder zur Belebung des Geschäftsinteresses ist empfehlenswert.

(Schluß folgt.)

Der ständige Ausschuß für Angelegenheiten des Güterverkehrs des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

hielt am 19./20. Oktober d. J. in Tegernsee unter dem Vorsitz des Ministerialrats Morhart seine 100. Sitzung ab. Zur Feier dieses Jubiläums begrüßte der Vorsitzende die Versammlung mit einer Ansprache, in der er an die vielen bedeutsamen Schöpfungen auf dem Gebiete des Frachtrechts und des ganzen Verkehrsdienstes erinnerte, an denen der Güterverkehrsausschuß seit seiner Einsetzung als „Ständiger Ausschuß" im Jahre 1875 in hervorragendem Maße mitgewirkt habe. Er gedachte sodann namentlich der zahlreichen ausgezeichneten Persönlichkeiten aus dem Kreise aller Ausschußverwaltungen, deren stetiger und eifriger Mitarbeit die Erfolge in erster Linie zu danken seien, sei doch auch eine ganze Reihe der späteren Leiter großer Vereinsverwaltungen — so z. B. die Minister v. Breitenbach, v. Seidewitz, v. Weizsäcker, der jetzige Staatssekretär von Stieler und viele andere — längere Zeit mit im Ausschuß tätig gewesen. Durch das Vertrauen der Vereinsverwaltungen sei der bayerischen Verwaltung schon seit mehr als 40 Jahren die Ehre zuteil geworden, den Vorsitz im Ausschuß zu führen. Zweifellos sei dadurch eine gewisse Stetigkeit der Geschäftsführung erreicht worden, und er dürfe dabei wohl an die verdienstvollen früheren Vorsitzenden, die Direktoren v. Böhm und v. Hauck und den leider allzufrüh verstorbenen Rost, einen der ausgezeichnetsten Kenner des Frachtrechts, erinnern. Das große Ziel des Vereins, das dieser an die Spitze seiner Satzungen gestellt habe, die Förderung des Verkehrs zum Wohle der Gesamtheit, möge auch weiterhin das Ziel der Tätigkeit des Güterverkehrsausschusses sein, zum Nutzen des ganzen mitteleuropäischen Eisenbahnwesens. Er gab sodann ein Schreiben des Präsidenten der Geschäftsführenden Verwaltung bekannt, in dem dieser — mit dem Ausdruck des Dankes für die Einladung zu der Festtagung — dem Ausschuß die besten Glückwünsche aussprach, verbunden mit einer lebhaften Anerkennung der langjährigen vorzüglichen Geschäftsleitung des Ausschusses durch die Vorsitzende Verwaltung.

Der Referent der Vorsitzenden Verwaltung, Oberregierungsrat Fuchs, gab anschließend einen Überblick über die wichtigsten Leistungen und Errungenschaften des Ausschusses auf den verschiedenen Gebieten des Güterverkehrs und hob hervor, daß der Ausschuß dabei stets in praktischer, schöpferischer Arbeit den neuen Anforderungen des Rechts- und Wirtschaftslebens im Bereiche des Eisenbahnverkehrs weitgehend nachgekommen sei. Er erinnerte an die Schaffung eines einheitlichen Betriebsreglements und namentlich an die umfangreichen Vereinbarungen, die in dem Übereinkommen zu diesem Betriebsreglement zusammengefaßt seien, in denen die mannigfachen Beziehungen zwischen den einzelnen Vereinsverwaltungen aus dem gegenseitigen Eisenbahnverkehr durch mustergültige, von den Grundsätzen größtmöglicher Einfachheit und Zweckmäßigkeit beherrschte Bestimmungen geordnet seien. Im Hinblick auf die zahlreichen Aufgaben, die die Nachkriegszeit für das europäische Eisenbahnverkehrswesen mit sich gebracht hat, sprach er die zuversichtliche Erwartung aus, daß sich der Ausschuß, in dem größte Sachkunde und unbedingte Arbeitsfreudigkeit stets auf das innigste vereint gewesen seien, auch künftig allen Anforderungen des Verkehrslebens gewachsen zeigen werde.

Aus den Verhandlungen selbst seien kurz folgende Punkte erwähnt:

1. Die Vereinsversammlung 1921 hatte den Güterverke ausschuß beauftragt, zu prüfen, wie der Artikel 13 des Ü einkommens zum Vereins-Betriebsreglement über die Benutz von Hilfswegen bei Verkehrsstörungen — der u. a. die A rechterhaltung der Fracht über den gestörten Weg bis 7. Tage nach Eintritt der Verkehrsstörung vorsah — den änderten Zeitverhältnissen angepaßt werden könne oder er etwa, da er für die Mehrheit der Vereinsverwaltungen reits durch Kündigung außer Kraft gesetzt war, ganz au heben sei. Der Ausschuß kam zu dem Ergebnis, daß es zeit nicht möglich sei, für das ganze Vereinsgebiet passe neue Vereinbarungen zu treffen; er empfiehlt der Vereins sammlung, den Artikel 13 vorläufig ganz aufzuheben, a die Schaffung neuer ähnlicher Vereinbarungen im Rahmen Vereins ins Auge zu fassen, sobald es die Verhältnisse irg gestatten.

2. Die im Übereinkommen zum Vereins-Betriebsreglem an verschiedenen Stellen, namentlich für die Erledigung Entschädigungen, für die Verteilung von Ausfällen usw. den verschiedenen Währungen vorgesehenen Höchst- Mindestsätze wurden von dem Ausschuß in eigener Zustän keit neu festgesetzt, so daß sie statt je 1 *M* und 1,20 öst.-u Kronen im Frieden künftig je 100 *M*, 2000 K. österr. Währu 2 K. tschech. Währung, 100 K. ungar. Währung betragen. Beträge in niederländischen Gulden und in den Frankenw rungen wurden etwas vermindert.

3. Die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßi Lieferfristen soll zur Erleichterung der Erledigung von E schädigungsansprüchen für Lieferfristüberschreitungen du einen Nachtrag auf den neuesten Stand gebracht wer Außerdem sollen aber künftig auch die sogenannten vorü gehenden Lieferfristzuschläge, soweit sie voraussichtlich m als drei Monate dauern werden oder schon mehr als drei Mon in Geltung sind, regelmäßig durch die Geschäftsführende V waltung in der Vereinszeitung veröffentlicht werden.

4. Wenn bei Aufteilung von Frachterstattungen die v rechneten und die zu verrechnenden Frachtgelder in versch denen Währungen beziffert sind, sind sie nach Artikel Ziff. 8 (5) des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglem in der Unterschiedsberechnung auf die Währung des Staa der regelnden Verwaltung umzurechnen. Bisher war für di Umrechnung der Kurs des Tages, an dem die Unterschie berechnung aufgestellt wurde, maßgebend. Künftig soll dessen Stelle der bahnamtliche Umrechnungskurs des Frac zahlungstages treten. Ein Antrag, die Umrechnu überhaupt zu beseitigen und den Ausgleich der Frachtunt schiede in den Ursprungswährungen durchzuführen, wurde nicht annehmbar erklärt, solange die Verfahren bei der Frac erhebung in den einzelnen Ländern noch so sehr voneinan abweichen. Der Antrag soll daher zurückgestellt werden, vereinsseitige Vereinbarungen auch über ein gleichmäßi Verfahren bei der Frachterhebung möglich sind.

5. Mit Rücksicht auf den Wegfall der Vereinskilometerzei für die Wagenmieteberechnung werden auch alle Bestimm gen des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement, denen die Berechnung der Entfernungen auf Grund die Kilometerzeiger vorgesehen war, dahin geändert, daß künf die Entfernungen nach Tarifkilometern ermittelt werden. D

g insbesondere für die Verteilung von Ausfällen und von
schädigungen (Art. 14 und 17). Damit sind die Vereins-
ometerzeiger auch für die Zwecke des Güterdienstes entbehr-
i und können ganz aufgehoben werden.
. Die Ermittlungsvorschriften des Vereins (Anhang B des
:. zum VBR.) sollen in Anlehnung an die Neubearbeitung
Ermittelungsvorschriften des Deutschen Eisenbahnverkehrs-
bandes ebenfalls umgearbeitet werden. Hierfür wurde ein
erausschuß eingesetzt.
ie Beschlüsse zu 1 und 4 unterliegen der Genehmigung
ch die Vereinsversammlung. Über den Beschluß zu 5 wird
als dringend — unter den Vereinsmitgliedern schriftlich ab-
timmt. Die übrigen Beschlüsse sind endgültig. Die Ände-
gen zu 2 und 5 sollen möglichst schon zum 1. Januar 1923
Kraft gesetzt werden.

inen besonders festlichen Charakter erhielt die Tagung
h durch ein gemeinsames Essen, zu dem die Vorsitzende
waltung die Versammlungsteilnehmer eingeladen hatte, und
dem der Vorsitzende, Ministerialrat Morhart, folgende
le hielt:

Heute vormittag haben wir die 100. Sitzung des Güterver-
rsausschusses des VDEV. abzuhalten begonnen und werden
te nachmittag damit fortfahren, nach üblicher Weise gemäß
jahrzehntelangen Tradition dieser Körperschaft in ernster
licher Tätigkeit. Nunmehr aber haben wir uns zusammen-
nden, um bei frohem Mahle die Tatsache zu feiern, daß es
Ausschusse vergönnt war, trotz aller Wandlungen, die in
weiten Gebiete des Vereins im Laufe der langen Zeit
es Bestehens eingetreten sind, in 100 Sitzungen ersprieß-
e Arbeit zu leisten und deren Erfolge reifen zu sehen.
wollen aus diesem Anlaß keine rauschenden Feste feiern;
sind die Zeiten zu schwer, auch würde es, davon abge-
en, dem Wesen unserer Körperschaft nicht entsprechen, die
stets abseits von repräsentativem Prunk nur nüchterner
licher Betätigung hingegeben hat. Aber es ist, wie ich
te vormittag schon gesagt habe, gute Sitte aller Kulturvöl-
bei einem solchen Abschnitt eine Pause zu machen und
des Erreichten zu freuen. Und so hat es sich die Reichs-
nverwaltung nicht nehmen lassen, die Mitglieder des Aus-
sses zu einem kleinen Feste aus diesem Anlaß in engem,
ezwungenem Kreise zu laden, gewissermaßen zu einem
ilienfeste, und ich habe die Ehre, Sie namens der Reichs-
nverwaltung und zugleich namens der Vorsitzenden Ver-
tung des Vereins-Güterverkehrsausschusses hier als ihre
te herzlich willkommen zu heißen. Zu meinem lebhaften
auern hat der Chef der Zweigstelle Bayern des Reichsver-
rsministeriums, Herr Staatssekretär v. Frank, der die Ab-
t gehabt hatte, das Fest heute hier in unserem Kreise mit-
gehen, in letzter Stunde aus dringenden dienstlichen Grün-
absagen müssen.

. H.! Der Verein DEV. hat erst vor Jahresfrist mit der Ver-
sversammlung in Berlin sein 75jähriges Bestehen in wür-
er Weise festlich begangen; es ist damals in Reden und Auf-
en der reichen Geschichte und Wirksamkeit desselben, der
erordentlichen Bedeutung gedacht worden, die der Verein
t nur für die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Mittel-
pa, ja in ganz Europa und darüber hinaus, sondern auch
das gesamte wirtschaftliche, politische und kulturelle Leben
einem weiten Gebiete gehabt hat; es ist dabei mit Stolz
etan worden, wie der VDEV einen der besten und über-
endsten Repräsentanten darstelle für die völker- und
tenverbindende Kraft des Eisenbahnwesens. Ich will das
ollkommener Weise damals Gesagte hier nicht abgeschwächt
derholen. Aber ich darf sagen, was damals vom VDEV ge-
sen werden konnte, gilt in vieler Beziehung auch von seinem
A. Er ist von Anfang an mit dem Verein zusammen-
achsen und mit ihm aufgewachsen, der Verein lebt und wirkt
auptsächlich in seinen Ausschüssen. Auch will ich nicht
wiederholen, was uns heute vormittag zu Beginn der
ung der Herr Referent der Vorsitzenden Verwaltung über
Ergebnisse der 100 Sitzungen des Ausschusses vorgetragen
Man kann demgegenüber ja einwenden: ich sehe die emsige
eit, ordentliche und außerordentliche Sitzungen, Ausschüsse,
ichte und Niederschriften, aber wo sind die Erfolge? M. H.!
Männer der Technik haben es leichter als wir von der Ge-
gebung und Verwaltung, Erfolge aufzuzeigen; eine eiserne
cke, eine gewaltige Lokomotive zeigen auch dem Kurzsich-
n, auch dem Laien sichtbar und handgreiflich das Ergebnis
nischer Arbeit, technischen Könnens. Trotzdem können
wir ruhigen Stolzes nicht bloß von unserer Arbeit, son-
auch von unseren Erfolgen reden, wenn sie auch nicht für
flüchtigen Blick ohne weiteres zutage liegen; sie gehen in
Weite und Tiefe. Das eiserne Wort des großen Römers:
vigare necesse est vivere non necesse“ gilt in seiner über-
enen Bedeutung nicht nur für den Seeverkehr, sondern für
gesamten Güteraustausch unter den Völkern der Erde. Der
rnationale Güteraustausch ist notwendig; er ist überhaupt
einer der Grundpfeiler nicht nur der menschlichen Kultur, son-
dern des menschlichen Lebens überhaupt; er setzt sich durch in
allen Zonen und zu allen Zeiten, über alle Grenzen hinweg und
allen Hindernissen zum Trotz, und die Art und Entwicklung
nicht nur des wirtschaftlichen Lebens der Völker, sondern auch
ihrer Kultur, Blüte und Größe beruhen zum guten Teil auf ihm.
Was die europäische Menschheit in den letzten Jahrzehnten
vor dem Weltkriege Großes und Schönes sehen und erleben
durfte — es waren zweifellos Höhepunkte menschlicher Ent-
wicklung —, das verdankt sie nicht zum letzten der durch die
Eisenbahnen geschaffenen Möglichkeit intensivsten Güteraus-
tausches und damit zum großen Teil der Arbeit unseres Aus-
schusses; denn durch sie sind die rechtlichen und praktischen
Grundlagen für den Güterverkehr der Eisenbahnen in Mittel-
europa gelegt, erhalten und weitergebildet worden, die seine
Entwicklung, so wie wir sie bis zum Ausbruch des Weltkrieges
erleben konnten, erst möglich gemacht haben. So kann der
GVA an diesem 100. Sitzungstag auf die Frage nach den Er-
gebnissen seiner Arbeit mit einer ruhigen Handbewegung auf
den ganzen europäischen Güterverkehr hinweisen. Immerhin,
ein englischer Dichter, der leider ein ebenso großer Deutschen-
feind wie ein großer Künstler ist, sagte einmal: „Auch von
eines tüchtigen Mannes Werk ist 90 % schlecht. Aber der
Rest ist des Schweißes des Edlen wert.“ Wenn man von weni-
gen ganz Großen absieht, wie sie der Menschheit nur verein-
zelt, in Jahrhunderten einmal, geschenkt werden, und bei denen
vielleicht jedes Werkchen die Klaue des Löwen zeigt — wenn
man von diesen absieht, mag er recht haben; auch unser Aus-
schuß hat viel Kleinarbeit leisten müssen; wie bei jedem In-
dividuum, bei jedem Beruf, bei jeder Organisation sind die
großen Sachen seltene Ereignisse in der Masse der Alltagsarbeit;
auch Irrtum und Flickwerk blieben uns nicht erspart. Aber
mit dem Maßstab jenes großen britischen Menschenkenners ge-
messen schneiden wir, glaube ich, gut ab; ich glaube, wir kön-
nen die 10 % aufweisen, an denen, um mit seinen eigenen Wor-
ten zu reden, „eines tüchtigen Mannes Werk“ zu erkennen ist.

Und wenn wir dies können, m. H., so verdanken wir es der
glücklichen Zusammensetzung unseres Ausschusses, der auch
hier im kleinem Ausmaße das Abbild des großen Vereins ist,
der dadurch für seine Aufgabe so außerordentlich geeignet
gemacht war. Ich will auch hier keine Personen aufzählen;
um nur beispielsweise zu reden, so repräsentieren unsere lieben
holländischen Freunde in ausgezeichnetster Weise das kluge
Abwägen, die klare wirtschaftliche Einsicht ihres Volkes, ihrer
Rasse; auf der entgegengesetzten Seite haben das stark ausge-
prägte Rechtsempfinden, die subtile Kenntnis des jus publicum
et privatum, die der ungarischen Nation stets eigen waren, dem
Ausschusse in den Vertretern der ungarischen Bahnen viele
hervorragende Mitarbeiter gesichert, und die deutschen Vertre-
ter, wozu ich selbstverständlich unsere Freunde aus den Ost-
marken rechne, haben in der zweckmäßigen Zusammensetzung
aus Süd und Nord, Ost und West stets verstanden, mit der Er-
haltung des guten Erreichten einen vernünftigen Fortschritt
zu verbinden, mit dem Streben nach klarer Rechtssatzung auch
der praktischen Zweckmäßigkeit, die im Eisenbahndienst so be-
sonders wichtig ist, Rechnung zu tragen.

Und so soll es weiter bleiben! Wir begehen heute einen
Abschnitt der Tätigkeit unseres Ausschusses in doppeltem Sinne.
Es ist nicht die symbolische Zahl 100 allein, die einen solchen
bildet. Die 100. Sitzung hätte im Jahre 1914 abgehalten werden
sollen; der Ausbruch des Weltkrieges hat sie damals vereitelt.
Zwischen damals und heute liegen 4 Jahre des ungeheuersten
aller Kriege, liegen weitere 4 Jahre unermeßlicher Umwälzun-
gen insbesondere für Mitteleuropa. Und da erhebt sich dop-
pelt eindringlich die Frage, was wird die neue Zeit, was wird
diese Weltenwende unserem GVA bringen, wird er mit den
ersten rund 100 Sitzungen seine Wirksamkeit im wesentlichen
abschließen, oder wird er das neue Hundert in der neuen Zeit
mit neuen Aufgaben beginnen?

Mir persönlich ist die Antwort nicht zweifelhaft. Es ist den
Herren bekannt, daß man beabsichtigt, einen neuen größeren
Eisenbahnverein nach dem Muster des VDEV für ganz Europa
zu errichten. Ein merkwürdiges Zusammentreffen fügt es, daß
fast auf den Tag die Gründung mit unserer 100. Sitzung zu-
sammenfällt: Die Besprechungen sollten vorgestern und gestern
in Paris stattfinden. Wenn dieser Verein zustande kommt,
wird er auch einen Güterverkehrsausschuß nach unserem Muster
haben müssen; er wird an dem, was unser Ausschuß geschaffen
hat, niemals vorübergehen können, wird vielmehr darauf auf-
bauen und weiterarbeiten, an die Arbeiten des GVA. anknüpfen
müssen. Und, mag jener nun entstehen oder nicht, mag er zu-
sammen mit dem GVA. weiterarbeiten oder mögen beide getrennt
nebeneinander bestehen, jedenfalls bietet sich eine Fülle neuer
Stoffe dar, die, sei es für das engere Vereinsgebiet, sei es für
die europäischen Bahnen zusammen, behandelt werden müssen.
Die Probleme, die für den Güterverkehr, für das Verhältnis der
Eisenbahnen zueinander und zu den Verfrachtern, durch die neu-

zeitliche Entwicklung in Mitteleuropa gestellt werden, wie sie allein in der Tatsache der Entstehung neuer Staaten und neuer Eisenbahnverwaltungen, in der Umwälzung der Rechts- und wirtschaftlichen Verhältnisse liegen — ich erwähne nur die Währungsfrage mit ihren tausend Schwierigkeiten — werden neue und große Arbeiten auch für unseren Ausschuß bringen. Und wenn im letzten Jahrzehnt manchmal die Meinung zutage trat, der Verein, auch sein GVA, habe die Hauptsache seines Daseinszweckes erfüllt, wenn in jener Zeit tatsächlich zwar sicherlich kein Stillstand, aber doch eine gewisse ruhigere Entwicklung eingetreten war, so ist auch hierin meines Erachtens die 100. Sitzung eine Epoche, ein Abschnitt nicht nur in der Zahl, sondern in der Wirksamkeit nach innen und außen.

Aber wie dem auch sei, m. H., kein Abschnitt soll die 100. Sitzung sein — so will ich hoffen und damit will ich schließen — in seinem Wesen, in seiner Zusammensetzung und in der Art seines Zusammenwirkens. Was der Verein als den großen Zweck seines Daseins an die Spitze seiner Satzungen gestellt hat, „durch gemeinsame Beratungen und einmütiges Handeln die Interessen der zugehörigen Eisenbahnen und Interessen des allgemeinen Verkehrs zu fördern", dem möge auch weiterhin der GVA in unermüdlicher, ernster, sachlicher Tätigkeit und in freundschaftlichem Zusammenwirken seiner Mitglieder nachstreben. Darauf, daß dieser Geist, der Geist herzlichsten Einvernehmens mit dem steten Willen zu ersprießlicher Arbeit auch weiterhin der herrschende in unserer Mitte sein möge, bitte ich das Glas zu erheben!"

Die Rede wurde von der Versammlung mit Begeisterung und lebhaftem Beifall aufgenommen und später von dem Vertreter der Niederländischen Eisenbahnen, Kommerziellen Direktor Dr. van Overbeek de Meyer, dem Vertreter der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Inspektor Stejskal und dem Vertreter des österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen, Hofrat Nowotny, in gleichem Sinne erwidert. Alle Redner brachten in herzlicher Weise die Freude an dem fruchtbaren, stets harmonischen Zusammenarbeiten im Verein und im Güterverkehrsausschuß und die besondere Anerkennung und Dankbarkeit für die vortreffliche Führung der Geschäfte des Ausschusses durch die Vorsitzende Verwaltung und namentlich des Vorsitzenden zum Ausdruck. Kbr.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 15. Oktober d. J. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 30 des Reichs-Gesetzblattes Teil II hervor.

— Die Kartoffelversorgung Berlins. Während im Oktober v. J. auf den Groß-Berliner Bahnhöfen 8792 Wagenladungen zu je 15 t und 294 069 Zentner als Stückgut eingegangen sind, sind im Oktober d. J. 13 459 Wagenladungen zu je 15 t, das sind 53 % mehr, und 743 979 Zentner Stückgut, das sind 153 % mehr, mit Kartoffeln angekommen. Der Andrang ist so groß, daß die Direktion Berlin bereits in großem Umfange Turnhallen, leere Schuppen und Ähnliches anmieten mußte, um die Kartoffeln einzulagern, da die geräumigen Hallen der Güterabfertigungen die zuströmenden Massen nicht mehr bergen konnten. — Auch aus anderen Großstädten wird starker Zulauf von Kartoffelwagen gemeldet.

— Bettkartenpreise. Infolge der andauernden Steigerung der Betriebskosten sind die Bettkartenpreise für die Schlafwagen vom 19. November d. J. ab wie folgt festgesetzt worden: 1. Klasse 3200 ℳ, 2. Klasse 1600 ℳ, 3. Klasse 800 ℳ. Hierzu tritt eine Vormerkgebühr von 10 %.

— Obstbeförderung. Zur Behebung aufgetretener Zweifel bei Verladung von frischem Obst — § 23 a des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B — wird besonders darauf hingewiesen, daß Obst ohne jede Verpackung, also in loser Schüttung, nur als Wagenladung zur Beförderung angenommen werden darf. Eine Vereinbarung mit dem Absender über Selbstverladung als Stückgut und die Stückgutfrachtberechnung in einem solchen Falle sind also ausgeschlossen.

— Reichsbahn und englische Kohle. Die Reichsbahn ist wegen des Mangels an deutscher Kohle seit Monaten gezwungen, in großem Umfange englische Kohle zu kaufen. Das bedeutet nicht nur eine starke finanzielle Belastung, sondern ist auch vom Standpunkt des sparsamen Kohlenverbrauchs sehr unerwünscht. Die Reichsbahn hat allerdings bereits vor dem Kriege eingehende Erfahrungen mit englischer Kohle gesammelt, so daß sie in der Lage war, auch jetzt die in erster Linie für Lokomotiven in Betracht kommende englische Kohle auszuwählen und das Personal auf die Besonderheiten des fremden Brennstoffs hinzuweisen. Es ist aber ebensowenig wie bei der deutschen bei der englischen Kohle heute für den Verbraucher möglich, hin und wieder die Lieferung von Sorten zu vermeiden, die sich beim Gebrauch als weniger geeignet herausstellen. Die englische Kohle verlangt vor allem eine besondere von der in Deutschland üblichen abweichende Bedienung der Lokomotive. Sie muß, da sie zur Qualm- und Schlackenbildung neigt, mit niedriger Brennstoffschicht verfeuert werden. Die Gewöhnung des Personals an die veränderte Feuerungsart wird durch besondere Reiseingenieure durchgeführt, die die einzelnen Stellen über die richtige Handhabung der Lokomotivfeuerung unterrichten. Die gesamte Kohlenbeschaffung liegt in den Händen des Eisenbahnzentralamtes; ein wissenschaftlich vorgebildeter und im Lokomotivdienst praktisch erfahrener Beamter hat die Kohlensorten zu bestimmen, deren Beschaffung erfolgen soll. Die Behauptung eines Morgenblattes, als habe die Reichsbahn eine für Lokomotiven ungeeignete Kohlensorte, nämlich Gaskohle beschafft, ist völlig unzutreffend.

— Deutsch-italienische Gütertarife über die Schweiz und über Brenner und Tarvis. In Nr. 38, S. 764 d. Ztg. ist mitgeteilt, daß die außeritalienischen Sätze der deutsch-italienischen Tarife über den Brenner und Tarvis sowie über Gotthard und Simplon mit Wirkung vom 1. November d. J. außer Kraft gesetzt wurden. Wegen Fortbestand dieser Tarife haben am 26. Oktober in Bozen unter den am deutsch-italienischen Verkehr beteiligten Verwaltungen Verhandlungen stattgefunden. Da der deutsch-italienische Lebensmittelhandel den Fortbestand der direkten Tarife dringend wünscht und da bisher der direkte Tarif die Umschlagverhältnisse in den Grenzstationen und damit die ganze Verkehrsabwicklung besonders auf der Brennerstrecke günstig beeinflußte, war man darüber einig, daß der bisherige Lebensmitteltarif zu erhalten und ein tarifloser Zustand zu vermeiden wäre; es wurde deshalb beschlossen, übergangsweise die im Tarif und in den Nachträgen III und IV enthaltenen deutschen Sätze mit der Maßnahme wieder in Kraft zu setzen, daß sie vom 1. November d. J. ab um 6500 % erhöht werden. Weiter soll möglichst bald eine Neuausgabe des bisher gültigen Lebensmitteltarifs über Brenner und Tarvis sowie über Gotthard und Simplon erfolgen. Mit den Arbeiten zur Ausgabe des Neudruckes der auf Grund der heute gültigen Binnentarife zu erstellenden neuen Lebensmitteltarife ist bereits begonnen. Die Einführung ist für 1. Januar 1923 geplant, möglich ist, daß die Tarife vielleicht schon bis 1. Dezember d. J. ausgegeben werden. Im Anschluß hieran soll mit der Ausarbeitung eines neuen erweiterten Tarifs, der sämtliche Übergänge von Iselle bis Postumia umfassen und Sätze für die wichtigsten Güter des deutsch-italienischen Verkehrs enthalten soll, begonnen werden.

— Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet. Durch den großen Zulauf an beladenen Wagen sowie durch ungünstige Witterungseinflüsse, wie Nebel und Frost, und durch erheblichen Mangel an Kahnraum in den Rheinhäfen wie auf dem Kanal wurden in der Woche vom 22. bis 28. Oktober d. J. an den Betrieb die höchsten Anforderungen gestellt. Wenn auch infolge Ansammlung von Wagen an einzelnen Stellen Unebenheiten im Betriebe nicht ganz zu vermeiden waren, so ist es doch noch gelungen, die Gestellung von leeren offenen Wagen für Brennstoffe gegen die Vorwoche nicht unwesentlich zu erhöhen. Auch konnten für andere Güter als Brennstoffe die Anforderungen etwa in dem Umfange der Vorwoche befriedigt werden. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 22 988 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 22 885 Wagen (Höchstgestellung am 27. Oktober 23 325). Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 17 923 Wagen. Die Leistungen an den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen betrugen werktäglich 24 895 (23 996) t, während in den privaten Rheinhäfen 5964 (5989) t und in den Zechenhäfen der Kanäle 28 487 (27 607) t werktäglich umgeschlagen wurden.

— Berlins Millionenverkehr. Es ist schwierig, einen eindrucksvollen Begriff von den gewaltigen Anforderungen zu geben, die

Millionenstadt an ihre Verkehrsmittel stellt. Man beobachtet eilen den Sturm auf einen Zug, das Gedränge auf einem nhof; aber das sind nur Augenblicksbilder, die kaum eine kliche Vorstellung von den riesigen Massen von Reisenden nitteln, die zu bewältigen sind. Jetzt liegt die Verkehrsstik der Reichsbahndirektion Berlin für das Jahr 1921 vor, die dort gesammelten Zahlen, die die „Reichszentrale für tsche Verkehrswerbung" mitteilt, sind von einer überhenden Wucht.

m stärksten belastet erscheinen die Stadtbahnhöfe, die Stadt-, Ring- und Vorortverkehr bedienen, und da ist es vor n anderen der Schlesische Bahnhof, der Millionenlen aufweist: im Jahre 1921 wurden an den Schaltern dieses nhofes insgesamt 9 338 971 Fahrkarten verkauft, das entcht etwa 20 Millionen Reisenden jährlich, die auf diesem nhof nur einsteigen, so daß der gesamte Verkehr auf dem lesischen Bahnhof mit 100 000 Menschen täglich (ohne den nverkehr!) nicht zu hoch angegeben ist. — Es folgt der ltbahnhof Zoo, der 9 200 127 Fahrkarten im Jahre 1921 verfte (gegen 6,85 Millionen im Vorjahre), dann der Bahnhof evue mit jährlich 8 436 413 Fahrkarten (gegen 5,75 Millionen), Bahnhof Alexanderplatz mit 8,139 Millionen, Charlotten-: mit 7,961 Millionen, Friedrichstraße mit 7,356 Millionen, der gbahnhof Gesundbrunnen mit 6,545 Millionen, der Stadtbahn-Warschauer Straße mit 6,399 Millionen und der Ringbahnhof nhauser Allee mit 6,272 Millionen. Insgesamt wurden auf Stadtbahn 127 Millionen Fahrten zurückgelegt (19 Millionen r als 1920), auf der Ringbahn 154 Millionen, im Vorortver-r 278 Millionen (14 Millionen mehr als 1920), so daß die Berr Stadt-, Ring- und Vorortbahnen im ganzen rund 560 Millen Reisende im Jahre 1921 beförderten.

nteressant ist auch das Verhältnis der Benutzer der zweiten dritten Klasse. Während die Benutzung der zweiten und ten Klasse sich auf der Stadtbahn wie 7 : 20 verhält, auf der gbahn wie 1 : 7, schwankt dieses Verhältnis auf den Vorortcken zwischen 1 : 7 (z. B. Berlin-Oranienburg) bis 1 : 5 (Ber-Wusterhausen), und die Wannseebahn, die die westlichen orte bedient, befördert ein Viertel aller ihrer Reisenden in zweiten Klasse.

n Fernverkehr, der gegen das Vorjahr etwas zurückngen ist, weist von den Berliner Bahnhöfen der Stettiner hnhof die größten Zahlen auf: er verkaufte 1921 nicht iger als 2 299 450 Fahrkarten; es folgt der Anhalter Bahnhof 1 859 328 und der Schlesische Bahnhof mit 1 119 215 Fahren; der Lehrter Bahnhof mit 893 382, das Mitteleuropäische ebureau, das allein 802 141 Fahrkarten für Berliner Bahn-verkaufte, der Potsdamer Bahnhof mit 777 868 und der litzer Bahnhof mit 593 933 Fahrkarten. Insgesamt wurden erlin 14 941 016 Fahrkarten verkauft (gegen 17,6 Millionen Jahre 1920).

Haftpflicht der Eisenbahn im Güterverkehr. Auf eine vom tschen Industrie- und Handelstage in dieser Angelegenheit len Reichsverkehrsminister gerichtete Eingabe hat dieser vorläufige Antwort erteilt. Sie lautet dahin, daß die e der Erhöhung der Haftungsgrenze für Kunstgegenstände Kostbarkeiten bei der ständigen Tarifkommission und im chuß der Verkehrsinteressen geprüft wird. Weitere Nachbehält sich der Reichsverkehrsminister vor. Anträgen auf erung des § 86 (1) 1 der Eisenbahnverkehrsordnung wird entsprochen werden. Aus der Begründung sind folgende ührungen wichtig:

s ist vom Reichsgericht wiederholt anerkannt worden, daß Diebstahlsgefahr zu den Gefahren rechnet, die mit der Berung eines Gutes im offenen Wagen verbunden sind. In Entscheidung vom 11. Februar 1922 — I. 375. 1921 — führt Reichsgericht wörtlich aus: ‚Auch gehört der Diebstahl zu mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahren.' Ich eise hierzu auch noch auf die Entscheidung vom 11. Fer 1922 — I. 375. 21 —. Selbst in der von Ihnen angeen Entscheidung bekennt sich das Reichsgericht ausdrückzu diesem Standpunkt. Wenn es hier trotzdem zu einer eisen Verurteilung des Eisenbahnfiskus gelangt, so geht dies nur deshalb, weil die Verlustmenge als ‚auffallen-Gewichtsabgang' angesehen wurde. Hierfür haftet die nbahn nach dem Wortlaut des § 86 (1) 1 a. O. bei Diebsschäden ohne weiteres. Es ist allerdings zuzugeben, daß jeder Diebstahl unter die besonderen Gefahren der in stehenden Beförderungsart fällt, wie das Reichsgericht erholt ausgeführt hat. Es muß vielmehr stets im konn Fall geprüft werden, ob nach den jeweiligen Umständer Diebstahlsschaden aus der genannten besonderen Berungsgefahr entstanden ist oder nach Ziffer (2) des § 86 ehen konnte. Die Entscheidung über die Frage der Hafder Eisenbahn muß hiernach den mit der selbständigen lung von Entschädigungsanträgen betrauten Stellen, nötigenfalls den Gerichten, von Fall zu Fall vorbehalten bleiben.

Auch der weiteren Anregung auf Anweisung der Reichsbahndirektionen im Sinne der Reichsgerichtsentscheidung vom 29. September 1920 kann ich zu meinem Bedauern nicht entsprechen. Das Reichsgericht kommt hier zur Verurteilung, weil es sich um einen ‚auffallenden Gewichtsabgang' gehandelt habe. Bei der vom Reichsgericht gegebenen allgemeinen Umschreibung dieses Begriffes wird es zunächst stets eine Tatfrage bleiben, ob eine Fehlmenge als ‚auffallender Gewichtsabgang' anzusehen ist. Kommt eine Reichsbahndirektion bei der Prüfung der Haftungsfrage zu dem Ergebnis, daß es sich um ‚auffallenden Gewichtsabgang' handelt, so wird sie auch die Haftung anerkennen müssen. Der Begriff ‚Verlust ganzes Stück' ist durch das Urteil des Kammergerichts vom 6. Mai 1916 dahin klargestellt, daß als ‚ganzes Stück' ein verlorenes Gut nur dann gilt, wenn es unter Bezeichnung des Inhalts und Angabe von Gewicht, Zeichen und Nummer in dem für die Hauptsendung ausgestellten Frachtbriefe selbständig aufgeführt ist. Diesen Standpunkt haben sich andere Gerichte auch zu eigen gemacht."

Zu den Verhandlungen über Neuregelung der Verpackungsvorschrift im Deutschen Eisenbahnverkehrsverband werden auch vom Deutschen Industrie- und Handelstag namhaft gemachte Vertreter hinzugezogen werden.

— **Antrag auf Frachtermäßigung für Düngekalk.** Der Deutsche Kalkbund hat an den Reichstag eine Eingabe gerichtet, die Frachten für Düngekalk und Mergel unverzüglich zu ermäßigen, insbesondere diese Stoffe bis zu einer endgültigen Regelung von weiteren Frachterhöhungen zu verschonen. In der Begründung wird u. a. ausgeführt, daß bei Kalkmergel bereits bei Verfrachtung auf 200 km Entfernung die Fracht höher als der Preis ist, bei Verfrachtung auf 300 km doppelt so hoch und bei 400 km sogar das 2,6fache beträgt. Infolgedessen hat namentlich in den Herbstmonaten der Abruf von Düngekalk einen Rückgang erfahren, wie er nicht schlimmer erwartet werden konnte.

— **Der Sonntagsverkehr auf den Badischen Lokaleisenbahnen.** Die Leitung dieser Gesellschaft hatte um Genehmigung nachgesucht, auf der Bühlertalbahn und den Strecken Bruchsal-Hilsbach-Menzingen, Neckarbischofsheim-Hüffenhardt und Wiesloch-Schatthausen-Waldangelloch vom 1. November d. J. ab an Sonn- und Feiertagen den Verkehr stillegen zu dürfen. Der Antrag wurde, wie der „Schwäb. Merkur" meldet, mit der Notwendigkeit eingreifender Betriebsersparnisse zur Verbesserung der finanziellen Lage der Gesellschaft begründet. Das Finanzministerium konnte sich aber nicht entschließen, dem Antrag zurzeit stattzugeben, da den volkswirtschaftlichen Aufgaben, die die Bahnen zu erfüllen haben, gerade in dem jetzigen Zeitpunkt der Winterversorgung eine besondere Bedeutung zukomme.

— **Plan einer Überlandbahn Wesel-Büderich-Mörs.** Der Arbeitsausschuß für den Bau einer Überlandbahn Wesel-Büderich-Borth-Rheinberg-Gutberg-Orsoy-Mörs hat bei der Aufsichtsbehörde die Genehmigung für die Vorarbeiten des Bahnbaues beantragt. Die Bahn soll Vollspur und elektrischen Betrieb erhalten und dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr dienen. Sie erschließt ein Gebiet, in dem der Bergbau sehr entwicklungsfähig ist.

— **Einstellung des Kraftwagenverkehrs in Sachsen.** Wie der „D. A. Z." aus Dresden unterm 4. d. M. gemeldet wird, stellen die staatlichen Kraftwagenlinien Sachsens im November den Betrieb ein, da die Unkosten so gewachsen sind, daß für Personenbeförderung ein Tarif von über 200 Mark für das Kilometer (!) aufgestellt werden müßte. Schon die letzte Erhöhung der Tarife hatte eine so starke Verminderung des Verkehrs gebracht, daß der staatliche Kraftwagenbetrieb sehr erhebliche Zuschüsse erforderte.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn sind folgende Änderungen eingetreten: Ernannt sind: zum Regierungsrat: der Eisenbahnamtmann Trautmann in Karlsruhe und der Regierungsassessor Dr. jur. Machate in Dresden; zum Regierungsbaurat: der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Gaecks in Stettin und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Rusche in Dortmund; zum Eisenbahnamtmann: die Eisenbahnoberinspektoren Rechnungsrat Böttger in Halle (Saale), Rechnungsrat Spangenberg in Hannover und Zang in Trier.

Dem Regierungsbaurat Bohnhoff in Halle (Saale) ist die Stellung als Mitglied der dortigen Reichsbahndirektion übertragen.

Versetzt sind: der Oberregierungsrat Dr. jur. Cohnitz, bisher in Köln, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach

Trier, der Oberregierungsbaurat H o r b e l t, bisher in Bamberg, als Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion nach Hof (Saale), die Regierungsräte Dr. jur. M o o r m a n n, bisher in Altona, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Uelzen, und R i m r o t t, bisher in Uelzen, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Aschersleben, die Regierungsbauräte F a t k e n, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Reichsbahndirektion nach Hannover, R o s i e n, bisher in Schwiebus, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 4 nach Magdeburg, Max R o l o f f, bisher in Luckenwalde, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Oppeln, D o b b e r k e, bisher in Breslau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Stralsund, R a n a f i e r, bisher in Wormditt, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Königsberg (Pr.), H a e ß n e r, bisher in Osnabrück, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Hersfeld, D ö l k e r, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Detmold, B l a n k e n b u r g, bisher in Gumbinnen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Trier, Johannes N e u m a n n, bisher in Frankfurt (Main), zur Reichsbahndirektion nach Oppeln, E l i a s, bisher in Crefeld, zur Reichsbahndirektion nach Königsberg (Pr.), L a n d e n b e r g e r, bisher in Mannheim, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Lauterbach (Hess.), W i d i n g e r, bisher in Forbach, zur Reichsbahndirektion nach Altona, Adolf C o r n e l i u s, bisher in Opladen, als Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Glückstadt, Dr.-Ing. Gustav W a g n e r, bisher in Duisburg, als Mitglied (auftrw.) der Reichsbahndirektion nach Trier, C o r t s, bisher in Lyck, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Flensburg, Georg S c h u l z, bisher in Flensburg, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Kiel, G r e m l e r, bisher in Mülheim (Ruhr)-Speldorf, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Opladen, und K l i n k e, bisher in Cassel, zum Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Limburg (Lahn).

Der Gerichtsassessor Dr. jur. K a l i s c h e k in Trier ist unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen. — Die Regierungsbauräte P r ö b s t i n g, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Trier, und B o y, Vorstand eines Eisenbahn-Werkstättenamts in Limburg (Lahn), sind auf ihren Antrag unter Gewährung des gesetzlichen Ruhegehalts in den Ruhestand versetzt. — Der Oberregierungsrat F r i t z, bisher in Magdeburg, ist infolge seiner Anstellung als Ministerialrat beim Rechnungshof des Deutschen Reichs aus dem Reichsbahndienst ausgeschieden. — Dem Regierungsbaurat L e c h n e r, bisher beurlaubt, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienste erteilt. — Der Regierungsbaurat Walter H a r t m a n n, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Essen, ist gestorben.

Österreich.

— **Einführung der doppelten Buchführung.** Vom 1. Januar 1923 an wird in der Verrechnung der Bundesbahnverwaltung an Stelle der Kameralistik die doppelte Buchführung eingeführt. Die Bestimmungen über die Einrichtung der Rechnungsführung nach diesem System sind in der „Buchführungsvorschrift für die Bundesbahndirektionen“ festgesetzt.

Die Buchführungsvorschrift behandelt das Verfahren bei der Aufstellung der Zahlungs- und Empfangsaufträge und der Buchungsaufträge, die Rechnungsführung der Direktionskasse, die Buchung der Aufträge in den bei den Abteilungen VIII zu führenden Grund- und Kontobüchern, den Verkehr mit den Nebenbetrieben, mit anderen Stellen der Bundesbahnverwaltung und mit anderen Verwaltungszweigen und Betrieben des Bundes, den monatlichen und jährlichen Abschluß der Bücher und die auf Grund dieser Abschlüsse aufzustellenden Gebarungsnachweisungen.

Der Rechnungsdienst der ausübenden Dienststellen wird durch die Einführung der doppelten Buchführung nicht berührt, der Rechnungsdienst der Fachabteilungen der Bundesbahndirektionen im allgemeinen nur hinsichtlich der Formen, in denen die Zahlungs- und Empfangsaufträge und die Buchungsaufträge aufzustellen sein werden.

— **Einschränkung des Personenverkehrs auf den Bundesbahnen.** Die Bundesbahnverwaltung hat, wie in den früheren Jahren, auch heuer wieder nach Ablauf der Sommerreisezeit die Verkehrsverhältnisse überprüft, um auf Grund der gewonnenen Erfahrungen Ersparnisse im Betrieb zu erzielen. Dies scheint gerade diesmal besonders wichtig, weil die Beschaffung der fremden Zahlungsmittel zur Beschaffung der ausländischen Kohle und sonstigen Betriebsstoffe außerordentlich schwierig ist und weil die kaum erschwingliche Höhe der Gestehungspreise sparsamste Gebarung erheischt. Die derzeitige Besetzung der Züge erweist die Möglichkeit von Verkehrseinschränkungen im Personenverkehr, die um so notwendiger erscheinen, als sie eine gründliche Instandsetzung der Loko tiven und Wagen nach der starken Beanspruchung in der al laufenen Hauptreisezeit ermöglichen. Diese Einschränkung die im allgemeinen am 6. November in Kraft treten und ü die Zeit der schwächeren Reisebewegung andauern sollen, w den sowohl in der Auflassung von weniger besetzten Zü als auch in der Kürzung der im Verkehr bleibenden Zug heiten bestehen; die wichtigsten öffentlichen Verkehrs- u volkswirtschaftlichen Interessen jedoch tunlichst unberü lassen.

Was den Schnellzugverkehr betrifft, unterbleiben v 6. November an in der Strecke Wien-Salzburg: der Tag schnellzug D 203 Wien-Salzburg-München und in der Stre Wels-Salzburg der Nachmittagsschnellzug S 5, ferner v 7. November an die Gegenzüge, und zwar: in der Strecke Sa burg-Wien D 204 und in der Strecke Salzburg-Wels der Fr schnellzug Salzburg-Wien S 6.

— **Direkter Stückgutverkehr zwischen Österreich und Pol** Seit 1. September 1922 ist die Einrichtung getroffen word daß Stückgüter, die laut Frachtbriefvorschreibung über Lund burg-Petrowitz zwischen österreichischen und polnischen S tionen im Durchzug durch die Tschecho-Slowakei zu beförd sind, bahnamtlich, und zwar in Österreich in der Station Str hof, in Polen in der Station Dzieditz, gesammelt und in rekte Stückgutwagen verladen werden. Diese Wagen, die sonders bezeichnet und plombiert werden, rollen mit direk Güterzügen; eine Umladung oder Zollbehandlung an tschecho-slowakischen Grenzen entfällt. Stückgüter, die in österreichischen Stationen nördlich oder nordwestlich v Straßhof nach Polen aufgegeben werden, können in diesen bal amtlichen Sammelverkehr nur dann einbezogen werden, we im Frachtbrief von der Partei außer der Wegvorschrift Lund burg-Petrowitz auch noch die Beförderung über Straßhof a drücklich vorgeschrieben ist, andernfalls rollen solche Stü güter in den gewöhnlichen Stückgutwagen zur Umladung na Lundenburg. Die Stückgutbeförderung zwischen Österreich u Polen über andre Grenzübergangspunkte ist ebenfalls zu lassen, nur entfällt der bahnamtliche Sammeldienst und die V ladung in direkten Stückgutwagen.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß in Paris.** Auf dem ternationalen Eisenbahnkongreß, der am 17. Oktober in Pa zusammentrat, waren die österreichische Bundesbahnverwaltu durch Sektionschef Ing. E n d e r e s und Ministerialrat Dr. E g e l b e r g, die Südbahn durch Direktor Dr. G r a b s c h e vertreten.

— **Verkehrseinschränkung.** Die Betriebsdirektion der S ü b a h n teilt mit, daß wegen andauernd schwacher Besetzu und in Anbetracht des außerordentlich hohen Preises der a ländischen Kohle die Schnellzüge 103 und 104 seit 3. bzw. 4. N vember nur noch zwischen Wien und Villach verkehren, a in der Strecke Villach-Lienz entfallen.

— **Frachtrückzahlungspflicht in ausländischer Währung.** D Wiener Handelsgericht hat ein Urteil über die Frage gefä ob eine Eisenbahn verpflichtet ist, die Rückvergütung von g leisteten Frachtzahlungen in ausländischer Währung zu leist Die Speditionsfirma Terramare hatte im Jahre 1921 d Aspangbahn eine Sendung zur Beförderung in die Slowak übergeben und auf Verlangen der Firma eine Frachtnachzahlu von 3000 tschechischen Kronen geleistet. Auf Grund der v der Firma eingeleiteten Reklamation wollte die Aspangba nun die Auszahlung der tschechischen Kronen in österreic schen Kronen zum Kurse des Zahlungstages bewerkstellig wogegen die Speditionsfirma die Zahlung in e f f e k t i v tschechischen Kronen beanspruchte, was von der Eisenbahnv waltung abgelehnt wurde. Das Handelsgericht hat der Kla der Speditionsfirma stattgegeben, wonach die Eisenbahn d Rückzahlung in der effektiven Auslandswährung zu leisten ha

— **Rhein-Donau-Expreß-Schiffahrts-A.-G.** Kürzlich fand d gründende Generalversammlung dieser Gesellschaft statt. D Kapital beträgt 100 Millionen Kronen. Die Gesellschaft b treibt mit vorläufig vier Motorschiffen einen Expreß-Frachtv kehr auf der Donau, der seit April dieses Jahres vom Grü dungssyndikat geführt worden ist.

Ungarn.

— **Beförderung von Bienen auf den Staatsbahnen.** Nach ein Verordnung der Staatsbahndirektion werden Bienen in Körb oder Stöcken nur in dem Falle zur Beförderung übernomme wenn die offenen Seiten, Türen oder sonstigen Öffnungen d Körbe und Stöcke mit solchen Einrichtungen ausgerüstet sin die die Bienen an dem Ausflug hindern.

— **Die Budapester Straßenbahngesellschaft** hielt ihre Gene-alversammlung ab. Auf der Tagesordnung stand die Genehmigung des Geschäftsberichts und der Schlußrechnungen; letztere schließen mit einem Verlust von 2 694 186 K. ab. Der Antrag der Direktion hinsichtlich Gründung einer besonderen iesellschaft aus den das freie Vermögen der Gesellschaft ildenden Vermögensteilen wurde angenommen.

Übrige europäische Länder.

— **Das Ausbildungswesen der schwedischen Staatsbahnen.** Der 50. Geburtstag des Generaldirektors der schwedischen Staatsbahnen, Axel Granholm (vgl. Nr. 40, S. 790 d. Ztg.), gab der Svensk Trafiktidning Anlaß zu einer Reihe auf die bisherige Amtszeit des Gefeierten rückblickender Aufsätze, von lenen einer aus der Feder des Bahningenieurs Kapitäns Werner uch dem Bildungswesen der Staatsbahnen gewidmet ist. Das eit 1914 neu geordnete Unterrichtswesen gliedert sich den drei, unmehr vier Abteilungen der Staatsbahnen entsprechend.

Für die B a h n a b t e i l u n g war die Ausbildung von Unterefehl (Beamte für den mittleren und unteren Dienst) maßebend. Die Ausbildung, die den kommenden Bahnmeistern geeben wurde, kam der Verwaltung ebenso wie dem Ansehen ler vorerwähnten Beamten zugute. Die Bahnabteilungsleitung rhielt für ihre technischen Arbeiten treffliche Hilfskräfte, und ler erzielte wirtschaftliche Vorteil war sicherlich nicht gering. Die Bahnmeisterkurse, deren jeder ein Schuljahr dauerte, waren seit 1916 in beschränktem Umfange auch dem Personal ler in Schweden eine große Rolle spielenden Privatbahnen zugänglich. Sie fanden in Stockholm statt und als sie ebenso vie die übrigen Kurse 1921 wegen gegebener Umstände eingetellt werden mußten, hatten im ganzen 171 Staatsbahnedienstete Ausbildung zum Bahnmeister und Oberbahnmeister rhalten. Da die Anzahl der Bahnmeister- und Oberbahnneisterstellen im Streckendienst der Staatsbahnen 274 beträgt, o kann man die Bedeutung dieser Ausbildung erkennen.

Bei der M a s c h i n e n a b t e i l u n g wurde 1915 ein wichtiger Schritt vorwärts getan, insofern als die Kurse für Heizer und Lokomotivführer, die bisher bezirksweise stattfanden, bei der Hauptwerkstätte in Örebro vereinigt wurden. Die Verlegung und Vereinigung an e i n e n Platz brachten nur Vorteile, da dadurch eine vollständigere Sammlung von Modellen und andeem Anschauungsmaterial zugänglich wurde. Auch konnten die Teilnehmer der für Lokomotivführer und Heizer getrennten Kurse in der Ausbesserung befindliche neuzeitliche Lokomoiven sehen. Die Kurse dauerten das ganze Jahr hindurch. Als ie 1921 aufhörten, waren 865 Heizer und 1083 Lokomotivführer usgebildet.

Bei der V e r k e h r s a b t e i l u n g wurden im Jahre 1914 esonderte Kurse für Bedienstete im Innen- und Außendienst unter bedeutender Vermehrung der Schulstunden angeordnet. Die Ausbildung wurde planmäßig ausgestaltet, und es wurde besonderes Gewicht darauf gelegt, durch Auswahl guter Kursleiter und Lehrer die Ausbildung so gediegen und fruchtbar vie möglich zu machen. Die Kurse waren nach den Hauptstationen der fünf Bezirke verlegt. Im ganzen wurden 1914 bis 1921 nicht weniger als 1707 Bedienstete ausgebildet. Der Annahme zum Kursus hatte eine Probedienstleistung vorauszuehen, die vor 1915 in etwa 45 Staatsbahnstationen stattfand. Das erwies sich aus verschiedenen Gesichtspunkten als uneeignet, weshalb von 1915 ab die Probedienstleistung in gewisse größere Stationen verlegt und besonderen Leitern unterellt wurde. So fand die Probedienstleistung im Verkehrsienst von 1916 bis 1918 in Katrineholm, Malmö und Bräcke tatt. Die zur Probedienstleistung kommenden Bewerber waren eilweise Schüler höherer Lehranstalten, die vorher noch nicht ei den Staatsbahnen Dienst getan hatten, teils Bedienstete aus em Bureauhilfsdienst und ähnlichen Stellen. Von 1915 bis 1921 wurden 309 Schüler ausgebildet, von denen 228 bisher Anellung bei den Staatsbahnen gefunden haben.

Ein Kursus der Verkehrsabteilung, der besondere Aufmerkamkeit auf sich zieht, ist der sog. höhere Verkehrsbefehlskurs. eitdem die Eisenbahndirektion 1910 versuchsweise Anordnunen getroffen hat, um Bediensteten, die sich um höhere Verehrsbefehlsstellen oder wichtige Stellen in den Bureaus der Direktion bewarben, geeignete Ausbildung zu verschaffen, fand in solcher Kursus 1911 bis 1912 statt, wobei 15 Beamte ausgeildet wurden. Aus gewissen Gründen wurde dieser Versuch rst wieder 1918 mit einem bedeutend vermehrten und veränderen Plan wiederholt. Außer den gewöhnlichen Unterrichtsweigen, die unmittelbar zum Eisenbahndienst in Beziehung tehen, umfaßte die Ausbildung auch andere wichtige Fächer, ie Nationalökonomie, Statistik und Staats- und Staatsverwalungswissenschaft. Es sollte damit der besonderen Bedeutung ieser Kurse für höhere Befehlsstellen Rechnung getragen erden. Außer 1918 fanden noch 1919/20 und 1920/21 Kurse statt. Die Schüler gehörten der Stationsschreiber- und Buchhalterklasse an. Im ganzen legten 55 Bedienstete den Kursus mit Erfolg zurück.

Um dem Personal weitere Gelegenheit zur Ausbildung zu geben, ermächtigte die Direktion im Jahre 1914 die Bezirksverwaltungen, Vorträge für das Personal zu halten. Die Bezirksverwaltungen sollten auf Stationen, wo mehr Personal vorhanden war, so weit möglich geeignete Vorträge über Gegenstände halten lassen, die den Eisenbahndienst, das Verkehrswesen im übrigen oder damit zusammenhängende Fragen berührten und für die Ausbildung des Personals von Nutzen sein konnten. Als Vortragende sollten vor allem solche Staatsbeamte ausgewählt werden, die dazu geeignet waren und sich bewarben. In gegenseitigem Benehmen der Bezirksverwaltungen sollten die Vortragenden auch in anderen Bezirken verwendet werden. Für diese Vorträge wurden Freischeine gewährt. 1915 bis 1921 wurden nicht weniger als 1215 Vorträge gehalten. Die Anzahl der Zuhörer bei jedem Vortrage war im Mittel 50. Dieser Zweig des Ausbildungswesens setzte sich unberührt von der Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs fort, wurde vom Personal mit großem Interesse aufgenommen und ist sicher für dieses von großer Bedeutung.

Für ein gut geordnetes Ausbildungswesen ist es nötig, gute Lehrbücher zu haben. Die Eisenbahndirektion hat daher auch für Ausarbeitung von Lehrbüchern und Personalvorschriften gesorgt. So wurden seit 1913 erweiterte Auflagen der Dienstanweisungen für Stationsvorstände, Bremser, Schaffner, Weichensteller, Bahnwächter, Bahnmeister, Lokomotivheizer, Lokomotivführer u. a. herausgegeben. 1915/16 ließ die Direktion ein zweibändiges Lehrbuch für den Eisenbahndienst, „Bahnlehre“ überschrieben, erscheinen, das für die Ausbildung bei allen Abteilungen von Wert ist, weiter eine „Lokomotivlehre“, eine „Wagenlehre“ und ein Lehrbuch der „Telegraphie“.

Mit Beschluß vom 6. Juni 1917 übertrug die Direktion einem Ausschuß die Aufgabe, die Bestimmungen über die Personalaufnahme und Ausbildung bei den Staatsbahnen zu prüfen, die Kenntnisse des Personals auf dem Laufenden zu halten und mit nötigen Änderungsvorschlägen hervorzutreten. Der Bericht des Ausschusses wurde am 1. Oktober 1918 eingereicht. Der Vorschlag ging dahin, auf der Grundlage des bestehenden Ausbildungswesens die schon angeordneten Kurse zu ergänzen und durch Einlegung neuer Kurse dem ganzen Personal die Nutznießung des Unterrichtes und der Ausbildung zu verschaffen. Mit geringen Ausnahmen sollte der Unterricht in Stockholm als dem Sitz der Eisenbahnschule vereinigt werden. Der Ausschuß hat auch einen Vorschlag für den Ausbau dieser Eisenbahnschule ausgearbeitet, ein großartiges Projekt, das weitgehendsten Wünschen genügt hätte, dessen Ausführung aber leider durch Zusammentreffen mit dem großen wirtschaftlichen Niedergang des Landes aufgehalten wurde. Hoffentlich ist aufgeschoben nicht aufgehoben! Dr. S.

— **Der Freihafen von Malmö.** Am 27. September wurde in Gegenwart des Königs von Schweden und einer großen Anzahl von Gästen aus Schweden und den übrigen baltischen Staaten der Freihafen von Malmö eingeweiht. Damit wurde ein 40 Jahre altes Projekt, ein langjähriger Wunsch Malmös, vollendet. Bekanntlich haben Kopenhagen, Stockholm und Gothenburg ihre Freihäfen vor Malmö zustande gebracht. In Malmö waren aber auch viel größere Schwierigkeiten zu bekämpfen. Im Jahre 1917 gab die Regierung die Genehmigung zur Einrichtung eines Freihafens in Malmö, 1918 wurden die Arbeiten begonnen, und diese dauerten mit längeren oder kürzeren Unterbrechungen infolge von Streiks usw. fort. Die Kosten des Unternehmens belaufen sich auf rund 17 Millionen Kronen. Der Freihafen, der unmittelbar beim Neuhafen liegt und östlich an den im Bau befindlichen Industriehafen grenzt, ist seinem Flächenraum nach der größte in Schweden. Der jetzt fertige Teil hat eine Kailänge von 684 m bei 9,25 m Wassertiefe. Durch die Ausgrabungen für das Hafenbecken und die Einfahrtrinne ist Füllmaterial für die Landarbeiten gewonnen worden. Nahezu eine Million Kubikmeter Lehm, Sand und Kalk sind dem Boden des Öresund entnommen worden. Diese Baggerungen waren mit Schwierigkeiten verbunden, da man in großem Umfange in teilweise sehr hartem Kalkgestein zu arbeiten hatte. Gleichzeitig mit den Baggerungen begannen die Arbeiten an den Kais und an dem Lagerhause. Das aus bewehrtem Beton und Ziegeln aufgeführte Lagerhaus enthält Keller und drei Stockwerke. Der Bau hat 120 m Länge und im Erdgeschoß 34,8 m Breite. Die Bodenfläche beträgt ungefähr 16 000 qm. Von den neun fahrbaren, für elektrischen Betrieb eingerichteten Kranen für 2,5 bis 5 t Tragkraft sind 6 Stück am Kai und östlich vom Warenlagerhaus aufgestellt. Mit diesen können Güter unmittelbar aus den Fahrzeugen in jedes beliebige Stockwerk oder in den Keller des Warenlagerhauses übergeladen werden. Die übrigen drei Krane sind am Kai westlich vom Lagerhaus aufgestellt.

Außer dem Lagerhaus ist noch ein staatliches Verwaltungsgebäude mit drei Stockwerken für die Zollbehörde, die Freihafengesellschaft und Geschäftsleute vorhanden und weiter ein Zollschuppen mit ungefähr 3000 qm Bodenfläche. Von der Eisenbahnstation des Freihafens werden die Güter unmittelbar nach und von schwedischen und ausländischen Stationen befördert. Der im Freihafen nicht bebaute Flächenraum beträgt gegen 70 000 qm und kann innerhalb der jetzigen Grenzen des Hafens beträchtlich vermehrt werden. Der größere Teil dieser Flächen wird an Privatfirmen in Pacht überlassen.

Mit der Eröffnung des Freihafens in Malmö tritt eine neue Hafentaxe in Kraft mit geänderten Grundlagen für Berechnung der Hafenabgabe für Fahrzeuge im regelmäßigen transozeanischen oder levantischen Verkehre. Die Hafenabgabe für solche Fahrten wird geleistet im Verhältnis zu der Gütermenge, die in Malmö ent- oder zugeladen wird; sie beträgt mindestens 25 % von den sonst für die ganze Tonnage des Fahrzeuges anfallenden Abgaben. Diese Änderung gilt auch für den Zollhafen. Die Aufsicht über den Freihafen und die Güterbewegung ist der Freihafen A.-G. Malmö übertragen, die als Hafenverwalterin der Stadt sich ausschließlich dem Betriebe des Freihafens widmet.

Es ist von manchen Seiten eingewendet worden, daß das Bedürfnis des Landes an Freihäfen mit den beiden in Stockholm und Gothenburg vorhandenen befriedigt sei. Diese Behauptung beruht indes auf einer oberflächlichen und irrigen Beurteilung der Verhältnisse. Der Öresund ist seit urdenklichen Zeiten der wichtigste Weg zur Ostsee. Es wird berechnet, daß in runder Zahl 60 000 Fahrzeuge ihn jährlich durchfahren oder irgendeinen Hafen an ihm aufsuchen. Das beweist mehr als alles andere die große Bedeutung dieser Fahrrinne. Als recht günstig an einer der großen Pulsadern des Welthandels gelegen, hat Malmö einen für nordeuropäische Verhältnisse sehr schnellen Aufschwung genommen. Es ist die sich am meisten entwickelnde Hafenstadt von Schweden. Sie hat jetzt eine Bevölkerung von 120 000 Personen gegen ungefähr nur die Hälfte vor 25 Jahren. Dr. S.

— **Tariferhöhungen in Polen.** Mit 1. Dezember d. J. tritt, wie der „A. T. A." meldet, eine 50 %ige Erhöhung der Gütertarife in Kraft. Es werden daher die vom 1. November d. J. ab gültigen Tarife mit dem 1. Dezember neuerlich um 50 % erhöht.

Über die Einzelheiten der Tariferhöhung vom 1. November d. J. wird unserer Quelle unterm 20. Oktober aus Warschau u. a. folgendes berichtet: „Sämtliche Frachtsätze und Gebühren, auch die Nebengebühren, werden mit 1. November*) 1922 um 50 % erhöht. Gleichzeitig sollen noch andere Änderungen eintreten, von denen die wesentlichsten angeführt seien: Die Gewichtsabstufungen für die Frachtberechnung werden derart geändert, daß Sendungen unter 5000 kg als Stückgutsendungen, unter 10 000 Kilogramm als halbe Wagenladungen und Sendungen von 10 000 kg und darüber als ganze Wagenladungen behandelt werden. Demnach erfolgt für ganze Wagenladungen die Frachtberechnung nicht wie bisher mindestens für 15 000 kg, sondern mindestens für 10 000 kg. Für Sammelladungen ist demnach die Fracht ebenfalls nur mehr für mindestens 10 000 kg zu berechnen. Die Gebührenberechnungstabelle wird neu eingeteilt. Sie enthält Frachtsätze für Eilgut, für die Stückgutklassen I und II, ferner für die Wagenladungsklassen II bis VI, und zwar für die letzteren dreierlei Frachtsätze, je nachdem die Frachtzahlung für 5000, 10 000 oder 15 000 kg erfolgt. Für Sendungen unter 10 000 bzw. unter 15 000 kg ist jene Spalte der Gebührenberechnungstabelle anzuwenden, welche die billigste Fracht ergibt.

Durch lineare 50 %ige Erhöhung der bis 31. Oktober d. J. gültigen Frachtsätze ergeben sich die vom 1. November d. J. ab gültigen Frachtsätze bei Frachtzahlung für 15 000 kg. Bei den neuen, vom 1. November d. J. ab gültigen Frachtsätzen für 5000 und 10 000 kg beträgt die Erhöhung mehr als 50 % gegenüber den bisherigen Frachtsätzen.

Infolge Änderung in der Einteilung der Gebührenberechnungstabelle wird auch die Einteilung der Güterklassifikation, und zwar in der Weise geändert, daß die die Tarifierung enthaltende bisherige mittlere Spalte der Güterklassifikation (für 7500 kg) gestrichen und die bisher für 15 000 kg gültige Spalte die Aufschrift „für halbe und ganze Wagenladungen" erhält. Die Güterklassifikation enthält infolgedessen für jeden Artikel nur zweierlei Tarifierungen, nämlich 1. für Stückgut und 2. für halbe und ganze Wagenladungen. In der Güterklassifikation treten verschiedene Änderungen ein. . . ."

*) Infolge technischer Schwierigkeiten bei Durchführung der November-Tariferhöhung war die letztere auf den 5. November verschoben worden.

— **Der Verfall der russischen Eisenbahnen.** Eine Meldung des Berliner Berichterstatters der „Times" schildert den Zustand der russischen Eisenbahnen als noch erbärmlicher, als es in dieser Zeitung wiederholt beschrieben worden ist. Von 90 % der Eisenbahnen Rußlands wird auf Grund eines Berichts, der bei einer Tagung der russischen Kommunistischen Partei erstattet worden ist, behauptet, daß der Verkehr auf ihnen gefährlich sei. In den letzten vier Jahren sind geradezu keine baulichen Unterhaltungsarbeiten vorgenommen worden. Vor dem Kriege wurden alljährlich 40 Millionen Schwellen erneuert, 1920 sollten 18 Millionen ausgewechselt werden, was der Beauftragte für das Verkehrswesen als auskömmlich bezeichnete. Es ist aber nur gelungen, etwa 6,5 Millionen Schwellen zu beschaffen und einzubauen. Obgleich die Fahrgeschwindigkeit und die zulässige Belastung herabgesetzt worden sind, wird doch, so berichtet der Beauftragte, das russische Eisenbahnnetz unbrauchbar werden, wenn nicht im Jahre 1922 44 Millionen Schwellen gegen neue ausgewechselt würden. Diese Darstellung der Betriebsverhältnisse auf den russischen Eisenbahnen weicht von der in Nr. 39, S. 774 unserer Zeitung wiedergegebenen zum Teil ab.

— **Lokomotivlieferungen für Rußland und die Sowjetregierung.** In der amtlichen Moskauer „Iswestija" vom 21. Oktober schreibt die „D. A. Ztg.", ist eine Mitteilung veröffentlicht, die auch für deutsche Interessenten die größte Beachtung verdient und die wir ihrer Wichtigkeit wegen in wortgetreuer Übersetzung wiedergeben: „In der R. S. F. S. R. sind Vertreter deutscher und schwedischer Lokomotivwerke zur endgültigen Ablieferung und Prüfung der letzten Partie von Lokomotiven, die wir in Deutschland bestellt haben, eingetroffen. Von den in Deutschland bestellten 700 Lokomotiven sind bereits 68[...] nach Rußland abgeliefert worden. Die Lokomotivbestellungen in Schweden sind um die Hälfte herabgesetzt worden, d. h. von 1000 auf 500 Lokomotiven. Von schwedischer Seite sind bisher 180 Lokomotiven abgeliefert worden. In Zukunft werden keine Lokomotiven mehr im Auslande bestellt werden, da unsere Werke bereits recht gut arbeiten und wir diese Aufgabe in Rußland bewältigen können. Die deutschen und schwedischen Kapitalisten, die eingesehen haben, daß wir in Zukunft im Auslande keine Lokomotiven mehr bestellen werden, interessierten sich daher für die Möglichkeit einer Betätigung auf russischen Werken. Verschiedene industrielle Vertreter aus Deutschland, Schweden und der Tschechoslowakei sind in Rußland eingetroffen, um hier Verhandlungen über die Pachtung von Fabriken und Werken zu führen. Nach den Nachrichten, die von den betreffenden Stellen eingetroffen sind, arbeiten die ausländischen Lokomotiven sehr gut. Von 80[...] eingetroffenen Lokomotiven sind bereits 500 in den Betrieb gestellt, während sich die übrigen in Reserve für den Beginn des Winterverkehrs befinden."

Aus dieser Erklärung ist ersichtlich, schreibt unsere Quelle, daß die Sowjetregierung in Zukunft keine Lokomotivbestellungen im Auslande machen will; als Grund der Einstellung ist angegeben, daß die russischen Werke diese Aufgabe in Rußland bewältigen können. Zieht man jedoch die Gesamtlage der russischen und im besonderen der Petersburger Industrie in Betracht, die für den Lokomotivbau in erster Linie in Frage kommt, so gibt diese Erklärung zu berechtigtem Zweifel Anlaß, um so mehr noch, da die gerade im Laufe der letzten Monate in der russischen Presse veröffentlichten amtlichen Berichte alles andere als günstig lauteten. Hinzu kommt noch der Umstand, daß die Lage des russischen Verkehrswesens infolge der großen Zahl von „kranken" Lokomotiven eine sehr schwierige ist, was am deutlichsten durch die in der „Iswestija" veröffentlichten Angaben des Volkskommissars des Verkehrswesens, Dsershinski, auf dem Mitte Oktober in Moskau zusammengetretenen Allrussischen Kongreß der Arbeiter des Eisenbahn- und Wassertransportes gekennzeichnet wird. Nach seinen Ausführungen wurden im Jahre 1913 20 320 Lokomotiven gezählt, von denen 83 % betriebsfähig und 17 % „krank" waren. Bis zum 1. September 1922 hat sich die Gesamtzahl der Lokomotiven auf 7488 verringert und die Zahl der „kranken" Lokomotiven betrug bereits 62,7 %. Uns scheint es daher, daß die Gründe, die die Sowjetregierung zurzeit veranlassen, von einer weiteren Bestellung von Lokomotiven im Auslande abzusehen, weniger durch den Umstand bedingt sein dürften, den Lokomotivbau durch die einheimische Industrie auszuführen, als durch Erwägungen rein materieller Natur und Zahlungsschwierigkeiten.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Frankreich.** Am 29. Oktober früh ist der Eilzug Paris-Brest auf dem Bahnhof von

hatelaudren (Côtes-du-Nord) mit einem rangierenden üterzuge zusammengestoßen. Nach dem „Petit Journal" sind Personen getötet und 39 verletzt worden.

— **Protest der elsaß-lothringischen Eisenbahner.** Nach einer eldung des W. T. B. haben die Eisenbahner Elsaß-Lothringens einer Versammlung eine Entschließung angenommen, in der e gegen die Verpachtung des Eisenbahnnetzes und gegen das ekret über die Abschaffung des Achtstundentages Verwahrung nlegen.

— **Wiederaufbau des europäischen Verkehrs.** In der Sonderısgabe des Manchester Guardian Commercial, die sich mit dem iederaufbau Europas und insbesondere mit dem der Eisenıhnen und der Technik überhaupt beschäftigt*), spricht sich r Francis Dent, der außerhalb Englands durch seine Tätigkeit i der Verteilung der Betriebsmittel der ehemals österreichischıgarischen Eisenbahnen auf die Nachfolgestaaten bekanntworden ist, über die gegenwärtigen und Zukunftsaufgaben des ropäischen Verkehrswesens aus. Er findet, daß sich der Pernenverkehr auf dem Festland seit 1919 sehr gehoben hat, daß r Güterverkehr dagegen noch recht im argen liegt. Auf den sten Blick scheint es, als ob die Eisenbahnen nach dem Waffenillstand den vollen Friedensbetrieb hätten aufnehmen können. ır die Eisenbahnen von Belgien und Nordfrankreich hätten ihren Anlagen so gelitten, daß das nicht möglich war. Gerade aber hätten im Wiederaufbau die bedeutendsten Leistungen fzuweisen. Man sollte es nicht für möglich halten, daß ein mhafter Fachmann des Eisenbahnwesens so oberflächlich urilt und dabei eine solche Kurzsichtigkeit an den Tag legt. e Erfolge der französischen und belgischen Eisenbahnen bei iederherstellung ihrer baulichen Anlagen sollen gar nicht terschätzt werden; sie übertreffen aber in keiner Weise die beit, die bei anderen Eisenbahnen für den Wiederaufbau getan orden ist. Die Zerstörung und die Wiederherstellung der uanlagen fällt natürlich mehr in die Augen, aber die Zerttung des Betriebsmittelparks und des Werkstättenbetriebs, so innere Störungen bei denjenigen Eisenbahnen, die von lchen äußeren Schäden verschont geblieben sind, haben für nen geordneten Eisenbahnbetrieb mindestens ebenso große ndernisse gebildet wie jene. Was auf diesem Gebiete gestet worden ist, ist geradezu hervorragend und sollte von nem Mann wie Sir Fr. Dent nicht übersehen werden.

Der Übergang von Eisenbahnen von einem Staat zu dem anren hat nach Dent nicht so große Schwierigkeiten gemacht wie m hätte erwarten sollen; das gelte namentlich von den daligen österreichisch-ungarischen Bahnen. Es waren Eisenbahnamte des neuen Staats in genügender Zahl vorhanden, die, den Betriebsformen des Vorbesitzers ausgebildet, die Leitung s Eisenbahnwesens in seiner neuen Gestalt übernehmen konn. Trotzdem trat eine gewisse Lähmung des Eisenbahnverhrs ein. Schuld daran waren zunächst die Arbeiterverhältnisse. e Einziehungen zum Heere, die hohen Löhne während des ieges, das Versprechen einer verkürzten Arbeitszeit nach ner Beendigung hatten die Mannszucht und die Arbeitswilligit vollständig zerrüttet. Dazu trug auch der Übergang zur publikanischen Verfassung bei. Es dauerte einige Zeit, ehe n in den ehemaligen Monarchien erkannte, daß auch in einer publik Ordnung herrschen müsse. Ausstand folge nach Ausnd; die Leistungen der Werkstätten gingen zurück, und die he Auffassung von Dienst und Pflicht, die vorher bei den senbahnen allgemein bestanden hatte, schwand in weiten eisen. Daraus konnte niemand ein Vorwurf gemacht werden. gab wirklich Leute, die an die Möglichkeit glaubten, leichtere beit mit höheren Löhnen und diese wiederum mit niedrigen hrpreisen und Frachtsätzen vereinigen zu können, und die maligen Regierungen fanden nicht den Mut, derartigen Anhauungen entgegenzutreten.

Dazu kamen andere Schwierigkeiten. Die erhöhten Ausgaben d verminderten Einnahmen hatten große Fehlbeträge zur lge, und hier mußte die Staatskasse einspringen. Damit rde die Politik in die Eisenbahnverwaltung hineingetragen, d an Stelle der Eisenbahnfachleute traten Politiker und eoretiker.

Dent behauptet, Deutschland habe vor dem Kriege seine Eisennen zu politischen Zwecken ausgenutzt, indem es den interionalen Verkehr durch Wettbewerbtarife an sich gerissen e; das sei allerdings nur in geringem Umfang geschehen d in vorsichtiger Weise. Es hätten deshalb in den Friedensvtrag Bestimmungen aufgenommen werden müssen, durch die solcher unlauterer Wettbewerb unmöglich gemacht wurde. nternationale Abmachungen über den Eisenbahnverkehr müßnoch getroffen werden. Von den bisherigen zahlreichen gungen habe diejenige von Stresa gute Erfolge gehabt; dieige von Portorose hätte auch befriedigende Ergebnisse zeitigen können, aber die meisten Regierungen haben die dort von Fachleuten beschlossenen Empfehlungen nicht angenommen. Als günstige Folge der Konferenz von Genua ist die Verweisung der Eisenbahnangelegenheiten an die Fachleute anzusehen, wozu man zum Gebrauch der Vorkriegszeit zurückgekehrt ist, sowie die Anregung zur Gründung eines Verbands, der die internationalen Beziehungen der Eisenbahnen regeln soll. Die bevorstehende Tagung in Paris wird zeigen, ob den Eisenbahnverwaltungen von ihren Regierungen gestattet werden wird, die Beseitigung der bestehenden Schwierigkeiten in sachgemäßer Weise in Angriff zu nehmen.

Zum Schluß bemerkt Dent, daß ein Finanzgenie Wege finden müsse, um die Währung dauernd auf gleicher Höhe festzulegen, wenn durchgreifend Ordnung geschaffen werden solle.

*) Siehe: Die Zukunftsaussichten der englischen Eisennen in Nr. 40, S. 791 d. Ztg.

— **Herabsetzung der Fahrpreise in England.** Der Ankündigung, daß Erörterungen über die Ermäßigung der Fahrpreise bei den englischen Eisenbahnen im Gange seien, folgt nunmehr die Nachricht, daß sie am 1. Januar in Kraft treten sollen. Die Fahrpreise betragen jetzt 175 % der Friedenspreise und sollen auf 150 % herabgesetzt werden. In der 3. Klasse wird dann eine Meile (1,61 km) 1,5 Penny und in der 1. Klasse 2,5 Pence kosten. Für leicht verderbliche Güter, die mit Personenzügen befördert werden, wird die Fracht von 175 % des Friedenssatzes ebenfalls auf 150 % ermäßigt werden. Dabei sollen auch die Fahrpreise vereinheitlicht werden. Der Fahrpreis 3. Klasse soll allgemein auf 1,5 Penny festgesetzt werden, und Rückfahrkarten sollen augenscheinlich zwar noch ausgegeben werden, es soll aber für sie das Doppelte des einfachen Fahrpreises erhoben werden, während bisher einige Gesellschaften für Hin- und Rückfahrt eine Ermäßigung gaben. Die Preise für Ausflug- und ähnliche Karten sollen in demselben Verhältnis wie die gewöhnlichen Fahrkarten herabgesetzt werden. Arbeiter- und Dauerkarten, von denen die ersteren an sich sehr billig berechnet sind, während die letzteren bereits auf 150 % des Friedenspreises stehen, werden von der Neuregelung nicht betroffen.

Die ermäßigten Fahrpreise können erst am 1. Januar 1923 in Kraft treten, weil die Umrechnung so lange Zeit in Anspruch nimmt; es soll aber dafür gesorgt werden, daß der Weihnachtsverkehr schon den Vorteil der billigeren Preise für Wochenendkarten und ähnliche Karten zu ermäßigten Preisen genießt. — Die Eisenbahngesellschaften rechnen mit einem Einnahmeverlust von 10 000 000 £ infolge der ermäßigten Fahrpreise, hoffen aber, daß diese Mindereinnahme zum Teil durch verstärkten Verkehr wieder eingebracht wird. Auch rechnen sie damit, daß die im Gang befindlichen Verhandlungen mit den Gewerkschaften zu einem Abbau der Löhne führen werden, wodurch die Ausgaben vermindert und die Gesellschaften in den Stand gesetzt werden, auf einen Teil ihrer Einnahmen zu verzichten.

— **Stand der Gruppenbildung in England.** Das Eisenbahngesetz von 1921 schreibt bekanntlich den Zusammenschluß von 120 englischen Eisenbahngesellschaften zu vier Gruppen vor, der bis Ende Dezember 1922 durchgeführt sein soll. Nach diesem Zeitpunkt kann das zur Regelung von Streitfällen beim Zusammenschluß eingesetzte Gericht (Amalgamation Tribunal) die Vereinigung auf dem Wege des Zwanges anordnen. Die Südgruppe besteht aus fünf Mitgliedern: der London und Südwestbahn, der London, Brighton und Südküstenbahn, der Südostbahn und der London, Chatham und Dover-Eisenbahn, die bereits mit der Südost- und Chatham-Eisenbahn vereinigt ist; dazu kommen noch 14 kleinere Gesellschaften. Die Bedingungen, unter denen der Zusammenschluß vor sich gehen soll, bedürfen noch der Genehmigung durch die Generalversammlungen der verschiedenen Gesellschaften und des genannten Verschmelzungsgerichts, stehen aber im großen ganzen fest.

In der Westgruppe wird die Große Westbahn die führende Rolle spielen. Sie behält auch ihren Namen, während im übrigen die Namen der einzelnen Gesellschaften verschwinden werden; wie aber die Gruppen benannt werden sollen, steht noch nicht fest. Die Große Westbahn wird mit sechs Gesellschaften von Wales vereinigt, und 13 kleinere Gesellschaften werden diesen angegliedert werden. Alle diese werden bereits jetzt als ein Bestandteil der Großen Westbahn betrieben. Die Bedingungen für den Zusammenschluß sind endgültig vereinbart, und die Gruppenbildung kann als vollendet angesehen werden.

Die Nordwestgruppe wird aus acht Mitgliedern, darunter die London und Nordwestbahn, die Midland-Eisenbahn, die Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn und einigen großen schottischen Gesellschaften bestehen, denen 27 kleinere Gesellschaften angegliedert werden. Einzelne Teilnehmer an diesem Verband haben sich über die Bedingungen, unter denen seine Gründung vor sich gehen soll, bereits geeinigt, bei anderen sind die Verhandlungen noch im Gange und bedürfen noch der Geneh-

migung durch die Aktieninhaber und das Verschmelzungsgericht, bei wieder anderen ist über diese Bedingungen noch nichts bekannt geworden. Hier scheint also die Gruppenbildung teilweise noch etwas im Rückstande zu sein.

Bei der vierten, der Nordostgruppe, liegen die Verhältnisse ähnlich. Sie wird aus sieben Mitgliedern bestehen, denen 26 kleinere Gesellschaften angegliedert werden. Neben der Nordostbahn gehören ihr die Great Central-Eisenbahn, die Große Ostbahn, die Große Nordbahn, die Nordbritische und die Große Nordschottische Eisenbahn an; auch diese Gruppe erstreckt also ihr Netz nach Schottland hinein. Die großen Gesellschaften haben bereits die Bedingungen veröffentlicht, unter denen sie sich zu vereinigen gedenken, dagegen ist noch nicht bekannt, unter welchen Bedingungen die kleineren Gesellschaften ihnen angegliedert werden sollen.

Im wesentlichen erstrecken sich die Bedingungen, unter denen der Zusammenschluß vor sich geht, auf die Formen, unter denen die Aktien der einzelnen Unternehmungen von der Gesamtheit übernommen werden.

— **Die Lage der Eisenbahnen Englands.** Aus einem am 4. Oktober erschienenen Blaubuche auf das Jahr 1921 geht hervor, daß die Zahl der Reisenden und die Menge der beförderten Güter stark zurückgegangen sind. Der Rückgang im Güterverkehr wird auf das Darniederliegen des Handels und auf die Schwierigkeiten zurückgeführt, die aus dem Kohlenarbeiterstreik erwuchsen. Es betrugen die Gesamteinnahme 1921: 246 051 000 £ (— 10 334 000 £ gegenüber 1920), die Gesamtausgabe 1921: 256 385 000 £ (+ 5 659 000 £ gegenüber 1920), der Regierungszuschuß 1921: 53 211 000 £ (+ 10 122 000 £ gegenüber 1920) und die Reineinnahme 1921: 51 923 000 £ (— 1 089 000 Pfund Sterling gegen 1920).

Im gewöhnlichen Verkehr wurden insgesamt 942 421 007 Personen befördert (gegen 1920 — 199 327 510). Immerhin ist die Zahl der Reisenden 14,6 % höher als 1913. Im Güterverkehr wurden 1921 insgesamt 222 129 313 t befördert (gegen 1920 — 101 841 804 t oder 31,4 %). Die Zahl der gefahrenen Zugmeilen betrug 1921 insgesamt 484 332 599, gegenüber 1920 — 91 243 640 (= 15,85 %).

Die durchschnittliche Einnahme im Personenverkehr betrug für die Zugmeile 124,14 Pence (120,02 Pence gegenüber 1920). Im Güterverkehr betrug sie 239,37 Pence (— 209,86 Pence gegenüber 1920).

Fremde Erdteile.

— **Über Land nach Indien.** England hat bekanntlich von jeher der Bagdadbahn lebhaften Anteil entgegengebracht, weil sie ein wichtiges Glied im Überlandverkehr zwischen England und Indien ist. Wird die durchgehende Verbindung auch noch durch den Ärmelkanal und den Bosporus unterbrochen, deren Untertunnelung in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, so hat doch trotzdem der Weg durch Europa, über Konstantinopel nach Kleinasien und weiter an den Persischen Golf vor der Seereise durch das Mittelländische und das Rote Meer manche Vorzüge, selbst wenn für die Reise bis Brindisi der Landweg gewählt wird. Vom Persischen Golf nach einem indischen Hafen müßte, selbst wenn der Weg über die kleinasiatischen Bahnen frei wäre, immer noch das Schiff benutzt werden. Es steht jedoch ein Bahnbau vom Irak nach Persien in Aussicht, dessen Fortsetzung über Afghanistan nach Indien zu erwarten ist, so daß auch auf dem letzten Teil des Weges die Seefahrt ausgeschaltet würde. Wenn erst diese Eisenbahn durch Persien und Afghanistan an die Nordgrenze Indiens fertig ist, könnten die dortigen Besitzungen Englands auch auf dem Wege über Rußland erreicht werden. Neuerdings bietet sich eine dritte Möglichkeit, Indien von England aus über Land zu erreichen, allerdings auf einem nicht unerheblichen Umweg. Man kann nämlich demnächst in Nordafrika von Tanger über Fez, wo eine 300 km lange, von Frankreich und Spanien herzustellende Eisenbahn teils fertig, teils im Bau ist, weiter über Algier bis Gabis in Tunis mit der Eisenbahn reisen. Von Kairo kommt dieser Bahn eine andere bis Daba entgegen, und die Überbrückung der dazwischen bestehenden, immerhin noch 2000 km weiten Lücke ist geplant. Von El Kantara in Ägypten führt weiter eine Kriegsbahn, die dauernd erhalten bleiben soll, nach Haifa in Palästina, von wo man Jerusalem und weiter den Anschluß an die Bagdadbahn erreichen kann. Auch dieser Weg hat zwei Unterbrechungen, nämlich durch den Ärmelkanal und die Meerenge von Gibraltar, und ein eigentlicher durchgehender Verkehr kann wegen wiederholten Wechsels der Spurweite nicht in Frage kommen.

— **Elektrisierung der japanischen Eisenbahnen und die ersten englischen Lieferungen dafür.** Um die Leistungsfähigkeit der japanischen Staatseisenbahnen zu erhöhen, hat m… sich, nach einer Meldung aus Tokio, entschlossen, zum elek… trischen Betrieb überzugehen; der soviel erörterte Plan d… Umbaus der Spurweite von 1,067 m in die europäisch… Vollspur scheint damit wohl endgültig aufgegeben zu sein.

Zunächst waren im vorigen Jahre je zwei elektrische Prob… lokomotiven zum Preise von 140 000 bis 160 000 Yen an folgen… vier fremde Firmen vergeben worden: General Electric C… **und Westinghouse in Nordamerika, English Electric Co.** Di… Kerr in England und Brown Boveri und Co. in der Schweiz.

Zum Erstaunen der übrigen Beteiligten wird jetzt dur… eine Reuterdepesche bekannt, daß die vorgenannte englisch… Firma inzwischen bereits einen Auftrag auf 34 vollständi… elektrische Lokomotiven im Gesamtwert von 5 bis 6 Million… Yen erhalten hat, obgleich noch keine der zuerst aufgeforderte… Firmen bisher die bestellte Probelokomotive in Tokio abgeliefert hatte. Unter diesen 34 Lokomotiven sind 8 von je 96 t f… schwere Schnellzüge von 415 t Gewicht bei einer Stunde… geschwindigkeit von 96 km; die übrigen 26 Lokomotiven von … 56 t Gewicht sind für schwere Güter- und Ortspersonenzüge b… stimmt.

Die Londoner Presse feierte diese Bestellung natürlich a… großen Erfolg der englischen Industrie über den starken au… ländischen Wettbewerb, insbesondere von seiten Nordamerika… Der amerikanische Handelsattaché in Tokio hat aber dageg… öffentlich Verwahrung eingelegt und den industriellen Erfo… Englands bestritten. Die englische Bestellung wurde nämli… Anfangs geheim gehalten und scheint zurzeit und aus Anla… des Besuchs des Prinzen von Wales erfolgt zu sein; sie wa… vielleicht mehr ein politisches Manöver, eine Art Gratulation… gabe der Japaner an den äußerst tüchtigen Handelsattaché d… englischen Botschaft Crowe in Tokio, der anläßlich d… Prinzenbesuchs geadelt worden ist.

Demnächst soll nunmehr, wie weiter verlautet, die gesam… Tokaido-Bahn, die Stammbahn von Tokio nach Kobe… die drei wichtige Industriegebiete verbindet und dicht bevö… kerte, fast durchweg reiche und fruchtbare Landesteile durc… zieht, mit elektrischem Betriebe ausgerüstet werde…

Die Bahn überschreitet unter Benutzung zahlreicher Tunn… drei große Wasserscheiden, von denen die östlichste zu Füße… des Berges Fuji eine Hebung der Bahn, bei Gotemba, auf 450 … Meereshöhe erforderlich macht. Die Länge der Bahn beträ… einschließlich einiger kurzer Zweigstrecken mehr als 700 k… Das Werk, zu dem die japanische Staatseisenbahnverwaltun… jetzt die Entwürfe fertiggestellt hat, soll 1923 begonnen u… in sieben Jahren durchgeführt werden. Die Entwürfe solle… zurzeit dem Minister Grafen Oki behufs Genehmigung der Vo… lage im Parlament vorliegen.

Über die Einzelheiten des Baues ist folgendes anzuführe… Die Gesamtkosten werden auf 67 Millionen Yen geschätzt, w… von 35 Millionen Yen auf die Beschaffung der Fahrzeuge en… fallen. Man rechnet mit einem Neubau von 9 Lokomotiven fü… besondere Expreßzüge, 46 für gewöhnliche Schnellzüge, 107 fü… Orts- und Güterzugverkehr usw., insgesamt 291 Lokomotive… Die Kosten einer Expreßlokomotive sind auf etwa 250 000 Ye… die einer gewöhnlichen Rangierlokomotive auf 70 000 Yen ve… anschlagt. Die Zugkraft der Lokomotive soll gegen den jetzige… Zustand um 20 bis 30 % gesteigert werden. Auch die Wage… zahl der Personenzüge soll auf 12 bis 13 erhöht werden, u… die Fahrtdauer wird sich um mehrere, in manchen Fällen s… gar um 4 Stunden verkürzen.

Von September d. J. ab soll das staatliche Kraftwerk Ak… bane bereits Strom in der erforderlichen Spannung von 15… Volt liefern, das Wasserkraftwerk am Shinano-Fluß aber er… 1926 vollendet sein; aber auch dann wird die Kraft zum größe… ren Teil von privaten Kraftwerken geliefert werden müsse… In Abständen von 25 bis 30 km sollen Umformer gebaut we… den, im ganzen also für die gesamte Strecke Tokio-Kobe etw… 25 solcher Stationen. Der Bau soll an beiden Endpunkten d… Bahn in Angriff genommen werden.

Ob der Plan der Elektrisierung der japanischen Eisenbahne… der für die deutsche Industrie kaum neu sein dürfte, zum Ab… schluß größerer Geschäfte mit deutschen Werken führen wir… bleibt abzuwarten. Für die Art von elektrischen Lokomotive… die hier gebraucht werden — Gleichstrom mit sehr hohe… Spannung —, ist die deutsche Industrie vielleicht zurze… weniger leistungsfähig als die amerikanische; überdies dürft… die deutschen elektrischen Maschinenfabriken auf einige Ze… stark beschäftigt sein.

Was die Vergebung großer Wasserturbinen zur E… zeugung von elektrischer Kraft betrifft, so scheint es gege… wärtig, als ob die für die Elektrisierung der Staatsbahne… nötige Elektrizität zum größten Teil aus bestehenden oder b… reits im Bau begriffenen Anlagen bezogen werden soll. Günst… ger sind dagegen die Aussichten für Lieferung der erforde… lichen Leitungsmasten und sonstigen Eisenbauten. Auch hie…

erden indes die japanischen Eisenwerke bei ihrer gegenwärgen gedrückten Lage alles daran setzen, um sich wenigstens nen Teil der zu erwartenden Bestellungen zu sichern. Die panische Industrie hat bei der Ausführung dieser Arbeiten reits gute Fortschritte gemacht und ist wegen der Frachtosten gegenüber eingeführten Lieferungen natürlich im Voril. Einführende Firmen haben daher in Japan mit scharfem nheimischem Wettbewerb zu rechnen und werden durch ein usammengehen mit der japanischen Industrie ihre Aussichten elleicht verbessern können. F. B.

— **Eisenbahnelektrisierung in Chile.** Mit der Elektrisierung r chilenischen Staatsbahnen ist, wie wir der D. A. Z. enthmen, in diesem Jahr begonnen worden. Die erste Zone nfaßt die 186 km lange Hauptstrecke Santiago-Valparaiso und e 45 km lange Zweigstrecke Los Vegas-Los Andes und wird erster Linie dem Durchgangsverkehr nach Argentinien und mit nach Europa dienen. Es wird Gleichstrom von 3000 Volt erwendung finden.

— **Preisausschreiben für eine Bahnlinie Cohabamba-Santa Cruz.** ie Republik Bolivien hat einen Wettbewerb ausgeschrieben für en Bau, Ausrüstung und Betrieb einer Bahnlinie Cohabamba-anta Cruz. Die Länge der Strecke beträgt 625 km und die Spureite 1 m. Die Bedingungen bringt die Deutsche Wirtschaftstg. Nr. 17.

— **Die Neubaulinie Hay-Port Augusta in Australien.** Die ustralische Reichsverwaltung (Commonwealth) und die Reerung von Neu-Süd-Wales haben den Bau einer neuen Eisenahn von H a y im Süden von Neusüdwales nach P o r t A u u s t a in Südaustralien, dem östlichen Endpunkt der Australischen Überlandbahn Port Augusta-Kalgoorlie, beschlossen. Wie e Zeitschrift „United Empire" (Oktoberheft 1922, S. 657), r wir diese Mitteilung entnehmen, weiter meldet, wird die eubaulinie etwa 770 km (480 engl. Meilen) lang werden und ne einheitliche durchgehende Schienenverbindung mit euroiischer Vollspur von 1,435 m zwischen Sydney und Kalgoorlie , Westaustralien herstellen, während die Reise zwischen den auptstädten von Neusüdwales und Westaustralien künftig mit ır e i n m a l i g e m Wagenwechsel bewerkstelligt werden kann. egenwärtig nötigt die Verschiedenheit der Spurweiten auf esen Reisen zu einem viermaligen Wagenwechsel, im alle der Reise von Brisbane nach Perth sogar zu einem infmaligen Wechsel, außer dem Umsteigen in den Endbahnöfen Melbourne und Adelaide. Der Bau der neuen Linie Hayort Augusta bedeutet daher einen wichtigen Fortschritt auf em Wege zur Einschränkung der Kosten und Unbequemlichkein, die durch die bisher vorhandene Vielfältigkeit der Spureiten Australiens verursacht werden.

Allgemeines.

— **Winke für den Bau neuer Wagen.** Bei Ausschreibungen nd Bestellungen neuer Straßenbahnwagen sind nach Vorhlägen des Ingenieurs J o s e f D r e s c h e r, Direktors der eplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft, die in der eitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" (19. Heft om 10. Oktober 1922) wiedergegeben sind, die folgenden Winke ı beachten.

1. Die Lebensdauer des Wagenkastens wird verlängert, wenn ı Stelle der zwischen den Fenstern befindlichen, oft sehr hmalen Säulen etwa 20 cm breite Säulen mit Eisenversteifung erwendet werden. Der auf diese Weise gewonnene Raum kann it großem Nutzen für die Anbringung von Reklame verwendet erden.

2. Die Hauptträger des Plattformwagens müssen an den Stelen zwischen dem Wageninnern und den Plattformen genügend ersteift werden, weil an diesen Stellen bei Überlastungen urchbiegungen auftreten.

3. Da durch den die Dachausführung erschwerenden und veruernden Lüftungsaufbau die Steifigkeit des Daches verminert wird, kommt nur das mit Lüftungsklappen über den Seitennstern versehene, einen größeren Luftraum ermöglichende onnendach in Frage.

4. Oberhalb der Seitenfenster sind für Reklamezwecke geilte Leisten vorzusehen.

5. Gepäcknetze in Straßenbahnwagen begünstigen das Liegenssen von Gegenständen und sollen daher nicht eingebaut erden. Der Wagenfußboden ruht oft auf zu schwachen Holzägern, so daß er sich nach und nach durchbiegt, in welchem alle kostspielige Reparaturen notwendig werden. Der Fußoden erhält aufgeschraubte Holzleisten, da durch die abhebaren Leistenroste die Bänke beschädigt werden und das Abben Zeit erfordert.

6. Die zweckmäßigsten Sitze im Innern des Wagens sind die ä n g s s i t z e; sie erleichtern dem Schaffner die Fahrgeldeinnahme; bei Zusammenstößen können geringere Verletzungen eintreten als bei Quersitzen. Der Zwischenraum zwischen den Längssitzen läßt sich bei Überfüllungen besser ausnutzen.

7. Sämtliche Schrauben für Holzteile sollen, um ein Rosten zu verhindern, aus Messing sein.

8. Der Sandstreubehälter wird am zweckmäßigsten unter den Sitzen derart angeordnet, daß in den Sand kein Wasser eindringt. Das Sandrohr soll so knapp vor den Rädern streuen, daß auch in Gleiskrümmungen Sand auf die Schienen fällt. Jeder Wagen führt ein passendes Eisen zur Reinigung des Sandrohres mit, da sonst die Schaltkurbeln zum Beklopfen der Rohre verwendet werden. An einer hierfür bestimmten Stelle wird in jedem Wagen ein Blechkübel mit Reservesand mitgeführt.

9. Die Schubtüren erhalten „o b e r e Führung". Ein einfacher, geschlossener Griff zum Bewegen der Schubtüren, welche am Anfange und am Ende in eine Rast einschnappen, genügt. Die vordere Schubtür soll in den Wintermonaten geschlossen bleiben, da bei ihrem Öffnen nicht nur die Fahrgäste in Mitleidenschaft gezogen werden, sondern auch durch die aus dem Wageninnern austretende warme Luft die Glasverschalung an den Stirnwänden anläuft und dem Wagenführer die Aussicht behindert; die Schiebetüren erhalten daher einen, nur vom Schaffner bedienbaren Verschluß. Die Schubtüren erhalten ferner Zahl- und Sprechöffnungen.

10. Sämtliche Beschläge sind aus weißer Metallegierung herzustellen.

Die vorstehenden Vorschläge verdienen durchaus Beachtung. Obwohl sie sich auf den Bau neuer S t r a ß e n b a h n wagen beziehen, lassen sie sich sinngemäß auch auf die Betriebsmittel der S c h n e l l b a h n anwenden. Sie sind beispielsweise zum großen Teil erfüllt bei den Wagen der Londoner Distrikt-Untergrundbahn, zumal bei deren neuesten Ausführungen, und ebenso in weitem Umfange auch bei den Wagen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, mit denen während der ersten Bedürfnisse auch die Berliner Nordsüdbahn betrieben werden wird. Die Forderungen werden von den vor kurzem zur Ausschreibung gelangten n e u e n Wagen der Berliner Nordsüdschnellbahn neben vielen anderen neuzeitlichen Forderungen fast restlos erfüllt. Diese Wagen werden durchweg Längssitze erhalten. An jeder Längsseite der Wagen werden sich drei Doppelschiebetüren befinden, die mit Kugellagern in derselben sinnreichen Weise aufgehängt werden, wie dies bei den Wagen der Londoner Distriktbahn der Fall ist. Diese Türen zeichnen sich durch leichte Beweglichkeit aus.

Die Frage, ob für die Lüftung der bisher übliche Aufbau mit seitlichen Fenstern oder das Tonnendach mit Lüftungsklappen oder ähnlichen Vorrichtungen zweckentsprechender ist, scheint noch nicht völlig geklärt zu sein. Die neuen eisernen Wagen der Londoner Distriktbahn (zu vgl. „Engineering" vom 7., 14. und 28. Januar 1921, Nr. 53 des Jahrgangs 1921 der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, „Electric Railway Journal" vom 5. März 1921 und schließlich Heft 8, Seite 160 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitung) sind mit Tonnendach ausgerüstet, das an 6 Stellen zwecks Lüftung durchbrochen und mit niedrigen Schutzhauben versehen ist. Außerdem haben alle Wagenfenster in ihrem oberen Teile niedrige, nach innen bewegliche Lüftungsklappen. Nach den Angaben der kürzlich auf einer Studienreise durch Deutschland begriffenen Betriebsingenieure der bezeichneten Bahn hat sich die vorstehend beschriebene Deckenlüftung nicht in erwartetem Maße bewährt, da sie im Wageninnern Zugluft verursacht. Die Deckendurchbrüche sind nachträglich zum Teil wieder geschlossen worden, so daß sie für die Wagenlüftung nicht mehr voll in Frage kommen. Dem Vernehmen nach wird die Bahngesellschaft bei Bestellung neuer Wagen zum üblichen Ventilationsaufbau mit seitlichen Oberlichtfenstern zurückkehren, die ihre Wagen auch früher hatten. Zurzeit befindet sich auf dem Betriebsbahnhofe der Berliner Nordsüdbahn ein für diese Bahn bestimmter, von den Linke-Hofmann-Werken erbauter Probewagen mit Tonnendach und eigenartiger, bisher noch nicht ausgeprobter, besonderer Art von Deckenlüftung. Auf jeder Langseite des Wagendaches befindet sich zwischen Doppeldecken ein Ventilationskanal, dem von der Stirnseite des Wagens (Frontseite in der Fahrrichtung) mittels eines Fangtrichters Frischluft zugeführt wird, die in das Wageninnere durch kleine Ventilationsöffnungen dringt. Ob sich diese Einrichtung bewähren wird, bleibt abzuwarten. Sie ist für Reinigungszwecke jedenfalls schwer zugänglich und wird weiter nicht ausgeführt.

Rechtspflege.

— **Höhere Gewalt bei Verlust von Reisekoffern durch Betrug.** Die nachstehende Reichsgerichtsentscheidung zieht die zur Reisezeit besonders interessierende Frage in Erörterung, ob der von der Haftung befreiende Einwand der „höheren Gewalt" be-

gründet erscheint, wenn zur Beförderung aufgegebene Reisekoffer durch betrügerische Handlungen auf der Eisenbahn verloren gehen. Die Klägerin, Fräulein P. in Charlottenburg, hatte der Eisenbahn zwei Reisekoffer von Hohensalza nach Charlottenburg zur Beförderung übergeben. Den Wert der Koffer hatte sie außerdem gegen Zahlung von 30 ℳ mit 10 000 ℳ bei der beklagten Europäischen Güter- und Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Berlin versichert. Die Koffer sind auf Grund gefälschter Belege von einem Polizisten der Bahnhofskommandantur in Posen beschlagnahmt worden und verschwunden.

Das Landgericht Berlin gab der auf Zahlung von 10 000 ℳ erhobenen Klage statt. Dagegen erkannte das Kammergericht zu Berlin auf Abweisung der Klage. Das Kammergericht erblickt in der Beschlagnahme die Einwirkung höherer Gewalt, die gemäß Nr. 1 der Versicherungsbedingungen die Haftung der Beklagten ausschließt. Auf die Revision der Klägerin hat das Reichsgericht das Urteil des Kammergerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an einen andern Senat des Kammergerichts zurückverwiesen, und zwar aus folgenden Entscheidungsgründen:

„Es mag zugegeben werden, daß ein Fall höherer Gewalt vorliegt, wenn durch eine Verfügung von hoher Hand, als welche sich die von einer zuständigen Behörde angeordnete Beschlagnahme darstellt, das Reisegepäck der Obhut der Eisenbahnverwaltung entzogen wird. Allein die Klägerin hatte behauptet, daß der bei der Bahnhofskommandantur in Posen angestellte Polizist U. auf Grund gefälschter Belege die Koffer beschlagnahmt, und daß die Eisenbahnverwaltung sie ihm unbefugterweise ausgehändigt habe. Mit diesen Behauptungen hat sich das Kammergericht, wie die Revision mit Recht rügt, nicht auseinander gesetzt, es hat sich mit der Meldung der Gepäckabfertigungsstelle in Posen begnügt, daß das Gepäck der Bahnhofskommandantur gegen Quittung — die übrigens nicht beigebracht ist — ausgehändigt sei, und daß nach den angestellten Ermittelungen die Rückgabe nicht erfolgen könne. Wären die Behauptungen der Klägerin richtig, so läge eine Verfügung von hoher Hand überhaupt nicht vor, vielmehr würde die Eisenbahnverwaltung das Opfer eines dreisten Schwindlers geworden sein. Ob ein solcher Sachverhalt die Annahme höherer Gewalt rechtfertigt, wäre zu prüfen gewesen. Daß auch in einem an der Eisenbahnverwaltung verübten Betrug unter Umständen die Einwirkung höherer Gewalt zu finden sei, ist grundsätzlich nicht auszuschließen. Immerhin wird man von der Eisenbahnverwaltung verlangen müssen, daß sie ein hohes Maß von Vorsicht anwende, um derartige Verluste zu vermeiden. Deshalb müssen die näheren Umstände des Falles genau aufgeklärt werden. Nur wenn bei Übung der äußersten Sorgfalt das Abhandenkommen des der Eisenbahn zur Beförderung anvertrauten Gutes nicht zu verhindern war, wird man von höherer Gewalt sprechen können. Danach mußte das Berufungsurteil schon wegen des gerügten Mangels aufgehoben werden.

Gelangt das Kammergericht danach zu der Feststellung, daß der Verlust der Koffer sich im Verhältnis zur Eisenbahn als ein Fall höherer Gewalt darstellt, so wird immerhin — was die Revision gleichfalls mit Recht anregt — weiter zu erörtern sein, ob im Hinblick auf Nr. 2 der Versicherungsbedingungen, die dahin lautet: „Die Versicherung . . . beginnt mit der Aushändigung des mit der Marke versehenen Gepäckscheins an den Reisenden und endet mit der Auslieferung des Gepäcks an den Inhaber des Gepäckscheines", auch im Verhältnis zur Beklagten höhere Gewalt gegeben ist. Dies würde dann zu verneinen sein, wenn die Beklagte auch für die Dauer einer vorübergehenden, die Beförderung unterbrechenden behördlichen Beschlagnahme haftete und der Verlust des Gutes aus der Obhut dieser Behörde nicht als Eingriff höherer Gewalt gelten könnte." (Aktenzeichen: VII 481/21. — 7. 3. 22.)

K. M.—L.

— **Ersatzpflicht des Bergwerksbesitzers, wenn öffentliche Verkehrsanlagen trotz der „drohenden Gefahr" des Bergschadens errichtet werden.** Gemäß § 150 des Allgemeinen Berggesetzes ist der Bergwerksbesitzer nicht zum Ersatze des Bergschadens verpflichtet, wenn die geschädigten Anlagen zu einer Zeit errichtet worden sind, zu welcher die durch den Bergbau drohende Gefahr dem Grubenbesitzer bei Anwendung gewöhnlicher Aufmerksamkeit nicht unbekannt bleiben konnte. Eine Interessenkollision entsteht aber dann, wenn öffentliche Verkehrsanstalten Anlagen errichten, die den Interessen der Allgemeinheit zu dienen bestimmt sind. Nach § 153 ABG. hat der Bergwerksbesitzer kein Einspruchsrecht gegen die Ausführung von Chausseen, Eisenbahnen, Kanälen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, und § 154 bestimmt: War der Bergbautreibende zu dem Bergwerksbetriebe früher berechtigt, als die Genehmigung der Anlage (§ 153) erteilt ist, so hat der Bergwerksbesitzer gegen den Unternehmer der Anlage einen Anspruch auf Schadensersatz; jedoch nur insoweit, als besondere Anlagen im Bergwe[rk] oder deren Beseitigung notwendig werden. Über Anwendun[gs]möglichkeit und rechtliche Bedeutung dieser gesetzlichen [Be]stimmungen bei einem Bergschadenanspruch des Preußisch[en] Eisenbahnfiskus gegen eine Bergwerksgesellschaft sind v[om] Reichsgericht bemerkenswerte Ausführungen gemacht word[en].

Durch Enteignungsbeschlüsse vom März 1909 wurden mehr[ere] Grundstücke zum Zwecke des Umbaus des Bahnhofs Wan[ne] enteignet und dem Preußischen Eisenbahnfiskus als Untern[eh]mer zu Eigentum überwiesen. Nachdem der Eisenbahnfisk[us] auf diesen Grundstücken zur Erweiterung des Bahnhofs Wan[ne] Anlagen errichtet hatte, erhob er Klage gegen die Bergwer[ks]gesellschaft H. mit der Behauptung, daß die von ihm errichtet[en] Anlagen durch den unter ihnen betriebenen Bergbau der [Be]klagten Schaden erlitten haben. Die erhobene Schadensersa[tz]klage ist vom Landgericht Bochum durch Teilurteil in[so]weit abgewiesen worden, als sie auf Ersatz des Schade[ns] gerichtet war, der auf den bis zum Beginn der Ausführu[ng] der Anlagen betriebenen Bergbau zurückzuführen sein so[ll]. Dagegen hat das Oberlandesgericht Hamm auf [die] Berufung des Klägers diesen Anspruch dem Grunde nach f[ür] gerechtfertigt erklärt. Auf die Revision der beklagt[en] Bergwerksgesellschaft ist das Urteil des Oberlandesgerichts v[om] Reichsgericht aufgehoben und die Sache zur and[er]weiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgeric[ht] zurückverwiesen worden, aus folgenden Entscheidungsgründen:

„In Frage steht hier nur der Schadensersatzanspruch, d[er] bis zum Beginn der Ausführung der Anlagen d[es] Klägers entstanden ist. Hierzu rechnet der Berufungsricht[er] ohne Rechtsirrtum auch den Schaden, der auf den vor d[er] Besitzzeit des Klägers betriebenen Bergbau ursächlich zurüc[k]zuführen, aber erst während seiner Besitzzeit durch Veränd[e]rungen der Erdoberfläche in Erscheinung getreten ist. D[aß] ein solcher Schaden entstanden ist, erachtet das Oberlande[s]gericht durch das Gutachten des Sachverständigen für erwies[en]. Das Landgericht hatte sich im wesentlichen auf den Rech[ts]standpunkt der Beklagten gestellt und unter anderem ausg[e]führt: Der dem § 148 ABG. zugrunde liegende Rechtsgedank[e], daß das Grundeigentum dem Bergwerksbetriebe weichen müss[e], gelte nicht im Falle der Kollision des Bergbaubetriebes m[it] öffentlichen Verkehrsanlagen. In solchem Falle habe, wie d[ie] §§ 153, 154 ABG. ergäben, umgekehrt der Bergbau de[m] Grundeigentümer zu weichen. Es sei ferner d[er] Grundgedanke des Gesetzes, daß derjenige, dem der andere [zu] weichen habe, diesem schadensersatzpflichtig sei. Unter Z[u]grundelegung dieses Rechtsgedankens dürfe Kläger nach d[en] Vorschriften des Allgemeinen Berggesetzes gegebenenfalls n[ur] Ersatz des Schadens verlangen, der erst auf einen nach E[r]richtung der Eisenbahnanlagen fortgesetzten Bergba[u] zurückzuführen sei. Unter dem Zeitpunkte der Errichtung s[ei] aber der Zeitpunkt des Beginns der Errichtung der Gesam[t]anlage zu verstehen.

Das Oberlandesgericht ist diesen Ausführungen entgege[n]getreten. Der Berufungsrichter geht davon aus, daß die Pflic[ht] des Bergwerksbesitzers, Vorsorge dafür zu treffen, daß das d[er] öffentlichen Verkehrsanstalt gewidmete Gelände nicht weit[er] durch Bergbau beschädigt werde, erst mit dem Zeitpunkte en[t]steht, wo ihm der Übergang des Geländes an die Verkehrsansta[lt] oder die Bestimmung zu dem Zwecke des Verkehrs erkenn[]bar werde. Erst von diesem Tage ab konnten daher d[ie] §§ 153 und 154 ABG. Anwendung finden. Bis zu diese[m] Tage aber sei der Bergwerksbesitzer in keiner Weise b[e]schränkt, andererseits aber dem Grundstückseigentümer gege[n]über zur vollständigen Entschädigung verpflichtet.

Die Revision der Beklagten rügt Verletzung der §§ 148, 14[9,] 150, 153, 154 ABG. Sie führt aus, nach den getroffenen Fes[t]stellungen seien die Schäden an den Grundstücken erst nac[h] Erwerb des Eigentums durch den Kläger in Erscheinun[g] getreten, also seien bis zu dem Zeitpunkte der Verwendu[ng] noch keine Schadensersatzansprüche des Klägers auf Grund d[es] Berggesetzes entstanden. Nach diesem Zeitpunkt aber hätt[en] solche Schadensersatzansprüche nicht mehr entstehen könne[n], weil der Beklagten von der Inangriffnahme der Anlagen [ab] gemäß § 153 ABG. nicht mehr das unbeschränkte Bergbaurec[ht] zugestanden habe. Diese Ausführungen decken sich im wesen[t]lichen mit der vom Landgericht und im Schrifttum unter a[n]derem von Isay zu § 153 ABG. verfochtenen Rechtsauffassun[g]. Es ist aber eine Auffassung, die im Gesetze keine Stütze finde[t]. Die in der Rechtsprechung aus §§ 153, 154 gefolgerte besonde[re] Stellung des Bergwerksbesitzers zu den öffentlichen Verkeh[rs]anstalten bedingt keineswegs eine Unanwendbarkeit der [in] § 148 ABG. bestimmten Entschädigungspflicht des Bergwerk[s]besitzers für allen dem Grundeigentum durch den Betrieb d[es] Bergwerks zugefügten Schaden. § 148 ABG. gewährt d[em] Grundstückseigentümer einen Anspruch auf volle En[t]schädigung, ohne eine Einschränkung für de[n] Fall zu machen, daß der Grundstückseigentümer ei[n]

ffentliche Verkehrsanstalt ist. Daß der Anspruch n diesem Falle grundsätzlich ausgeschlossen sein sollte, ist us den in Abschnitt 3 — „Von dem Verhältnis des Bergbaues u den öffentlichen Verkehrsanstalten" — enthaltenen Sonderestimmungen (§§ 153, 154 ABG.) nicht zu entnehmen. Diese aben den Zweck, die öffentlichen Verkehrsanstalten gegen Beschädigungen durch Bergbau zu sichern, und unterwerfen zur Erreichung dieses Zweckes den Bergbau gewissen Einschränungen, insbesondere in der Richtung, daß der Bergbautreibende egen die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanstalten Widerspruch nicht erheben kann (— § 153 — wozu er übrigens uch gegenüber den Anlagen privater Grundeigentümer nicht erechtigt ist) und bei seinem Bergbau auf sie Rücksicht nehen, insbesondere die zu ihrer Sicherung getroffenen bergolizeilichen Anordnungen befolgen muß, wofür ihm zum Ausleich ein ganz beschränkter Schadensersatzanspruch in betimmter Richtung gegen den Unternehmer der öffentlichen Verkehrsanstalt gegeben ist (§ 154).

Auch wenn der Ausschluß des Schadensersatzanspruchs sich uf den Schaden aus dem vor Errichtung der Anstalt geführten Bergbau beschränken soll, so würde dadurch die vom Gesetze ewollte bevorzugte Stellung der öffentlichen Verkehrsanstalten u einer schweren Benachteiligung für sie werden. Errichten ie Anlagen auf Grundstücken, die sie im Wege der Enteignung der sonst erworben haben, ohne zu wissen oder wissen zu üssen, daß unter ihnen bereits Bergbau umgegangen ist, der ie zu errichtenden Anlagen gefährdet, so würde ihnen ein chadensersatzanspruch wegen der nachträglich in die Erscheiung tretenden, durch den früheren Bergbau verursachten Beschädigungen dieser Anlagen versagt sein, während der private Grundbesitzer, der Gebäude oder Anlagen auf dem Grundstücke rrichtet, einen solchen Anspruch hat, sofern er nur nicht bei er Errichtung die Gefährdung bei Anwendung gewöhnlicher ufmerksamkeit erkennen mußte. Die Unzulässigkeit einer zu olchem Ergebnis führenden Auslegung des Gesetzes, für die ein Wortlaut keinen Anhalt gibt, liegt auf der Hand.

Der Bergwerksbesitzer kann sich von der Ersatzflicht gegenüber der öffentlichen Verkehrsnstalt ganz ebenso wie gegenüber privaten Grundbesitzern adurch befreien, daß er vor der Errichtung er Anlage warnt und dadurch die Voraussetzungen des 150 ABG. schafft. In solchem Falle würde die Verkehrsnstalt hinsichtlich des vorher geführten Bergbaues, wenn sie ie Anlagen trotzdem errichtet, dies auf eigene Gefahr un.

Ein Schadensersatzanspruch des Klägers wegen des vor Erichtung der Anlagen geführten Bergbaues würde aber gemäß 150 Abs. 1 ABG. ausgeschlossen sein, wenn festestellt wäre oder festgestellt werden könnte, daß dem Eisenahnfiskus bei Errichtung der Anlagen die ihnen aus dem Bergau der Beklagten drohende Gefahr bei gewöhnlicher ufmerksamkeit nicht unbekannt bleiben konnte (§ 150 ABG.). Ein solcher Einwand war erhoben. Der Berufungsrichter führt us, dieser Einwand versage schon um deswillen, weil seine llgemeinen Voraussetzungen nicht gegeben seien. Die Belagte behaupte in dieser Beziehung nur, die fraglichen Grundtücke schlössen sich unmittelbar an das Gelände des alten ahnhofs Wanne an. Dieses habe schon lange unter der Einirkung des Bergbaues gestanden, wie dem Kläger bekannt ewesen sei; der Kläger habe demnach auch wissen müssen, aß die jetzt neu hinzugezogenen Grundstücke und das ganze ebiet ernstlich durch den Bergbau gefährdet seien; er habe aher dort keine Anlagen errichten dürfen. Der Berufungsichter meint, diese allgemein gehaltenen Behauptungen genügten nicht. Bei Grundstücken, in deren Nähe Bergbau umehe, müsse zwar mit Bergschäden gerechnet werden, und eine bsolute Bausicherheit gebe es dort nicht; der Einwand aus 150 Abs. 1 ABG. sei aber nur gegeben, wenn im Einzelfalle em Grundstücke besondere Gefahren durch einen bestimmten Abbau drohten und der Grundeigentümer dies aus grobem Verchulden nicht beachtet habe. In dieser Richtung habe die Beklagte nichts vorgebracht; der Einwand müsse daher für unbegründet erachtet werden. Die Revision rügt mit Recht, daß der Berufungsrichter bei diesen Ausführungen das aus dem gesamten Verhandlungsergebnis zu entnehmende Sachverhältnis nicht erschöpfend gewürdigt hat (§ 286 ZPO.). Zu diesem gehörten auch die Behauptungen des Klägers, auch soweit aus ihnen etwas für den Kläger Ungünstiges gefolgert werden könnte. Waren aber, wie danach unterstellt werden muß, bereits zur Zeit der Vorbesitzer des Klägers Schäden an den Grundstücken in die Erscheinung getreten, für welche noch kein Ersatz geleistet war, so liegt die Möglichkeit nahe, daß diese Schäden auch zu der Zeit, als der Kläger die Anlagen errichtete, noch als solche erkennbar waren, oder daß der Kläger auf andere Weise, insbesondere durch Mitteilung der Vorbesitzer, von ihnen Kenntnis erhalten hat und dadurch bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit, d. h. bei nicht grobfahrlässigem Verhalten die Gefahr, daß aus dem bis dahin geführten Bergbau der Bergwerksgesellschaft H. später noch weitere Schäden in die Erscheinung treten könnten, erkennen mußte. Jedenfalls hätte der Berufungsrichter hier, wie die Revision gleichfalls mit Recht rügt, das Fragerecht ausüben und auf Ergänzung und Aufklärung hinwirken müssen. Aus allen diesen Gründen mußte das Urteil aufgehoben und die Sache zur weiteren Verhandlung an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden." (Aktenzeichen: V. 69/21. — 30. 11. 21.)

K. M.-L.

Bücherschau.

— **Der Wegebau.** Dritter Teil: Tunnelbau. Von Dipl.-Ing. Dr. e. h. Alfred Birk. O. ö. Prof. a. d. deutschen technischen Hochschule in Prag. Zweite erweiterte Auflage. Verlag von Franz Deuticke. Leipzig und Wien 1922. Preis geh. 40 *M*.

Der dritte Teil dieses Werkes beschreibt in vorbildlich klarer Darstellung den Tunnelbau und gliedert sich in zwei Unterteile „Bergtunnel" und „Untergrundtunnel". Nach kurzer Einleitung beginnt das Werk im ersten Abschnitt mit Ausführungen über die Tunnelquerschnitte für ein- und zweigleisige Bahnen bei verschiedenem Gebirgsdruck. Der zweite Abschnitt „Vorerhebungen" ist nur kurz gefaßt, nachdem bereits in der Einleitung hinsichtlich der Vorerhebungen über den geologischen Aufbau, Längenschnitt und Achsenanordnung, Baukosten usw. auf den vierten Teil des Werkes (Linienführung der Straßen- und Eisenbahnen) verwiesen ist. Die Absteckung der Tunnelachsen ist im dritten Abschnitt behandelt mit Abbildungen der trigonometrischen Netze für den Simplontunnel und den Scheiteltunnel der Albulabahn. Der vierte Abschnitt ist dem Bauarbeitsplan gewidmet und enthält hauptsächlich die verschiedenen Zimmerungsarten und Tunnelbauweisen sowie im Anschluß daran die Bauvorgänge bei vier bekannten, großen Tunnelbauten (Simplon-, Karawanken-, Hartberg- und Hauensteinbasistunnel). Im fünften Abschnitt (Vortrieb des Stollens) werden zunächst die Gewinnungsarbeiten mittels der verschiedenen Bohrmaschinen und die Bohr- und Sprengverfahren eingehend dargestellt und dann die Förderungsarbeiten einschließlich Lüftung, Wasserhaltung und Beleuchtung der Stollen geschildert, wobei auch wieder mehrere Beispiele von neueren Tunnelbauten herangezogen werden. Es folgen zwei Abschnitte über Ausmauerung der Tunnel und die Anlagen an den Tunneleingängen. Mit einigen Beispielen über die Beseitigung von Betriebsstörungen beim Tunnelbau (Simplon-, Albula- und Karawankentunnel) schließt das große Kapitel „Bergtunnel". Das zweite Kapitel „Untergrundtunnel" bringt eine Beschreibung der Bauweisen bei der bergmännischen Herstellung der Untergrundbahntunnel unter Ausschluß der nur als Unterpflastertunnel oder als überdeckte Einschnitte gebauten Strecken.

Trotz seines verhältnismäßig geringen Umfanges (126 Seiten) gibt das Werk besonders dem Studierenden und dem Einblick in andere Baugebiete suchenden Ingenieur eine abgeschlossene Darstellung des Tunnelbaus, wozu die guten und klaren Abbildungen nicht wenig beitragen. Dr.-Ing. Busse.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 15. November 1922 wird der an der Bahnstrecke Schwerte (Ruhr)-Bestwig zwischen den Stationen Schwerte (Ruhr) und Geisecke (Ruhr) neu errichtete Haltepunkt Schwerte (Ruhr)-Ost für den Personen-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr eröffnet.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Die im Bau befindliche Einführung der Nebenbahn Zossen-Jüterbog (ehemalige Militärbahn) in den Reichsbahnhof Jüterbog wird am 15. November 1922 für den Personen- und Gepäckverkehr in Betrieb genommen werden. Mit dem gleichen Tage wird der ehemalige Militärbahnhof Jüterbog für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Südbahn-Gesellschaft. Die in km 202.597 der Linie Wien-Spielfeld-Straß gelegene Station Judendorf erhält vom 15. November 1922 ab die Bezeichnung Judendorf-Straßengel.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 122 vom 2. November 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift Nr. 100 des Ausschusses für technische Angelegenheiten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Die im Bau befindliche Einführung der Nebenbahn Zossen-Jüterbog (ehemalige Militärbahn) in den Reichsbahnhof Jüterbog wird am 15. November 1922 für den Personen- und Gepäckverkehr in Betrieb genommen werden. Mit dem gleichen Tage wird der ehemalige Militärbahnhof in Jüterbog für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1530)

Halle (Saale), im Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. November 1922 wird der an der Bahnstrecke Schwerte (Ruhr)-Bestwig zwischen den Stationen Schwerte (Ruhr) und Geisecke (Ruhr) neu errichtete Haltepunkt Schwerte (Ruhr) Ost für den Personen-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Schwerte (Ruhr)-Ost und Schwerte (Ruhr) = 2,40 km,
zwischen Schwerte (Ruhr)-Ost und Geisecke (Ruhr) = 2,20 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Schwerte (Ruhr) nach Bestwig die Züge Nr. 611, 613, 615, 607, 633, 617, 601, 609 und T. 373,
b) in der Richtung von Bestwig nach Schwerte (Ruhr) die Züge Nr. 612, 608, 618, 616, 664, 644. (1529)

Elberfeld, den 31. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Börßum-Kreiensen gelegene Bahnhof 1. Klasse Seesen Stb. erhält ab 15. November 1922 die Bezeichnung Seesen Reichsb. (Abkürzung für „Reichsbahn"), der an der Strecke Nordhausen-Northeim gelegene Bahnhof 2. Klasse Niedersachswerfen Stb. die Bezeichnung Niedersachswerfen Reichsb. und der an der Strecke Scharzfeld-St. Andreasberg Stb. gelegene Bahnhof 2. Klasse St. Andreasberg Stb. die Bezeichnung St. Andreasberg Reichsb. (1535)

Cassel, den 31. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Südbahn-Gesellschaft.

Änderung der Benennung der Station Judendorf in Judendorf-Straßengel.

Vom 15. November 1922 angefangen wird die in km 202.597 der Linie Wien-Spielfeld-Straß gelegene Station Judendorf die Benennung
Judendorf-Straßengel
führen.

Eine Änderung der Abfertigungsbefugnisse tritt hierbei nicht ein.

Wien, im November 1922. [1539]
Die Betriebs-Direktion.

4. Gebühren.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Ab 20. November 1922 beträgt das Wägegeld für Verwägungen auf der Gleiswage (Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Ziffer VII-1-c) in Wien Kaiserplatz und Wien Zwischenbrücken für den beladenen oder leeren Eisenbahnwagen 30 000 K.

Die Bekanntmachung 1244 in Nr. 36 vom 28. September 1922 d. Ztg. tritt mit Ablauf des 19. November 1922 außer Geltung. (1548)

München, den 6. November 1922.

5. Verkehrsstörung.

Infolge Verstärkungsarbeiten an der Trisannabrücke mußte der gesamte Güterverkehr zwischen den Stationen Pians und Strengen der Linie Innsbruck-Bregenz am 28. Oktober 1922 eingestellt werden. Am 31. Oktober ist der Güterverkehr wieder normal aufgenommen. Anzeige hiervon gemäß § 10 VWÜ.

Innsbruck, am 2. November 1922.
Bundesbahndirektion. [1536]

Gemäß § 10 1 a VWÜ/RJV machen wir bekannt, daß am 27. Oktober 1922 die Strecke Würzburg-Aschaffenburg wegen Betriebsunfalles in Aschaffenburg Hbf. und am 29. Oktober die Strecke Ingolstadt-München infolge Betriebsunfalles in Reichertshausen gesperrt waren.

München, den 31. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. [1543]

6. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 scheiden aus dem Ausnahmetarif 15 für frische Kartoffeln die Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn aus. Die Genehmigung zur Verkürzung der Veröffentlichungsfrist bleibt vorbehalten und wird besonders bekanntgegeben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1532)

Berlin, den 1. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 werden die Stationsfrachtsätze für beschleunigtes Eilgut von Stuttgart Hbf. und Tamm bei Bietigheim nach Bremen und Hamburg der allgemein eintretenden Frachterhöhung entsprechend um 50 % erhöht.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 31. Oktober 1922. (1528)
Reichsbahndirektion.

Tfv. 67. Binnen-Güterverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. November d. J. sind im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen, gleich wie bei der Reichseisenbahn, die Frachten- und Gebührensätze um etwa 50 % erhöht.

Im Binnen-Gütertarif treten daher vom 1. November d. J. ab folgende Änderungen ein:

Seite 5 des Tarifs:

5. Gebühren für das Löschen durch Selbstentzündung in Brand geratener Sendungen, Briketts oder Koks.

Die Gebühr wird auf 6200 ℳ erhöht.

Seite 6 bzw. Nachtrag 1 Seite 3 des Tarifs:

D. Örtliche Gebühren für einzelne Bahnhöfe, Dienstbeschränkungen, sonstige Sonderbestimmungen.

Im Abschnitt „2. Beförderung innerhalb derselben Gütertarifstation" unter „A. Bahnhofsfracht" sind die Bestimmungen zu a—h wie folgt zu ändern:

	ℳ
a) für Sendungen in Wagen von weniger als 12,5 t Ladegewicht, für den Wagen	260
mindestens einschl. der nach B dieses Abschnittes etwa zu erhebenden Gebühren	234
b) für Sendungen in Wagen von 12,5 bis 14,9 t Ladegewicht für den Wagen	312
c) für Sendungen in Wagen von 15 bis 19,9 t Ladegewicht für den Wagen	369
d) für Sendungen in Wagen von 20 bis 29,9 t Ladegewicht für den Wagen*)	489
e) für Sendungen in Wagen von 30 t und mehr Ladegewicht für den Wagen*)	729
f) für Eisenbahnfahrzeuge der Klasse A, die auf eigenen Rädern laufen, für die Achse . .	260
g) für Eisenbahnfahrzeuge wie in Klasse B in der Tarifstelle „Fahrzeuge" unter a) genannt, die auf eigenen Rädern laufen, für die Achse	225
h) für unbeladene Schutzwagen, für den Wagen	144

*) Für Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t und mehr wird bei Kokssendungen nur die Gebühr zu c) erhoben.

Seite 7 bzw. Nachtrag 1 Seite 3 des Tarifs:

B. Sonstige Gebühren.

Die bei Ziff. 1 (zweiter Absatz) sowie bei den Ziff. 2 und 3 genannten Zustellungs-, Abholungs- und Umstellgebühren betragen für den Wagen 45 Mark.

3. Beförderung nach und von öffentlichen Lade- und Umschlagstellen.

	ℳ
a) für den Wagen der in Spalte A bezeichneten Güter	45
b) für den Wagen der in Spalte B bezeichneten Güter	42

Die Gebühr für die Überführung von Wagenladungen von dem städtischen Hafen in Köln nach Rodenkirchen b. Köln und umgekehrt:

	ℳ
a) für Güter der Tarifklasse A bis C für den Wagen	5
b) für Güter der Tarifklasse D bis E für den Wagen	200
c) für Güter der Ausnahmetarife für den Wagen	200

Seite 13 bzw. Nachtrag 1 Seite 4 des Tarifs:

F. II. Frachtsatzzeiger.

„Frachtsätze wie im Heft C I a des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil II."

Seite 14 bzw. Nachtrag 1 Seite 5 des Tarifs:

F. III. Ausnahmetarife 5 und 15.

Ausnahmetarif 5 für Steine, Kies, Grand, Sand usw. zum Wegebau usw. sowie Ausnahmetarif 15 für frische Kartoffeln Frachtsätze und Anwendungsbedingungen wie Ausnahmetarif 5 und 15 im Heft C II Ausnahmetarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II.

Ausnahmetarif 6 Frachtsatzzeiger.

Frachtsätze wie im Ausnahmetarif 6 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II, Frachtsatzzeiger 1 genannt (Nr. 1101 des Tarifverzeichnisses).

Ein neuer Nachtrag wird nicht herausgegeben. (1544)

Köln, den 1. November 1922.
Dir. der Köln-Bonner Eisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
Tarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1922 werden die Stationsfrachtsätze für Konstanz-Lindau=Reutin und Lindau Stadt :gehoben und durch folgende ersetzt:

Konstanz nach oder von	Frachtsätze in ℳ für 100 kg																		
	Stückgut			Wagenladungen															
	Allgemeine Eilgutklasse	Allgemeine Stückgutklasse	Ermäßigte Stückgutklasse	Klassen													Ausnahmetarif 14a		
	Ie	I	II	An 5	An 10	A	Bn 5	Bn 10	B	Cn 5	Cn 10	C	Dn 5	Dn 10	D	E	5 t	10 t	15 t
Lindau=Reutin	—	†)549	†)470	399	374	347	351	321	291	309	278	246	252	225	198	152	65	58,3	52,1
F Bes													*)252	*)225	*)191	*)142			
Lindau Stadt E Bes	†)1008	†)549	—	399	374	347	351	321	291	309	278	246	252	225	198	152	65	58,3	52,1

Die Frachtsätze der übrigen Ausnahmetarife ergeben sich unter Zugrundelegung der oben angegebenen Tarifentfernungen den betreffenden Frachtsatzzeigern.

†) Nur gültig für Stückgüter, die sich nicht zur Schiffsbeförderung eignen, für die übrigen Stückgüter Abfertigung im :lenseeverkehr.

*) Gültig für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art.

München, den 31. Oktober 1922. (1538)

Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

:it Gültigkeit vom 1. November 1922 :t im Binnen- und Wechselverkehr : Köln-Bonner Eisenbahnen, gleich : bei den deutschen Reichseisenbah-:, eine Erhöhung der Frachten und :engebühren von etwa 50 % ein. :erner werden auch die örtlichen Ge-:ren erhöht. Ein besonderer Nach-: wird nicht herausgegeben. Nähere :kunft erteilen das Verkehrsbüro und : beteiligten Güterabfertigungen.

:öln, den 31. Oktober 1922.
Die Direktion. (1524)

:tscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C II.

:om 1. Januar 1923 ab wird Oberlahn-:n als Empfangsstation im A. T. 7a : Eisenerz usw. gestrichen.

:ssen, den 30. Oktober 1922. (1523)
Reichsbahndirektion.

:ats- und Privatbahn-Güterverkehr, : mitteldeutsch - sächsischer Güterverkehr.

:m 1. Dezember 1922 werden die zwi-:n Ruhland und Senftenberg ge-:nen Abfertigungshilfsstellen Grube :rga und Grube Victoria III :r der Bezeichnung Brieske, und :zwischen Groß Räschen und Senften-: gelegene Haltepunkt Sedlitz :r der Bezeichnung Sedlitz bei :ftenberg als Tarifstationen für : Abfertigung von Wagenladungen so-: Stückgutsendungen von mindestens : kg in einem Wagen von einem :ender an einen Empfänger von und : den dort angeschlossenen Werken :fnet und in die oben bezeichneten :fe einbezogen.

:e Entfernungen nach den Nachbar-:onen sind:
:ske-Ruhland 8,88 km
:ske-Senftenberg 3,87 km
:itz bei Senftenberg-Groß Räschen :,16 km
:itz bei Senftenberg-Senftenberg :,37 km.

: Deutschen Eisenbahngütertarif, :II, Heft B, Teilheft B I 7 ist neu aufzunehmen auf Seite 2 vor Briesnigk:

Brieske
Ruhland 9 km
Senftenberg 4 km
übrige Stationen
Nr. 763 Heft B II 32 4 km
Nr. 764 Heft B II 32 9 km

auf Seite 10 vor Senftenberg:

Sedlitz b. Senftenberg
Altneudöbern 12 km
Calau (Niederlaus.) 22 km
Groß Räschen 5 km
Senftenberg 5 km
übrige Stationen
Nr. 761 Heft B II 32 21 km
Nr. 763 Heft B II 32 4 km.

Nachzutragen ist auf
Seite 1 bei Altneudöbern:
Sedlitz b. Senftenberg 12 km
Seite 4 bei Groß Räschen:
Sedlitz b. Senftenberg 5 km.

In den Stationstarifen ist in der alphabetischen Reihenfolge nachzutragen:

Brieske* (Hl) WA
Sedlitz b. Senftenberg* (Hl) WA.

* Die Annahme von Stückgutsendungen von und nach den angeschlossenen Werken ist zugelassen, wenn die Sendungen vom Absender nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst verladen werden und dies vom Absender im Frachtbrief bestätigt wird und sie in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger aufgeliefert werden, und zwar

a) bei Eilgutsendungen mit einem abgerundeten Gewicht von mindestens 1500 kg oder Frachtzahlung dafür;
b) bei Frachtgutsendungen mit einem abgerundeten Gewicht von mindestens 2000 kg oder Frachtzahlung dafür;
c) bei Eil- und Frachtgutsendungen geringeren Gewichts, sofern
   1. der Wagenraum ausgenutzt ist oder
   2. es sich um Gegenstände von außergewöhnlichem Umfange (§ 24 A T V.) handelt.

Halle (Saale), den 30. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion. (1533)

Vom 1. November cr. ab werden sämtliche Frachten im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr um 50 % erhöht. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. (1525)
Die Direktion.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. November 1922 werden die Frachtsätze im diesseitigen Binnen-, Expreßgut- und Güterverkehr um 50 % erhöht. (1526)

Finsterwalde, den 30. Oktober 1922.
Die Direktion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Auf Seite 10 ist die Station Brensdorf zu streichen.

II. Im T. u. V. A. 1922/538 sind mit Wirksamkeit ab 1. November 1922 die „Zuschläge in ₰ für 100 kg" zu streichen und die Anstoßentfernungen nach Schaftlach wie folgt zu ändern: bei Gmund a. Tegernsee von 15 auf 23, bei Moosrain von 9 auf 14, bei Tegernsee von 25 auf 37 km.

München, 30. Oktober 1922. (1518)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Dezember 1909. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrhein. Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif), vom 1. Juni 1911.
Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. August 1916.

Der badisch-bayerische Gütertarif vom 1. Dezember 1909, dessen Neuausgabe für 1. November 1922 in Aussicht genommen war, bleibt bis auf weiteres in Kraft, ebenso die Entfernungen und Frachtsätze für Mannheim und Ludwigshafen (Rhein) in Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif. Der Zeitpunkt der Einführung des neuen badisch-bayerischen Tarifs wird später bekanntgegeben.

München, den 27. Oktober 1922. (1519)
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium.
Zweigstelle Bayern.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Auf Seite 34 des Tarifs ist bei Krottenmühl zu ergänzen „St 250 kg“. —
2. Auf Seite 2 des Nachtrags I ist Altwasser zu ändern in „Altwasser-Waldenburg Güterbahnhof“. —
3. Die Reichsbahndirektion Oppeln erhält den Zusatz „Oberschlesische Eisenbahnen“. —
4. Ab 1. November 1922 wird die bisher für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und für den beschränkten Stückgutverkehr eingerichtete Station Töging (Inn) auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist. Auf Seite 46 des Tarifs ist entsprechender Vermerk (St 250 kg, W, OR) zu machen. —
5. Am 1. November 1922 wird die unbesetzte Güterladestelle Nawitz in km 86,33 der Bahnstrecke Lauenburg (Pom.)—Landesgrenze für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Abfertigungsgeschäfte werden durch die Güterabfertigung Roslasin wahrgenommen, die auch über die Höhe der Tarifsätze usw. Auskunft gibt. Die Frachtberechnung ist bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen die Entfernung von Roslasin mit einem Zuschlage von 3 km zugrunde zu legen. Die Leitung des Verkehrs erfolgt wie von und nach Roslasin. Die Entfernung bis zur Nachbarstation Roslasin beträgt: = 3 km. Seite 37 des Tarifs ist entsprechend zu ergänzen.

München, 3. November 1922. [1537]
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Tarifentfernungen für Franzensbad (Bez. Dresden) und Weilburg (Bez. Frankfurt/Main) berichtigt. Näheres hierüber und über einige weitere Tarifberichtigungen enthält unser Verkehrsanzeiger und der Gemeinsame Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. Netz).

Dresden, am 1. November 1922. (1534)
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Wagengestellung und Frachtberechnung für Zuckerrüben.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 18. Oktober bekanntgegebene Tarifmaßnahme wird dahin erweitert, daß bei Verwendung nur eines derartigen Wagens, der keinen dem vorgeschriebenen Ladegewicht entsprechenden Laderaum besitzt, die Fracht bei voller Ausnutzung des Laderaums für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10 t, nach den Frachtsätzen der Hauptklasse E zu berechnen ist.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1547)

Berlin, den 2. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. November 1922 wird die Station Malmö Frihamn (Freihafen) auch für den Stückgutverkehr über Saßnitz eröffnet. (1516)

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 30. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Dezember 1922 wird die Abfertigungshilfsstelle Grube Hansa — bei Beutersitz gelegen — als Tarifstation für den Verkehr der dort angeschlossenen Werke in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. November 1922.
Reichsbahndirektion. [1541]

Württ. Binnen-Gütertarif — Tfv. 39 a.

Auf 1. Dezember 1922 wird die Annahme und direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zwischen Kreßbronn und Langenargen Dampfbootstation einerseits und den Stationen des württembergischen Reichsbahnnetzes sowie der daran anschließenden Privatbahnen andererseits aufgehoben.

Näheres im Tarifanzeiger der Reichsbahndirektion Stuttgart. (1522)

Stuttgart, den 30. Oktober 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedischer-norwegischer Gütertarif Teil II.

Am 1. November 1922 wird Berlin Ostbf. in den Tarif einbezogen. Der Bahnhof Großzschocher-West erhält die Bezeichnung Leipzig-Großzschocher.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 31. Oktober 1922. (1527)
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf Seite 6 des Nachtrags I ist in der * Fußanmerkung die Umladegebühr in Walhallastraße ab 1. November 1922 von 300 in 700 Pf. für je 100 kg zu ändern.

München, 3. November 1922. [1542]
Tarifamt beim R. V. M., Z. B.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Die vom 25. Oktober d. J. ab gültigen Gebührentarifsätze werden vom 9. November d. J. ab um 50% erhöht. Aufrundung mit Ausnahme des Drucksachenpreises auf volle Mark. Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben; Einzelsätze teilt die Güterabfertigung in Cosel-Hafen auf Erfordern mit. — Die vorzeitige Inkraftsetzung gründet sich auf die vorübergehende Änderung der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1546)

Oppeln, den 3. November 1922.
Reichsbahndirektion.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Čsl. Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komárno. Gütertarif, Teil II. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1922 bis auf weiteres ist im Abschnitt IV D unter 1, Ziffer (2) die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Pfennige von 54 auf 100 abzuändern. (An Stelle der unter 2c) enthaltenen Tarifziffern werden auch weiterhin jene des Lokalgütertarifes der beteiligten Schiffahrtsverwa[ltungen] angewendet.) (1531

Wien, am 29. Oktober 1922.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwa[l]tungen.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktie[n]gesellschaft.

Änderung einer Verhältniszahl.

Mit Gültigkeit vom 5. November 19[22] bis auf weiteres wird betreffend

den allgemeinen Güterverkehr
den Getreideverkehr
den Holzverkehr

die Verhältniszahl zur Umrechnung a[uf] Pfennige von 54 auf 100 abgeändert.

Regensburg, 31. Oktober 1922. (152[.]

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahr[ts-]Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung vom 1. April 1918.

Für das Befahren der gesellschaf[t]lichen Ländebahn zwischen Deggendor[f] Bahnhof und Deggendorf Donaulän[de] werden an Stelle der im Abschnitt [.] Ziffer XXIII, festgesetzten, ab 9. N[o]vember 1922 bis auf weiteres neben d[en] bahnseitigen Rangiergebühren die fo[l]genden Gleisgebühren erhoben:

a) für Sendungen unter 5000 kg,
für 100 kg . . . . 5 ℳ
mindest für die Sendung . 35 ℳ
höchstens für die Sendung 200 ℳ
b) für Sendungen von 5000 kg
und mehr, für 100 kg . . . . 4 ℳ

München, im November 1922. [154[.]

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarife Teil I u. II.

Am 1. November 1922 tritt eine we[i]tere Erhöhung des Expreßguttarifs u[m] 50% ein. Die Mindestfracht beträgt vo[m] gleichen Tage ab 180 ℳ.

Erfurt, den 30. Oktober 1922. (152[.]
Reichsbahndirektion.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif d[er] Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. November 1922 tritt der Nac[h]trag 4 in Kraft, der Erhöhung der B[e]förderungspreise enthält.

Finsterwalde, 25. Oktober 1922. (151[.]
Die Direktion der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

8. Lieferfristen.

Tfv. 200. Gemeinsames Heft A für d[en] Wechselverkehr deutscher Eisenbahn[en] untereinander sowie für den Staats- u[nd] Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November 19[22] wird mit Genehmigung der Landesau[f]sichtsbehörde bis auf weiteres für d[en] Bereich der Reichsbahndirektione[n] Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main) Karlsruhe, Köln, Ludwigshafen (Rhein) Mainz und Münster (Westf.) eine Z[u]schlagsfrist zu den in der Ausführung[s]bestimmung I zu § 75 EVO. festgeset[z]ten Lieferfristen eingeführt. Die Z[u]schlagsfrist beträgt 1 Tag und gilt n[ur] für **Frachtstückgut,** und zwar im Ve[r]kehr von und nach den genannten B[e]zirken sowie im Durchgangsverke[hr] durch diese Bezirke.

Die verkürzte Veröffentlichungsfri[st] ist auf Grund der vorübergehenden Ä[n]derung des § 6 EVO. (RGBl. 191[4] S. 455) genehmigt worden. (151[.]

Elberfeld, den 7. November 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 43. Berlin, den 16. November 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur hundertsten Wiederkehr des Geburtstags Maybachs.

Vom Staatsminister Wirkl. Geh. Rat **Hoff.**

m 29. November d. J. ist ein Jahrhundert verflossen, seit der spätere Preußische Staatsminister, Minister der öffentlen Arbeiten und Chef des Reichsamts für die Verwaltung Reichseisenbahnen, Albert v. Maybach, in dem vor Toren des westfälischen Städtchens Werne gelegenen Haus linghof geboren wurde. Der Name dieses hervorragenden atsmanns ist so stark mit dem Werdegang des deutschen enbahnwesens verbunden, daß gerade in unserer Zeit der formungen und des Suchens nach weiteren Lösungen wichter Eisenbahnfragen ein Rückblick auf das Wirken und affen Maybachs von Nutzen sein wird. Unter seiner starken, en und entscheidenden Mitwirkung ist damals in unserem enbahnwesen unhaltbaren Zuständen ein Ende gemacht und neue Ordnung im Verkehrswesen geschaffen worden, die grundlegenden Teilen bis in die neueste Zeit hineinragt.

n Rahmen dieses kurzen Rückblicks kann natürlich nicht ganze Lebensbild Maybachs entrollt werden. Wer sich vor Augen führen will, findet alles Bemerkenswerte in von F. Jungnickel mit treuer Anhänglichkeit verfaßten, flichen Buche: „Staatsminister von Maybach. n Beitrag zur Geschichte des preußischen d deutschen Eisenbahnwesens. Stuttgart und lin 1810." Der Rückblick muß sich im wesentlichen auf die führung der großen verkehrspolitischen Vorgänge in den ten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts beschränken.

n Jahre 1852, als der Kreisrichter Maybach zur staatlich walteten Bergisch-Märkischen Privateisenbahn übertrat, en von den Eisenbahnen in Preußen 1444 km im Staatsriebe und 2077 km im Privatbetriebe; diese hatten mithin das Übergewicht, und sie behielten es bis in die Zeit nach den ersten Erfolgen des großen Verstaatlichungswerks Maybachs.

Nach kurzer, anerkannt tüchtiger Tätigkeit bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und sodann bei der staatlichen Ostbahnverwaltung wirkte Maybach von Ende 1855 ab als staatlich ernanntes Mitglied des Verwaltungsrats der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, bei deren Bewirtschaftung der Staat infolge gewährter Zinsgarantien erheblich beteiligt war. Hier hatte er den hartnäckigen Widerstand des Gesellschaftsvorstandes zu überwinden, der darauf hinausging, die Erträgnisse der Bahn nicht soweit anwachsen zu lassen, daß der Staat früher geleistete Zuschüsse zurückerhielte. Maybach führte den aufregenden Kampf mit solchem Nachdruck, daß bereits zum 1. Januar 1857 eine Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn für Rechnung der Gesellschaft unter seinem Vorsitz in Wirksamkeit trat. Die Tätigkeit Maybachs auf diesem wichtigen Posten war so erfolgreich, daß ihm die Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft ihre Geschäftsleitung unter sehr günstigen Bedingungen antrug, was er als treuer Anhänger des Staatsdienstes ablehnte.

Bereits Ende 1858 sehen wir Maybach als Vortragenden Rat im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Berlin eine rührige Tätigkeit entwickeln. Sie bestand vornehmlich in einer Revision der Niederschlesisch-Märkischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahnverwaltung, sowie vor allem in der Sanierung der zerrütteten Verhältnisse der Rhein-Nahe Eisenbahn. Nachdem er sodann vom 1. Oktober 1863 ab den Vorsitz der Königlichen Direktion der Ostbahn geführt hatte, trat er am 1. März 1867 an die Spitze der Königlichen Eisen-

bahndirektion in Hannover. Schwierige, zum Teil feindselige Zustände der bisherigen welfischen Verwaltung und Bevölkerung verursachten dem neuen Leiter schwere Arbeit. Maybach löste seine Aufgabe mit Festigkeit, Umsicht und Geschicklichkeit glänzend, gewann sich zugleich die Anerkennung der bremischen Kaufmannswelt und zeigte sich auch hier als ein Mann von großer organisatorischer Begabung und als ein so hervorragender Verkehrspolitiker, daß er im Jahre 1873 als Leiter einer neu eingerichteten Ministerialabteilung zur Beaufsichtigung der Privatbahnen und bereits ein Jahr darauf zum Präsidenten des am 16. September 1873 geschaffenen Reichseisenbahnamts in Berlin berufen wurde.

Daß der damalige Reichskanzler, Fürst Bismarck, sich nach Gründung des Reiches immer mehr davon durchdringen ließ, daß das Reich eine starke Aufsicht über die Eisenbahnen, namentlich auch über die Verkehrstarife ausüben müsse, ist bekannt. Ebenso der bei ihm in dieser Zeit gereifte Plan, die wichtigsten Privatbahnen in den Besitz des Reiches zu bringen und so diesem die tatsächliche führende Stellung im Eisenbahnwesen zu sichern. Über die einzelnen Versuche, die er zu diesem Zwecke unternahm, gibt das vortreffliche Buch von Dr. A. v. d. Leyen: „Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck. Berlin, Verlag von J. Springer 1914“ nähere Auskunft. Aber trotz aller Beharrlichkeit ist dem großen Kanzler ein durchschlagender Erfolg auf diesem Gebiete versagt geblieben. Weder der von Maybach warm empfohlene Ankauf der Eisenbahnen durch das Reich, dem „die Lasten und Früchte der großen Verkehrsanstalten aus nationalen und wirtschaftlichen Gründen gebühren“, ist damals erreicht worden, noch ist der Entwurf eines allgemeinen Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen mit seinem klaren und unzweideutigen Artikel 2: „Die unmittelbare Aufsicht über das Eisenbahnwesen steht dem Reiche zu“, Gesetz geworden. Ebensowenig ist es gelungen, den namentlich seit 1875 verfolgten Plan eines Reichsgesetzes zur Regelung des Gütertarifverkehrs auf den Eisenbahnen zustande zu bringen. Mit Zähigkeit sind die Versuche angestellt und trotz aller Schwierigkeiten, die auf den entgegenwirkenden, starken Einfluß der Privatbahnen und auf das abgeneigte Verhalten der mittelstaatlichen deutschen Bundesregierungen zurückzuführen waren, bis zum Jahre 1879 verfolgt worden. Weder Bismarck noch Maybach werden den Einfluß der Privatbahnen als nicht überwindbar eingeschätzt haben, aber der Kanzler hat aus Erwägungen allgemein politischer Art den Widerstand der erwähnten Regierungen nicht durch Überstimmung im Bundesrat brechen wollen; er hat sich im Reiche mit dem Reichsgesetz vom 27. Juni 1873 über das Reichseisenbahnamt begnügen müssen, gleichzeitig aber der nunmehr einsetzenden preußischen Verstaatlichungspolitik sich immer mehr zugewandt.

Maybach war seit seiner Ernennung zum Präsidenten des Reichseisenbahnamts bei allen diesen hochpolitischen und zugleich volkswirtschaftlich bedeutsamen Plänen der eifrigste Mitarbeiter Bismarcks. Daß er es sein würde, wußten die Privatbahnverwaltungen und die beteiligten Wirtschaftskreise. Sie empfingen ihn daher mit großem Mißtrauen. Trotzdem, vielleicht gerade deshalb ging der willensstarke Mann mit Mut und Entschlossenheit ans Werk, lieferte Entwürfe und gab Anregungen aller Art, wirkte besonders förderlich bei der Ausgestaltung des Eisenbahntarifwesens, was ihm sogar die volle Anerkennung der Kreise eintrug, die ihn anfangs mit großer Sorge an die Spitze des Reichseisenbahnwesens hatten treten sehen. Aber der tatenfrohe Mann konnte keine volle Befriedigung finden in der Leitung des Reichseisenbahnamts, von dem Bismarck sagte: „Es ist eine begutachtende, beratende, bittende Behörde geworden, die sehr viel schreibt und tut, ohne daß ihr jemand Folge leistet, und der eine Beschäftigung zugefallen ist, bei der ich die ausgezeichneten Kräfte, die sich ihr gewidmet haben, doch nur mit Mühe vor der Entmutigung bewahren kann, mit der jede erfolglose und angestrengte Tätigkeit verbunden ist.“ (In unseren Tagen haben Eisenbahnsachverständige die gleiche Empfindung gegenüber dem V schlage auf Befreiung des Reichsverkehrsministers von unmittelbaren, entscheidenden Betriebsführung der Reichsba vielleicht sind die Befürworter des Vorschlags geneigt, Worte Bismarcks stärker auf sich einwirken zu lassen.)

Am 1. März 1877 trat Maybach, nachdem er noch ein erbieten Krupps, die leitende Stelle auf dessen Werken übernehmen, trotz der vorteilhaftesten Bedingungen abgele hatte, in das preußische Handelsministerium als Unterstaa sekretär zurück. Bereits ein Jahr später wurde er nach V abschiedung des Minister Dr. v. Achenbach zum Minister Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und sodann im J 1879 zum Minister der öffentlichen Arbeiten ernannt, währ Bismarck selbst, da der preußische Landtag die Geldmittel eine neue Ministerstelle ablehnte, die übrigen Geschäfte Handelsministeriums übernahm.

Damit war Maybach an den Platz gelangt, von dem aus in vollstem Einvernehmen mit Bismarck an Stelle des m glückten Reichseisenbahnplans die große Eisenbahnreform Preußen ins Werk setzen konnte. Sie bestand in der Üb führung möglichst vieler Privatbahnen in den Besitz und B trieb des Staates, um so ein für allemal die schweren Schäd zu beseitigen, die der Volkswirtschaft erwachsen waren

> durch die Mißstände, welche der Privatbetrieb der Eis bahnen durch eine große Anzahl verschiedener Unt nehmen von zweifelhafter Solidität und beschränkt Leistungsfähigkeit hervorgerufen hatte, durch die A nutzung ihrer privilegierten Stellung durch die Unt nehmer, durch den oft erfahrenen Widerstand gegen meinnützige Reformen, durch die Komplikation und zumeist willkürliche Verschiedenheit in den Verwaltun und Betriebseinrichtungen, durch die Verworrenheit d Tarifwesens, durch den Zank und die ungeheure V schwendung, welche der erbitterte Konkurrenzkampf d zahlreichen Verwaltungen zur Folge gehabt hatte.

Minister Maybach ergänzte diese aus der Begründung d Entwurfs des ersten Verstaatlichungsgesetzes entnommene A zählung bei den Landtagsverhandlungen mit den Worten: „ handelt sich bei jenen Vorlagen darum, ob die Eisenbahn wieder zurückzuführen sind aus der Hand der Spekulation den Dienst des Landes, ob sie hier vollauf nutzbar zu mach sind für das Land, seine Verteidigung, für die Hebung d Wohlstandes seiner Bevölkerung, und ich müßte mich schlec auf die Stimme des Landes verstehen, wenn ich nicht annehm wollte, daß diese Frage mit vernehmlicher und deutlich Stimme im Lande mit ja beantwortet ist.“ Das Ziel der Eise bahnreform war nach alledem darauf gerichtet, in Preußen d Staatsbahnsystem herrschend zu machen, wenn möglich seinem vollen Umfange zu verwirklichen.

Mit beispielloser Uneigennützigkeit, aber mit echt kaufmän schem Zugriff, sowie mit seltener Festigkeit und Sachkennt begann der neue Minister unverzüglich sein größtes Werk. B reits im Oktober des Jahres seiner Ernennung veröffentlichte seinen ersten Gesetzentwurf, betreffend den staatlichen Erwe mehrerer Privatbahnen, gleichzeitig mit dem Abgang des Ka angebots an deren Verwaltungen. Vier große Privatbahne gingen in den Staatsbesitz über, und Schlag auf Schlag folgt im Februar und März 1880, März und Mai 1882, Januar u Mai 1884, Februar 1885, März 1887, April und Mai 1889 u 8. Mai 1890 weitere Verstaatlichungen, im ganzen gegen Eine meisterhafte Lösung!

Insgesamt waren über 14 000 km Eisenbahnen für noch nic 3 Milliarden Mark erworben, und das preußische Staatsbahnne hatte nunmehr eine Länge von mehr als 25 000 km, war m hin gegenüber den im Privatbesitz verbliebenen wenig tausend Kilometern vorherrschend und führend geworden. D es bei den Parlamentsberatungen zu scharfen Auseinande setzungen kam, kann bei der Bedeutung der Sache und bei de unmittelbaren Eingriff in wirtschaftliche Regelungen und G

hnheiten nicht verwundern. Es war mit überzeugten und teressierten Gegnern zu kämpfen. Das Wort von der Börse Giftbaum, das Maybach gebrauchte, als er von dem Widerinde der Börse sprach, ist ein geflügeltes Wort geworden. ie er selbst dargelegt hat, meinte er damit nicht die Börse vermittelnde Geldanstalt; nur das Betreiben von Börseneisen, die monopolistisch gearteten Eisenbahnen ihrem ekulationskreise zu erhalten, wollte er als einen volkswirtaftlichen schweren Nachteil hinstellen. (Aus dem gleichen unde wäre es zu bedauern, wenn gegenwärtig die Befürworter uer Pläne, soweit sie privatwirtschaftliche Betriebsformen r die Reichsbahn in Aussicht nehmen, durchdringen würden.) Allen Angriffen gegenüber verteidigte Maybach sein Werk isterhaft mit Sachlichkeit, Gründlichkeit und vornehm überzener Gelassenheit, zuweilen mit feiner Ironie durchsetzt. nstgriffe und Phrasen verschmähte er. Vor allen Dingen rdankte er seine großen parlamentarischen Erfolge wohl dem nstande, daß Anhänger und Gegner wußten, wie er nur aus n edelsten Motiven des Staatsnutzens und der Volkswohlfahrt ndelte; dies war die stärkste Waffe, mit der er jeden Widernd besiegte.

Unmittelbar nach den ersten Verstaatlichungen, zum 1. April 80, gab Maybach der Eisenbahnverwaltung eine neue Organiion. Die außer Kraft tretende alte Organisation, unter einem chtfachmanne nach dem Vorbilde der Ordnung der allgemeinen ndesverwaltung geschaffen, war für eine Verkehrsverwaltung nkbar ungeeignet. Die neue Organisation konnte nicht mit nem Male mit allen Mängeln aufräumen, aber sie bewegte sich freieren, weniger bürokratischen Formen, und sie erleichterte, rauf es in erster Linie ankam, die Angliederung der Behörden die verstaatlichten Bahnen, ohne daß es dabei allzustarker ngriffe in vorhandene Verhältnisse bedurfte. Äußerst schwiewar die Überleitung des Personals so vieler und so mannigh gearteter Unternehmen in die Staatsbahnverhältnisse. Erchtert wurde sie dadurch, daß — abgesehen von wenigen leiiden und besonders abgefundenen Beamten — das ganze Pritbahnpersonal mit dem Übertritt in den Staatsdienst sich im nkommen beträchtlich verbesserte. Dieser sozialpolitische rtschritt des Verstaatlichungswerks darf nicht in Vergessent geraten; er adelt den Meister des Werks.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes galt für die neue rwaltung der Grundsatz, daß der Leistungsgrad der früheren rwaltung und besonders der erworbenen Privatunternehmen die Folge als das Mindestmaß zu gelten habe, allgemein aber s Beförderungswesen zu verbessern sei. Bei der Regelung Verkehrstarifwesens kam dem Minister die Gütertarifreform n 1877, deren Vorbereitung er als Präsident des Reichseisennamts kräftig gefördert hatte, äußerst gelegen. Sie hatte e Einheitlichkeit der Gütertarifklassen für alle Bahnen utschlands geschaffen. Nach dem Scheitern des Reichstarifsetzes für die Eisenbahnen war das Ziel Maybachs hinsichtlich Tarifsätze gegeben. Er schuf für den ihm unterstellten oßbetrieb für die einzelnen Klassen mit der allgemeinen Richng der Herabminderung der bisherigen Sätze namentlich bei erworbenen Privatbahnen Einheitstarifsätze, denen sich die igen Staatsbahnen und die noch vorhandenen Privatbahnen hr oder weniger anschließen mußten. So wirkte das Eisennverstaatlichungswerk Preußens, wie Bismarck und Maybach rausgesagt hatten, unter preußischer Führung in hohem Grade tzbringend für die Gesamtwirtschaft Deutschlands in der htung einer größeren Gleichmäßigkeit des gesamten Verkehrsifwesens.

Bereits im Jahre 1878 hatte Maybach im Verordnungswege die setzung von Verkehrsbeiräten bei den preußischen Staatsnen angeordnet. Durch das von ihm eingebrachte Gesetz n 1. Juni 1882 wurden an deren Stelle die Bezirkseisenbahne und der Landeseisenbahnrat geschaffen. Bei der ersten Beung des Gesetzentwurfs sagte Maybach: „Die Regierung hat ederholt anerkannt, daß sie es für ganz unerläßlich hält, bei Leitung einer so großen Verwaltung, wie der der Eisenbahnen, sich von einem sachverständigen, inmitten des Lebens stehenden Beirat mitleiten und beraten zu lassen. Wir haben keinen anderen Zweck bei der ganzen Verwaltung der Eisenbahn, als das Beste des Landes zu fördern. Wir wollen das Können und Dürfen der Eisenbahn mit den Bedürfnissen des Verkehrs in Einklang zu bringen suchen; wir wollen unterrichtet werden über die berechtigten Wünsche des Publikums: wir wollen uns klar werden, wie wir am besten, am billigsten, am zweckmäßigsten diesen Wünschen entgegenkommen können, weil wir in den Eisenbahnen nur eine Anstalt erblicken zur Wohlfahrt des Landes."

Auch eine Reihe anderer Neuerungen wurden nach der Zusammenfassung des weitaus größten Teiles der preußischen Bahnen geschaffen, so die Statistik der Güterbewegung, die inzwischen große Bedeutung gewonnen hat.

So konnten die günstigen Erfolge des Verstaatlichungswerks und der anschließenden weiteren Reformen nicht ausbleiben. Die Allgemeinheit empfand die dadurch ermöglichte einheitlichere und bessere Gestaltung der Fahrpläne, Verkehrstarife und andere Betriebs- und Verkehrsverbesserungen gegenüber dem auf Sonderinteressen abzielenden Verhalten der Privatbahnen als einen äußerst wertvollen Fortschritt. Die Voraussage von Gegnern des Staatsbahnsystems, daß das große Bahnnetz nicht von einer Stelle aus übersehen und betrieben werden könne, daß durch den Fortfall des Wettbewerbs der Privatbahnen der Fortschritt im Eisenbahnwesen gehemmt und „Marasmus" eintreten werde, erfüllte sich nicht. Im Gegenteil nahm das preußische Eisenbahnwesen technisch und betrieblich einen lebhaften Aufschwung, der keinesfalls hinter dem Aufblühen der deutschen Gesamtwirtschaft zurückblieb. Es stand nicht nur nach seiner Größe an der Spitze der deutschen Eisenbahnen, und es brauchte den Vergleich mit den außerdeutschen Bahnen in keinerlei Hinsicht zu scheuen. Denn auch in finanzieller Hinsicht machte Preußen mit seinen Staatsbahnen ein gutes Geschäft. Die Erträgnisse, die nunmehr beim Staate in stattlicher Höhe zusammenliefen, reichten aus, um die Bahnanlagen kräftiger als vordem auszubauen, den Fuhrpark wesentlich zu verstärken, den Bau neuer Bahnen stärker zu betreiben oder ihn durch Beihilfen so zu fördern, daß Mißstände, wie sie bei der Anlage einer Anzahl von Privatbahnen vor dem Verstaatlichungswerke vorgekommen waren, fortan ausgeschlossen waren. Darüber hinaus wurde regelmäßig ein beträchtlicher Überschuß zur Verwendung für allgemeine Staatszwecke an die Staatsfinanzverwaltung abgeführt.

Maybach hatte Großes geschaffen. Es war die Frucht unverdrossener Arbeit, Gradheit und echt westfälischer Festigkeit, aber auch politischer Klugheit. Gerade die Beschränkung auf das politisch und wirtschaftlich Erreichbare zeigt ihn als den Meister, eine Lehre für manche Reformer und Stürmer in heutiger Zeit. Sein großes Reformwerk ging Maybach über alles. Selbst seine Ernennung zum ständigen Vizepräsidenten des Staatsministeriums, die Bismarck anstrebte, ist auf seinen dringenden Wunsch unterblieben. Er wollte nur der Eisenbahnreformer sein, nicht weniger, aber auch nicht mehr. Kaiser Wilhelm I. hat bis an sein Lebensende Maybachs Wirken hoch eingeschätzt, ihm dies immer wieder bewiesen und noch kurz vor seinem Hinscheiden die Verleihung des Schwarzen Adlerordens — damals eine höchst seltene Ehrung — an ihn bestimmt, ein Vermächtnis, das der totkranke Kaiser Friedrich III. getreu und dankerfüllt ausführte. Maybachs gefürsteter Freund — Bismarck selbst nannte ihn in seinen Briefen seinen verehrten Freund und Kollegen — hatte ihn zu den „Siegen" in der Verstaatlichungskampagne immer wieder beglückwünscht, sie als „Erfolge ohnegleichen" bezeichnet, äußerte sich noch im Ruhestande in Friedrichsruh voll des Lobes über diesen ausgezeichneten, verdienstvollen Staatsmann, den einzigen Minister, den er nie anzutreiben genötigt gewesen sei. Beide Staatsmänner waren darin einer Meinung, daß nach dem Scheitern des Reichseisenbahnplanes der tatkräftige Ausbau des preußischen Staatsbahnunternehmens das erfolgsichere Mittel sei, der beklagens-

werten Nachteile der Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens den Boden zu entziehen, wenn die preußische Staatseisenbahnpolitik in Übereinstimmung mit der allgemeinen Reichspolitik nicht in preußisch-partikularistischem, sondern in deutschnationalem Sinne geleitet werde.

An dieser Richtschnur hat Maybach bis an das Ende seines amtlichen Wirkens festgehalten. Dies Ende kam früher, als die Verehrer Maybachs — und dazu zählten viele, die seine Pläne anfangs stark bekämpft hatten — für möglich und nützlich hielten. Es überdauerte das Ausscheiden Bismarcks nur um ein Jahr. Unter der Regierung Kaiser Wilhelms II. entstanden bei Maybach infolge mehrfacher Angriffe in der Presse, im Parlament und namentlich in Hofkreisen Zweifel, ob er sich des vollen Vertrauens des neuen Monarchen zu erfreuen habe. Das duldete seine, vielleicht übergroße Empfindlichkeit nicht. Bismarck hielt ihn unter Anrufung seines patriotischen Pflichtgefühls. Nach dessen Ausscheiden setzten sich die Angriffe fort, insbesondere beurteilte der neue Finanzminister Miquel den Zustand der Staatsbahnen, namentlich die in den letzten Jahren verminderten Finanzergebnisse stark absprechend, indem er zugleich durchgreifende organisatorische Maßnahmen in der Verwaltung und Finanzgebarung verlangte. Maybachs Art war es nicht, sich in seine Geschäftsleitung hineinreden zu lassen. Er erbat und erhielt im Juni 1891, fast 69 Jahre alt, seinen Abschied, nachdem er einige Wochen vorher im preußischen Landtage von allen Parteien Worte glänzender Anerkennung seiner Charaktereigenschaften und seiner großartigen Leistungen geerntet hatte.

Der Nachfolger Maybachs, Minister Thielen, war seines großen Vorgängers würdig. Er war ein Staatsmann von hoher Begabung, von seltenem, durch längeres Wirken im Privatbahnwesen noch geschärftem Verständnis für alle Einzelheiten praktischer Geschäftsleitung, von hervorragendem Organisationstalent und politischer Geschicklichkeit. Mit kluger Anpassung an die Zeitverhältnisse und an die neuen Staats- und Wirtschaftsbedürfnisse führte er Maybachs großes Werk weiter und gab ihm den ergänzenden Ausbau. Zunächst ordnete er mit großem Erfolge im Jahre 1892 durch das Gesetz über die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen das rasch zu großer Bedeutung erwachsende Straßen- und Kleinbahnwesen. Sodann g. er im Jahre 1895 dem Großunternehmen der preußischen Staat bahnen eine auf genaueste Kenntnis der Eigenart des Eise bahnwesens und Eisenbahndienstes fußende neue Verwaltung und Finanzordnung mit der Wirkung sehr beträchtlicher Au gabenersparnisse. Und im Jahre 1897 verstärkte er durch d Vereinigung der hessischen Eisenbahnen mit den preußisch Staatsbahnen zu einer Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemei schaft die Betriebs- und Finanzkraft der preußischen Staatsbah verwaltung erheblich, indem er gleichzeitig mit großem Geschi die Beziehungen zu den anderen deutschen Staatsbahnverwa tungen im Sinne stetig größerer Gleichmäßigkeit von Betrieb und Verkehrseinrichtungen im gesamten deutschen Eisenbah wesen pflegte.

Maybach hat diesen Weiterbau seiner Schöpfung noch erlel Zwar hat er amtlich nicht mehr daran mitgewirkt, ist au nicht schriftstellerisch hervorgetreten. Aber die Liebe z seinem Lebenswerk war so tief in ihm gewurzelt, daß er d weiteren Werdegang des deutschen Eisenbahnwesens in all seinen Phasen klar erfaßte und sich daran selbst da erfreut wo der Ausbau, an Stelle aus seiner Amtszeit herrührender, ne Einrichtungen setzte. Er erkannte großzügig, daß die moder Anpassung des Eisenbahnwesens an seine sich stetig ändernd Aufgaben die unerläßliche Voraussetzung ist für ein erfol reiches Wirken dieser größten und volkswirtschaftlich bedeu samsten unserer der Allgemeinheit dienenden Verkehrsanstalte

Noch über 12½ Jahre lebte Maybach im Ruhestande, bis a 21. Januar 1904 ein Schlaganfall sein arbeits-, taten- und e folgreiches Leben beendete. In ihm verschied ein Eisenbah fachmann allerersten Ranges, ein Staatsmann von weitem Blic und kraftvoller Tat, ein wegen seines mutigen und lautere Charakters herrlich leuchtendes Vorbild echter deutscher B amtentreue.

Daran heute, hundert Jahre nach der Geburt Maybachs, i unruhiger und ungewisser Zeit zu erinnern, ist der Zweck vo stehender Betrachtung. Aufgabe unserer Zeit wird es sei alles daran zu setzen, daß das Werk Maybachs in dem nunmel vergrößerten Reichseisenbahnunternehmen fortlebt trotz all Fährnisse und Drangsale.

Das Reichsgrundbesitzverzeichnis.

Nach § 12 des Reichsgesetzes vom 25. Mai 1873 über die Rechtsverhältnisse der zum dienstlichen Gebrauch einer Reichsverwaltung bestimmten Gegenstände (RGBl. S. 113 ff.) ist „dem Reichstag ein Verzeichnis des als Eigentum des Reichs festgestellten Grundbesitzes mitzuteilen, auch alljährlich von den im Grundbesitz des Reichs stattgehabten Veränderungen Kenntnis zu geben“.

Schon beim Erlaß dieses Gesetzes war das Gebiet der Reichsverwaltung und demnach das Reichsgrundeigentum nicht gering, man denke an die zahlreichen Grundstücke der Reichsmilitärverwaltung. Seitdem aber hat sich die Reichsverwaltung besonders durch Übernahme von Post, Eisenbahn und Steuerverwaltung noch um ein Vielfaches ausgedehnt. Kein Wunder, daß das Reichsgrundbesitzverzeichnis immer umfangreicher geworden ist. Die Ausgabe nach dem Stand vom 31. März 1915, also noch vor der Übernahme von Post, Eisenbahn und Steuerverwaltung, umfaßt 349 Druckseiten im Quartformat. Die ständige Richtigerhaltung dieses Verzeichnisses mit den vielen Berichten und Rückfragen beschäftigt die Außenstellen und die Zentralbehörden namhaft und verursacht bedeutenden Verwaltungsaufwand. Jede Neuauflage des Verzeichnisses und die alljährlichen Änderungen und Ergänzungen müssen in einer starken Auflage vervielfältigt werden, damit der Reichstag, das ist jeder Reichstagsabgeordnete, und die Reichsbehörden beliefert werden können. Daß diese persönlichen und sachlichen Kosten des Verzeichnisses und seiner jährlichen Ergänzung heutzutage ganz riesige sind, daß wahrscheinlich eine Neuauflage Hunderte von Millionen Mark kostet und schon die jährlichen Ergänzungen dem Reich einen bedeutenden Aufwand verursachen, bedarf keines Wortes.

Was ist der Zweck des Verzeichnisses? Hierzu sei ein kurzes Eingehen auf die Entstehungsgeschichte des Gesetzes gestattet.

Weder in dem ersten Regierungsentwurf noch in der Fassun des Entwurfs auf Grund der Verhandlungen im Bundesrat noc in dem dann von der Reichsregierung dem Reichstag vorgeleg ten Entwurf war das dem Reichstag mitzuteilende Grundbesitz verzeichnis enthalten. (Drucksachen zu den Verhandlunge des Bundesrats des Deutschen Reichs, Session 1873, 1. Ban Nr. 22, Anlage Nr. 6 zu den Verhandlungen des Reichstags vo Jahre 1873, Anlagenband S. 17 ff.) Erst die Reichstags-Plena und Kommissionsverhandlungen fügten den jetzigen § 12 ei dem die Regierung dann zustimmte (Stenographische Bericht über die Verhandlungen des Deutschen Reichstags 1873 S. 2 26, 370; Anlage Nr. 51 zu den Verhandlungen des Reichstag vom Jahre 1873, Anlagenband S. 323 ff., besonders S. 328). Ab sicht des Reichstags bei dem § 12 war, das Eigentum des Reich in seinen einzelnen Verwaltungen und besonders gegenüber de Bundesstaaten klar abzugrenzen, die Kontrolle des Reichstag der Reichsregierung (besonders der als selbstherrlich angeschu digten Reichsmilitärverwaltung) gegenüber zu sichern und de Privatpersonen deutliche Auskunft über das Reichseigentum a einem Grundstück zu geben. Schon damals, 1873, wurde abe von mancher Seite besonders von der Regierung betont, da die Anfertigung des Verzeichnisses große Schwierigkeite einen unverhältnismäßigen Aufwand an Zeit Arbeitskräfte und Formalitäten verursache, und daß es kaum auf dem laufen den gehalten werden könne. Nur weil der Reichstag einer i der Kommission gewünschten noch weitergehenden Fassun des § 12 nicht zustimmte, erklärte sich die Regierung — wi dürfen sagen wohl oder übel — einverstanden.

Um nicht zahlreiche Beamte nur mit dem Reichsgrundbesitz verzeichnis zu beschäftigen, wird es zurzeit in der Weise au dem laufenden gehalten, daß die Reichsgrundstücke keinesweg einzeln mit ihren Plan- und Katasternummern aufgeführ werden, sondern daß der gesamte Grundbesitz im Bezirk eine

rößeren Mittelstelle, z. B. einer Reichsbahndirektion (nur getrennt nach Erwerb auf Grund des erwähnten Reichsgesetzes om Jahre 1873, auf Grund des Staatsvertrags über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich und auf Grund besonderen Rechtstitels), in einer Summe nach ha, a und qm vorzutragen und in der Spalte Bemerkungen Zu- und Abgang auch ur ganz allgemein mit den Flächensummen und dem lakoischen Beisatz: Verkauf oder Tausch oder Abtretung oder ichtigstellung usw. angegeben wird. Schon dieses Verfahren kostet einen gewaltigen Verwaltungsaufwand. Um die Flächenendsummen richtig zu berechnen, muß die Außenstelle ede einzelne Veränderung nach Plan- und Katasternummern in en Unterlisten vortragen.

Ein Privater wird aus dem Verzeichnis überhaupt nicht klug werden, wenn es ihm gelingen sollte, es zu erhalten. Er erieht daraus gar nichts und wird nach wie vor das Grundbuch efragen müssen. Die Eigentumsverhältnisse zwischen Reich nd Bundesstaaten sind längst abgegrenzt, nicht mehr so umtritten wie 1873, die Ausscheidung auf Grund der Übernahme on Post, Eisenbahn und Steuerverwaltung ist schon längst nd ganz unabhängig vom Reichsgrundbesitzverzeichnis im ange, das hierzu ein völlig untaugliches Mittel wäre. Auch ür Streitfälle zwischen einzelnen Reichsverwaltungen ist das Verzeichnis ungenügend. Bleibt noch der angebliche Kontrollweck für den Reichstag. Da darf ich fragen, wer von den Herren Reichstagsabgeordneten wird sich überhaupt um das Verzeichnis kümmern, es auch nur in die Hand nehmen? Wer Interesse an der Kontrolle hat — das gilt auch für den Reichsrechnungshof —, wird sich die Haushaltsrechnungen des einschlägigen Kapitels und Titels genau ansehen. Es darf auch gestreift werden, daß sich das Verhältnis des Reichs zu den Bundesstaaten seit der neuen Reichsverfassung ganz bedeutend geändert hat, das Reich muß nicht mehr eifersüchtig sehen, daß ihm die Länder das Eigentum nicht schmälern.

Es ergibt sich somit die wohl niemanden überraschende Tatsache, daß das Verzeichnis bei dem heutigen Umfang der Reichsverwaltung keinen Zweck mehr hat. Dann aber hätte bei der jetzigen entsetzlichen Notlage des Reichs wohl nichts Eiligeres zu geschehen, als diese unnötigen Kosten zu sparen und durch ein Gesetz den § 12 aufzuheben. Das wäre eine Gelegenheit, durch Wegfall unnötiger Verwaltungsarbeit der Verringerung des Verwaltungskörpers vorzuarbeiten.

Auch wenn § 12 fällt und demnach nicht mehr alljährlich dem Reichstag ein Verzeichnis oder dessen Änderungen vorzulegen sind, ist jede Reichsverwaltung schon nach ihrer verfassungsmäßigen Verantwortlichkeit dafür haftbar, daß ihre Grundstücksverwaltung jeder Nachprüfung standhält. Es muß aber jeder Reichsverwaltung überlassen bleiben, welche Maßnahmen sie treffen will, um den für die Kontrolle ihrer Grundstücksverwaltung nötigen Überblick über ihr Grundeigentum und seine Veränderungen jederzeit zu wahren*).

Oberregierungsrat Dr. von Schlichtegroll.

Wissenschaftliche Betriebsführung nach Taylor und ihre Anwendungsmöglichkeiten im Eisenbahnwesen.

Von **Dr. Hans A. Martens.**

(Schluß.)

Nachdem in den bisherigen Ausführungen die Grundlagen der W. B. genügend erläutert worden sind, bedarf es nun des Nachweises: Was ist von diesen Grundlagen für die Betriebe der deutschen Reichsbahn und wo ist es anwendbar? Es bedarf eigentlich kaum noch eines solchen Nachweises, denn wenn man die Grundlagen richtig verstanden hat, und die Betriebe der deutschen Reichsbahn sich vergegenwärtigt, so bleibt keine andere Folgerung übrig als die, daß alle Grundsätze der W. B. in allen Betrieben anwendbar sind.

Naturgemäß hat sich der Gedanke der W. B bisher in den Eisenbahnwerkstätten am besten durchzusetzen vermocht, da er hier den natürlichsten Nährboden fand. Bedingeverfahren, Sonderung bei der Zuweisung der Aufträge an die Werke und bei der Auftragserledigung in ihnen, Förderwesen, Fristarbeit, Vorrats- und Austauschbau, Werkzeugaufbereitung, wirtschaftliche Benutzung der Arbeitsmaschinen und ihre zweckmäßigste Bauart, sparsamste Erzeugung und Verwendung aller Energieträger (Wärme, Elektrizität, Gas, Preßluft), sparsamster Verbrauch aller Stoffe (Altstoffwirtschaft), zentrale Räderwerkstätten, Gießereien für Eisen und Metall, Selbstkostenermittlung sind ein Programm der W. B., das in Jahrzehnten nicht auszuschöpfen ist.

Im Maschinenbetriebsdienst ist die W. B. ebenso notwendig. Die vielen Betriebs- und Arbeitsvorgänge, von den kleinen Ausbesserungen der Fahrzeuge und mechanischen Anlagen durch die Bahnbetriebswerke ganz abgesehen, bieten ein dankbares Feld der Betätigung für die W. B. Zahlreiche Beispiele brauchen dem Kenner eigentlich nicht vorgeführt zu werden. Im Kohlenladedienst spielt die Bestimmung der Stückzeit eine große Rolle, die durch Zeitaufnahmen glücklich gelöst werden kann. Die Art der Versorgung der Lokomotive mit Kohle als eine Abhängige der Anzahl der zu versorgenden Lokomotiven ist nur durch eine sorgfältige Durchforschung der einzelnen Arbeitselemente dieser Versorgung nach technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten richtig zu bestimmen. Ob Drehkran, Ladebrücke, fest oder verschiebbar, Becheranlagen mit Hochbunkern zweckmäßig sind, kann nicht durch eine oberflächliche sogenannte Wirtschaftsberechnung in wenigen halben Stunden entschieden werden. Ein ähnliches Problem bietet die Aschen- und Schlackenabfuhr von den Lokomotivbahnhöfen. Verhältnismäßig einfacher läßt sich die Frage der Besandung der Lokomotiven technisch und wirtschaftlich behandeln, bedarf aber auch sorgfältiger Prüfung. Die Bedeutung der wissenschaftlichen Bearbeitung der sogenannten „Lokomotivbehandlungsanlagen" hat die deutsche Reichsbahn seit mehr als zwei Jahren dadurch anerkannt, daß sie hierfür ein besonderes Dezernat im Eisenbahnzentralamt schuf. Im Lokomotivfahrdienst sind ungezählte Möglichkeiten, durch sorgfältige Beobachtung und Durchforschung der Einzelelemente der Betriebsvorgänge zu Hochleistungen zu kommen. Auch im Fahrplanwesen läßt die Durchforschung der tatsächlich innegehaltenen Fahrzeiten, der dabei auftretenden Lokomotivleistung und der Geschwindigkeiten schneller Verbesserungen anbahnen, als es Verfügungen und Bericht zwischen vorgeordneter und nachgeordneter Stelle zu erreichen vermögen.

Der eigentliche Betriebsdienst des Zugverkehrs und des Bahnhofsdienstes stellt der W. B. so mannigfache Aufgaben, die von berufener Seite — ich nenne nur die hierher gehörenden Aufsätze in den Fachzeitschriften des Ministerialrats Geh. Baurat Heinrich — bereits genügend gewürdigt werden. Doch soll nicht vergessen werden, die Aufmerksamkeit der Betriebstechniker zu lenken auf den großen Wert der Statistik über Unregelmäßigkeiten des Betriebsdienstes. Als Beispiele sind zu nennen: Aufenthaltsüberschreitungen auf Bahnhöfen bei Personen- und Güterzügen unter Angabe der Gründe (Wassernehmen der Zuglokomotive, Verladen von Gepäck [Milchkannen], Umsetzen von Kurswagen, nicht richtiges Eintreffen der Anschlußzüge). Aus meiner langjährigen Praxis im Maschinenbetriebsdienst kann ich mitteilen, daß durch solche Statistik, namentlich, wenn sie Betriebs- und Maschinenamt gemeinsam aufstellen, ganz überraschende Feststellungen und sehr schnelle Abhilfe in den meisten Fällen zu erzielen sind. Auch sehr lehrreich ist eine Statistik über Aufenthalte vor Haltesignalen, um nach den Ursachen dieses außerplanmäßigen Aufenthaltes zu forschen. Man kann ruhig aussprechen, daß die sorgfältige Untersuchung der Betriebsvorgänge nach den Grundsätzen der W. B. sehr viel leichter die Erkenntnis der Ursache und Abhilfe schafft, als die gewohnheitsmäßige Verfolgung durch Vernehmung, Bericht, Stellungnahme, die oft viel Schreiberei verursacht und sich in vielen Fällen als ein Versuch des Abwälzens der Schuld auf den lieben Amtsgenossen der anderen Fachrichtung darstellt.

Auch im Verkehrsdienst findet die W. B. die wichtigsten und an Zahl nicht geringen Aufgaben, die der Lösung noch harren. Um auch hier einige Beispiele zu nennen: Ermittlung der Stückzeiten im Ladedienst auf Güterböden, Ermittlung der besten Form für Bahnsteiggepäckwagen und -karren und Fördermittel auf den Güterböden, schnelles Verladen von zahlreichem Gepäck und Stückgut (Milchkannen) an Personenzügen, eine ebenso wichtige wie immer noch ungelöste Aufgabe, Entwurf von wenigen Normalformen für Koffer (Abteilkoffer, Großkoffer, Musterkoffer) im Reisendenverkehr in gemeinsamer Arbeit mit der einschlägigen Industrie, um die jetzt zahlreichen Größen- und Spielarten, die nur die Luxus-

*) Vgl. hierzu die Abhandlung über das Liegenschaftsbuch bei den früheren preußischen Eisenbahndirektionen in Nr. 40 dieser Zeitung.

industrie erzeugt hat, zu beseitigen, mechanische Behandlung der Stückgutverladung und -umladung. Wie bekannt, bringt das Reichsverkehrsministerium der W. B. im Verkehrsdienst großes Interesse entgegen, was dadurch in die Erscheinung tritt, daß ein besonderer Ausschuß zur Bearbeitung der Verkehrsfragen auf den Grundlagen der W. B. eingesetzt worden ist. Aber dieser Ausschuß allein kann auch nicht die W. B. im Verkehrsdienst begründen und fortentwickeln, wenn er nicht in allen Kreisen des Verkehrsdienstes das genügende Verständnis findet. Eine der wichtigsten Fragen ist im Verkehrsdienst die wirtschaftliche Entladung der Kohle im Mittel- und Kleinverkehr an den Empfangsbahnhöfen. Die Behandlung dieses wichtigen Massengutes ist noch heute immer eine so unwirtschaftliche, da sie sich fast nur auf Handarbeit stützt. Während industrielle Anlagen, die die Kohle in großen Mengen beziehen, auf mechanische Entladeanlagen bedacht sind, ist das Verfahren der Entladung der Kohle im Mittel- und Kleinverkehr, wie auch der Eisenbahnbetrieb auf seinen Lokomotivbahnhöfen bestens erkennen läßt, und wie die Behandlung der Hausbrandkohle nicht weniger auf den Entladebahnhöfen und auf den Kohlenhöfen der Kohlenhändler zeigt, vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet, äußerst dürftig. In gemeinsamer Arbeit mit den Kohlenhändlern und ihren Verbänden wird die Eisenbahn mit ihren technisch, maschinentechnisch und verkehrstechnisch geschulten Kräften zweifellos ein schätzenswerter Mitarbeiter sein an dem Problem, die Kohle auch im Mittel- und Kleinverkehr an den Entladebahnhöfen wirtschaftlich ohne nennenswerte Handarbeit zu entladen auf Ladeplätzen, von denen sie unmittelbar den kleinen Verbrauchern in selbstentladendem Gespann- oder Kraftwagen zugeführt wird, ohne erst die Fahrt zu dem in der Stadt gelegenen Hof des Kohlenhändlers zu machen, wobei die Kohle mehrfache Behandlung mit der Handschaufel erfährt. Ob dieses Problem, das in diesen wenigen Worten skizziert worden ist, überhaupt lösbar ist, bedarf sorgfältigster und eingehender Studien. Wenn es in irgendeiner Form lösbar ist, so werden zweifellos ganz außerordentliche wirtschaftliche Ersparnisse, die dem ganzen Volke zugute kommen, dabei zu erzielen sein.

In der Bahnunterhaltung wird die Betriebswissenschaft sich mit der Zeitbemessung für die Ausführung der einzelnen Arbeitsleistungen recht eingehend zu beschäftigen haben, damit bei diesen an sich schon schwer zu überwachenden Arbeiten auch auf Zeit gearbeitet werden kann. Ebenso wird der Ersatz körperlicher menschlicher Arbeit durch die Maschine (Stopfmaschine) zu wesentlichen Ersparnissen führen können. Auch das Aufarbeiten abgenutzter Oberbauteile, z. B. der Klemmplatten nach dem Hellmannschen Verfahren oder der eisernen Schwellen, wie es Jaehn und König ausgebildet haben, verspricht nach den bisherigen Studien und praktischen Versuchen so außerordentliche wirtschaftliche Ergebnisse, nach Millionen zu beziffern, daß man von weiteren wissenschaftlichen Forschungsarbeiten auf diesem Sondergebiet der Altstoffaufbereitung noch Großes erwarten darf.

Im Bürogeschäftsbetrieb[6]) wird ebenfalls die W. B. mit großem Nutzen einsetzen können. Man macht nicht mit Unrecht den großen Behörden den Vorwurf, daß sie zu schwerfällig arbeiten, und daß dadurch sich nicht nur die Geschäftserledigung verzögert, sondern daß auch eine übermäßig große Anzahl von Bürokräften beschäftigt werden muß. Während in den kaufmännischen und Handelsbetrieben der Bürobetrieb oft schon rein äußerlich einen anderen Eindruck gewährt, hat der Geschäftsbetrieb der Behörden im wesentlichen seine alte überlieferte Form behalten, und doch darf man die wohlbegründete Hoffnung aussprechen, daß auch im behördlichen Geschäftsbetrieb Verfahren Erfolg versprechen, die im kaufmännischen Betrieb sich als erfolgreich erwiesen haben. Nur schwer und nicht ohne Widerstand hat sich der Geschäftsbetrieb der Eisenbahn an die Schreibmaschine gewöhnt und nur wenige Jahre trennen uns von der Zeit, in der die Stenographie von modern gesinnten Männern zur Geschäftserledigung im deutschen Eisenbahnwesen eingeführt wurde. Noch heute findet sie noch lange nicht überall die Anwendung, die sie zum Nutzen der Beschleunigung des Geschäftsbetriebes finden müßte. Die frühere Anschauung, daß die Kurzschrift bei der Erledigung von Eisenbahnbürogeschäften nicht ebenso praktisch sei wie im kaufmännischen Leben, ist heute wohl überwunden. Es ist aber erforderlich, die Kurzschrift als Pflichtfach bei den Prüfungen für höhere und alle Bürobeamten einzuführen, denn es gehört die Kurzschrift zur Ausrüstung des modernen Geschäftsmannes. Hoffentlich gelingt es nun endlich, eine Einheitlichkeit in der Kurzschrift in Deutschland zuwege zu bringen.

Die Büro-Ordnung, die bisher für die Behörden und Dienststellen gültig ist, wird nach den Grundsätzen neuerer Geschäftstechnik umgearbeitet werden müssen. Es bedarf au[edge] auf diesem Gebiete erfahrener und fortschrittlich gesinnter Spezialisten, um den Bürogeschäftsgang mit neuem Geist zu er[edge] füllen. Der außerordentlich lehrreiche und interessante Aufsatz von Ministerialrat Dr. Haas in Nr. 13 und 14, 1922 dieser Zeitung über Geschäftstechnik im Eisenbahnverwaltungsdienst ist so vom Geist moderner W. B. durchdrungen, daß man diesen Ausführungen weiteste Verbreitung und Nutzanwendung bei den Beamten aller Dienstgattungen wünschen möchte. Der inhaltsreiche Aufsatz ist ein wahrer Knigge für den Büro-geschäftsverkehr.

Die sorgfältige Durchforschung der Büroarbeit wird im Eisenbahnwesen dazu führen, daß die Maschinenarbeit namentlich im Verkehrsdienste bei der Aufrechnung und Kontroll-menschliche Geistesarbeit in großem Umfange in kurzer Zeit ersetzen wird. Daß Rechenmaschinen und Adressiermaschinen in der Bewältigung von Massenarbeit zu verwenden sind, versteht sich von selbst. So z. B. ist die Ersparnis von Bürokräften bei Einführung einer schreibenden Additionsmaschine Bauart Remington, bei der Bearbeitung von Arztscheinen und Krankengeldrechnungen in einem Werk von 2000 Arbeitern auf 2,75 Köpfe ermittelt worden; bei den gegenwärtigen Hilfsarbeiterlöhnen werden die Jahresersparnisse an Lohn 300 000 ℳ betragen, wodurch die Kosten der Maschinen bei nur ¼ Beanspruchung bei den genannten Arbeiten in einem Jahr herausgeholt würden.

Daß der Lauf eines Vordrucks sorgfältig in einem Laufplan ermittelt und dann auf dem Vordruck selbst vorgeschrieben wird, ist eine Forderung der W. B. und erinnert in dieser Form an die Unterweisungskarte bei der Fertigung in den Werkstätten. Der Lauf eines Vordruckes ist nur als ein Sonderfall des Laufs der Geschäftsstücke anzusehen, und es ist besonders wichtig, in großen Geschäftshäusern den Lauf der einzelnen Geschäftsstücke von und zu allen Geschäftsstellen in einen Grundrißplan der Geschäftszimmer und einzelnen Arbeitsplätze einzutragen. Da ein Kreuz- und Quer- oder Rücklauf der Geschäftsstücke gleichbedeutend mit Zeitvergeudung in der geschäftlichen Behandlung des Stückes ist, so muß ebenso wie in dem Fabrikationsgang in Industriewerken der Lauf der Geschäftsstücke ein möglichst fortlaufender sein. Wenn auch das Ideal nicht immer durchführbar ist, so ergibt doch eine sorgfältige Durchforschung des Laufs aller Geschäftsstücke in einer großen Behörde vom Eingang bis zum Ausgang zweifellos Hinweise für notwendige Verbesserung bei ungünstigen Zuständen, die sonst nicht so klar zu erkennen sind. Auf Grund des neu aufgestellten Laufplanes der Geschäftsstücke wird dann die Verteilung der Zimmer und Arbeitsplätze in allen Stockwerken neu zu regeln sein. Man hat diesen Äußerlichkeiten in der Technik der Geschäftserledigung bisher viel zu wenig Bedeutung beigemessen, und die Grundsätze der W. B. geben auch hier die nötigen Richtlinien.

Die Registratur wird vielleicht in ganz andere Bahnen geleitet werden müssen, wozu schon mehrfache Ansätze vorhanden sind. Der Gedanke einer Kartei an Stelle von Nachweisungen findet immer mehr Aufnahme, wie das nicht anders zu erwarten ist. Ob die ehrwürdigen Akten unter Gebrauch des Kleisterpinsels und der Heftnadel im Büro der Behörden beibehalten werden müssen, oder wie im Geschäftsbetrieb durch schnell arbeitende und sauber in Stand zu haltende Schnellhefter ersetzt werden können, bedarf eingehender Prüfung. Wo Schnellhefter versuchsweise eingeführt sind, wie z. B. auf den Musterwerken, hat man sehr gute Erfahrungen gemacht.

Der Schnellnachrichtendienst bedarf ganz besonderer Pflege. Wenn man die nicht gerade liebenswürdigen Äußerungen der Eisenbahner über ihre eigenen Fernsprechmöglichkeiten an vielen Teilen des Eisenbahnnetzes hört, so kann man sich des Gedankens nicht erwehren, daß Fernsprecheinrichtungen und Fernsprechbedienung nicht in dem Zustande sind, wie sie der Eisenbahnbetrieb mit seiner Forderung nach schneller Nachrichtenübermittlung verlangen muß. Das Fernsprechwesen stellt dem Schwachstromtechniker, dem Betriebstechniker und dem Psychologen Aufgaben, in die sich zu vertiefen schon der Mühe wert ist. Die Verbesserung der Fernsprecheinrichtungen, insbesondere die Vermehrung der Anschlußstellen wird der schnellen Geschäftserledigung ebenso nützen, wie sie die auf den Fernsprecher angewiesenen Beamten vor der Telephonnervosität zu schützen geeignet ist. Linienwählerstation sollten alle Dienstvorstände mit größeren und eiligen Geschäftsbetrieben haben. Die Verbindung wichtiger Geschäftsstellen in großen Geschäftshäusern, wie es die Direktionen darstellen, und im praktischen Eisenbahnbetrieb draußen durch Rohrpostanlagen wird in heutiger Zeit vorerst wegen anderer dringlicher Verbesserungen zurückgestellt werden müssen. Immerhin ist eine Rohrpost zur Übermittlung von Depeschen dort zweckmäßig, wo Mißstände infolge mangelhafter Zustellung durch Boten oder Häufung von Depeschen kaum anders abzustellen sind.

---

[8]) Zu vergleichen: Die Ersparnis und Schonung an Menschenkraft auf Eisenbahnen. Heft 41 bis 43, 1918 d. Ztg.

Die Vervielfältigungsverfahren sind in neuerer eit mehrfach verbessert worden. Umdrucke, die schlecht leserch sind, können keinen Anspruch auf Gelesenwerden machen, id unter Umständen besteht die Gefahr, daß wichtige Anordıngen verstümmelt verbreitet werden und dann zu Mißverändnissen Anlaß geben. Schnelle Verbreitung wichtiger Entheidungen der Zentralinstanz ist oft recht erwünscht und war sher nicht immer zu erreichen, wie die mannigfachen Klagen r Vorstände der Eisenbahnämter beweisen. Es würde auch er eine W. B. darauf zu halten haben, daß die schnelle Vereitung wichtiger Entscheidungen oder Vereinbarungen gechert erscheint. Eigene Druckereien nach dem Rotationsprinp können wirtschaftlich sein, um Instruktionsblätter, Merkätter oder sonstige in Mengen und in gutem Druck zu vereitende Schriften oder Schriftsätze schnell in alle Teile des eiten deutschen Reichsbahnnetzes zu bringen.

Mit den Betrachtungen der beiden ersten Fragen ist die Frage, welcher Weise die Durchführung der Grundgedanken der '. B. möglich ist, schon zum größten Teil angedeutet. Die zahlichen Anwendungsmöglichkeiten zeigen auch schon den Weg r Durchführung.

Der Fortschritt in allen Betrieben der Deutschen Reichsbahn ird zweifellos gesichert sein, wenn jeder einzelne im Geiste r W. B. lebt und arbeitet, ob nun als Leitender von höherer 'arte aus oder als Dienstvorstand in einem großen oder einen Kreise oder als der Mann, der den tatsächlichen Voll-g der Arbeit zu leisten hat. Ein wichtiges Moment in der '. B. ist die gemeinsame Arbeit aller Beamten und Arbeiter mit rem Dienstvorstand, dessen Führung und Leitung sie anveraut sind. Für verständige Männer in leitender Stellung war es hon immer selbstverständlich, sich der Mitarbeit aller ihrer ute zu versichern und Anregungen und Belehrungen von dort r entgegenzunehmen, von wo sie nur immer herzubekommen tren. Es ist ein zweifellos Taylorscher Gedanke und schon früheren Jahren ausgesprochen, Arbeitnehmer und Arbeitber in gemeinsamer Arbeitsfront zu einem inzen zu verschweißen. Die Betriebswissenschaft muß diesen edanken immer sich vor Augen halten, wenn sie nennenserte Ergebnisse erzielen will. Deswegen kommt es darauf an, ß jeder Dienstchef nicht nur wohlbeschlagen in inem Geschäftsbereich ist, sondern daß er ebenso sehr enschenkenner und Menschenerkenner ist, wie chverständiger für Werkstoffe, Werkzeuge, Werkzeugischinen, Fahrzeuge und sonstige Verkehrs-, Arbeits- und Beebsmittel. Die angewandte Psychologie hat sich n schon vor Jahrhunderten von klugen Volkswirten und aatslenkern ausgesprochenen Gedanken, daß kein Mensch ne Talent geboren ist, und daß man jeden nach seiner Fähigit und Begabung erkennen und entsprechend verwenden isse, in den letzten Jahren sehr zunutze gemacht. Die für s Erwerbsleben in Betracht kommende angewandte Psychologie t auch in den Kreisen der Eisenbahn mit Recht ihre Anhänger funden und findet durch eine besondere Anstalt, die der ichsbahndirektion Berlin angegliedert ist, ihre besondere Pflege. Die Psychotechnik steht noch in ihren Anfängen, das darf nicht vergessen werden, aber wenn man den bisherigen Erfolgen gerecht gegenübersteht, so darf man in Zukunft noch großen Nutzen für die Deutsche Reichsbahn von ihr erwarten. Die W. B. ist jedenfalls in ihrem Aufbau nicht vollständig, wenn sie nicht auch der Menschenwertung und der hierfür bisher entwickelten Verfahren volle Gerechtigkeit angedeihen läßt und diese sich dienstbar macht.

Die Anwendung des Grundgedankens, der in dem bis zum Überdruß besprochenen Schlagworte „Der richtige Mann an die richtige Stelle“ liegt, wird in restloser Durchführung bei der Verteilung eines großen Personals, bei dessen Verwendung noch viele andere Gesichtspunkte mitsprechen, vielleicht unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen. Immerhin aber muß der Gedanke der Sonderung menschlicher Tätigkeit bei der Ausbildung und Fortentwicklung der jungen Beamten aller Gruppen vom oberen bis zum unteren Dienst und aller Arbeiter festgehalten werden. Denn nur Sonderfachleute können in den zahlreichen Fachgebieten, die ein Mensch allein unmöglich alle beherrschen kann, wirkliche Könner sein. Alle Gebiete zu beherrschen ist eine Unmöglichkeit, das kann selbst von einem Dienstchef nicht verlangt werden, um so weniger, je höher er in amtlicher Stellung tätig ist. Vielmehr besteht die Kunst eines Dienstchefs darin, sich mit besten Sonderfachkräften als Mitarbeiter und Berater zu umgeben und auf ihren Vortrag hin dann mit Weitblick, Klugheit und Menschenkenntnis zu entscheiden. Schon Andrew Carnegie sagt in einer seiner Schriften: „Ich habe immer darauf gesehen, mich mit Mitarbeitern zu umgeben, die auf ihrem Spezialgebiet mehr wissen als ich.“

Wie der Kapitän auf der Kommandobrücke eines Schiffes steht und den Kurs des Schiffes von dort mit sicherer Hand und offenen, auf das Ziel gerichteten Augen leitet, so stehen alle die großen und kleinen Dienstvorstände in den vielen Zweigbetrieben der Deutschen Reichsbahn auf ihren Posten, umbrandet von den Geschäften und Nöten des dienstlichen Tages. Eine Schiffsfahrt kann in schwierigen Fahrstraßen des Lotsen nicht entbehren. In den schwierigen Tagesgeschäften der leitenden Beamten des praktischen Eisenbahnbetriebs aller Geschäftsbereiche bleibt keine Zeit zu wissenschaftlichen Studien, die allein den Fortschritt bringen können. Die W. B., wie sie in den vorstehenden Betrachtungen gekennzeichnet worden ist, kann im Betriebe der Deutschen Reichsbahn nicht mehr entbehrt werden. Je mehr Piloten sich mit ihr beschäftigen und sich für ihre Lehren einsetzen, die Betriebe nach ihren Lehren durchforschen und die Ergebnisse wieder in den Betrieben durch Übermittlung an die leitenden und ausführenden Beamten und Arbeiter in die Tat umsetzen, um so sicherer wird der Aufstieg zur technischen und wirtschaftlichen Hochleistung bei der Deutschen Reichsbahn zu erwarten sein. Alle diejenigen, die zum engeren und weiteren Stabe der W. B. bei der Deutschen Reichsbahn gehören, werden zu Bahnbrechern des Fortschritts in allen Zweigen der Verwaltung, der wir alle gemeinsam dienen.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

Am 11. und 12. Oktober ist in Bamberg die 128. Sitzung der indigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Verkehrsisschusses abgehalten worden. Es wurden folgende Beschlüsse faßt:

1. Die Zahl der ordentlichen Sitzungen der ständigen Tarifmmission wird von 3 auf 4 (März, Juni, September und Dember) erhöht. Außerdem erhält die Reichsbahndirektion Ber- zur Beschleunigung des Geschäftsganges die Ermächtigung, dringenden wichtigen Angelegenheiten im Benehmen mit dem rsitzenden des Verkehrsausschusses Unterausschüsse selbändig einzuberufen. Bisher war die Einsetzung eines Unterisschusses nur durch Beschluß der ständigen Tarifkommission öglich. (ÄD.)

2. Ein Antrag des Stahlwerksverbandes in Düsseldorf, bei genauen oder unrichtigen Inhalts- oder Gewichtsangaben im achtbrief den nachträglichen Beweis über den tatsächlichen halt oder das Gewicht zur nachträglichen Erlangung der hierch zuständigen Fracht allgemein zuzulassen und den Tarif tsprechend zu ändern, wird abgelehnt. Gleichzeitig wird vorschlagen, die einheitliche Behandlung von Frachterstattungsträgen aus Billigkeit durch sämtliche Reichsbahndirektionen Verwaltungswege zu regeln.

3. Für die Abbestellung noch nicht bereitgestellter Wagen rd eine Gebühr eingeführt. Infolgedessen wird vorgeschlagen, n 4., 5. und 6. Satz des § 63 (5) der EVO. in folgender Weise ändern:

„Wird ein Wagen vor der Bereitstellung wieder abbestellt, so hat der Besteller eine im Tarif festzusetzende Gebühr zu entrichten. Wird ein Wagen nach der Bereitstellung unbeladen zurückgegeben oder nach Ablauf der Beladefrist wegen Nichtbeladung wieder entzogen, so ist vom Zeitpunkt der Bereitstellung ab das tarifmäßige Wagenstandgeld zu zahlen (Abs. (6)). Bei Bestellung eines Wagens kann die Eisenbahn eine Sicherheit in Höhe des tarifmäßigen Wagenstandgeldes für einen Tag verlangen.“

Außerdem erhält der Abschnitt VIII des Nebengebührentarifs folgende Fassung:

„Gebühr für die Abbestellung noch nicht bereitgestellter Wagen. (§ 63 (5) EVO.) Für jeden Wagen — auch für ein Schemel- oder Kuppelwagenpaar —, der erst nach 12 Uhr mittags des dem gewünschten Stelltage vorangehenden Werktages wieder abbestellt wird, die Hälfte des Wagenstandgeldes für die ersten 24 Stunden wie unter VII Ziff. 3. (Über die Erhebung von Wagenstandgeld bei Rückgabe oder Zurücknahme nicht beladener bereitgestellter Wagen vergleiche § 63 (5) EVO.)“

4. Die Erbringung des vom Absender beantragten Ablieferungsnachweises und die dafür zu zahlende Gebühr wird durch den Tarif geregelt. Demgemäß werden folgende Tarifänderungen vorgenommen:

a) Hinter Absatz (1) des § 76 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A, wird folgende neue Ausführungsbestimmung I aufgenommen:

„Dem Antrage des Absenders auf Erbringung des Ablieferungsnachweises wird gegen Vorauszahlung der im Nebengebührentarif (Teil I Abt. B) festgesetzten Gebühr und gegen Ersatz der etwa erwachsenden Post-, Telegramm- und Fernsprechgebühren entsprochen. Die Gebühr wird auf Antrag erstattet, wenn das Gut infolge eines von der Eisenbahn zu vertretenden Verschuldens innerhalb der tarifmäßigen Lieferfrist auf der Bestimmungsstation nicht eingegangen ist.“

b) Den Ausführungsbestimmungen I bis III werden die Nummern II bis IV gegeben.

c) Die Überschrift des Abschnitts XI des Nebengebührentarifs wird wie folgt gefaßt:

„Gebühren für bare Auslagen, für Nachnahmen, für Barvorschüsse, für die Benachrichtigung von der Einzahlung der Nachnahme und für Ablieferungsnachweise.

(§§ 68, 72 EVO. und Auf-Best. II zu § 72 und VI zu § 73 EVO., Auf.-Best. I zu § 76 EVO.)“

d) Als Ziffer 3 des Abschnitts XI des Nebengebührentarifs wird folgende Bestimmung aufgenommen:

„3. Für Anträge auf Erbringung des Ablieferungsnachweises
a) einer Stückgutsendung 30 ℳ
b) einer Wagenladung 60 ℳ
} (Nach dem Stande vom 1. 10. 22).
(ÄD.)

5. Die Beschlußfassung über einen Antrag, für Margarine durch Aufnahme in die Anlage II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A besondere Verpackungsvorschriften einzuführen, wird ausgesetzt, bis sich der Verpackungsausschuß des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes mit dieser Frage befaßt hat.

6. Nach den derzeitigen Tarifbestimmungen für den Güter- und Tierverkehr werden Fracht und Nebengebühren noch immer auf volle 10 Pfennig nach oben abgerundet, während im Gepäck- und Expreßgutverkehr schon seit längerer Zeit die Frachtbeträge auf volle Mark nach oben abzurunden sind. Um den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen, werden künftig die Frachten und auch die Nebengebühren im Güter- und Tierverkehr auf volle Mark nach oben abgerundet. Ohne Abrundung werden nur noch die Preise für Vordrucke, die Gebühren für Benachrichtigungen und die Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung erhoben. (ÄD*.)

7. Zwischen den Hauptklassen A und B wird eine neue Hauptklasse mit Nebenklassen für 10-t- und 5-t-Sendungen eingefügt. Die Frachtsätze der neuen Klasse sollen in der Mitte zwischen A und B liegen. Außerdem erhält die Hauptklasse E eine eigene Nebenklasse für 10-t-Sendungen, deren Sätze um 30 % höher sind als die der Hauptklasse E. Die Einführung auch einer 5-t-Nebenklasse für die Hauptklasse E wird mangels anerkannten Bedürfnisses abgelehnt. Die Auswahl der in die neue Klasse zwischen A und B aufzunehmenden Güter wird einem besonderen Unterausschuß übertragen, der auch eine Überprüfung der gesamten deutschen Gütereinteilung vornehmen und außerdem prüfen soll, ob zwischen den Hauptklassen C und D ebenfalls eine neue Hauptklasse eingefügt werden soll sowie welche weiteren Ladungs- und Stückgutklassen zu schaffen sein werden und endlich wie die Ladungs- und Stückgutklassen neu zu bezeichnen sind. (ÄD.)

8. Nach der vorübergehend gültigen Bestimmung in § 9 (1) und (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, wird bei Gestellung von Eisenbahnwagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen nur mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt. Diese Bestimmung, die bisher nur für bahneigene Wagen galt, soll künftighin auch auf Privatwagen mit weniger als 15 000 kg Ladegewicht Anwendung finden. (ÄD.)

9. Nach § 56 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, werden die von den Absendern zu Mineralwasser, Eis, frischen Fischen usw. in Wagenladungen gegen den Einfluß der Wärme oder Kälte beigegebenen Schutzmittel bis zu 5 % — bei frischen Fischen Eis bis zu 20 % — des wirklichen Gewichts der Sendung frachtfrei befördert. Es sind nun wiederholt Zweifel und Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, wie in tarifarischer Hinsicht zu verfahren ist, wenn das Gewicht der Wärme- und Kälteschutzmittel die obigen Höchstgrenzen überschreitet oder wenn die Schutzmittel solchen Gütern beigegeben werden, denen die fragliche Tarifvergünstigung nicht eingeräumt ist. Ein zur Klarstellung dieser Tariffrage von der Reichsbahndirektion Dresden gestellter Antrag wird dem Unterausschuß zur Neufassung des § 4 der Allgemeinen Tarifvorschriften als Material überwiesen.

10. Im Verzeichnis I (der sperrigen Stückgüter) werden gestrichen in Ziffer 10: „Badeöfen“ und „Bettstellen, ausgenommen zerlegte oder zusammengelegte“, in Ziffer 26: „Mulden“ und „Rolläden“. Ferner werden in Ziffer 26 folgende Änderungen vorgenommen:

a) bei „Leitern“ wird der Zusatz gemacht: „ausgenommen Sprossenleitern“;

b) bei „Möbel“ wird hinter „mit Unterbau“ zugesetzt: „Fernsprechzellen“;

c) die Stelle „Vorhangstangen“ wird folgendermaßen neu gefaßt: „Vorhangstangen mit winkelig angesetzten Ecken (Galerien)“. (ÄD.)

11. Im Verzeichnis III (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) treten folgende Änderungen ein:

a) in Ziffer 13 (Isolier-Steine, -Platten und -Schalen usw.) und in Ziffer 16 (Korksteine, Korksteinplatten, Korksteinschalen) werden die Worte „im Falle der Ausfuhr“ gestrichen;

b) unter eigener Ziffer werden neu aufgenommen: „Stahlspäne“. (ÄD.)

12. In das Verzeichnis V (der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter) wird neu aufgenommen:
„Natron, doppelschwefligsaures, flüssiges (Natriumbisulfit)“.

13. Nach dem Vorschlage eines Unterausschusses werden für Lebensmittel folgende Frachtermäßigungen eingeführt:

a) In die ermäßigte Stückgutklasse werden aufgenommen:

α) „Brot, nicht in Dauerverpackung. Gebäck mit trockener Innenkrume, kuchenartiges Gebäck und zum menschlichen Genuß nicht mehr geeignetes Brot (Abfallbrot) fallen nicht unter die ermäßigte Stückgutklasse“.

β) „Mühlenerzeugnisse, wie in dieser Stelle der Klasse B genannt“.

γ) „Kartoffeln, gedörrt oder getrocknet (Kartoffel-Flocken, -Scheiben, -Schnitzel), auch gemahlen (Kartoffel-Backmehl, -Dörrmehl, -Walzmehl)“.

δ) „Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisflocken, Reisgrieß“.

ε) „Stärkewaren folgende: Kartoffelmehl, Kartoffelgraupen, Kartoffelgrieß, Sago, Stärkepuder, Tapioka und Arrowroot“.

b) Die Ziffer 1 a) der Stelle „Feld- und Gartenfrüchte“ der Klasse B wird ersetzt durch: „Bohnen, Erbsen (Schoten), Gurken“.

c) In der Stelle „Feld- und Gartenfrüchte“ der Klasse C wird

α) unter Ziffer 1 nachgetragen:
„g) Spinat.
h) Tomaten“.

β) als Ziffer 2 eingefügt:
„rohe, in Salzwasser eingelegt, beim Versand an Konservenfabriken, zur Weiterverarbeitung, folgende: Bohnen, Gurken“.
(Die seitherige Ziffer 2 erhält die Nummer 3.)

γ) als neue Ziffer 3 c) aufgenommen:
„Kartoffeln (Kartoffel-Flocken, -Scheiben, -Schnitzel), auch gemahlen (Kartoffel-Backmehl, -Dörrmehl, -Walzmehl), soweit nicht in Klasse D genannt“.
(Die dadurch entbehrlich werdende Ziffer 2 in Klasse B wird gestrichen.)

d) In der Ziffer 2 a) der Stelle „Feld- und Gartenfrüchte“ der Klasse D sind die Worte „nicht zu Speisezwecken geeignet“ zu ersetzen durch „zu Futterzwecken bestimmt“.

Die Gewährung von Frachtermäßigungen für Milch, Butter, Margarine, Fette und eine Reihe anderer Lebensmittel wird abgelehnt. (ÄD.)

14. Röhren, Stab- und Formeisen und -stahl, Eisenbauwerksteile, sämtlich verzinkt, verzinnt, verbleit werden aus Klasse A in Klasse B versetzt. (ÄD.)

15. Rohrschlangen werden durch entsprechende Ergänzung der Ziffer 16 der Stelle „Eisen und Stahl“ der Klasse B mit den übrigen röhrenförmigen Eisen- und Stahlwaren tarifarisch gleichgestellt. (ÄD.)

16. Die Versetzung von eisernen Sprungfedern in die Klasse B wird abgelehnt.

17. In der Stelle „Eisen und Stahl“ werden die für die Tarifierung von eisernen Walzen in Betracht kommenden Ziffern wie folgt geändert:

Klasse B, Ziffer 25:
„Walzen von mindestens 100 kg Einzelgewicht, in einem Stück gegossen oder mit in einem Stück gegossenen Ballen und eingesetzten Zapfen, sämtlich soweit nicht in Klasse C genannt“,

Klasse C, Ziffer 10:

„Walzen, in einem Stück gegossen oder mit in einem Stück gegossenen Ballen und eingesetzten Zapfen

a) von mindestens 100 kg Einzelgewicht, roh oder mit roh vorbearbeiteten Ballen und fertigbearbeiteten Zapfen.

b) von mindestens 2000 kg Einzelgewicht, auch bearbeitet.“ (ÄD.)

18. Die Ziffer 1 der Stelle „Holz“ der Klasse D erhält folgende Fassung:

„Stamm-, Stangen-, Scheit- (Kloben-), Rollen-, Prügel- (Knüppel) und Reisholz, sämtlich auch entrindet, gerissen oder gespalten, jedoch nicht weiter bearbeitet, ferner Abfall von Holz, lose, in Säcken oder gebündelt (Bündelholz), sämtlich bis zu 1,5 m lang von folgenden Arten: Ahorn, Akazie, Aspe, Birke, Buche (Rotbuche und Weiß- oder Hainbuche), Eiche, Erle, Esche, Fichte, Kiefer (Föhre, auch Zirbelkiefer oder Arve), Lärche, Linde, Pappel, Roßkastanie, Ulme, Weide und Tanne“.

Ferner wird die Stelle „Sumach (Schmack)“ der Klasse B gestrichen und in der Stelle „Gerbstoffe usw.“ der Klasse B hinter „Quebrachoholz“ eingefügt: „Sumach, Sumachholz“.

19. Der § 35 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, wird derart geändert, daß bei Verladung von Stammholz und Masten auf Schemelwagen die Hauptklasse C schon bei Bezahlung von 20 t gewährt wird. Für Gewichte zwischen 10 und 20 t werden die Sätze Nebenklasse Cn 5 angewandt, sofern nicht die Frachtberechnung für 20 t zu den Sätzen der Hauptklasse eine billigere Fracht ergibt.

20. In Ziffer 3 der Stelle „Holz“ der Klasse C sind augenblicklich nur einige Arten der zugelassenen Bearbeitung aufgeführt, im übrigen gilt der allgemeine Zusatz „oder sonst weiter bearbeitet“. Nunmehr soll die Tarifstelle nach den in Betracht kommenden Bearbeitungsarten ergänzt und wie folgt neu gefaßt werden:

„Schnittholz, gesägt, gemessert oder geschält, auch gehobelt, profiliert, genutet, gefedert, gefalzt, gestäbt, gezapft, gezinkt, gelocht, gekehlt, besäumt, bedruckt, gedübelt, gefräst, abgeschrägt, z. B. gesägte Bauhölzer (Kantholz, Balken, Sparren, Verbandholz), Pfosten, Latten, Leisten, Bretter (Borde), Dielen, Bohlen (Planken, Riemen und Stäbe für Fußböden).“

21. Um Zweifel darüber auszuschließen, was unter „getränkt“ zu verstehen ist, wird den in Betracht kommenden Stellen Holz der Klassen C und D folgende Anmerkung angefügt:

„Als Tränken gilt nur eine Behandlung mit Chemikalien zu dem Zweck, das Holz gegen Fäulnis, Schwammbildung und Verbrennung widerstandsfähig zu machen.“

22. In der Stelle „Stärke usw.“ der Klasse B wird das Wort „Sagosurrogate“ gestrichen.

23. Als neue Stelle wird in die Klasse B aufgenommen: „Trichloräthylen“. (ÄD.)

24. Zum Zwecke der Frachtverbilligung für gebrauchte Baugeräte wurden folgende Tarifmaßnahmen beschlossen:

a) In das Warenverzeichnis der ermäßigten Stückgutklasse wird folgende Stelle aufgenommen:

„Geräte und Werkzeuge für Bauarbeiten, gebrauchte. Gebrauchte Maschinen gehören zur Klasse I“.

b) In die Klasse C wird folgende neue Stelle aufgenommen:

„Geräte und Werkzeuge für Bauarbeiten, gebrauchte. Gebrauchte Maschinen gehören zur Klasse A“.

c) Die Ziffer 3 der Tarifstelle „Eisen und Stahl“ der Klasse C wird wie folgt gefaßt:

„Eisenbahnoberbaugegenstände, folgende:

a) Schienen, Schwellen usw. wie bisher,

b) Gleisrahmen, gebrauchte, und Weichen, gebrauchte, auch zerlegt, beim Versand von Bauunternehmungen oder an solche“.

d) Der Ziffer 6 der Tarifstelle „Eisen und Stahl“ der Klasse D folgende Anmerkung anzufügen:

„Werden Kraftmaschinen, die zu Maschinenpflügen gehören, nicht gleichzeitig mit diesen aufgeliefert, so wird nachträglich die Frachtberechnung nach Klasse D gewährt, wenn nachgewiesen wird, daß die Kraftmaschinen am Bestimmungsorte zum Betriebe von Maschinenpflügen verwendet worden sind.“

e) In der Tarifstelle „Fahrzeuge“ der Klasse C wird folgende neue Stelle gebildet:

„a) Eisenbahnfahrzeuge (zur Fortbewegung auf liegenden Schienen bestimmt):

1. Kippwagen, gebrauchte, beim Versand von Bauunternehmungen oder an solche.“

(Der bisherige Vortrag „Straßen- und Wasserfahrzeuge usw.“ erhält die Bezeichnung b). (ÄD.)

25. Ebenfalls in Klasse C werden aufgenommen:

„Dampf- und Motor-Straßenwalzen, gebrauchte, auch zugehörige gebrauchte Pumpen bei gleichzeitiger Auflieferung mit den Walzen.“ (ÄD.)

26. Doppelt gereinigtes und chemisch reines Chlorkalium und doppelt gereinigtes und chemisch reines Kali werden wegen ihrer Hochwertigkeit in die Klasse A verwiesen. Zu dem Zweck wird in der Stelle „Salze“ der Klasse D hinter „Chlorkalium“ und hinter „schwefelsaures Kali“ zugesetzt: „(ausgenommen doppelt gereinigtes und chemisch reines.)“ Außerdem wird zur Klarstellung des Tarifs die Ziffer 2 a) der Stelle „Salze“ der Klasse E durch den Zusatz ergänzt: „(schwefelsaure Kalimagnesia siehe Klasse C)“.

27. In Klasse C wird folgende neue Stelle gebildet:

„Kupferoxydul mit Zusatz von Tonerdesilikaten.“

Außerdem wird die Stelle „Kupfervitriol, auch mit Zusatz von Harzsalzen“ in Klasse C geändert in:

„Kupfervitriol, auch mit Zusatz von harzsauren Salzen (Harzseifen)“. (ÄD.)

28. Die in der Stelle „Gummiwaren, alte, abgenutzte usw.“ der Klasse B genannten Güter werden in die Klasse C versetzt. (ÄD.)

29. In der Tarifstelle „Kleie“ der Klasse D ist unter Ziffer 4 (Maiskleie) im letzten Absatz gesagt:

„Nachweislich zollfrei eingegangene oder im Zollverfahren vergällte Kleie ist stets nach Klasse D abzufertigen“.

Um die aus Elsaß-Lothringen zollfrei eingeführte hochwertige Maiskleie, in der die Mehlbestandteile überwiegen, tarifarisch nicht besser zu stellen als das in Deutschland gewonnene und nach Klasse B abzufertigende Erzeugnis, werden in obiger Anmerkung die Worte: „Nachweislich zollfrei eingegangen oder“ gestrichen. (D.)

30. Die Ziffern 2 und 3 der Stelle „Öle“ der Klasse D werden wie folgt gefaßt:

„2. Erdöle, Braunkohlenteeröle, soweit sie nicht unter Ziffer 3 fallen, Schieferkohlenöle usw. wie bisher“.

3. Kreosotöl der Braunkohlenteerverarbeitung mit einem auf wasserfreien Teer bezogenen Mindestgehalt von 50 % alkalilöslicher Stoffe“. (D.)

31. In die ermäßigte Stückgutklasse und die Klasse D wird neu aufgenommen: „Putzwolle, gebrauchte“. Ferner wird der Stelle „Putzwolle“ in Klasse B angefügt: „soweit nicht in Klasse D genannt“.

32. Zur Klarstellung der Frachtberechnung für Retortenkohle wurden folgende Tarifänderungen beschlossen:

a) Die Ziffer 22 im § 9 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften ist zu streichen;

b) die Tarifstelle „Retortenkohle“ in Klasse D ist mit allen Angaben zu streichen;

c) als neue Tarifstelle ist in Klasse C aufzunehmen: „Retortenkohle (Retortengraphit)“;

d) die Tarifstelle „Koks, auch gemahlen, Koksstaub“ in Klasse D ist wie folgt zu ändern:

„Koks aus Steinkohlen und Braunkohlen, auch gemahlen, Koksstaub.

Hierunter fällt der reine Brennstoff, der als Gießerei-, Hochofen-, Groß-, Brech-, Knabbel-, Abfall-, Klein-, Perl-, Misch-, Gas-, Grudekoks oder Koksgrus im Handel erscheint“;

e) als neue Tarifstelle in Klasse C ist aufzunehmen: „Koks, soweit nicht in Klasse D genannt“;

f) die Tarifstelle „Abfälle von Elektrodenkohlen“ in Klasse D ist mit allen Angaben zu streichen;

g) als neue Tarifstelle ist in Klasse C aufzunehmen: „Abfälle von Elektrodenkohlen (Elektrodenkohlenreste), unverpackt“;

h) die Tarifstelle „Elektrodenkohlen usw.“ in Klasse C ist mit allen Angaben zu streichen;

i) als neue Tarifstelle ist in Klasse B aufzunehmen: „Elektrodenkohlen (gepreßte Kohlen in Stäben, Röhren, Platten oder Blöcken) im Stückgewicht von mindestens 3 kg und Elektrodenkohlenmasse“. (ÄD.)

33. Bei der Tarifstelle „Stroh“ der Klasse D wird hinter dem Worte „Rüben“ eingeschaltet: „Gras“.

34. In Ziffer 3 der Stelle „Schlacken“ der Klasse E ist nach „Walzensinter“ einzufügen: „(Walzenschlacken)“. (ÄD.)

35. Ein Antrag, für Bruchsteine zum Wohnungsbau die Klasse E zu gewähren, wurde abgelehnt.

36. Wegen der Tarifierung von Pochkies (Pochsand) — bei der Aufbereitung von Blei- und Zinkerzen entstehende Steinabfälle — wurde der deklaratorische Beschluß gefaßt: „Pochkies

(Pochsand) ist Steinsplitt (Steingrus); er gehört ungemahlen zu der Tarifstelle „Steine" der Klasse E, gemahlen zu der Stelle „Steine" der Klasse D."

37. Für Wanderausstellungen des Deutschen Hygiene-Museums in Dresden wird die Einführung eines Ausnahmetarifs mit möglichst weitgehender Frachtvergünstigung empfohlen.

38. Zur Verbilligung der Zollgebühren für Massengüter, die auf den Zuggleisen zollamtlich behandelt werden, wird im Abschnitt IX des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, die Bestimmung unter C Ziffer 2 wie folgt gefaßt:

„von Wagenladungen für den Wagen 340 ℳ | Nach dem Stande
wenn der Wagen im Zuge oder auf | vom 1. 10. 1922.
den Zuggleisen vorgeführt wird . 170 „
(ÄD.)

39. Die Mindestfracht für Tiere der Stückklasse S 4 wird von 60 auf 40 Stück heruntergesetzt. (ÄD.)

40. Die in § 14 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vorgesehene Frachtvergünstigung für Zuchttiere wird auf Kaninchen ausgedehnt, die bei Ausstellungen staatlich anerkannter Zuchtvereinigungen als unverkauft zurückbefördert werden. (ÄD.)

41. Die Einführung einer Frachtermäßigung für Vollblutzuchtpferde wurde abgelehnt.

42. Die Bestimmungen über Sonderzüge für gewerbliche Unternehmungen werden geändert und außerdem wird für gemeinnützige Theaterunternehmungen und Orchestervereinigungen eine Fahrpreisermäßigung eingeführt. Ein näheres Eingehen auf diese Änderungen würde hier aber zu weit führen. (ÄD.)

43. Bei der Lösung von Unternehmerfahrscheinen wird nach den mit den Reiseunternehmern getroffenen Vereinbarungen von den im Tarif vorgesehenen Fahrpreisermäßigungen nur die für Kinder gewährt. Eine Bestimmung hierüber im Tarif fehlt. Zur Behebung von hierdurch mehrfach veranlaßten Meinungsverschiedenheiten mit den Reisenden wird in die Ausführungsbestimmung C zu § 12 EVO. als neue Ziffer 3 aufgenommen:

„Bei Lösung von Unternehmerfahrscheinheften wird eine Fahrpreisermäßigung außer der für Kinder unter I nicht gewährt."

44. Ein Antrag des Deutschen Philologenverbandes auf Gewährung der Fahrpreisermäßigung für gemeinsame Schulausflüge an Schüler auch bei Besuch von Theatern und Konzerten sowie allgemein bei Reisen, die wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken dienen, wird angenommen. Gleichzeitig wurde es für zweckmäßig erachtet, die Ermäßigung für Schulfahrten und Ferienkolonien auch an Sonntagen zu bewilligen. Um aber die Fahrpreisermäßigung an hohen Festtagen ablehnen zu können, soll die Bestimmung aufgenommen werden, daß die Ermäßigung an einzelnen Tagen versagt werden kann und daß es zulässig ist, die Teilnehmer auf bestimmte Züge zu verweisen.

45. Ein Antrag, die Bestimmungen wegen der Lösung von Fahrkarten beim Übergang in eine höhere Wagenklasse zu ändern, wurde abgelehnt.

46. Militärische Meldehundführer mit ihren Diensthunden sollen durch entsprechende Änderung der Ausführungsbestimmung 2 zu § 27 EVO. in gleicher Weise wie dienstlich reisende Polizeibeamte und Jäger mit ihren Hunden im Dienstabteil oder im Gepäck- oder Güterwagen Platz nehmen dürfen. (ÄD.)

47. Im Gepäckverkehr werden für die Mitwirkung der Eisenbahn bei Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften künftig ähnliche Gebühren erhoben wie im Güterverkehr. (ÄD.)

48. Die Gewährung von Fahrpreisermäßigung für Kriegshinterbliebene wird abgelehnt.

49. Kleine Tiere in Säcken werden von der Auflieferung als Gepäck ausgeschlossen.

50. Der gegenwärtig nach der Ausführungsbestimmung 1 (6) zu § 39 EVO. auf 500 ℳ festgesetzte Höchstbetrag, bis zu dem die Eisenbahn für aufbewahrtes Gepäck haftet, wird auf 3000 ℳ erhöht. (ÄD.)

Der Beschluß unter 6 (ÄD.*) ist nach schriftlicher Abstimmung unter den Generalkonferenzverwaltungen bereits am 1. November 1922 in Geltung getreten. Die mit (ÄD.) bezeichneten Beschlüsse treten, sofern kein wirksamer Widerspruch erhoben wird, voraussichtlich am 1. Januar 1923 in Kraft. Wann die anderen Beschlüsse in den Tarifen durchgeführt werden, steht zurzeit noch nicht fest.

Geisler.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Fahrgelderstattung.** Um das Verfahren bei der Erstattung von Fahrgeld zu beschleunigen und zu vereinfachen, hat der Reichsverkehrsminister nunmehr die selbständige Erledigung solcher Anträge in weitem Umfange den Fahrkartenausgaben usw. übertragen. Den Reisenden wird dadurch die Möglichkeit gegeben, ihre Anträge mündlich und unmittelbar im Anschluß an die Reise anzubringen. Die Fahrkartenausgaben können meist die Anträge sofort erledigen und die Reisenden befriedigen. Die Antragsteller und auch die Reichsbahn ersparen sich damit das heute übliche Schreibwerk.

Voraussetzung ist hierbei, daß der Antrag bei der Fahrkartenausgabe einer Station gestellt wird, wo die Reise begonnen, beendet oder abgebrochen worden ist, und daß das zur Berechnung erforderliche Tarifmaterial zur Verfügung steht; außerdem muß auf der Fahrkarte bescheinigt sein, inwieweit sie nicht ausgenutzt worden ist. Wenn die Fahrkarte bei einem Reisebüro gelöst oder wenn Gepäck auf sie abgefertigt worden ist, muß die Fahrgelderstattung in der seitherigen Weise beantragt werden. Anträge, welche die Fahrkartenausgabe nicht vollständig erledigen kann, leitet sie unter Ausfüllung eines Vordrucks weiter.

— **Fahrkarten ohne Preisaufdruck.** Bei einigen badischen Stationen werden seit 1. d. M. versuchsweise die gedruckten Fahrkarten nach Reichsbahnstationen ohne Preisaufdruck ausgegeben. Sämtliche auf diesen Fahrkarten von früher noch angegebenen Fahrpreise sind seit 1. d. M. durch Anschlag für ungültig erklärt worden. Der zu zahlende Fahrpreis kann von den Reisenden auf Grund einer am Schalter der betreffenden Stationen aushängenden Kilometerpreistafel und einer Entfernungstafel ermittelt werden. Den älteren Fahrkarten, denen noch die Gepäckzone anstatt der Kilometer aufgedruckt ist, werden diese aufgestempelt. Im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr werden die vom 1. Dezember d. J. ab zur Ausgabe gelangenden Fahrkarten statt des Preises die Preisstufe tragen.

— **Zulassung von Nichthandwerkern zur Laufbahn eines Lokomotivführers.** Hierüber hat der Reichsverkehrsminister mit Erlaß vom 23. Oktober d. J. folgendes bestimmt:

Nachdem durch die Verordnung vom 18. März 1922 (Reichsverkehrsbl. A, S. 153) die Bestimmungen über die Befähigung der Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten dahin geändert sind, daß auch Nichthandwerker mit dem Dienst eines Lokomotivführers betraut werden können, wird für deren Zulassung zur Laufbahn eines Lokomotivführers im Anschluß an den Erlaß vom 22. April d. J. (Reichsverkehrsbl. A, S. 154) vorläufig folgendes angeordnet:

1. Da es sich bei der Deutschen Reichsbahn um eine grundsätzliche Änderung des bisherigen Zustandes handelt, ist es angesichts der damit verbundenen betrieblichen Verantwortung notwendig, zunächst ausreichende Erfahrungen über die Eignung der Nichthandwerker zum Führerdienst zu sammeln. Zu diesem Zwecke sind in jedem Direktionsbezirk alsbald Nichthandwerker in solcher Anzahl zur Lokomotivführerprüfung zuzulassen und alsdann im Führerdienst zu beschäftigen (Ziffer 5), daß nach einem Zeitraum von 1—2 Jahren ein sicheres Urteil gewonnen werden kann, ob die Nichthandwerker sowohl in betrieblicher wie in wirtschaftlicher Hinsicht (Stoffverbrauch, Lokomotivpflege usw.) als vollwertige Lokomotivführer angesprochen werden können. Auf der anderen Seite darf aber die Zahl der zur Führerprüfung zuzulassenden Nichthandwerker nicht so groß bemessen werden, daß schließlich, falls sich der Nichthandwerker für den Beruf des Lokomotivführers im allgemeinen als ungeeignet erweisen sollte, eine beträchtliche Zahl nicht vollwertiger Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter vorhanden sein würde.

   Es muß dem pflichtmäßigen Ermessen der Reichsbahndirektionen überlassen werden, nach diesen Gesichtspunkten die Zahl der zur Führerprüfung und zum Führerdienst zuzulassenden Nichthandwerker vorläufig selbst zu bestimmen.

2. Für die Zulassung zur Prüfung und die Verwendung als Lokomotivführer kommen grundsätzlich nur solche Nichthandwerker in Betracht, die eine Planstelle als Lokomotivheizer oder Oberheizer bekleiden und nach ihrer Persönlichkeit und bisherigen dienstlichen Bewährung für de

Führerdienst als geeignet angesehen werden. Diese Beurteilung hat durch den Amtsvorstand zu erfolgen, der darüber bei der geschäftlichen Behandlung des Antrages auf Zulassung zur Führerprüfung (Ziffer 3) der Direktion zu berichten hat.

3. Die nach Ziffer 2 als geeignet befundenen Beamten sind auf ihren Antrag in der erforderlichen Anzahl (Ziffer 1) alsbald zur förmlichen Prüfung zum Lokomotivführer gemäß § 36 der Prüfungsordnung heranzuziehen. Bei diesen Beamten genügt die von ihnen nach § 35 (1) der Prüfungsordnung abgeleistete Beschäftigung als Hilfsarbeiter oder Werkhelfer bei den Arbeiten zur Instandsetzung der Lokomotiven in einem Eisenbahn-Ausbesserungs- oder Betriebswerk. Bei Beamten, die etwa eine derartige einjährige Beschäftigung nicht abgeleistet haben, weil sie auf Grund der bei ihrer Übernahme in den Heizerdienst geltenden Übergangsbestimmungen davon befreit waren, kann es dabei bewenden; denn in solchen Fällen handelt es sich um langjährig im Heizerdienst beschäftigte Beamte, die ausreichend Zeit und Gelegenheit hatten, sich die wesentlichen Kenntnisse über die Bauart der Lokomotiven und ihre Einzelteile anzueignen.

Bei der Heranziehung der Beamten zur Führerprüfung ist nach Möglichkeit auf die sich im Direktionsbezirk nach dem Tage der planmäßigen Anstellung als Lokomotivheizer (Feuermann) ergebende Reihenfolge Rücksicht zu nehmen. Die Anträge der Beamten können bis auf weiteres zum 1. eines jeden Monats angebracht werden, sind also nicht an die sonst für die Führerprüfung geltenden Meldezeitpunkte (1. April und 1. Oktober) gebunden.

4. Bei Abnahme der Prüfung zum Lokomotivführer kommt es in erster Linie auf die Feststellung an, daß der Prüfling einen im praktischen Betriebe durchaus brauchbaren Lokomotivführer abgeben wird. Insbesondere ist bei älteren (d. s. über 40 Jahre alten) Beamten bei den Anforderungen in der schriftlichen Arbeit ein milderer Maßstab anzulegen. Nötigenfalls wäre durch geeignete Anordnungen dafür zu sorgen, daß sich die Beamten die für das Bestehen der Probefahrten notwendige praktische Befähigung aneignen können.

5. Vor dem Bestehen der Prüfung zum Lokomotivführer ist eine selbständige Verwendung der Beamten im Führerdienst unzulässig. Nach bestandener Prüfung sind die Beamten unter die Reservelokomotivführer ihrer Dienststelle — verglichen nach dem Tage der ersten planmäßigen Anstellung — einzureihen und in der sich dabei ergebenden Reihenfolge zum Dienst eines Lokomotivführers heranzuziehen. Von dieser Reihenfolge darf nach dem Ermessen der Reichsbahndirektion zugunsten der Nichthandwerker nur insoweit abgewichen werden, als es zur Erreichung des unter Ziffer 1 gekennzeichneten Zweckes unvermeidlich ist.

6. Das Beförderungsdienstalter der Nichthandwerker beginnt mit dem Tage, zu dem die Meldung zur Führerprüfung angebracht ist (Ziffer 3). Nach diesem Tage sind die Nichthandwerker untereinander in einer besonderen Anwärterliste zu ordnen. Wegen ihres Aufrückens in eine Planstelle als Lokomotivführer und der dabei erforderlichen Vergleichung mit den handwerksmäßig vorgebildeten Anwärtern (Reserve-Lokführern) wird später Bestimmung getroffen werden.

7. Soweit die Nichthandwerker erstmalig die Führerprüfung nicht bestehen, dürfen sie auf ihren Antrag zur Wiederholung der nicht bestandenen Teile oder Gegenstände nach Ablauf einer Frist von 3 Monaten — gerechnet vom Tage der nicht bestandenen Prüfung — zugelassen werden. Eine weitere Wiederholung der Prüfung ist nicht zulässig. Das Beförderungsdienstalter dieser Bediensteten (Ziffer 6) ist nach allgemeinem Grundsatz um die Dauer der selbstverschuldeten Verzögerung zu kürzen.

8. Bis zum 15. November d. J. sehe ich einem Bericht entgegen (Sammelsache), ob es für zweckmäßig gehalten wird, die jetzt zur Führerprüfung zuzulassenden Nichthandwerker noch zu einem kurzen Unterrichtskursus zwecks Vorbereitung auf die Führerprüfung zusammenzuziehen und auf welchen Zeitraum dieser Unterricht zu bemessen sein würde. Wegen der künftigen planmäßigen Erteilung von Unterricht an nichthandwerksmäßig vorgebildete Dienstanfänger zum Lokomotivführer ergeht später besondere Anordnung.

9. Aus der Verwendung von Nichthandwerkern im Führerdienst ergibt sich die Notwendigkeit, die Zahl der zum Lokomotivführer auszubildenden Handwerker angemessen einzuschränken. Eine Unterbrechung in der Ausbildung von Handwerkern zum Lokomotivführer soll jedoch auch in der gegenwärtigen Übergangszeit nicht eintreten; diese sind vielmehr auch weiterhin in einer den veränderten Verhältnissen entsprechenden Zahl der Lokomotivführerlaufbahn zuzuführen.

10. Bei den Hilfsheizern und Aushilfsheizern (Nichthandwerkern), die noch nicht eine zweijährige Beschäftigung als Hilfsarbeiter bei den Arbeiten zur Unterhaltung und Instandsetzung der Lokomotiven in einer Eisenbahnwerkstätte zurückgelegt haben, sich aber später der Führerlaufbahn zuwenden wollen, ist auf ihren Antrag diese Beschäftigung auf das vorgeschriebene Maß zu ergänzen.

.— **Zuständigkeit zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen sowie zu Erstattungen und Entschädigungen aus dem Verkehr.** Der fortschreitenden Entwertung des Geldes entsprechend wird eine abermalige Erweiterung der Zuständigkeit der nachgeordneten Behörden und Dienststellen zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen sowie zur Erledigung von Erstattungs- und Entschädigungsanträgen aus dem Personen- usw. Verkehr erforderlich. Der Reichsverkehrsminister hat daher mit Erlaß vom 27. Oktober d. J. folgendes bestimmt:

I. Vergebung von Arbeiten und Lieferungen. 1. Reichsbahndirektionen. Der Betrag, von dem an die Präsidenten gemäß Erlaß vom 29. Juni 1922 — E. O. Nr. 1612 — den Abschluß freihändiger Arbeits- und Lieferungsverträge in jedem Falle besonders zu genehmigen haben, wird von 5 Millionen Mark auf 10 Millionen Mark erhöht. — 2. Den Reichsbahndirektionen unmittelbar nachgeordnete Stellen (Betriebsdirektionen, Ämter, Inspektionen, Bauabteilungen). Die auf Grund genehmigter Kostenanschläge oder besonderer Anordnungen auszuführenden Arbeiten und Lieferungen sind selbständig zu vergeben: a) freihändig bis zum Betrage von 600 000 Mark, b) bei beschränkter Ausschreibung bis zum Betrage von 1 000 000 ℳ und c) bei öffentlicher Ausschreibung bis zum Betrage von 3 000 000 ℳ. — 3. Normaldienststellen. Die im Erlaß vom 11. Januar 1922 — E. I. 12. Nr. 29 — gezogene Grenze, innerhalb deren die Normaldienststellen zur selbständigen Beschaffung von Geräten und zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen im einzelnen Falle zuständig sind, wird auf 10 000 Mark erhöht. Soweit Dienststellen in einzelnen Fällen über diesen Betrag hinaus zu Beschaffungen usw. zuständig sind, hat es dabei zu verbleiben.

II. Erstattungen und Entschädigungen aus dem Personen- usw. Verkehr. 1. Den Reichsbahndirektionen unmittelbar nachgeordnete Stellen (Betriebsdirektionen, Ämter, Inspektionen). Selbständig ist von ihnen hinfort zu entscheiden: a) über Anträge auf Entschädigung aus dem Frachtvertrage über die Beförderung von Gepäck, Gütern, lebenden Tieren und Leichen bis zu einem Forderungsbetrage von insgesamt 100 000 ℳ, b) über Anträge auf Erstattung von Fahrgeld, Fahrgeldnachzahlung, Gepäckfracht, Expreßgutfracht, Wagenstandgeld und sonstigen Nebengebühren und Frachtzuschlag (ausschließlich der Frachtzuschläge für unrichtige Inhaltsangabe) bis zu einem Forderungsbetrage von insgesamt 50 000 ℳ. — 2. Größere Güter- und Eilgutabfertigungen. Der Betrag, bis zu dem die größeren Güter- und Eilgutabfertigungen Anträge auf Entschädigung aus dem Frachtvertrage über die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren (Verlust, Minderung, Beschädigung, Lieferfristüberschreitung) selbständig zu erledigen befugt sind, wird auf 10 000 ℳ erhöht.

Die Änderungen sind mit größter Beschleunigung durchzuführen. Abweichungen von der hiermit getroffenen Regelung bedürfen in der gleichen Weise wie Änderungen sonstiger Befugnisse der nachgeordneten Behörden und Stellen in jedem Falle einer ausdrücklichen Genehmigung des Ministers.

Ferner hat dieser für die Reichsbahndirektionen des Bereichs der Zweigstelle Preußen-Hessen bestimmt: Die in § 13 Ziffer 7 der Geschäftsanweisung der Vorstände für die Bauabteilungen (V. V. I. S. 93) festgesetzten Beträge, bis zu denen den Streckenbaumeistern und Bauaufsehern im Falle des Bedürfnisses die Berechtigung zur selbständigen Ausfertigung von Bestellzetteln erteilt werden kann, werden von 500 ℳ auf 100 000 ℳ und von 15 ℳ auf 3000 ℳ erhöht. Gleichzeitig wird die Befugnis der Vorstände der Ämter und Bauabteilungen zur Anweisung von Zahlungen dahin erweitert, daß: a) die Vorstände der Eisenbahn-Betriebs-, der Eisenbahn-Maschinen- und der Eisenbahn-Werkstättenämter Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 600 000 ℳ für den einzelnen Empfänger und Abschlagszahlungen bis zum Betrage von 1 000 000 ℳ, b) die Vorstände der Eisenbahn-Verkehrsämter Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 600 000 ℳ für den einzelnen Empfänger und c) die Vorstände der Bauabteilungen Zahlungen, die nicht endgültig auf die Eisenbahnhauptkasse angewiesen werden, bis zum Betrage von 600 000 ℳ für den einzelnen Empfänger und Abschlagszahlungen auf die Verträge bis zum Betrage von

1 000 000 ℳ vorläufig auf die Stationskassen oder Baukassen anweisen können. Die Befugnis der Vorstände der Bauabteilungen zur vorläufigen Anweisung von Abschlagszahlungen auf Verträge kann im Falle des Bedürfnisses durch die Präsidenten der Reichsbahndirektionen bis auf den Betrag von 3 000 000 ℳ erhöht werden.

— **Beförderung von Reisegepäck, Expreßgut, Handgepäck und Traglasten.** Die Gepäckabfertigungen fertigen oft Gegenstände zur Gepäckabfertigung ab, die nicht als Reisegepäck angenommen werden dürfen, z. B. Lebensmittel u. dgl. in größeren Mengen. Darunter befinden sich nicht selten Sendungen, die bei einiger Aufmerksamkeit ohne weiteres erkennen lassen, daß sie nicht zum Reisegepäck im Sinne des Tarifs gehören. Die nachträgliche Behandlung dieser Sendungen als Expreßgut bringt viele Weiterungen und Beschwerden mit sich, besonders dann, wenn die sehr hohe Expreßgutfracht den Wert des Gutes übersteigt, was häufig der Fall ist.

Die gleichen Unzuträglichkeiten ergeben sich, wenn solche Gegenstände als Handgepäck oder Traglast in die Personenwagen unter Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstmenge mitgenommen werden und vom Zugbegleitpersonal usw. die nachträgliche Abfertigung als Expreßgut veranlaßt wird. Die Beschwerden und Reklamationen lassen sich vermeiden oder wenigstens auf ein geringes Maß zurückführen, wenn die beteiligten Bediensteten die nachstehenden Vorschriften genau beachten:

1. Als Reisegepäck gelten nach § 30 EVO. nur Gegenstände des Reisebedarfs in vorgeschriebener Verpackung und die in der Allg. Ausf.-Best. 1 zu § 30 EVO. im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I besonders genannten Gegenstände.
2. Nicht als Reisegepäck gelten alle Gegenstände, die nicht unter Ziffer 1 fallen. Sie sind von den Gepäckabfertigungen nach § 40 EVO. als Expreßgut abzufertigen.
3. Als Handgepäck dürfen nach § 28 EVO. in die Abteile 1. bis 3. Klasse nur so viel leicht tragbare Gegenstände mitgenommen werden, als der Reisende über und unter seinem Sitzplatz unterbringen kann.
4. Als Traglast darf der einzelne Reisende nach § 28 EVO. in den Wagen 4. Klasse nur Gegenstände bis zum Höchstgewicht von 50 kg mitnehmen.

Die Annahmebediensteten der Gepäckabfertigungen sind noch besonders darauf hingewiesen worden, daß sie nach § 30 (2) EVO. berechtigt sind, den Inhalt der aufgelieferten Gepäckstücke in Gegenwart des Verfügungsberechtigten zu prüfen. Sie sollen zur Vermeidung unrichtiger Abfertigungen in allen Zweifelsfällen von dieser Ermächtigung Gebrauch machen und auch sonst durch Befragen des Auflieferers vor der Abfertigung die Art der Sendung feststellen.

— **Zweckmäßige Bauweise elektrischer Vollbahnlokomotiven.** Über diese Frage fanden kürzlich in Altona in einem größeren Kreis von Eisenbahnfachleuten unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Gutbrod vom Reichsverkehrsministerium eingehende Besprechungen statt. Außer den Sonderfachleuten der Deutschen Reichsbahn waren Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen, der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schwedischen Staatsbahnen anwesend, also derjenigen Bahnverwaltungen, die für ihren elektrischen Fernzugbetrieb das gleiche Stromsystem — hochgespannten Wechselstrom — gewählt haben wie die Deutsche Reichsbahn. Der bei dieser Beratung zustande gekommene mündliche Austausch der Betriebserfahrungen trug wesentlich zur Klärung einer Reihe von Fragen über die Bauweise wichtiger Einzelteile elektrischer Lokomotiven bei.

— **Ausnahmetarife für Kohl.** Die Reichsbahn führt einen Ausnahmetarif für Braun-, Blau-, Grün-, Rot-, Weiß- und Wirsingkohl ein, der als Frachtgut in Wagenladungen zur Verwendung im Deutschen Reiche aufgeliefert wird. Die Fracht wird bei Zahlung für das Ladegewicht zu den Frachtsätzen der Klasse E berechnet. Für Sendungen von 10 und 5 t werden die Sätze der Klasse E um 30 und 60 % erhöht. Zurzeit erfolgt die Frachtberechnung zu den Sätzen der Klasse D, Dn 10 und Dn 5. Die Maßnahme gilt bis zum 31. Dezember 1922.

— **Eröffnung des vorläufigen Güter- und Tierwechselverkehrs zwischen Deutschland und Polen.** In Ergänzung der Veröffentlichung in Nr. 41, S. 804 d. Ztg., ist folgendes mitzuteilen:

Am 31. August d. J. ist zwischen der Deutschen Reichsbahnverwaltung und der polnischen Eisenbahnverwaltung ein Abkommen über die vorläufige Eröffnung des deutsch-polnischen Wechselverkehrs sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr abgeschlossen worden. Dieses Abkommen ist nach Genehmigung durch die beiderseitigen Eisenbahnminist rien am 15. Oktober d. J. in Kraft getreten. Auf Grund dies Abkommens soll der Wechselverkehr Deutschland—Polen u beschadet des Abschlusses eines Staatsvertrages auf 15 Gren übergängen, die sich auf die gesamte deutsch-polnische Gren von Ostpreußen bis Schlesien verteilen, baldmöglichst — vo aussichtlich spätestens bis zum 1. Januar 1923 — eröffn werden. Die in Aussicht genommenen Übergänge sind folgend Groß-Böschpol-Strzebielno, Firchau-Chojnice, Schneidemüh Kaczory, Kreuz-Drawski Mlyn, (Schwiebus)-Stentsch-Zbąszy (Züllichau)-Bomst-Zbąszyn, Fraustadt-Leszno, Wehrse-Rawic Trachenberg-(Korsenz)-Rawicz, Militsch-(Freyhan)-Zduny (Pitschen)-Costau-Łeka (Hanulin), Marienburg-Simonsdor Tczew, Deutsch-Eylau-Jamielnik, Deutsch-Eylau-Rakowic Prostken-Grajevo. Dazu treten die Übergänge zwische Deutsch- und Polnisch-Oberschlesien.

Zunächst ist nun am 9. Oktober 1922 der Güter- und Tie wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen außer üb die Übergänge Kreuz und Fraustadt auch über die schlesische Übergänge Trachenberg (Korsenz) und Wehrse (Liegnitz-Ra witscher Eisenbahn) in der Richtung nach und von Rawic (Rawitsch) vorläufig aufgenommen worden. Für diesen Ve kehr gelten die bereits in Nr. 41, S. 804 d. Ztg. für die Übe gänge Kreuz und Fraustadt veröffentlichten Bestimmunge sinngemäß mit der Maßgabe, daß an Stelle der Übergäng Kreuz bzw. Kreuz Landesgrenze und Fraustadt bzw. Frau stadt Landesgrenze die Übergänge Trachenberg bzw. Trache berg Landesgrenze und Wehrse (Liegnitz-Rawitscher Eise bahn) bzw. Wehrse Landesgrenze treten. Der Frachtberech nung für Sendungen über Trachenberg ist die Tarifentfernu von Trachenberg zuzüglich 13 km, für Sendungen über Wehrs die Tarifentfernung von Wehrse zuzüglich 5 km zugrunde z legen.

— **Wagenstellung für Kohle, Koks und Briketts.** In der Ze vom 1. bis 15. Oktober war die Wagenstellung in (I.) de 8 Steinkohlen- und (II.) den 11 Braunkohlenbezirken folgende

	Es wurden gestellt Wagen (zu je 10 t)		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. werktäglich
I. 1922	389 453	370 847	30 943
1921	454 308	440 792	33 906
1913	650 757	636 195	48 937
II. 1922	214 551	213 398	17 817
1921	183 805	183 320	14 101
1913	149 860	149 860	11 526

In den Steinkohlenbezirken beträgt die Abnahm der werktägigen Wagenstellung gegen 1921 8,7 %, gegen 191 36,8 %; in den Braunkohlenbezirken die Zunahm gegen 1921 26,3 %, gegen 1913 54,7 %.

— **Begleitpapiere zu Sendungen nach Polnisch-Oberschlesien** Die Handelskammer zu Berlin weist die Verkehrtreibende darauf hin, daß nach einer neueren Verfügung der Eisenbahnver waltung die Annahme von Gütersendungen nach Polnisch-Ober schlesien bis auf weiteres nicht mehr von der Beibringung weißer polnischer Einfuhrscheine abhängig gemacht werde darf. Um indessen Verzögerungen an der Grenze zu vermei den, wird die Beifügung solcher Scheine im Interesse der Ver sender nach wie vor als erwünscht bezeichnet.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Die Betriebslage, die in den letzten Tagen des Oktober unter dem Druck der bevor stehenden Tariferhöhung und unter dem Einfluß der ungünsti gen Witterung an einzelnen Stellen des Bezirks Essen nich ganz glatt war, erfuhr durch den wesentlich geringeren Frach tenanfall am 1. November (kath. Feiertag) eine völlige Entspan nung. Die Gestellung der bedeckten Wagen war weiter äußers schwierig, um so mehr als der Bedarf an Wagen für Kartoffeln im ganzen Reich stark zunahm und die Abgabe an leeren Wa gen dieser Gattung von der Ruhr an die Kartoffelversand gebiete noch gesteigert werden mußte. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Woche vom 29. Oktober bis 4. Novembe im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträg lich bestellten Wagen 22 276 Wagen (gerechnet zu je 10 t) an gefordert. Gestellt wurden arbeitstäglich durchschnittlich 22 017 (Höchstgestellung am 2. November 22 758). Im gleiche Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 161 Wagen. Der Wasserstand des Rheins ist in der Berichts woche zunächst infolge des Ostwindes und Frostes langsam zu rückgegangen. Der Mangel an Kahnraum und namentlich an Schleppkraft hat weiter zugenommen. Die Kipperleistungen

Duisburg-Ruhrorter Häfen bezifferten sich auf 24 202 895) t; in den privaten Rheinhäfen wurden 5444 (5964) t, len Zechenhäfen der Kanäle 28 186 (28 487) t werktäglich eschlagen.

Der deutsche Schnellzugverkehr nach dem neuen Winterplan. Der neue Winterfahrplan gibt Gelegenheit, schreibt Ztschr. „Der Verkehr", den Schnellzugverkehr der großen schen Städte miteinander zu vergleichen. Nimmt man die l der ankommenden und abfahrenden Schnell- und Eilzüge Maßstab, so erhält man das folgende, nicht uninteressante bnis: Den stärksten Schnellzugverkehr besitzt Köln, das Hauptbahnknotenpunkt des westlichen Mitteleuropa den des chen, Berlin, seit dem Kriege überflügelt hat. Köln wird 150, Berlin nur von 140 Zügen angelaufen. Vor dem Kriege das Verhältnis umgekehrt; in Berlin ist der Ortsverkehr zugegangen, während die Rheinlinie (England)-Hollandveiz an Bedeutung noch gewonnen hat; daher tritt an allen len, wo diese von West-Ostlinien gequert wird, die größte kehrshäufung ein. Düsseldorf (138), Duisburg (132) stehen nicht allzuweit nach. Essen als Mittelpunkt des Ruhrets zeigt mit 130 Schnellzügen die Verkehrshäufung dieser e. Mainz-Kastel (108) hat eine etwas höhere Zahl als das wenig abgelegene Frankfurt (96). Mannheim-Ludwigshafen und Karlsruhe (64) beschließen die Reihe der wichtigsten linverkehrspunkte. Letztere ist übrigens die einzige deutsche t, die von 2 Expreßzügen berührt wird, da sich hier Skanvien-Schweiz und Orientexpreß (Paris-Bukarest) kreuzen. den mitteldeutschen Städten ist Hannovers Verkehr am utendsten (90). Halle (70) hat mehr Schnellzüge als ozig (66), dessen berühmter Hauptbahnhof also noch nicht nal die Hälfte des Kölner Verkehrs zu bewältigen hat. In leutschland fahren weniger Züge als im Westen; Stuttgartchen (beide 52) haben die belebtesten Bahnhöfe. Im Norist der Verkehr der Nordseehäfen am bemerkenswertesten; burg (54), Bremen (46) ziehen die Linien des Landvers an sich. Nach Osten nimmt der Zugverkehr der Strecken ell ab. Dresden fertigt nur noch 36, Breslau 38 beschleue Züge ab und Königsberg, als Mittelpunkt der ostpreußin Exklave hat nur noch 22 beschleunigte Züge auf seiner rplantafel, eine Zahl, die am Rhein von mehr als 50 Statioüberschritten wird.

Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft. In dem für Versammlung vom 19. September d. J. vorgesehenen Vore „Mitteilungen über Zwilling-Stehbolzen" ging Oberrungsbaurat Lorenz aus Dortmund von der ungewöhnn Steigerung der Kupferpreise — Mitte September 1922 500 000 ℳ für 1000 kg — aus und begründete damit Notwendigkeit, einen so kostbaren Baustoff durch einen geren, das Eisen, zu ersetzen. Er führte aus, daß für den omotivstehbolzen aus diesem Baustoff die geeignete Ausung nur der nach seinem Erfinder benannte Zwilling-Stehen sein könne, der den Anforderungen in bezug auf Halteit und Dichtigkeit wohl in jeder Hinsicht entspreche. r Zuhilfenahme von zahlreichen Lichtbildern wurden die ngreichen und eingehenden Versuche dargestellt, die von Erfinder und der Maschinenfabrik für Eisenbahn- und baubedarf in Georgsmarienhütte vorgenommen worden um die zweckmäßigste Form des Bolzens und ein fabrikiges Verfahren zur Verwendung in den Lokomotivwerken herauszubringen. Besonders wurde vom Vortragenden wissenschaftlichen und rechnerischen Untersuchungen des essors Dr-Ing. Barkhausen über die genannte Stehenform mit dem gewöhnlichen kupfernen und der Vere des Professors Bodenstein zur Ermittelung des altens von Kupfer und Eisen unter den Bedingungen der pfentwickelung nach dem Gesichtspunkte der elektrolytin Zersetzung des Kupfers gedacht. Die Ausführungen elten in dem Vorschlage, die seinerzeit unter besonders instigen Verhältnissen vorgenommene Einführung des lling-Stehbolzens zunächst in geringem Umfange wieder unehmen, gewissermaßen als Vorstufe für die Wiederihrung des Eisens bei der Feuerbuchse, die in absehbarer getätigt werden müsse.

Kohlenförderung im Oktober 1922. Die Kohlenförderung Ruhrbeckens (einschl. der linksrheinischen Zechen) für Oktober 1922 auf etwa 8,8 Mill. Tonnen in 26 Arstagen veranschlagt. Im September stellte sich die Kohlenerung auf 8,3 Mill. Tonnen und im Oktober 1921 auf 8,05 Tonnen in je 26 Arbeitstagen. Arbeitstäglich gerechnet sich für Oktober 1922 voraussichtlich die Förderung auf 338 000 t stellen, gegenüber einer arbeitstäglichen Fördevon 317 911 t im September und von 309 514 t im Oktober Die im Oktober 1922 im Vergleich zum vorhergehenden at erzielte Mehrförderung von rund 20 000 t ist zum Teil auf die stärkere Beteiligung an der Überarbeit, zum Teil auf die Belegschaftsvermehrung zurückzuführen.

Während sich bereits im September gegenüber dem Vormonat eine geringe Zunahme in der deutsch-oberschlesischen Steinkohlenförderung zeigte, ist laut vorläufiger Schätzung des Fachblattes „Industrie-Kurier" die Oktoberförderung mit einem Gesamtbetrag von 812 862 t an 26 Arbeitstagen gegenüber September mit 788 810 t weiter gestiegen. Die durchschnittliche Tagesleistung hat sich infolgedessen von 30 339 t auf 31 264 t erhöht. In Deutsch-Oberschlesien selbst blieben 72 398 t, der Versand nach dem übrigen Deutschland ging von 443 397 t auf 435 761 t zurück. Der Auslandstransport beschränkte sich in Höhe von 75 t auf Ost-Oberschlesien. Die Wagengestellung hat sich insofern verschlechtert, als sich der Fehlbetrag der angeforderten Wagen von 1,4 % auf 2,7 % erhöht hat. Trotzdem sind die Haldenbestände von 24 024 t auf 20 903 t zurückgegangen.

— **Präsident Pedell †.** Am 16. Oktober d. J. ist in Berlin der Königlich Preußische Eisenbahndirektionspräsident a. D. Ludwig Pedell im Alter von 69 Jahren plötzlich verstorben. Mit ihm ist ein Eisenbahner geschieden, dessen Tätigkeit in den beiden Jahrzehnten vor dem Kriege für unsere Eisenbahnbeziehungen zu dem russischen Nachbar von ganz besonderer Wichtigkeit gewesen ist. Pedell war am 14. August 1854 in Schwetz a. d. Weichsel geboren und widmete sich nach dem Abiturientenexamen dem Rechtsstudium. Nach im Jahre 1881 bestandener 2. Staatsprüfung wurde er im Januar 1882 zur preußischen Staatseisenbahnverwaltung übernommen. Seine Ausbildung fand er bei den Betriebsämtern Posen (-Breslau) und Kattowitz und bei der Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau. Er wurde 1883 zum Regierungsassessor ernannt. Als solcher wurde er ständiger Hilfsarbeiter beim Betriebsamt Berlin (-Lehrte), 1885 bei der Eisenbahndirektion Altona und 1887 beim Betriebsamt Kiel, wo er die ständige Vertretung des Direktors übernahm. Nachdem er am 1. Oktober 1888 aus dem Staatsdienst ausgeschieden und in die Direktion der Schleswig-Holsteinischen Marsch-Bahn-Gesellschaft als zweiter besoldeter Direktor eingetreten war, wurde er 1890 nach seinem Rücktritt in den Staatseisenbahndienst zum Eisenbahndirektor ernannt und bei dem Betriebsamt Glückstadt beschäftigt. 1891 wurde er Regierungsrat und 1893 zur Eisenbahndirektion Bromberg versetzt, wo er die ganze übrige Zeit seiner dienstlichen Laufbahn mit einer kurzen Unterbrechung bis zum Beginn des Weltkrieges verbrachte. In Bromberg wurde ihm das Tarifdezernat übertragen, das als wesentlichen Bestandteil die Geschäftsführung im Deutsch-russischen Eisenbahn-Tarifverbande enthielt. Pedell entfaltete dabei eine für die Staatseisenbahn außerordentlich segensreiche Tätigkeit. Seine Lage war insofern eine nicht ganz leichte, als zur damaligen Zeit außer den wenigen Staatsbahngrenzübergängen nach Polen und Rußland die Ostpreußische Südbahn in Ostpreußen und die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Westpreußen den deutsch-russischen Verkehr, insbesondere von den Häfen Königsberg und Danzig über Prostken-Grajewo und Illowo-Mlawa, bedienten. Der Wettbewerb war ein außerordentlich scharfer und Pedell hatte Mühe, das Aufsichtsrecht der Eisenbahndirektion Bromberg diesen beiden Privatgesellschaften gegenüber in ausreichendem Maße zur Geltung zu bringen. Die Kämpfe wegen Tarifgestaltung und Verkehrsleitung mit den russischen Eisenbahnen spiegeln die Akten getreu wieder und zeugen von großem Geschick und Arbeitseifer des damaligen Bromberger Tarifdezernenten. Unter seiner Leitung wurde der deutsch-russische Verband bis ins einzelne ausgebaut; er trug sehr zu der Entwicklung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Rußland bei. Als Pedell dann 1903 zum Oberregierungsrat ernannt worden war, wurde ihm wegen seiner besonderen Fähigkeiten auf tarifarischem und gerade auf dem internationalen russischen Gebiete neben seiner Tätigkeit als Etatsrat das Tarifdezernat in dem Umfange belassen, als es für die Geschäftsführung des Verbandes nötig erschien. Vom 6. Oktober 1905 bis 1. April 1908 war er dann als Etatsrat bei der Eisenbahndirektion Halle, kam aber als Präsident wieder nach Bromberg, als sein früherer Gegner aus der Tarifkampfzeit, der Präsident Krüger, Präsident der Eisenbahndirektion Königsberg wurde. War Pedell auch als Präsident nicht in der Lage, sich im einzelnen um die russischen Tarife wie früher als Dezernent zu kümmern, so behielt er doch die allgemeine Leitung zunächst in der Hand, wenn er auch später sich mehr dem Ausbau des Fahrplans im Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg und der Weiterentwicklung des Bahnnetzes widmete.

Daß seine tarifarische Tätigkeit von deutscher und russischer Seite außerordentlich hoch geschätzt und anerkannt wurde, zeigten die zahlreichen Ordensverleihungen, die ihm deswegen zuteil wurden. Im Jahre 1914 nahm er aus Gesundheitsrücksichten seinen Abschied. Während des Krieges war er, soweit

es in seinen Kräften stand, in verschiedenen Reichswirtschaftsstellen als Leiter tätig, die in ihm einen geschickten Organisator kennen lernten und schätzten.

Österreich.

— **Der Abbau im Verkehrsministerium.** Die Abbaumaßnahmen wurden im Bundesministerium für Verkehrswesen bereits in Angriff genommen. Es wurden in den letzten Tagen 81 Beamte, darunter 7 Sektionschefs, 15 Ministerialräte und 13 Hofräte, die unter den § 7 des Abbaugesetzes fallen, also am 31. Juli 1922 die zur Erlangung des vollen Ruhegenusses erforderliche anrechenbare Dienstzeit erreicht und das 54. Lebensjahr vollendet haben, in den Ruhestand versetzt. Desgleichen wurden bei den Bundesbahndirektionen eine Anzahl von Präsidenten und Vizepräsidenten abgebaut. Die aus dem Personal gebildeten Sonderausschüsse, mit deren Einvernehmen der Abbau der Angestellten im Betriebe durchzuführen ist, haben sich bereits gebildet.

— **Die Genfer Konvention und die Bundesbahnen.** Unter diesem Titel bespricht Sektionschef a. D. Dr. Grienberger in einem längeren Aufsatze im Neuen Wiener Tagblatte die Ursachen des Betriebsabganges der Bundesbahnen, der bereits die ungeheure Höhe von 2 Billionen Kronen erreicht hat. Der Verfasser stellt fest, daß gerade im letzten Jahre nicht nur das Erfordernis für persönliche, sondern auch das für sachliche Ausgaben ganz außerordentlich zugenommen hat. So sei der Preis der Kohle im letzten Jahre von etwa 10 K. für 1 kg auf 800 K. und somit der Jahresaufwand der Bundesbahnen für rund 2 Millionen Tonnen Kohle von 20 Milliarden Kronen auf 1,6 Billionen gestiegen. Ähnlich stehe es mit den anderen sachlichen Ausgaben, z. B. den Schwellen, die bereits den 27000-fachen Friedenspreis erreicht haben, mit dem Erfordernis für Schienen usw. Es sei klar, daß die Höhe dieses Erfordernisses durch eine zielbewußte Sparsamkeit, durch Drosselung des Verkehrs und durch andere beim Publikum natürlich nicht beliebte Maßregeln wohl um viele Milliarden vermindert werden, daß aber eine ausschlaggebende Herabdrückung dieses Erfordernisses nur durch einen allgemeinen Preis- und Lohnabbau und angesichts der großen Auslandsbezüge durch eine Steigerung der Krone herbeigeführt werden könne.

Aber auch das Erfordernis für persönliche Ausgaben werde im Verhältnisse zum heutigen Billionenabgang erst dann wesentlich sinken, wenn infolge der allgemeinen Herabsetzung des Erfordernisses für die Lebenshaltung eine ausgiebige Herabsetzung der Löhne und Gehälter möglich sein werde. Man müsse diese Tatsachen hervorheben, um nicht in die trügerische Hoffnung zu verfallen, daß ein Riesendefizit innerhalb eines kurzen Zeitraumes von etwa 2 Jahren verschwinden könne; weder bei einem von staatlichen Organen, noch bei einem von Privathänden geleiteten Unternehmen wäre ein solches Kunststück möglich.

Wenn nun aber im Hinblick auf diese Verhältnisse die Angleichung der Tarife an die jeweiligen Betriebskosten und nicht der Abbau der Ausgaben in erste Linie gestellt wird, so muß festgestellt werden, daß es ein folgenschwerer Irrtum wäre, in einer weiteren Erhöhung der Tarife ein ausschlaggebendes Mittel für die Sanierung zu erblicken. Eine weitere Multiplizierung der Tarife würde eine neue ungeheure Teuerungswelle hervorrufen, unseren schon jetzt fast lahmgelegten Export völlig zum Stillstande bringen und jeden Keim einer Besserung unserer Wirtschaft ersticken. Fast scheine es, als ob der seit Friedrich Lists Zeiten immer hervorgehobene Zusammenhang zwischen Volkswirtschaft und Eisenbahnen vergessen worden wäre, denn sonst könnte das Schlagwort vom kaufmännischen Betriebe der Bahnen und von der Überlassung der Bahnen an Privatunternehmungen behufs kaufmännischer Ausbeutung nicht solche Verbreitung finden. Wenn „kaufmännischer Betrieb“ die Führung eines Geschäftes ganz allein aus dem Gesichtspunkte der Erzielung eines möglichst hohen Ertrages sei, dann können nur solche staatliche Unternehmungen an Private überlassen werden, bei denen kein öffentliches Interesse mitspielt. Die Bahnen dürfen aber „kaufmännisch“ in diesem Sinne — Erzielung des möglichst hohen Gewinnes — gar nicht betrieben werden, sie müssen vielmehr beruflich, d. h. so betrieben werden, daß sie im allgemeinen Interesse den höchsten Nutzeffekt erbringen, wozu allerdings — aber nicht als ausschließlicher Zweck — die Erzielung eines möglichst hohen Erträgnisses gehört. Denn die Eisenbahnen seien — wie Bismarck sagte — „ihrer Bestimmung und Benutzung nach öffentliche Verkehrsanstalten, und ihr Charakter als Erwerbsunternehmungen darf nur zur Geltung gelangen, soweit das in erster Linie stehende öffentliche Interesse damit verträglich ist“. Wollen wir unsere Volksw schaft in Händen behalten, dann dürfen wir unsere Bah nicht aus den Händen lassen, wir müssen sie aber mit Umsi und rationell führen. Eine zielbewußte möglichst selbstän gestellte und von allen hemmenden Einflüssen befreite, mit notwendigen Machtmitteln ausgestattete Leitung werde in Lage sein, die Staatsbahnen allmählich der Gesundung zu führen. Das Defizit der Bundesbahnen könne nur verschw den, wenn sich unsere ganze Volkswirtschaft gehoben hal wird.

— **Das Reform- und Finanzprogramm der Bundesregierun** Die Regierung hat am 4. November dem Nationalrate den E wurf eines Bundesgesetzes über die zur Aufrichtung der Staa und Volkswirtschaft der Republik Österreich zu treffend Maßnahmen vorgelegt: dieses Wiederaufbaugesetz zerfällt folgende fünf Abschnitte: 1. Verwaltungsreform und Ersparun maßnahmen, 2. Einnahmen, 3. Landes- und Gemeindefinanz 4. Kreditermächtigungen und 5. Durchführung und macht V schläge zur Regelung dieser Materien. Beigegeben ist dem setzentwurfe das Reform- und Finanzprogramm auf Grund am 4. Oktober d. J. in Genf unterzeichneten Vereinbarung, d 1. Reform der Bundesbetriebe, 2. Verwaltungsreform und sparungsmaßnahmen und 3. Erhöhung der Einnahmen und form der Steuertechnik umfaßt.

Die wichtigsten Maßnahmen zur Reform der Bundesbahn sind: Reorganisation der Verwaltung unter weitgehender V minderung des Personals; Schaffung der möglichsten passungsfähigkeit des Tarifwesens an die jeweiligen Betrie kosten, einschneidende Reform des Begünstigungswesens; Ma nahmen, um auch bei den Privatbahnen, welchen der Bund triebszuschüsse leistet, eine diesen Grundsätzen entsprechen Verwaltung herbeizuführen.

Eine Übersicht über die vor allem in den einzelnen Dien zweigen geplanten Reformen führt u. a. an im Bereiche Bundesministeriums für Verkehrswesen: Bis zur Umstellu des Verwaltungsapparates der Bundesbahnen, des Post-, Te graphen- und Telephonwesens, auf deren Betriebsführung na kaufmännischen Grundsätzen unter Zugrundelegung des Gru satzes möglichster wirtschaftlicher Selbständigkeit, sind Übergangsmaßnahmen vorgesehen: Trennung des Post-, Te graphen- und Telephonwesens von der Verwaltung der Bund bahnen; Wiedervereinigung des Post-, Telegraphen- und Te phonwesens unter gleichzeitiger Zusammenziehung von Po und Telegraphendirektionen beziehungsweise Post- und Te graphenämtern; Auflassung entbehrlicher Postämter, Aussch dung aller reinen Betriebsgeschäfte, die nicht zentral behand werden müssen, aus dem Wirkungskreise des Ministeriums u Übertragung derselben an die Bundesbahndirektionen od Hauptämter, und damit Verminderung der Sektionen und D partements im Bundesministerium für Verkehrswesen, Au lassung von Dienststellen, insbesondere der Einnahmeko trollen, Einführung des召ininstanzensystems bei Abwicklu von Betriebsgeschäften, insbesondere kommerzieller Art.

— **Die Erhöhung der Bahnhoflagerplatzmieten.** Die E höhung der Bahnhoflagerplatzmieten veranlaßte die an dies Frage interessierten Firmen, eine Abordnung zum Bunde minister für das Verkehrswesen zu entsenden, um die Wünsc und Bedenken der Lagerplatzmieter vorzubringen. Der M nister erklärte sich bereit, den Wünschen des Gremiums d Wiener Kaufmannschaft entgegenzukommen und erstreckte d Zeitpunkt für die Bezahlung des Novemberzinses sowie für d Abgabe der von den Eisenbahnverwaltungen verlangten E klärung.

— **Starke Herabsetzung der städtischen Lagerhaustarife Wien.** Anfang Oktober sind einige Tarife der städtischen Lage häuser, so insbesondere die Gebühren für die Getreideförderu und die Gleisegebühr, herabgesetzt worden; am 21. Oktob folgte dann eine allgemeine Ermäßigung aller übrigen G bühren um 10 %. Seither ist die Lagerhausverwaltung bemüh durch Ersparungen und Reformen noch weitere Ermäßigung zu erzielen. Zu diesem Zweck soll der Lagerhaustarif vo ständig umgearbeitet werden, um gewisse Härten der vorang gangenen gleichmäßigen Erhöhungen, die in der Zeit der rase den Geldentwertung unvermeidlich waren, zu beseitigen u insbesondere die Approvisionierungsgüter zu verbilligen. Di soll diesmal nicht in der Form einer gleichmäßigen proze tuellen Herabsetzung, sondern in der Weise geschehen, daß d Gebühren für Verbrauchsgegenstände wesentlich niedriger b messen werden als nach dem jetzigen Tarif und eine gewis Ausgleichung dafür bei den hochwertigen Waren gesucht wir bei denen die Lagergebühren keine nennenswerte Rolle spiel Gegenüber den jetzt geltenden bereits herabgeminderten Sätz bedeutet dies beim allgemeinen Tarif bei allen Posten ei weitere, verschieden abgestufte Ermäßigung, die bei den ei zelnen Posten von 4 bis zu 50 % geht und beim Lagerzins f

allgemeinen Tarif im Durchschnitt etwa 10 %, für den spe-
len Tarif 12½ % beträgt.

— **Der österreichische Wasserkraftkataster.** Das Bundes-
isterium für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten hat
zlich das IX. Heft des österreichischen Wasserkraftkatasters
Öffentlichkeit übergeben. Der österreichische Wasserkraft-
aster umfaßt nunmehr die Darstellung der hydraulischen
ftverhältnisse in Gewässerstrecken von 3091 km Länge auf
ammen 177 Blattnummern. Jedes der einzelnen fortlaufend
merierten Katasterblätter enthält eine Skizze und eine Be-
eibung des betreffenden Einzugsgebietes, ferner eine
ellarische Zusammenstellung der gesamten vorhandenen und
ausgenützten Wasserkräfte, endlich eine graphische Dar-
lung des Längenprofiles, der Abflußmengen und der Wasser-
fte in der behandelten Strecke. Im Index sind die Blätter
h Flußgebieten gesondert, wodurch eine systematische Ord-
g des Sammelwerkes erzielt wird. Gleichzeitig liefert der
ex die wesentlichsten Daten über alle bis nun erschienenen
tter und das summarische Ergebnis der bisherigen gesamten
beit.

Ungarn.

— **Das Betriebsergebnis der Staatsbahnen** gestaltete sich im
nat September d. J. wie folgt: Die Länge der Staats-
nen, ferner der in ihrer Verwaltung stehenden Lokalbahnen
der Pécs-Barcser Bahn betrug insgesamt 7301,1 km. Be-
ert wurden auf diesen Linien 5 571 700 Personen und
8 300 t Güter. Die Einnahme aus dem Personen- und Ge-
kverkehr betrug 519 222 500 K. und aus dem Güterverkehr
1 678 500 K., insgesamt 1 710 901 000 K.

n September wurden auf den vorgenannten Linien
295 Wagenladungen befördert. Dies bedeutet gegenüber dem
nat August d. J. eine Steigerung von 1,9 % und gegenüber
Monat September v. J. eine solche von 10,5 %. — Unter den
Aufgabe gelangten Gütern befanden sich 11 741 Wagen Ge-
de, 3531 Wagen Mehl, 2409 Wagen Kartoffeln, 454 Wagen
kerrüben, 32 809 Wagen Kohlen, 16 896 Wagen Holz, 22 593
gen Baumaterialien und 18 921 Wagen Stückgüter.

— **Beschränkung des Personen- und Güterverkehrs auf den
atsbahnen.** Laut Verständigung der Staatsbahndirektion ist
Notwendigkeit eingetreten, infolge der erheblichen Ver-
derung der Kohlenvorräte provisorisch sowohl den Per-
en- wie auch den Güterverkehr in beträchtlichem Maße zu
chränken, um zu verhüten, daß die Kohlennot den Ver-
r in noch empfindlicherer Weise verhindere. Die Ver-
derung der Kohlenvorräte ist einerseits auf die Streiks
Salgótarjáner Kohlenrevier im Monat August und auf die
wache Produktion in der Zeit nach Wiederaufnahme der
eit, andererseits auf den lebhaften Verkehr der Staats-
nen zurückzuführen. Die für den stetig in Steigerung be-
fenen Herbstverkehr notwendige Kohle kann durch die
eimischen Gruben nicht gedeckt werden, die in großen
gen gekaufte ausländische Kohle aber trifft infolge der im
lande eingetretenen Verkehrsschwierigkeiten, in erster
ie wegen Wagenmangels, nur verspätet und in kleinen
mengen ein.

n Personenverkehr wird vorläufig eine achttägige Be-
änkung eintreten, die vom 5. bis einschließlich 12. d. M.
auern und sich auf die Einstellung von nahezu einem
tteil der Personenzüge erstrecken wird. Die eventuelle
derholung der Beschränkung hängt von der Größe der Vor-
- ab, die durch die Verkehrsbeschränkungen erspart werden.
ie Zeitdauer der Beschränkung des Güterverkehrs kann
äufig nicht festgesetzt werden, dürfte aber kaum länger
acht bis zehn Tage dauern. Während der Dauer der
erbeschränkung wird nur der Transport der wichtigsten Be-
fsartikel zugelassen werden.

ber die Beschränkung des Personen- und Güterverkehrs
en die auf den Stationen plakatierten Kundmachungen
ere Orientierung. Hier lassen wir nur die wichtigeren Be-
änkungen folgen:

) Im Personenverkehr werden die folgenden wichtigeren
e nicht verkehren:

wischen Budapest-Szob-Párkánynána die Eilzüge 105 und
zwischen Budapest und Salgótarján die Züge 302 und 301;
wischen Szeged und Békéscsaba die Eilzüge 5002, 5001;
wischen Budapest-Bruck-Wien die Eilzüge 3, 7;
wischen Oroßvár-Györ-Szombathely die Eilzüge 5201 (9),
l, 1303 (10), 5202;
wischen Budapest-Györ-Szentgotthárd-Graz die Eilzüge 1302,
l und
wischen Budapest-Pécs die Eilzüge 1902, 1901.

ie übrigen Eilzüge bleiben im Verkehr.

Eingestellt werden ferner die folgenden Personenzüge: zwi-
schen Budapest und Szeged die Züge 712, 713, zwischen Buda-
pest und Debrecen die Züge 1712, 1711, zwischen Budapest-
Miskolc-Sátoraljaujhely die Züge 414 und 413, zwischen Buda-
pest-Miskolc die Züge 416 und 415, zwischen Budapest-Salgó-
tarján die Züge 313, 314, zwischen Budapest-Békéscsaba die
Züge 614, 611, 615 und 616, zwischen Budapest-Kelebia die
Züge 914, 911, zwischen Budapest-Györ die Züge 1314, 1313,
zwischen Budapest-Ujdombovár die Züge 1013/1912, zwischen
Budapest-Pécs die Züge 1012/1914, 1913/1911 und zwischen
Budapest-Tapolca die Fernpersonenzüge 1114, 1113.

Im allgemeinen werden auf einem großen Teil der Haupt-
linien je ein Fernpersonenzugpaar, ebenso auf den Lokal- und
Nebenlinien nur je ein Personenzugpaar und je ein Paar der
gemischten Züge verkehren.

Im Verkehr bleiben jedoch hauptsächlich die in der Um-
gebung Budapests die Beamten, Arbeiter und Schüler in
größerer Zahl transportierenden Lokalzüge.

Während der Beschränkungszeit muß naturgemäß auch die
Reisemöglichkeit beschränkt werden, da sonst bei den in Ver-
kehr befindlichen Zügen eine Überfüllung eintreten müßte,
die nicht bloß die körperliche Sicherheit der Reisenden, sondern
auch den betriebsfähigen Zustand der Wagen gefährden würde.

Die Beschränkung des Reiseverkehrs erfolgt in der Weise,
daß vom 5. bis einschließlich 12. November auf Grund der mit
Photographie versehenen Legitimationen Karten mit Be-
günstigung für eine Tour nicht gelöst werden können; während
dieser Zeit wird auch die Benützung der Begünstigungs- und
Freikarten für einzelne Touren, sowie der Lebensmittelein-
kaufsbücher der Eisenbahnangestellten sistiert.

Von den Reisebegünstigungen bleiben auch für die Dauer
der Beschränkung die ständigen Jahres- und interimistischen
Freikarten sowie die Begünstigungs-Abonnementkarten, ferner
die Wochenkarten für Arbeiter, die Monatskarten für Schüler
und die Kartenhefte (30 Seiten) für Beamte in Geltung.

b) Im Güterverkehr werden bloß von den wichtigeren Be-
darfsartikeln die folgenden zum Transport zugelassen Lebens-
mittel, Sanitäts-, Heizungs-, Beleuchtungsmaterial, Futtermittel,
Anbausamen, Zeitungspapier, ferner die für inländische Berg-
werke, Eisen- und Metallhütten sowie die für den staatlichen
Torfbetrieb bestimmten Sendungen.

Nicht befördert werden — ebenfalls bloß die wichtigeren Ar-
tikel aufgezählt — die folgenden: Spiritus und alkoholische
Getränke, Tabak und Tabakfabrikate, landwirtschaftliche Ma-
schinen und Maschinenteile, Dünger aller Art, Schafwollwaren,
Hanf und Hanfmaterial, Übersiedlungseffekten, Baumaterial
aller Art und Zuckerrüben. In bezug auf diese wird die Staats-
bahndirektion dafür Sorge tragen, daß die Rüben zumindest in
solcher Menge befördert werden, daß der Betrieb der Zucker-
fabriken nicht eingestellt werden müßte.

— **Frachtberechnung für Sendungen über Röszke nach Sta-
tionen der südslawischen Staatsbahnen.** Mit Gültigkeit vom
10. September d. J. können die aus Österreich, der Tschechoslo-
wakei oder den darüber hinaus gelegenen Staaten stammenden,
nach südslawischen Eisenbahnstationen bestimmten Sendungen
anstatt in der ungarisch-südslawischen Grenzstation Röszke auch
in der Station Szeged-Rókus zollamtlich behandelt, ausgelöst und
neu aufgegeben werden. In diesem Falle muß die Kartierung
nach Szeged-Rókus im Frachtbriefe vom Versender vorge-
schrieben werden. Die Frachtberechnung erfolgt auch in diesem
Falle in der Weise, daß für die ungarischen Linien der bis
Röszke sich ergebenden Kilometerentfernung noch 4 km zuge-
rechnet werden.

— **Neuregelung der Wagenstandgelder.** Mit Wirksamkeit
vom 15. September 1922 wurden die Wagenstandgelder auf den
Eisenbahnen neu geregelt. Sie erfuhren eine wesentliche Er-
höhung.

— **Ausfall von Schlaf- und Speisewagen.** Nach einer Mittei-
lung der Staatsbahndirektion werden die in den um 22.40 Uhr
von Budapest-Westbahnhof und von Szeged um 23,55 Uhr ab-
gehenden Nachtpersonenzügen laufenden Schlafwagen,
ferner die mit dem um 14,55 Uhr von Budapest-Ostbahnhof und
von Pécs um 9,50 Uhr abgehenden Schnellzügen verkehrenden
Speisewagen aus dem Betriebe gezogen, da sie nicht ge-
nügend benutzt werden.

— **Die Elektrisierung der Staatsbahnen.** Nach einer Äußerung
des Direktionspräsidenten v. Kelety hinsichtlich der Elektri-
sierung der Staatsbahnen, sind die Arbeiten vorläufg auf der
Strecke Budapest-Westbahnhof-Dunakeszi-Alag im Zuge. Diese
15 km lange Hauptstrecke wird als erste elektrisch betriebene
Probestrecke betrachtet. Die administrative Begehung hat be-
reits stattgefunden, wobei eine vollständige Übereinstimmung
aller beteiligten Faktoren sich ergab. Die vorgelegten Pläne

wurden gutgeheißen. Die Maschinen und Ausrüstungsmaterialien werden zum großen Teil durch die eigenen Werkstätten der Staatsbahnen hergestellt. Die Aufstellung der Eisenträger für die Oberleitung ist im Zuge, und die ganze Strecke wird noch im Laufe dieses Jahres ausgebaut werden. Die neuartige elektrische Lokomotive für diese Strecke wird demnächst fertiggestellt werden, so daß die Probefahrten noch im Laufe dieses Jahres stattfinden können.

— **Erhöhung des Zollaufgeldes.** Laut Verordnung der kgl. ung. Regierung wird mit Wirksamkeit vom 25. Oktober d. J. das in Banknoten zu entrichtende Zollaufgeld folgendermaßen geregelt bzw. erhöht: für Waren, die in die Gruppe A fallen, wird das Zollaufgeld auf 2500 %, die in die Gruppe B eingereiht sind, auf 10 000 %, die in die Gruppe C gehören, auf 20 000 %, für alle übrigen Waren auf 40 000 % erhöht. Infolgedessen wird an Stelle des bisherigen 12fachen Grundzolles für Waren der Gruppe A der 26fache Grundzoll, statt des bisher gültigen 40fachen Grundzolles für Waren der Gruppe B der 101fache Grundzoll, an Stelle des bisher 80fachen Grundzolles für die Waren der Gruppe C der 201fache Grundzoll und statt des bisher 200fachen Grundzolles für alle übrigen Waren der 401fache Grundzoll zu bezahlen sein.

Außerdem wurden mehrere Artikel aus einer Gruppe in eine andere versetzt.

— **Einmalige außerordentliche Teuerungszulage für Eisenbahnangestellte.** Mit Rücksicht auf die fortschreitende Teuerung aller Bedarfsgegenstände sah sich die Direktion der Staatsbahnen veranlaßt, für die Eisenbahnangestellten eine außerordentliche Beihilfe zu gewähren. Diese einmalige Zulage beträgt das Doppelte der bisher zugestandenen Teuerungszulage; außerdem erhält ein jedes Familienmitglied den vierten Teil der ihm gebührenden Familienzulage.

— **Naturalversorgung der öffentlichen Angestellten.** Nach einer Verordnung des Ministeriums können Pensionisten, Witwen und elternlose Waisen der Eisenbahnangestellten, die aus einer anderen Quelle einen Erwerb oder ein Einkommen von monatlich über 6000 K. haben, weder auf Versorgung zu begünstigten Preisen, noch auf Entschädigung in Bargeld Anspruch erheben.

— **Verein Reisender Kaufleute Ungarns.** Dieser Verein hat in seiner kürzlich abgehaltenen Sitzung beschlossen, die Staatsbahndirektion zu ersuchen, die Jahresabonnementskarten wieder einzuführen, damit die Verbindungen mit den besetzten Gebieten wieder aufgenommen werden können.

— **Erhöhung der Kohlenpreise.** Die Preisprüfungskommission hat den Vorschlag der Kohlenbergwerke zur Erhöhung der Kohlenpreise genehmigt. Die Kohlenpreise wurden auf das Doppelte erhöht.

— **Erhöhung der Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren.** Vom 1. November d. J. ab wurden die Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren erhöht, und zwar kosten Briefe im Ortsverkehr 15, nach der Provinz 25 K., Postkarten im Ortsverkehr 6, nach der Provinz 10 K. — Die Wortgebühr beträgt bei Inlandstelegrammen 15, bei solchen nach den Nachbarländern 30 und nach Deutschland und Polen 50 K. — Für Budapest wurde das Abonnement für eine Fernsprechstelle auf 24 000 K., für die Provinz auf 12 000 bzw. 6000 K. festgesetzt. — Das Einzelgespräch kostet im Ortsverkehr in Budapest 10, in der Provinz 50 K., im Fernverkehr 100, 200, 300 und 400 K.

Die Tariferhöhung wird mit der Steigerung der sachlichen Ausgaben und der Personalbezüge begründet.

Im Handelsministerium fand in dieser Angelegenheit eine Ermittelung statt, in welcher der Vorsitzende darauf hinwies, daß die Ausgaben seit der vor drei Monaten erfolgten Erhöhung der Inlandsgebühren erheblich gestiegen seien, und demzufolge eine neuerliche Erhöhung sich als notwendig erweise. Die Fernsprechbeiträge werden vom 1. Januar 1923 an nach der Zahl der Gespräche zu leisten sein, wodurch überflüssige Gespräche entfallen dürften, mithin die Fernsprechbedienung eine bessere sein werde. In naher Zukunft werde auch die automatische Einschaltung eingeführt werden.

— **Regelung der Zustellung zollpflichtiger Postpakete.** Nach einer Verordnung der Post- und Telegraphendirektion werden alle aus dem Auslande eingeführten Postpakete, zu deren Einfuhr eine Bewilligung erforderlich ist, nur dann zugestellt, wenn vorher die Einfuhrbewilligung bei der Post niedergelegt wurde. Sollte bei Ankunft eines Pakets eine vorherige Bewilligung bei der Postdirektion nicht vorliegen, so wird der Empfänger aufgefordert, innerhalb acht Tagen die Einfuhrbewilligung zu beschaffen, widrigenfalls das Paket ohne weitere Aufforderung an den Absender zurückgesandt wird. Diese Reform bez sich jedoch nicht auf die an die Zollvormerklager gericht Pakete.

— **Der ungarisch-esthnische Handelsvertrag** wurde kürz unterzeichnet. Der Vertrag beruht auf dem Meistbegünstigu prinzip, jedoch mit gewissen Einschränkungen. Er regelt Warenaustausch der beiden Länder auf Grund der Kompe tionen.

— **Bestellung elektrischer Lokomotiven.** Die Orleansba Gesellschaft hat bei der Ganzschen Elektrizitäts-A.-G. in Bu pest zwei elektrische Lokomotiven für Schnellzüge bestellt.

— **Personalnachrichten.** Die Beamten der Direktion Györ-Sopron-Ebenfurter (Raab-Ödenburg-Ebenfurter) Eisenba veranstalteten zu Ehren des Direktors Dr. Emerich Ritting anläßlich seines dreißigjährigen Dienstjubiläums und seiner nennung zum Direktor ein geselliges Mahl, bei dem der schäftsleitende Direktor, Hofrat Karl v. Haich, den Gefeier mit warmen Worten begrüßte. Auch der Oberinspektor Budapester Vizinalbahnen, Ludwig Zador, und der Inspek dieser Bahn, Ludwig Markovics, feierten kürzlich ihr bzw. 30. Dienstjubiläum und wurden aus diesem Anlaß ihren Berufsgenossen aufs herzlichste beglückwünscht.

Übrige europäische Länder.

— **Beendigung des Streiks bei den schwedischen Privatbahn** Der seit mehr als zweieinhalb Monaten dauernde Streik bei schwedischen Privatbahnen, über den wir in Nr. 37, S. 740 Nr. 40, S. 790 berichtet haben, ist zum Abschluß gekomm Die Vermittlung des Sozialministers hat zum Ziele geführt, daß der Betrieb am 23. und 24. Oktober wieder aufgenomm worden ist. „Sv. Dagbladet“ bezeichnet den Streikabschluß einen großen Mißerfolg für die Streikleitung, vor allem desha weil damit die allgemeine Auffassung, das Eisenbahnperso habe in der Streikwaffe ein Kampfmittel, gegen das nicht die Eisenbahnverwaltungen, sondern die ganze Gesellsch ziemlich machtlos seien, vollständig erschüttert worden sei. habe sich gezeigt, daß nicht einmal der gewalttätigste Mißbra der Disziplin der Fachvereinigungen eine notdürftige Aufre erhaltung des Eisenbahnbetriebes verhindern könne. Die nanzierung des Streiks habe den Eisenbahnern große wirtsch liche Opfer auferlegt, die sich nun als vergeblich erwie hätten. Der jetzt angenommene Vermittelungsvorschlag bri dem Personal nur recht geringe Vorteile. Bei der jetzigen dexzahl bewirke der Vorschlag, daß die Teuerungszulage um 3 % über das Angebot hinausgehe, das bereits ein frühe Vorschlag von Kihlmark enthielt und das schon im Sommer den Eisenbahnverwaltungen angenommen, vom Personal jed verworfen wurde. Würde die Indexzahl um 10 Einheiten ken, so würde die jetzt im Vermittlungsvorschlag enthalt Teuerungszulage mit dem Kihlmarkschen Vermittlungsvorsch völlig gleich gehen. Für den unverhältnismäßig größten des Personals, die Stationsarbeiter u. a., bedeuten 3 % Mehru ungefähr 5 Kr. im Monat. Das war die Sache nicht wert. Zu macht der Vermittlungsvorschlag das Zugeständnis, daß Einteilung der Orte nach der Teuerung schon am 1. Juli 1 anstatt am 1. Januar 1924 überprüft werden solle. Da di Überprüfung vermutlich verschiedene Verbesserungen für Personal bringen wird, so liegt darin ein gewisser Gewinn das Personal. Aber das hätte das Personal früher auch sc haben können. Die Beilegung des Streiks ist in den durch Streikfolgen betroffenen Gegenden, die unter den Verkehrse schränkungen sehr zu leiden hatten, natürlich mit großer friedigung aufgenommen worden. Alles Personal ist unmitt bar wieder in die Arbeit aufgenommen worden. Die Frist geschlossenen Abkommens reicht bis Ende 1924, und es sind dahin also weitere Streitigkeiten ausgeschlossen.

Die obige Auffasung des „Sv. Dagbladet“ ist von anderer S natürlich nicht unwidersprochen geblieben. Die Presse, die Interesse des Personals vertritt, macht geltend, daß das Pu kum, das von dem Eisenbahnstreik betroffen werde und in solchen Fällen an sich gerne geneigt sei, die Partei des beitgebers zu ergreifen, schon deshalb, weil dieser den Betr aufrecht zu erhalten sucht und daher in erster Linie die dürfnisse des Publikums zu vertreten scheint, sich sehr ru verhalten und die verschiedenen Unannehmlichkeiten mit duld getragen habe, und daß die Neigungen des Publikums d Streikpersonal anscheinend nicht abhold gewesen seien.

Sei dem, wie es wolle, jedenfalls darf Schweden froh sein, d Drucke, den ein so lange dauernder Streik naturgemäß auf ganze Verkehrs- und Erwerbsleben ausübt, nunmehr entron zu sein.

Dr. S

— **Die Anforderungen der schwedischen Eisenbahndirektion ; den Reichstag für das Haushaltjahr 1923/24.** Die schwe- che Eisenbahndirektion hat in einem Bericht an die Regie- ıg vom 8. September d. J. die nach ihrer Ansicht für das ushaltjahr vom 1. Juli 1923 bis 30. Juni 1924 für Eisenbahn- aten, Einführung der Luftdruckbremse usw. erforderlichen ttel in Höhe von 16 854 000 Kr. angemeldet. Zu diesen Aus- rungen gehören Abänderung des Hauptbahnhofs Stockholm d des Güterbahnhofs Norrtull, der zweigleisige Ausbau der ecken Örebro-Hallsberg-Laxå, Tranås-Aneby und Sandsjö- vsjö, der Anschluß der Westküstenbahn an die Staatsbahnen Gothenburg, neue Staatsbahnstrecken Sveg-Hede, Inlandbahn ischen Volgsjö und Gällivare, Forsmo-Hoting, Hällnäs-Sten- e. Im ganzen verlangen die Staatsbahnen vom Reichstag 3 jedoch nur 14 523 500 Kr.; da noch Mittel für Arbeiten vor- iden sind, die gegenwärtig nicht zur Ausführung kommen nnen, und an den Beträgen der im Gange befindlichen Ar- ten Überschüsse erwartet werden. Die Umänderung des uptbahnhofs Stockholm und des Güterbahnhofs Norrtull, r die wir schon in Nr. 24, S. 481 d. Ztg. berichteten, und ursprünglich schon vom Reichstag 1922 gefordert werden lte, wird zwei Jahre in Anspruch nehmen. Für die Inland- n ist geplant, die Bahn vorderhand nur bis Storuman als en geeigneten vorläufigen Endpunkt durchzuführen. Die ektion spricht sich jedoch, offenbar um den Wünschen der gestüm auf Fortsetzung des Bahnbaues drängenden Beteilig- Rechnung zu tragen, dahin aus, daß sie, sobald die Ver- tnisse es gestatten, mit Vorschlägen für die Wiederauf- ifung des nicht aufgegebenen Bauplanes hervortreten wird. Eisenbahndirektion will damit bis auf weiteres von dem danken einer Eisenbahnverbindung durch das Innere Lapp- ds zur Riksgränsbahn Abstand nehmen. Gegen diesen Ge- ken der Einstellung der Arbeiten an den südlichen und nörd- en Teilen der Inlandsbahn hat der Oberingenieur der Staats- nbauten, Hjalmar Fogelmarck, Einspruch angemeldet. Der zige Vorschlag stellt ein Abbrechen des bisherigen Bau- nes vor in einer Art und Weise, die gerade die Unsicherheit l die Ungelegenheiten in der wirtschaftlichen Arbeitsaus- rung und im Erwerbsleben Norrlands fördert. Es sei auch Rücksicht auf die ungeduldig wartende Ortsbevölkerung ger, im kleinen weiter zu arbeiten als den Bau ganz einzu- llen. Wenn die jetzt am Ort bestehenden Einrichtungen auf- öst und Arbeiten, Leitung und Material abgeschoben werden, es fraglich, ob die Arbeiten je wieder aufgenommen werden. tarbeiten müsse der Staat für alle Fälle und in nicht ge- gem Umfange einrichten. Jedenfalls sind die Erörterungen r die Fortsetzung der Inlandbahn noch nicht abgeschlossen.

Dr. S.

— **Südslawische Grenzstationen.** Das südslawische Verkehrs- nisterium veröffentlicht eine Aufstellung der Grenzstationen s Königreiches SHS. Danach kommen als südslawische Grenz- tionen für den Güter- sowohl als auch für den Personenver- hr (mit Zollämtern) folgende Ortschaften in Betracht: a) auf Staatsbahnen: 1. gegen Griechenland: Djevdjelija; 2. gegen lgarien: Zaribrod; 3. gegen Rumänien: Zombolja; 4. gegen terreich: Dravograd Meža (Unterdrauburg), Jesenice (Aßling); gegen Italien: Kranjska Gora (Kronau), Bistrica-Bohinjsko zero (Feistritz-Wocheinersee); 6. gegen Ungarn: Oroslamos, rgoš, Subotica, Brnjevas-Monostor (früher Baranyavár-Pelmo- stor), Gyékényes (A. V. Hungaria), Gemeinschaftsstation; auf der Südbahn: 1. gegen Italien: Rakek; 2. gegen Öster- ch: Maribor (Marburg), Prevalje (Prävali); 3. gegen Ungarn: toriba, Barcs. Übergangsstationen auf die Südbahn: Sisak, meinschaftsstation, Zagreb, Staatsbahnhof, Čakovac (früher aktornya), Ljubljana, Hauptbahnhof, Zaprešić.

— **Der neue russische Zollrubel.** Wie die amtliche Moskauer esse berichtet, wird vom Volkskommissariat für Außen- ndel ein interessantes Projekt ausgearbeitet, einen beson- en Kurs des Rubels einzuführen, der nur für die Erhebung Zollgebühren Gültigkeit haben soll. Im Volkskommissariat Finanzen haben in dieser Angelegenheit bereits Verhand- stattgefunden. Nach diesem Projekt soll der Kurs des lrubels auf eine bestimmte Zeit festgesetzt werden, und r etwa auf ein halbes Jahr, auf jeden Fall aber nicht weni- als drei Monate, da die häufige Veränderung des Kurses h Ansicht des Volkskommissariats für Außenhandel auf Zolloperationen einen ungünstigen Einfluß hat. Auch ist Sowjet für Arbeit und Landesverteidigung soeben eine rordnung erlassen worden, auf Grund der den staatlichen titutionen und bedeutenden Wirtschaftsorganisationen von Staatsbank besondere Darlehen zur Bezahlung der Einfuhrzölle vährt werden können. Diese Darlehen müssen kurzfristig und dürfen von der Staatsbank auf nicht mehr als drei nate bewilligt werden, und zwar nur für Zölle auf Waren, aus dem Auslande eingeführt werden. Die Bedingungen der Darlehnsbewilligung werden vom Volkskommissariat der Finan- zen nach Übereinkunft mit der Direktion der Staatsbank fest- gesetzt. Dem Volkskommissariat für Außenhandel ist laut einer Verordnung streng verboten, irgendwelche Aufschübe oder Ver- günstigungen bei der Bezahlung der Zölle und anderer Ge- bühren, die von den Zollbehörden erhoben werden, zu gewähren.

— **Schlafwagen 2. und 3. Klasse in Frankreich.** In die Züge, die nachts lange Strecken durchfahren, sollen künftig Schlaf- wagen 2. und 3. Klasse eingestellt werden. Die Abteile sollen auf jeder Seite drei Betten übereinander, insgesamt also sechs Betten erhalten, zu dem zweiten und dritten Bett soll eine eiserne Leiter hinaufführen. Man hat sich zu dieser Bauweise entschlossen, um eine größere Zahl Reisender unterbringen zu können, obwohl man damit rechnet, daß diese Einrichtung sich nicht uneingeschränkter Beliebtheit bei den Reisenden erfreuen wird. Die endgültige Einführung soll erst erfolgen, nachdem hinreichend Erfahrungen vorliegen.

Fremde Erdteile.

— **Die Untergrundbahn in Kalkutta.** Wie bereits in Nr. 36, S. 742 d. Ztg. gemeldet, ist in dieser Stadt der Bau einer Unter- grundbahn geplant, durch den die Eastern Railway an der Bagmorie-Station im Osten mit der East Indien Railway am Bahnhof der Benaresstraße im Westen verbunden werden soll. Wie die „D. A. Ztg." berichtet, wird diese Bahn etwa 10 km lang werden und den Hooglyfluß unterfahren. Acht Haltestellen sind vorgesehen, die von den Straßen aus durch Fahrstühle zu erreichen sind. Für jede Richtung ist eine eigene, aus Eisen- platten zusammengefügte Tunnelröhre vorgesehen. Auch die Bahnhöfe werden kreisförmig durchgebildet; sie werden einen Durchmesser von 7 m bei einer Länge von 100 m aufweisen. Der Bau dürfte deshalb besondere Schwierigkeiten machen, weil wasserhaltiger Untergrund zu durchfahren ist. Außerdem führt die Strecke auch vielfach unter bestehenden Bauwerken hin- durch. Man wird daher zum Bau ein besonderes Schildverfahren mit Druckluft in Anwendung bringen. Die Kosten des gesamten Baues werden auf 3½ Millionen Pfund Sterling geschätzt.

— **Elektrischer Betrieb auf den Trambahnlinien von Mel- bourne.** Das Melbourner Trambahn-Amt hat einen Entwurf zur Einführung elektrischen Betriebes auf sämtlichen vor- handenen Kabelbahnen, möglicherweise mit Ausnahme von drei städtischen Bahnstrecken, und zur Erweiterung einiger der bestehenden elektrischen Trambahnen aufgestellt. Der Kosten- aufwand für das geplante Neubau- und Umbauprogramm wird ungefähr 6,2 Millionen Pfund Sterling betragen und die Aus- führung der Arbeiten über 15 Jahre Zeit in Anspruch nehmen. Der Bau neuer Wagen, die nach Einführung des elektrischen Betriebes den künftigen verstärkten Verkehr bewältigen sol- len, wird vorbereitet; ein Vergleich der Zahlen von Melbourne und Sydney hat gezeigt, daß bei elektrischem Betriebe auf doppelte Verkehrszahlen gegenüber dem Kabelbetrieb zu rech- nen sein wird. Die Essendon-Linie, jetzt Eigentum einer Privatgesellschaft, soll übernommen werden, so daß das ge- samte Trambahn-Netz von Melbourne künftig unter einer ein- zigen Verwaltung stehen wird.

F. B.

Allgemeines.

— **Neuerungen für die Vielfachaufhängung hochvoltiger Wechselstrombahnen.** Auf der 1,5 km langen Versuchsstrecke zwischen den Stationen Pankow-Schönhausen und Pankow-Heinersdorf ist eine 15 000 Volt führende Fahrleitungsanlage für Wechselstrom-Vollbahnen geschaffen worden, die nach einem vom Oberregierungrat W. Heyden verfaßten, in Glasers Annalen veröffentlichten Berichte bemerkenswerte Un- terschiede gegenüber den bisher angewendeten Bauarten auf- weist. Insbesondere sollen verschiedene Ausführungen von Isolatoren und sonstige Anordnungen miteinander verglichen werden. Die mit bestem Erfolge angewendeten Schleuder- betonmaste sind mit eisernen Armauslegern für Doppelgleis versehen. Die Aufstellung dieser, keiner Unterhaltung be- dürfenden Maste ist zwar etwas umständlicher, sie sollen aber der Strecke ein auffallend ruhiges Bild verleihen. Um eine bessere Sichtbarkeit der Signale und Beobachtung ihrer Be- wegungen zu erreichen, ist Wert darauf gelegt worden, die Strecke in der Fahrrichtung möglichst klar und durchsichtig zu gestalten; unter diesem Gesichtspunkt sind alle Eisen- teile und Isolatoren angeordnet worden. Insbesondere soll sich die Anordnung der einfach und leicht zu montierenden Hänge- isolatoren bewährt haben, deren Preiswürdigkeit hervor- gehoben wird. (Vgl. hierzu auch die in Nr. 27 S. 541 d. lfd. Jahrg. dieser Ztg. veröffentlichte Abhandlung: „Vielfach- aufhängung des Fahrdrahtes und die Signalfrage").

Rechtspflege.

— Durch den Krieg gestörtes Gesamtfrachtführerverhältnis. Ablehnung der Schadenshaftung infolge Unterbrechung der Kette der Gesamtfrachtführer. Im Juli 1918 sandte die bulgarische Transportstelle Maritza von der bulgarischen Eisenbahnstation Philippopel mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen Tabak an die Weiterleitungsstelle der Sammelstelle Dresden-Friedrichstadt. Von dort aus sind die Ladungen im August 1918 an die Allgemeine Transportgesellschaft in Dresden weitergeleitet worden. Auf dem Wege von Bulgarien nach Dresden sind 11 Ballen Tabak abhanden gekommen. Auf Ersatz des Verlustes in Höhe von 11 141 *M*, für den die Deutsche Versicherungsgesellschaft in Bremen einzustehen hatte, hat diese Schadensersatzansprüche gegen den Sächsischen Eisenbahnfiskus erhoben, an dessen Stelle nunmehr das Deutsche Reich getreten ist. Der beklagte Fiskus hält der Klage den Mangel des Gesamtfrachtführerverhältnisses entgegen. Die Ware sei über Nisch, also durch Serbien befördert worden, während des Krieges sei jedoch das Internationale Übereinkommen im Verhältnis zwischen Deutschland und Serbien unterbrochen gewesen; denn die Militärbahnverwaltung habe jede Haftung für Schäden abgelehnt.

Landgericht und Oberlandesgericht Dresden haben den Anspruch der Klägerin mit folgender Begründung abgewiesen: Um eine Haftung des Sächsischen Staates für Bahnschäden außerhalb der sächsischen Bahn zu begründen, bedarf es des Nachweises, daß irgendwie ein Gesamtfrachtführerverhältnis vorliege, an dem die sächsische Eisenbahn beteiligt gewesen sei. Nach der rechtlichen Ausgestaltung, die die Gesamtfrachtführerhaftung in Art. 27 des Internationalen Übereinkommens gefunden hat (§§ 432, 469 HGB., § 100 EVO.), ist eine gesamtschuldnerische Haftung einer Reihe aufeinanderfolgender Bahnen dem Absender und dem Empfänger gegenüber wesentlich, ebenso grundsätzlich auch ein Rückgriffsrecht der einzelnen Bahnen untereinander. Nur so ist die schwere Haftung, die die nachfolgende Bahn durch Übernahme des Frachtbriefs und des Gutes für die vorhergehenden und nachfolgenden Bahnen übernimmt, zu rechtfertigen. Lehnt die Verwaltung einer zwischenliegenden Bahnstrecke die Haftung ausdrücklich ab, so sind die Bestimmungen über die Gesamtfrachtführerhaftung für die nachfolgenden Bahnen nicht anwendbar. Schon die Anwendung dieser Rechtsgrundsätze führt im gegenwärtigen Falle zur Abweisung der Klage. Denn es steht fest, daß die Verwaltung der Strecke Belgrad-Nisch die Haftung ausdrücklich ausgeschlossen hat.

Die gegen das oberlandesgerichtliche Urteil gerichtete Revision der Klägerin ist ohne Erfolg geblieben und vom Reichsgericht mit folgenden Entscheidungsgründen zurückgewiesen worden: „Das vom Internationalen Übereinkommen für die Haftung vorausgesetzte Gesamtfrachtführerverhältnis fehlt hier, weil auf der Strecke von Nisch bis Belgrad an Stelle der serbischen Bahn die Militärbahn eingetreten ist, die dem Internationalen Übereinkommen nicht angehört. Bei dieser Sachlage kann eine vertragsmäßige Haftung auf Grund des Internationalen Übereinkommens nicht anerkannt werden. Es fehlt jedenfalls jede Unterlage dafür. Eine Haftung nach deutschem Recht ist auch nicht gegeben, weil gar nicht feststeht, wo der Tabak abhanden gekommen ist." (Aktenzeichen: I. 447/21. — 1. 6. 22.)

K. M.-L.

— Gefälschte Duplikatfrachtbriefe. Haftung des Reichs für einen mit Büroarbeiten beschäftigten Weichensteller. Die Steingutfabrik (Aktiengesellschaft) in Sörnewitz bei Meißen hatte bei einer Firma in Bismarckhütte (O.-S.) Kohlen gekauft, die sie gegen Übergabe der Duplikatfrachtbriefe bezahlen wollte. Infolge von Fälschungen zahlte sie im August 1919 an einen Schwindler 10 625 Mark. Der Hilfsweichensteller P., der in den Pausen seines Weichenstellerdienstes mit Büroarbeiten in der Empfangsabteilung der Güterabfertigungsstelle Lazisk beschäftigt war, hatte auf Zureden des Schwindlers sieben gefälschte Frachtbriefduplikate abgestempelt. Für den Schaden nimmt die Steingutfabrik Sörnewitz das Reich in Anspruch. — Landgericht Beuthen (O.-S.) und Oberlandesgericht Breslau erkannten auf Abweisung der Klage, weil P. in einem Privatunternehmen des Staates beschäftigt gewesen ist, als er hilfsweise in der Güterabfertigungsstelle zu tun hatte. Diese Auslegung läßt das Reichsgericht nicht gelten. Es kommt in Frage, ob der P. zu der Beurkundung, die er mittels des ihm zugänglichen Abfertigungsstempels vorgenommen hat, berufen war. Denn der Staat ist es, der den Beurkundungen der berufenen Amtspersonen öffentlichen Glauben verleiht. Auch in der Vornahme einer öffentlichen Beurkundung seit[ens] eines dazu berufenen Beamten muß die Ausübung der dem B[e]amten anvertrauten öffentlichen Gewalt gefunden w[er]den. Da aus den getroffenen Feststellungen nicht zu erseh[en] ist, ob die Abstempelung der Frachtbriefe noch in den dem [P.] übertragenen Geschäftskreis fällt, mußte das Urteil aufg[e]hoben und die Sache selbst an das Oberlandesgericht Bresl[au] zur anderweiten Verhandlung zurückverwiesen werden. [Ist] anzunehmen, daß der P. zur Abstempelung der Frachtbri[efe] berechtigt war, so kann sich der Klageanspruch als begrün[det] herausstellen. (Aktenzeichen: III 512/21. — 30. 5. 22.)

Bücherschau.

— Vermessungskunde. Von Dr.-Ing. M. Näbauer, Pr[of.] a. d. Techn. Hochschule Karlsruhe. Verlag Julius Spring[er], Berlin 1922.

Das Werk erscheint als Teil der großen Handbibliothek f[ür] Bauingenieure und soll als Berater für Bauingenieure b[ei] größeren Vermessungsarbeiten dienen. Es behandelt den St[off] streng wissenschaftlich und bringt in sämtlichen Abschnitt[en] die mathematischen Grundlagen für die einzelnen Vermessung[s]methoden, Instrumente usw.

Der Text zerfällt in fünf Abschnitte und beginnt mit d[en] Elementen der Fehlertheorie und ihrer Verwertung für d[ie] Vermessungskunde. Der zweite Abschnitt beschreibt und e[r]klärt mit zahlreichen Abbildungen die verschiedenen Meßinstr[u]mente, woran sich als dritter Abschnitt die Ausführungen üb[er] Aufnahmearbeiten (Trigonometrische Punktbestimmung, Pol[y]gonzüge, Bussolenaufnahme, Nivellements, trigonometrische u[nd] barometrische Höhenmessung, Tachymetrie und Photogra[m]metrie) anschließen. Der vierte Abschnitt ist der Planherst[el]lung und der Flächenberechnung gewidmet, während im fünft[en] und letzten Abschnitt die Absteckarbeiten für Gerade u[nd] Kurven nach verschiedenen Methoden und für verschiede[ne] Zwecke geschildert sind. Dieses Werk zwingt bei sein[er] Durcharbeitung zu einer ernsten Beschäftigung mit der Ve[r]messungskunde, vermittelt dafür aber auch gründliche Ken[nt]nisse und wird so der Absicht des Verfassers entsprechend b[e]sonders dem im In- und Auslande tätigen, auf sich selbst a[n]gewiesenen Ingenieur ein guter Helfer bei seiner Arbeit sei[n.] Den Studierenden jedoch wird das Buch eine willkomme[ne] Quelle zur Vertiefung ihrer durch die Vorlesungen erlangt[en] Kenntnisse bieten.

Dr.-Ing. Busse.

— Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem wes[t]lichen Kriegsschauplatz. Von Wilhelm Kretzschman[n]. 128 S., 34 Tafeln und 1 Karte. Berlin 1922, E. S. Mittler [&] Sohn. Preis 1152 *M*.

Das Buch bildet den ersten Band einer Schriftenreihe, d[ie] die glänzenden Leistungen schildern soll, die deutsch[e] Eisenbahntruppen und Privatindustrie [in] edlem Wettstreit miteinander bei Wiederherstellung, Inb[e]triebnahme und Ausnutzung der Eisenbahnen im Wel[t]kriege vollbracht haben. Im ersten Teil des Buch[es] wird nach einem kurzen Überblick über die Bedeutung d[er] Eisenbahnen für die Kriegsführung und die Aufgaben d[er] Eisenbahntruppen zunächst die Entwicklung der Eisenbah[n]truppen vor dem Kriege sowie Zahl, Stärke und Zusamme[n]setzung der bei der Mobilmachung aufgestellten Eisenbahnba[u]formationen und Art und Umfang ihres Gerätes beschrieb[en] und kritisch beleuchtet. Ein Abschnitt über die Heranziehun[g] der Privatindustrie zu den Wiederherstellungsarbeiten und al[l]gemeine Betrachtungen über Wiederherstellungsarbeiten a[n] Gleis- und Betriebsanlagen, Brücken und Tunneln leitet z[u] dem zweiten Teil des Buches über. In diesem werden di[e] Einzelleistungen bei der Wiederherstellung der belgischen u[nd] französischen Eisenbahnen geschildert. Zahlreiche Skizze[n] im Text und eine große Zahl Abbildungen auf den 34 Tafel[n] des Anhanges erläutern durch Wiedergabe besonders bemerkens[]werter Ausführungen und charakteristischer Baustadien di[e] Darstellung. Eine Übersicht über die Tätigkeit der einzelne[n] Eisenbahnbauformationen im ersten Kriegshalbjahr schafft i[n] Verbindung mit den anderen Schilderungen des Buches ein[e] Art Kriegsgeschichte, die manchem eine liebe Erinnerung sei[n] wird.

Aber nicht in der Erinnerung an den großen Krieg allei[n] liegt der Wert des Kretzschmannschen Buches für den Eise[n]bahner: Es hält, weit über den Begriff des „Kriegsbuches" hi[n]aus, in überaus lehrreicher und fesselnder Weise fest, wie neu[]artige, ungewohnte Aufgaben des Eisenbahnwesens mit Initia[]tive und Schaffensfreude angefaßt und mit immerhin begrenzte[n] Mitteln frei von Schablone in kürzester Zeit in angemessene[r] Weise gelöst worden sind.

Dr.-Ing. Steuernagel-Berlin.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 0,56 km lange Einführung der Nebenbahn Zossen-Jüterbog (ehem. Militärbahn) in den Reichsbahnhof Jüterbog ist en Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Halle (Saale) zugerechnet worden.

Vereinsdrucksachen.

Die Geschäftsordnung des Ausschusses für technische Angelegenheiten ist neu herausgegeben und an die Verwaltungen erteilt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. November 1922 an ist die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen dem Personenhaltepunkt Naundorf b. Freiberg (Sa.) und Niederschöna zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 284 vom 3. November 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Änderungen des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement; Berechnung der Entfernungen für die Verteilung von Ausfällen und Entschädigungen nach Tarifkilometern statt nach Wagenkilometern (abgesandt am 9. November d. J.);

Nr. I 123 vom 4. November 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die neue Geschäftsordnung des Ausschusses für technische Angelegenheiten;

Nr. I 130 vom 7. November 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend a) Antrag der Reichsbahndirektion Schwerin auf Änderung der Vorbemerkungen I b im Radstandsverzeichnis betr. den Raddruck und Ersuchen des Wagenausschusses um Beifügung eines Zusatzes zu der Vorbemerkung 1; b) Antrag der Reichsbahndirektion Berlin auf Ergänzung der Ladeprofile des Radstandsverzeichnisses; c) Antrag des Schriftleiters des Technischen Vereinsorgans auf Erhöhung des Betrages für Geschäftskosten (abgesandt am 9. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember 1922 wird voraussichtlich der rechts der Bahnstrecke Ahaus-Gronau (Westf.) zwischen den Stationen Ahaus und Epe (Westf.) neu errichtete Bahnhof IV. Kl. Lasterfeld für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Ahaus und Lasterfeld 6,54 km,
zwischen Epe (Westf.) und Lasterfeld . . . . 4,78 km.

Zur Bedienung des Verkehrs werden selbst zunächst folgende Züge anhalten:
in der Richtung von Gronau (Westf.) nach Ahaus die Züge Nr. 562, 568, 8854 und 8862,
in der Richtung von Ahaus nach Gronau (Westf.) die Züge Nr. 561, 565 und 8855. (1572)

Münster (Westf.), 9. November 1922.
Reichsbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Seit dem 1. Oktober 1922 ist die bisherige Ladestelle Dransdorf unter der Bezeichnung „Bonn-Dransdorf" als Tarifstation in sämtliche deutsche Eisenbahn-Güterverkehre aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro, Ubierring 11.

Köln, den 4. November 1922. (1552)
Die Direktion.

Eröffnung von Hostenbach West für den Stückgutverkehr.

Der bisher nur für Gütersendungen der angeschlossenen Werke freigegebene Bahnhof Hostenbach West wird vom 1. Dezember 1922 ab für den allgemeinen Stückgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. (1566)

Saarbrücken, den 10. November 1922.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

3. Güterverkehr.

Allg. Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweiz. Eisenbahnen.

Auf 15. November 1922 erscheinen die Artikel 47 und 48 in neuer Fassung. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 9. November 1922. (1574)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1922 treten dem Ausnahmetarif 16 für Teigwaren die Butzbach-Licher und Neustadt-Gogoliner Eisenbahn, dem Ausnahmetarif 15 die Butzbach-Licher Eisenbahn bei. In dem Heft C I b werden mit dem gleichen Zeitpunkte bei der Butzbach-Licher Eisenbahn Zuschläge für Sendungen des Ausnahmetarifs 15 eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1564)

Berlin, den 11. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1922 bis zum 31. Dezember 1922 wird im Bereich der deutschen Reichsbahn für Grün- (Braun-), Rot- (Blau-), Weiß- und Wirsingkohl, frisch, bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen und Verwendung im Deutschen Reich ein neuer Ausnahmetarif 17 eingeführt. Die Fracht wird bei Frachtzahlung mindestens
a) für das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu den Frachtsätzen der Klasse E,
b) für 10 000 kg je Wagen zu den um 30 % erhöhten Frachtsätzen der Klasse E,
c) für 5000 kg je Wagen zu den um 60 % erhöhten Frachtsätzen der Klasse E
berechnet (vgl. Sondernummer 104 des Tarifanzeigers).

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1563)

Berlin, den 11. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 12. November 1922 an wird regelmäßiger Milchverkehr zwischen dem Personenhaltepunkt Naundorf b. Freiberg (Sa.) und Niederschöna zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 8. November 1922. (1556)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1922 tritt die Butzbach-Licher Eisenbahn dem Ausnahmetarif Nr. 25 für die regelmäßige Beförderung von Milch bei. (1570)

Berlin, den 10. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Heft b I b des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II (Zuschlag- und Anstoßfrachten usw.).

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1922 werden die auf Seite 31 des Tarifheftes, auf Seite 2 des Nachtrags 12, auf Seite 19 und 20 des Nachtrags 16 und auf Seite 18 des Nachtrags 20 unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze erhöht, und zwar:
für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 110 auf 220 ₰;
für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 540 auf 1080 ₰;
für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 430 auf 860 ₰.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 459).

Erfurt, den 11. November 1922. (1567)
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg (Tfv. 10).

Mit Gültigkeit vom 23. November d. J. werden die Ladegebühren der §§ 8 (1) und 9 im allgemeinen um 100 % auf volle Mark aufgerundet erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1569)

Altona, den 10. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr der Bad.-schweiz. Übergänge mit der Schweiz.

Auf 16. November 1922 wird für gedämpftes, getränktes oder sonst chemisch behandeltes Holz von Willisau nach Basel Bad. Bf. ein Frachtsatz von 140 Rappen für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg eingeführt.

Karlsruhe, 9. November 1922. (1573)
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Am 1. Dezember d. J. tritt unter Aufhebung des derzeit gültigen Gütertarifs ein neuer Tarif in Kraft.
In den Tarif sind neu aufgenommen:
1. die Stationen Gera (Reuß) Süd und Zwötzen Ost (bisher im bayerisch-sächsischen Tarif),
2. sämtliche, bisher nicht in den direkten Verkehr einbezogenen Stationen der Reichsbahndirektion Schwerin,
3. sämtliche bayerischen rechtsrheinischen Staats lokalbahn stationen,
4. die Stationen der Lokalbahnaktiengesellschaft in München und der Eisenbahnaktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee,
5. eine Anzahl von Stationen nördlicher Privatbahnen.

Dagegen ist die Station Mölln (Lauenburg) ganz in den nordwestdeutsch-bayerischen Tarif aufgenommen.
Der neue Tarif enthält außer Frachtermäßigungen auch Frachterhöhungen. Die für letztere vorgesehene verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt worden.
Abdrücke des Tarifs sind etwa vom 20. November ab bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen käuflich zu erwerben. Bis dahin erteilt das Verkehrsbüro der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.
Erfurt, den 2. November 1922. (1549)
Reichsbahndirektion.

Deusch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I Abt. B.
Mit Gültigkeit vom 13. November d. J. treten verschiedene Änderungen und Ergänzungen ein, u. a. in der Gütereinteilung in den Tarifstellen 10 (Abfallfische), 44 (Bimsstein), 127 (Glas), 143 (Harze) und 385 (Ton).
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, 6. November 1922. (1554)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation der schweiz. Transportanstalten.
Auf 1. 10. 1922 wurden Putzmörtelträger in Sp.-T. III aufgenommen. Weitere Änderungen der Güterklassifikation sind aus unserm Tarifanzeiger ersichtlich.
Karlsruhe, 6. Oktober 1922. (1553)
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif 7a für Eisenerz und Manganerz.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1922 ab wird die Station Neuwied als Versandstation in den Ausnahmetarif 7a für Eisenerz und Manganerz einbezogen.
Köln, im Oktober 1922. (1562)
Reichsbahndirektion.

Čechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Änderung.
Mit Gültigkeit vom 13. November 1922 bis auf weiteres ist im Abschnitt IV D unter 1, Ziffer (2) die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Pfennige von 100 auf 200 abzuändern. (An Stelle der unter 2c enthaltenen Tarifziffern werden auch weiterhin jene des Lokalgütertarifs der beteiligten Schiffahrtsverwaltungen angewendet.) (1559)
Wien, am 7. November 1922.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III (Sp.-T. Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.) und Teil IV (Sp.-T. Nr. 2 für die Beförderung von Holz). Änderung.
Mit Gültigkeit vom 13. November 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Pfennige von 100 auf 200 abgeändert.
Wien, am 7. November 1922. (1551)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien II, Praterkai Fruchtplatz.
Mit Gültigkeit vom 21. November 1922 tritt ein neuer Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts - Gesellschaft in Wien II, Praterkai Fruchtplatz, in Kraft, welcher Änderungen der Gebührenansätze enthält. (1568)
Wien, am 10. November 1922.
Nr. 113 249/Ia.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
Mit Gültigkeit vom 13. November 1922 bis auf weiteres wird betreffend
den allgemeinen Güterverkehr
den Getreideverkehr
den Holzverkehr
die Verhältniszahl zur Umrechnung auf Pfennige von 100 auf 200 abgeändert.
Regensburg, 10. November 1922. (1558)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Gütertarif, Teil II, vom 15. April 1921. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918.
Mit Geltung vom 13. November 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung der Tarifziffern in die Markwährung auf 200 erhöht.
München, 6. November 1922. (1557)
Z. 30 539/T/21.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Am 22. November 1922 wird die Güterannahme in Deggendorf, Linz, Passau und Regensburg sowie nach diesen Stationen eingestellt.
Der regelmäßige Motorschiffverkehr zwischen Wien und Budapest bleibt auch weiterhin uneingeschränkt aufrecht.
Die Wiederaufnahme des Verkehrs mit Deggendorf, Linz, Passau und Regensburg wird zeitgerecht verlautbart werden. (1565)
München, den 9. November 1922.
Z. 52 683/T/22.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 19[…] werden die Personenfahrpreise des a[…] gemeinen Verkehrs und die Gepäc[…] frachtsätze erhöht. Die Erhöhung b[…] trägt im Personenverkehr im allgeme[…] nen 100 % der jetzigen Fahrpreise. I[…] Gepäckverkehr wird der bisherige Ei[…] heitssatz von 15 ₰ für 10 kg und 1 k[…] auf 40 ₰ erhöht. Die Mindestfracht f[…] Gepäck wird bereits mit Wirkung vo[…] 15. November 1922 auf 40 ℳ erhöh[…] Eine weitere Erhöhung der Mindes[…] fracht am 1. Dezember 1922 tritt nic[…] ein. Die Erhöhungen werden durch Au[…] gabe neuer Tarife oder durch Nac[…] träge zu den bestehenden Tarifen od[…] im Verfügungswege durchgeführt.
Die Tariferhöhungen sowie die ve[…] kürzte Veröffentlichungsfrist sind g[…] mäß § 2 bzw. auf Grund der vorübe[…] gehenden Änderungen des § 6 der EV[…] (vgl. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.
Nähere Auskunft erteilt unser Ve[…] kehrsbüro. (1571)
Berlin, den 10. November 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. […] werden die Personenfahrpreise und di[…] Beförderungspreise für Gepäck usw. e[…] höht.
Lippstadt, 4. November 1922. (1555[…]
Die Direktion der Westfälischen Landes[…] Eisenbahn.

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.
Am 1. Dezember 1922 werden die i[…] Mark angegebenen Fahrpreise und Ge[…] päckfrachtsätze des Heftes 2 erhöht. Di[…] in tschechoslowakischen Kronen ange[…] gebenen Beträge bleiben unverändert.
Nähere Auskunft erteilt die Verkehrs[…] kontrolle I in Dresden-A., Strehlene[…] Straße 1.
Dresden, 6. November 1922. (1550[…]
Reichsbahndirektion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.
Gemäß dem Vorgehen der Reichsbah[…] werden mit Gültigkeit vom 1. Dezembe[…] 1922 die Personenfahrpreise um weiter[…] 100 % erhöht. (1561[…]
Stralsund, den 7. November 1922.
Der Vorstand.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.
Gemäß dem Vorgehen der Reichsbah[…] werden mit Gültigkeit vom 1. Dezembe[…] 1922 die Personenfahrpreise um weiter[…] 100 % erhöht. (1560[…]
Grimmen, den 7. November 1922.
Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.
Mit Gültigkeit ab 1. Dezember d. J[…] werden die Beförderungspreise im Per[…] sonenverkehr um 100 %, also auf die be[…] der Reichsbahn vom gleichen Tage a[…] gültigen Sätze erhöht.
Neustadt O.-S., 10. November 1922.
Der Vorstand. (1575[…]

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn A.-G[…]
Gemäß dem Vorgehen der Reichsbah[…] werden mit Gültigkeit vom 1. Dezembe[…] d. J. die Personenfahrpreise um weiter[…] 100 % erhöht.
Mühlhausen, den 14. November 1922.
Der Vorstand. (1576[…]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 44. Berlin, den 23. November 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehrssperren.

Von **Theodor Rinaldini**, Wien.

)ie Eisenbahnen sind nach dem internationalen sowie nach ı inneren deutschen und österreichischen Frachtrechte verchtet, **j e d e n** Frachtvertrag, dessen Abschluß ihnen unter bachtung der allgemein geltenden Bedingungen angeboten d, abzuschließen; für sie besteht aus Gründen des öffentlen Rechtes und der allgemeinen Wohlfahrt ein **B e f ö r r u n g s z w a n g**. Die Beförderung der Güter muß über in der **R e i h e n f o l g e** stattfinden, in der sie zur Belerung angenommen worden sind.

ede Zuwiderhandlung gegen eine dieser beiden Vorschriften ründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen adens. (I. Ü. Art. 5, allgemeines (österr.) HGB. Art. 422, tsches HGB. § 453, 200 § 3 und § 67 (3).)

s gibt aber **A u s n a h m e n** von den beiden angeführten pflichtungen; der **B e f ö r d e r u n g s z w a n g b e s t e h t** h t, wenn die Beförderung mit den regelmäßigen Beförıngsmitteln nicht möglich ist (z. B. bei solchem außerntlichen Anwachsen der Menge der zu befördernden Güter, Wagenmangel oder Lokomotivmangel oder Personalgel eintritt [vgl. Blume, I. Ü., Berlin 1910, Seite 48]) wenn Umstände, die als höhere Gewalt zu betrachten , die Beförderung verhindern (z. B. Schneeverwehung, rschwemmung, Felssturz); die **R e i h e n f o l g e d a r f** chbrochen werden, wenn zwingende Gründe des nbahnbetriebes (z. B. Bildung ganzer, einheitlicher Züge Kohlenzüge) oder das öffentliche Interesse (z. B. besondringender Bedarf an bestimmten Gütern wie Lebensmitteln, Brennstoffen oder unentbehrlichen sonstigen Betriebsstoffen für lebenswichtige Betriebe wie Bergwerke u. dgl.) eine Ausnahme rechtfertigen.

Das geltende Frachtrecht sieht ferner den Fall vor, daß **d e r A n t r i t t o d e r d i e F o r t s e t z u n g** der Beförderung durch höhere **G e w a l t** oder **Z u f a l l** verhindert ist (I. Ü. Art. 18, allgem. (österr.) HGB. Art. 394, deutsches HGB. § 428, EVO. § 74). Nach internationalem und österreichischem Frachtrecht kann, wenn wegen Betriebsstörung durch höhere **G e w a l t** oder **Z u f a l l** die Weiterbeförderung eines bereits unterwegs befindlichen Gutes über einen **H i l f s w e g** eintritt, die Zahlung der allfälligen Mehrfracht verlangt werden. Hat aber die Beförderung noch nicht begonnen (ist der **A n t r i t t** des Eisenbahntransportes verhindert), dann kann die Eisenbahn nach Art. 18 I. Ü. entweder das Gut dem Absender zur Verfügung stellen und es ihm überlassen, einen offenen Weg vorzuschreiben (in welchem Falle die Fracht für diesen Weg erhoben wird), oder aber ohne Befragung des Absenders das Gut auf Grund der Bestimmung des I. Ü. Art. 6 Abs. (1) lit. l ohne Anrechnung einer höheren Fracht über einen Hilfsweg befördern (vgl. Blume, I. Ü. Seite 115). Nach österreichischem Frachtrecht kann jedoch gemäß der jüngsten Fassung des § 74 Abs. (1) EVO. wohl auch bei noch nicht begonnener Beförderung die Fracht für den Hilfsweg ohne weiteres eingehoben werden. Das innere deutsche Frachtrecht, mit dem das österreichische Eisenbahnbetriebsreglement (jetzt Eisenbahnverkehrsordnung) seinerzeit in diesem Punkte vollkommen übereinstimmte, regelt die Frage insofern anders,

als bei bereits aufgelieferten Gütern eine Mehrfracht für den Hilfsweg nicht berechnet wird.

Alle diese Bestimmungen über Beförderungspflicht, Reihenfolge, Betriebsstörungen, Hilfswege und Anrechnung der Mehrfrachten stammen aus einer Zeit, da Störungen im Eisenbahnverkehr in der Regel nur durch Naturereignisse hervorgerufen wurden. Die Ursachen, die gegenwärtig die große Mehrzahl der Verkehrsschwierigkeiten erzeugen, wie die Überlastung bestimmter Strecken, das Versagen der Betriebsmittel infolge übermäßiger Abnützung durch den Krieg, das Fehlen von Betriebsstoffen (Kohlenmangel, Mangel an guten Schmiermitteln u. dgl.) war damals unbekannt. Vorübergehend waren allerdings bereits im Jahre 1907 auf den Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn nach ihrer Verstaatlichung derartige Verkehrsschwierigkeiten eingetreten. Der Verkehr hatte eine außerordentliche Steigerung erfahren, so daß Lokomotivmangel eintrat. Die Nordbahndirektion stellte am 23. Januar 1907 mit Kundmachung im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 12 den Frachtgüterverkehr ein, zugelassen blieben nur lebende Tiere, frisches Fleisch, leichtverderbliche Güter, dann Kohlen, Briketts und Brennholz. Diese Sperrmaßnahme wurde von der Eisenbahndirektion Kattowitz als unzulässig angesehen, weil es ihrer Auffassung nach gemäß Art. 5 I. Ü. unzulässig war, einzelne Güterarten von der Annahme auszuschließen. Dieser Streitfall wurde aber bald beigelegt. Immerhin führte er zur Erörterung der Frage in der Fachpresse (vgl. Zeitung des Vereins vom 2. 3. 1907, Nr. 17, Verordnungsblatt für Eisenbahnen u. Schiffahrt vom 20. 6. 1907, Nr. 71) und zu ihrer Behandlung bei der Ausarbeitung der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung und des österreichischen Eisenbahnbetriebsreglements vom Jahre 1909. In diesen beiden Verordnungen wurde im § 63 (1) die Bestimmung aufgenommen, daß die Annahme von Sendungen allgemein oder für bestimmte Versandbezirke oder für bestimmte Arten von Gütern eingestellt werden darf, wenn zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse es erfordern. Diese Bestimmung wurde dann in das Vereinsbetriebsreglement als Zusatzbestimmung lit. h zu Art. 5 I. Ü. übernommen und fand auf diesem Wege auch Aufnahme in die internationalen Gütertarife.

Die im vorstehenden besprochenen Bestimmungen des Frachtrechtes bilden die frachtrechtliche Grundlage für die Verfügung der Verkehrssperren und die Anordnung der Benutzung von Hilfswegen.

Das Bedürfnis nach einer neuen Regelung und Handhabung der Verkehrssperren hat sich in der Nachkriegszeit insbesonders deshalb ergeben, weil es während des Krieges fast keinen internationalen Verkehr gab und innerhalb der einzelnen Staaten die Eisenbahnen mehr oder minder der Militärgewalt unterstellt waren, die auch auf die Regelung des Zivilgüterverkehrs maßgebenden Einfluß nahm. Die Tätigkeit der Zivileisenbahnbehörden mußte sich in dieser Frage hauptsächlich auf die Feststellung der Listen der jeweils zugelassenen Zivilgüter beschränken.

Gleich nach Schluß des Krieges war man vielfach der Meinung, daß nun die Zeit der einschneidenden und immer wiederkehrenden Beschränkungen des Güterverkehrs glücklich vorüber sei. Gar bald zeigte sich aber, daß die Schwierigkeiten nicht nachließen, sondern sich mehrten. War während des Krieges die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen aufs höchste angespannt, und war die Beschränkung des Zivilverkehrs nur auf die starke Belastung der Eisenbahn mit Militärtransporten zurückzuführen, so trat hingegen in der Nachkriegszeit eine außerordentliche Abnahme der Leistungsfähigkeit der Bahnen ein, die insbesondere auf dem Gebiete der vormaligen österreichisch-ungarischen Monarchie durch die Zerstückelung des vordem einheitlichen Eisenbahnnetzes und die Festsetzung ganz ungeeigneter Grenzübergangsstationen verschärft wurde. Aber auch in Deutschland zeig sich bald, daß die Schwierigkeiten im Güterverkehr nicht bald schwinden würden. Die neuerrichteten Zollgrenzen, vielen Ein- und Ausfuhrverbote der neuentstandenen Staat, das Entstehen neuer nationaler Zahlungsmittel und i Kursschwankungen brachten es mit sich, daß die Güt verfrachtung die alten gewohnten und für die Bedürfnisse d betreffenden Verkehrs eingerichteten Wege verließ und ne Wege suchte, die den nunmehr an sie gestellten vermehrt Anforderungen zunächst nicht gewachsen waren. Neue Güt verkehre entstanden, verschwanden aber nach verhältnismäß kurzer Zeit wieder oder bewegten sich wieder über ande Wege. Die Ursachen waren oft politische Umstände, wi schaftliche Verhältnisse oder Kursveränderungen der v schiedenen Währungen. Auch die in den einzelnen Staat zu verschiedenen Zeiten einsetzenden Tarif- und Zollerhöhu gen wirkten in diesem Sinne. So entstand ein äußerst u regelmäßiger, stoßweise einsetzender Güterverkehr, der folge seiner großen Schwankungen in der zu befördernd Gütermenge und wechselnden Richtung seiner Wege fo während Stauungen verursachte.

Die Eisenbahnen trachteten durch möglichst rasche Wied herstellung ihrer durch den Krieg arg mitgenommenen B triebsmittel, insbesondere der Lokomotiven und Wagen, dur Ausgestaltung der neuen Grenzbahnhöfe und der infolge d neuen Verhältnisse stärker in Anspruch genommenen Streck sowie durch den Abschluß von Vereinbarungen zwischen d verschiedenen Staaten die möglichste Besserung der Verkeh verhältnisse herbeizuführen. Dies ist auch bereits zum gut Teile gelungen; aber jene Störungsursachen, die außerhalb d Eisenbahnbetriebes liegen und mit der allgemeinen Wirtschaf lage in Mitteleuropa zusammenhängen, bestehen noch imm fort und üben ihre unheilvolle Wirkung dauernd aus. E regelmäßiger, über bestimmte Wege ruhig dahinfließend Güterverkehr, wie er vor dem Kriege allgemein bestand, daher für die nächste Zeit wohl noch nicht zu gewärtigen. besteht also vorläufig noch immer die Notwendigkeit, dur bestimmte eisenbahndienstliche Maßnahmen die Bildung groß Stauungen zu verhindern und eine verhältnismäßige Reg mäßigkeit der Verkehrsabwicklung sicherzustellen. Auch mu vorgesorgt werden, daß nicht durch minder wichtige Tran porte die Beförderung lebenswichtiger Sendungen beeinträchti wird. Diesem Ziele sollen die eisenbahndienstlichen Spe maßnahmen dienen.

Die Deutsche Reichsbahn hat zu diesem Zwecke im Janu 1922 Grundsätze für die Anordnung, Behandlung und Durc führung von Verkehrssperren herausgegeben; ihr wesentlich Inhalt wurde bereits in der Nr. 15 vom 20. April d. J. dies Zeitschrift auf Seite 303 bekanntgegeben.

Nach diesem Vorbilde hat das österreichische Bundesminis rium für Verkehrswesen am 1. Juli 1922 unter Z. 22 636, ei Dienstanweisung, betreffend die Sperren im Güterverkehr u die Umleitung von Sendungen, in seinem Amtsblatt v 8. Juli 1922 unter Nr. 66 verlautbart. Diese Dienstanweisu ist zwar nur an die Bundesbahndirektionen gerichtet, die öst reichischen Privatbahnen, von denen die Südbahn und Eisenbahn Wien-Aspang an der Ausarbeitung der Dien anweisung teilgenommen haben, wurden aber mit besondere Erlasse eingeladen, die gleichen Vorschriften auch für ihr Bereich anzuwenden; dieser Aufforderung sind sie nach kommen.

Die neue Dienstanweisung ist am 15. August 1922 in Kr getreten. Sie enthält zunächst eine Vorbemerkung, der besonders hervorgehoben wird, daß es sich um außerorde liche Maßnahmen zur Wiederherstellung der Regelmäßigk des Betriebes handelt, die wegen der mit ihnen für einzel Kreise der Bevölkerung unvermeidlich verbundenen groß Nachteile nur dann angewendet werden dürfen, wenn sie dur zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder des öffentlich

interesses unbedingt geboten sind, niemals aber nur zu dem Zwecke, um sich selbst den Dienst zu erleichtern. Es folgen hierauf drei Abschnitte, die von den Rückhaltsperren, Annahmesperren und Hilfswegen handeln.

Im Abschnitt I, Rückhaltsperren, wird zunächst der Begriff der Rückhaltsperren dahin umschrieben, daß sie verkehrdienstliche Maßnahmen sind, die den Zweck haben, bei plötzlich eintretenden Verkehrsschwierigkeiten die in das notleidende Gebiet zurollenden Frachten auf vorgelegenen Strecken zurückzuhalten. Sie sind also, wenigstens nach österreichischem und internationalem Frachtrechte, zum Unterschiede von den Annahmesperren nur innere betriebsdienstliche Verfügungen der den Zugverkehr regelnden Eisenbahndienststellen, die den Parteien gegenüber keinerlei rechtliche Wirkung haben; sie bewirken keine Verlängerung der Lieferfristen und sollen daher allein ohne Annahmesperre nur dann verfügt werden, wenn die Schwierigkeiten nicht erheblich länger als 48 Stunden andauern. Bei ihrer Mitteilung an ausländische Bahnen (ausgenommen Deutschland, wo eine Verwechslung mit Annahmesperren nicht zu befürchten ist) oder an Privatbahnen soll jedesmal ausdrücklich angegeben werden, daß diese Verfügung keine Einstellung des Güterverkehrs, sondern nur das Ersuchen um vorübergehende Zurückhaltung rollender Frachten ist. In der Regel sind lebende Tiere, leichtverderbliche Güter, Dienstkohle und Leichen von der Zurückhaltung auszunehmen, weitere Ausnahmen sind unzulässig.

Der Abschnitt II, Annahmesperren, enthält Bestimmungen über die Antragstellung seitens der Direktionen sowie über die Bekanntgabe an die Bahndienststellen und die Veröffentlichung in den Tagesblättern. Der Begriff der Annahmesperre, der ja im § 63 EVO. strafrechtlich festgelegt ist, brauchte nicht näher umschrieben werden. Besonders hervorzuheben ist, daß bei der Antragstellung von Annahmesperren zunächst der Inlandverkehr in Betracht kommen soll. Nur wenn die Sperre dieses Verkehrs nicht ausreichend wäre, soll der Reihenfolge nach die Sperre des Verkehrs nach dem Auslande, dann des Verkehrs aus dem Auslande und in letzter Linie des Durchzugsverkehrs in Erwägung gezogen werden. Auf den ausländischen Durchzugsverkehr sollen aber Annahmesperren nur dann ausgedehnt werden, wenn eine genügende Entlastung der in Betracht kommenden Bahnhöfe und Strecken durch eine selbst weitgehende Inlandssperre allein nicht erreicht werden kann. Diese Bestimmung wurde deshalb getroffen, weil Sperren des Auslandsverkehrs erfahrungsgemäß erst nach verhältnismäßig langer Zeit eine Wirkung zeigen, dagegen aber oft auch nach ihrer Aufhebung noch lange nachwirken, da die Parteien und zuweilen auch die Bahnorgane der Aufhebung nicht die gehörige Aufmerksamkeit schenken, so daß die Gütersendungen auch fernerhin über jene Wege rollen, auf die sie während des Bestandes der Sperre abgelenkt worden sind. Solche Umstände bringen aber große finanzielle Nachteile infolge von Frachtverlusten für die Verwaltungen der gesperrten Strecken oft andauernd mit sich. Auch haben Auslandssperren des öfteren schon Vorstellungen der Nachbarstaaten nach sich gezogen und tragen daher immer die Gefahr in sich, das Verhältnis zu den Nachbarstaaten zu trüben. Dagegen sind Inlandssperren leicht zu handhaben, sie können rasch wieder aufgehoben werden, und ihre Durchführung ist unschwer zu überwachen.

Weiter wird die Bekanntmachung an die Bahndienststellen und die Veröffentlichung in den Tagesblättern geregelt. Schließlich wird angeordnet, daß bei der Auswahl der bei Annahmesperren zur Beförderung zugelassenen Sendungen in erster Reihe folgende Gegenstände zu berücksichtigen sind:

a) Lebensmittel, darunter ist auch Getreide und Schlachtvieh zu verstehen; nicht hinzuzurechnen sind Konserven, Branntwein, Weine und Most; b) Tierfuttermittel; c) Brennstoffe, dazu gehören auch Briketts, Brennspiritus und Heizöl; d) Beleuchtungsstoffe; e) leere Verpackungen und Gebinde aller Art; f) Maschinenschmieröl; g) landwirtschaftliche Gegenstände; dazu gehören Saatgut, Dünger aller Art und landwirtschaftliche Geräte (unter landwirtschaftlichen Geräten sind landwirtschaftliche Maschinen nicht zu verstehen); f) Zeitungsdruckpapier; i) Grubenholz und Sprengmittel für Bergbaubetriebe; k) Eisenbahndienstgut; l) Umzugsgut; m) Tabak.

Im Abschnitt III, Hilfswege, wird vor allem bestimmt, daß die Direktion, sobald die Notwendigkeit eintritt, Sendungen von dem vorgeschriebenen Wege abzulenken, das Einvernehmen mit den Bahnverwaltungen zu pflegen hat, über deren Strecken die Beförderung erfolgen soll. Ist ein solches nicht zu erzielen, so ist die Vermittlung des Bundesministeriums für Verkehrswesen anzusprechen. Weiter wird festgestellt, daß die in Anspruch genommenen Strecken in frachtrechtlicher Hinsicht als Hilfswege nur für jene Sendungen gelten, für die die Eisenbahn auf Grund reglementarischer Bestimmungen (§ 74 österr. EVO., Art. 18 I. Ü. besondere Kundmachungen in einzelnen Auslandsverkehren) die Fracht für den tatsächlichen Beförderungsweg zu erheben berechtigt ist. Für andere Sendungen liegt lediglich eine Umleitung aus Betriebsrücksichten vor, für die keine Entschädigung verlangt werden kann. Schließlich folgen in diesem Abschnitt noch Einzelbestimmungen über die Durchführung der Ablenkung von Sendungen auf Hilfswege oder ihre Umleitung aus Betriebsrücksichten.

Um eine geregelte und möglichst einheitliche Behandlung der Verkehrssperren herbeizuführen, hat das österreichische Bundesministerium für Verkehrswesen auf Anregung der italienischen Staatsbahnen eine Besprechung der Bahnverwaltungen der an Oesterreich grenzenden Staaten herbeigeführt, die am 26. und 27. Juli 1922 in Wien stattfand und zu einer vollkommenen Einigung geführt hat.

Bei dieser Beratung wurden folgende Grundsätze aufgestellt, die vom 15. August 1922 an gelten:

1. Mit der Bekanntgabe der Annahmesperre eines Landes an die ausländischen Verwaltungen und der Entgegennahme der Annahmesperren ausländischer Verwaltungen sowie zur Weiterleitung solcher Mitteilungen wird grundsätzlich in jedem der vertretenen Länder eine Vermittlungsstelle betraut und zwar:

a) in Deutschland: die G. B. L. Süd in Würzburg für Mitteilungen aus und nach Oesterreich;
die G. B. L. Ost in Berlin für Mitteilungen aus und nach der tschechoslowakischen Republik,
b) in Italien: die Staatsbahndirektion Triest,
c) im Königreiche der Serben, Kroaten und Slovenen: die Staatsbahndirektion Agram, sowohl für die Jugoslawischen Staats- als auch Privatbahnen,
d) in Oesterreich: das Bundesministerium für Verkehrswesen, sowohl für die Bundesbahnen als auch für die Privatbahnen,
e) in Ungarn: die Direktion der kgl. ungar. Staatseisenbahn, Abteilung F IVa, Budapest, sowohl für die kgl. ungarischen Staatsbahnen als auch für die ungarischen Privatbahnen,
f) in der tschechoslowakischen Republik: die Staatsbahndirektion Prag für alle Bahnen.

2. Die Annahmesperren sind von der Vermittlungsstelle des Landes, in dessen Bereich die Annahmesperre verhängt wird, grundsätzlich nur den oben angeführten Vermittlungsstellen der unmittelbar angrenzenden Länder weiterzugeben, die ihrerseits diese Sperrverfügungen nur an jene ausländischen Verwaltungen weiterzugeben haben, die an das Land, das die Sperre verfügt, nicht unmittelbar angrenzen.

3. Um die Weitergabe ausländischer Annahmesperren durch mehrere empfangende Vermittlungsstellen zu vermeiden, wird festgesetzt, daß die Sperren nach folgender Übersicht bekanntzugeben und weiterzuleiten sind.

Italien:
- → Frankreich
- → Schweiz
- → Österreich
  - → Deutschland G. B. L. Süd → Deutschland G. B. L. Ost
  - → Tschechoslowakei → Polen
- → Südslavien
  - → Ungarn
  - → Rumänien

Südslavien:
- → Österreich → Deutschland G. B. L. Süd → Deutschland G. B. L Ost
- → Tschechoslowakei → Polen
- → Ungarn
- → Italien
  - → Schweiz
  - → Frankreich
- → Rumänien

Ungarn:
- → Österreich → Schweiz
- → Südslavien → Italien → Frankreich
- → Tschechoslowakei
  - → Deutschland G. B. L. Ost → Deutschland G. B. L. Süd
  - → Polen
- → Rumänien

Tschechoslowakei:
- → Deutschland G. B. L. Ost → Deutschland G. B. L. Süd → Frankreich
- → Österreich
  - → Italien
  - → Schweiz
- → Rumänien
- → Ungarn
- → Polen
- → Südslavien

Deutschland G. B. L. Süd:
- → Österreich
  - → Italien
  - → Südslavien
  - → Ungarn → Rumänien
- → Deutschland G. B. L. Ost
  - → Tschechoslowakei
  - → Polen

Deutschland G. B. L. Ost:
- → Polen
- → Tschechoslowakei → Ungarn → Rumänien
- → Deutschland G. B. L. Süd
  - → Österreich
    - → Südslavien
    - → Italien
  - → Schweiz

Österreich:
- → Deutschland G. B. L. Süd
  - → Deutschland G. B. L. Ost
    - → Dänemark
    - → Schweden
  - → Frankreich
- → Tschechoslowakei → Polen
- → Ungarn → Rumänien
- → Südslavien
- → Italien
- → Schweiz

(Dabei ist zu beachten, daß die die Sperre verfügende Bahnverwaltung des an erster Stelle genannten Staates die Sperre nur den Vermittlungsstellen in den in der Übersicht zunächst genannten Staaten bekanntzugeben hat, diese so verständigten Vermittlungsstellen haben die Verfügung wieder nur an die in der Uebersicht bezeichneten nächsten Stellen weiterzugeben usw.; die Übersicht stellt also keine Wegevorschrift für direkt gerichtete Telegramme dar, sondern eine Zusammenstellung der übernommenen Verpflichtungen zur Verständigung von Stelle zu Stelle.)

4. Bei der Bekanntgabe von Annahmesperren nach solchen Stationen, die umbenannt wurden, ist der frühere Stationsname in Klammer beizufügen, bei Sperren ganzer Strecken ist wenigstens der Anfangs- und Endpunkt in der früheren Stationsbezeichnung anzugeben. Bei Streckenbezeichnungen ist zwischen der Anfangs- und Endstation kein Bindestrich, sondern das Wort „bis“ zu setzen.

5. Bei der Bekanntgabe von Sperren mehrerer Strecken ist möglichst so vorzugehen, daß die Richtung oder der Ausgangspunkt der Sperren beibehalten wird.

6. Befristete Sperren sind so rechtzeitig bekanntzugeben, daß die Hinausgabe an die Dienststellen der empfangenden Bahn noch eine Wirkung verspricht; Sperren, die in längstens zwei oder drei Tagen ablaufen, sind überhaupt nicht den ausländischen Vermittlungsstellen für Sperren mitzuteilen.

7. Die Verlautbarung von Annahmesperren hat die die Sperre verfügende Verwaltung zu veranlassen, und zwar ist die Annahmesperre, wenn die sie verfügende Verwaltung dem R. I. V. angehört, in der Zeitschrift für internationale Transporte in Bern, wenn sie auch dem V. W. Ü. angehört, auch in der Zeitschrift Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu veröffentlichen. Die die Sperrmitteilung weitergebende Verwaltung hat bezüglich der Verlautbarung der Sperre nichts zu veranlassen.

8. Die bei Annahmesperren zur Beförderung zugelassenen Güter sind namentlich anzuführen.

9. Jede Miteilung einer Annahmesperre hat die Bemerkung zu enthalten, ob rollende Güter auslaufen können oder anzuhalten sind, ferner die Bekanntgabe jener Stelle, die zur Erteilung von Sperrausnahmeverfügungen ermächtigt ist.

10. Für Ausnahmesperren sollen womöglich nur Frachtgutwagenladungen in Betracht kommen, Stückgüter und Eilgut sollen in der Regel davon ausgenommen werden.

11. Jedes Telegramm, mit dem die Verfügung einer Annahmesperre verlautbart wurde, ist nachträglich mittels Telegrammbriefes jenen Stellen, an die das Telegramm gerichtet war, zu bestätigen.

12. Vorstehende Vereinbarungen treten mit 15. August 1922 in Kraft.

40 Jahre Eisenschwellenbau.

Da bei der Wahl eines Oberbausystems die Erfahrungen mitbestimmend sind, die aus dem Verhalten der in Frage kommenden Schwellensorten gezogen werden können, über die mit eisernen Querschwellen erzielten Ergebnisse solche aber wenig und nicht in durchaus einwandfreier Weise bekanntgegeben werden, so ist die von Reg.-Baurat A. Diehl verfaßte Abhandlung „40 Jahre Eisenschwellenbau“ lebhaft zu begrüßen. (Sie ist ein Teilauszug aus der von der Technischen Hochschule Karlsruhe genehmigten Dr.-ing.-Dissertation über „Die Lebensdauer des Oberbaues auf eisernen Querschwellen mit Roth- und Schülerscher Schienenbefestigung in Abhängigkeit von den Anlage- und Verkehrsverhältnissen der Bahn“.)

Der Verfasser konnte seinen eingehenden Betrachtungen Beobachtungen zugrunde legen, die sich auf den meist außerordentlich verkehrsreichen, stark belasteten Strecken der ehemalig Badischen Staatseisenbahnen anstellen ließen. Da diese Staatsbahnen bereits im Jahre 1881 mit der Einführung des Eisenschwellenbaues unter Verdrängen der Holzschwellen auf ihren Linien begonnen haben, so konnten die Beobachtungen während eines langen Zeitraumes durchgeführt werden. Abgesehen von einzelnen, durch besondere Verhältnisse bedingten, in der Abhandlung erwähnten Ausnahmen, war vor Kriegsbeginn die Holzschwelle bereits überall beseitigt.

Über die in Baden bei dem Übergang zum Eisenschwellenbau nach und nach, der zunehmenden Verkehrssteigerung entsprechend verstärkten Oberbauanordnungen mit 60, 75 und 100 mm hohen Eisenschwellen und über die Einzelteile des Oberbaues geben 5 Blatt Zeichnungen (der Abhandlung am Schlusse beigefügt) ein gutes Bild und die zu weiterer Betrachtung erforderlichen Unterlagen, zumal die nötigen Maßzahlen sowie die Angaben der Festigkeitswerte nicht fehlen.

Nach einer Schilderung der Zerstörungsformen, wie sie bei dem badischen Eisenschwellenbau zutage treten, ging der Verfasser zur Besprechung der Lebensdauer über, zu der das vorliegende, umfangreiche amtliche Material ausgiebige, dem Zweck entsprechende Verwendung fand, und stellte dabei fest, daß die Lebensdauer der Eisenschwellen der ehemalig Badischen Staatsbahnen erheblich höher ist, als die seinerzeit von E. Biedermann in seiner Schrift „Oberbau auf hölzernen und eisernen Schwellen“ ermittelte, bei deren Berechnung jedoch die in Baden seit 1881 in dieser Hinsicht gemachten Erfahrungen nicht berücksichtigt wurden.

Wie mit Recht von dem Verfasser in seiner Abhandlung hervorgehoben wird, ist bei der Art des in Baden zur Gleisverstärkung vorgenommenen Umbaues für die Gesamtlebensdauer der Eisenschwellen zu unterscheiden zwischen der ersten

egedauer und der mittleren, wobei erstere die Zeit vom erstmaligen Einbau bis zum erstmaligen Ausbau umfaßt (Um- infolge der Einführung des stärkeren Schwellenprofils, Er- z der 60 bzw. 75 mm hohen Schwellen durch solche der bzw. 100 mm Höhe), während unter mittlerer Lebensdauer arithmetische Mittel der Einzellebensdauer von Schwellen er bestimmten Sorte zu verstehen ist, die etwa mit dem itpunkt erreicht wird, bei dem der Ausbau der Schwellen zur Hälfte des ursprünglichen Einbaues gediehen ist.

Findet bei der Bestimmung der Lebensdauer der Eisen- wellen die Art, in der sich die Gleisverstärkung vollzog, ner der Ausbau zu schwach befundener Schwellen und deren iederverwendung in weniger stark beanspruchten Gleisen ine Berücksichtigung, so kommt man zu einem unrichtigen gebnis (vgl. Abb. 5 Ermittlung der Lebensdauer der 60, und 100 mm hohen Eisenschwellen nach dem Verfahren n Couard).

Die dem Verfasser zur Verfügung stehenden amtlichen An- gben wurden in übersichtlichen Zusammenstellungen auf 12 hlentafeln unter Beigabe von 8 Schaubildern niedergelegt; ist dabei zunächst veranschaulicht, wie die verschiedenen erbauanordnungen in den Jahren 1905 bis 1918 auf die durch- henden Hauptgleise entfallen; daran schließt sich eine Zu- mmenstellung der Jahresbezugsmengen der einzelnen wellensorten, nebst einer solchen über die am 1. Januar 19 in den einzelnen Bahnbaustrecken eingebauten und vor- igen Stückzahlen an Schwellen, so daß mit Hilfe dieser feln der Gesamtbezug wie der Gesamtverbrauch an Eisen- wellen für die Zeit von 1881 bis 1. Januar 1919 ermittelt rden kann.

Es ergibt sich demnach ein Gesamtabgang an Eisenschwellen

von 60 mm Höhe mit 316 769 Stück
„ 75 „ „ „ 135 876 „
„ 100 „ „ „ 43 220 „

d somit, wenn man das Verfahren von Couard zugrunde en würde, eine Lebensdauer bis zum 1. Januar 1919 von –34 bzw. 21—27 und 19,5 Jahren.

Es wird dann nachgewiesen, daß und warum dieses Verfahren zu ungünstigen Ergebnissen führt, und versucht, auf Grund anderer Aufzeichnungen zuverlässigere Werte für die Lebensdauer zu ermitteln.

Auf Grund einer mit Beginn des Jahres 1912 eingeführten eingehenden amtlichen Aufzeichnung ließen sich Zusammenstellungen anfertigen, aus denen von diesem Zeitpunkt ab ersichtlich ist, aus welchem Grunde (gewöhnliche Abnützung, Beschädigung durch Entgleisung, Verrosten auf der freien Strecke und Verrosten im Tunnel) und in welcher Stückzahl alljährlich ein Ausbau nötig war, und wie diese Jahresstückzahlen sich zur Bezugsmenge und zu der in dem betreffenden Jahre noch eingebauten Menge verhalten.

Diese vom Jahre 1912 an beginnenden Aufzeichnungen gaben die Möglichkeit, unter Berücksichtigung einer über eine Probestrecke beförderten Bruttolast auch dem Verhalten einzelner Jahrgänge des 75 und 100 mm hohen Schwellenprofils hinsichtlich der Lebensdauer nachzugehen; die betreffenden Ergebnisse sind in den Schaubildern 6, 7 und 8 zur Darstellung gebracht; sie führen, insbesondere für die 100 mm hohen, 70 kg schweren Schwellen zu sehr viel günstigeren Ergebnissen als das — hier nicht anwendbare — Verfahren von Couard.

Wenn nun auch durch die geschilderte Ermittlung des jährlichen Schwellenabganges im Verhältnisse zur Bezugs- bzw. Einbaumenge eine mathematisch völlig einwandfreie Berechnung der Lebensdauer der in Betracht kommenden drei Schwellensorten nicht erzielt werden konnte — eine solche wird bei den vielerlei Arten der Beanspruchungen durch den Verkehr und der schädlichen örtlichen Einflüsse überhaupt nicht zu erreichen sein —, so ergibt sich doch aus der Abhandlung zur Genüge eine hervorragende Lebensdauer der Eisenschwellen und damit die Möglichkeit für diese Schwellen, in den ihnen bisher oft versagten Wettbewerb mit den Holzschwellen einzutreten. Zu dieser erfreulichen Lösung mit seiner Arbeit sein redlich Teil beigetragen zu haben, muß dem Verfasser als Verdienst angerechnet werden.

K., den 21. Oktober 1922. Dr.-Ing. Ed. Lang, Baurat a. D.

Die große Verkehrsreform.

Aus einem Vortrage, den Ministerialdirektor a. D. Exzellenz Kirchhoff über diese Frage kürzlich in seiner Vaterstadt Paderborn gehalten hat, teilen wir folgendes mit:

„... Eine Fahne hatte ich aber immer hochgehalten: das ist der Reichseisenbahngedanke Bismarcks, dessen einziger noch lebender Mitarbeiter an seiner Eisenbahnpolitik ich bin. Diese mir in Fleisch und Blut übergegangene Mission erfüllte ich mit um so größerem Eifer, als ich nach meinem Austritt aus dem Staatsdienst ein freier Mann geworden war. Ich gründete einen Studienverband für Verkehrsvereinheitlichung, ließ es mir trotz der auch persönlichen Angriffe gegen diese meine mir gewissermaßen als ein Erbteil überkommene Vorkämpferschaft, nicht verdrießen, in Schrift und Wort für diesen nationalen Gedanken unentwegt einzutreten. Bis zum Weltkrieg standen ihm die Eisenbahnländer im ganzen noch skeptisch gegenüber, sie wollten selbständig bleiben, auch Preußen, trotz der ihm in der Eisenbahngemeinschaft zufallenden Führerrolle. Selbst partielle Eisenbahngemeinschaften, wie die unter meinem Vorsitz ausgearbeitete Betriebsmittelgemeinschaft, wurden von den preußisch-bayerischen Partikularisten bekämpft, hauptsächlich deshalb, weil sie besorgten, diese partielle Gemeinschaft könne zur vollen Eisenbahngemeinschaft auswachsen.

Der Weltkrieg, der auf so vielen Gebieten Wandel geschaffen, hat auch das bei Kriegsausbruch so glänzend dastehende Eisenbahnwesen von Grund aus verändert. Als wichtiges Kriegsinstrument leistete es der Heeresverwaltung großartige Dienste. Zum ersten Male wurden die verschiedenartigen Kontingente der Eisenbahnländer so durcheinander gewürfelt, daß eine Rückbildung in den ursprünglichen Zustand unmöglich wurde. De facto hatte sich also schon während des Weltkrieges eine Verkehrsvereinheitlichung vollzogen. Es bedurfte danach nur einer formellen Sanktionierung des bestehenden Zustandes, dann war im Sinne meiner Bestrebungen das Reichseisenbahnsystem an die Stelle des Staatsbahnsystems getreten. Trotzdem machte sich hiergegen aber noch eine Gegenströmung von den Staatsbahnverwaltungen geltend. Sie wollten jetzt das Ziel der Verkehrsvereinheitlichung auf dem früher von ihnen bekämpften Wege der vereinigten Staatsbahnen“ erreichen. Hierfür war es aber zu spät. Hätten sie hiermit jetzt noch gesiegt, dann würden nur einzelne dazu geeignete Geschäftszweige gemeinsam geworden sein: es gab dann nur eine erweiterte Betriebsmittelgemeinschaft. Diese noch einmal kräftig einsetzende partikularistische Gegenströmung wurde aber bei den großen Verfassungskämpfen durch den immer mehr wachsenden Zug der Zeit nach einem einheitlich deutschen Verkehrswesen überwunden: Eisenbahnen und Wasserstraßen sollten beim Reich vereinigt werden. Die Durchführung dieses großen Gedankens wurde bei den Verhandlungen der deutschen Nationalversammlung — zu der auch ich eine Einladung nach Weimar erhielt — von allen führenden Parteien als zeitgemäß erkannt. Man wollte aus dem Weltkriege wenigstens eine Großtat, die Verkehrsvereinheitlichung, heimbringen. Das deutsche Volk jubelte ihr zu. In der Reichsverfassung wurde dieser Gedanke klar und deutlich ausgesprochen, die in ihr formulierten Artikel ließen keinen Zweifel darüber, daß das ganze Verkehrswesen als Reichssache selbständig geführt werden sollte. Aber schon bald danach setzten die partikularistischen Strömungen gegen die reinliche Durchführung dieser Verfassungsbestimmungen wieder ein und haben bis heute nicht aufgehört. Es waren diesmal nicht so sehr die preußischen wie die bayerischen Partikularisten, die ihre während der Münchener Räteregierung verlorene Position beim Zustandekommen der Reichsverfassung durch eine nachträgliche Gegenaktion bei deren Durchführung wieder einholen wollten. Sie erreichten in der Tat, daß bei den Ausführungsverhandlungen scheinbar zwar der Reichseisenbahngedanke durchgeführt, in Wirklichkeit aber das alte Staatsbahnsystem in veränderter Form als Reichsbahn möglichst fortgesetzt wurde; nur soviel mag und muß hier gesagt werden: Das von der Verfassung in so klarer Weise inaugurierte Reichsbahnsystem ist bei seiner Durchführung von Anfang an sabotiert worden. Trotz aller Bemühungen des Reichsverkehrsministers ist es noch nicht gelungen, das deutsche Eisenbahnwesen zu einer Reichsbahn im Sinne der Reichsverfassung auszugestalten. Vor allem legte Bayern von Haus aus ausschlaggebenden Wert darauf, im eigenen Lande Herr des Eisenbahnwesens zu bleiben. Kein bayerischer Eisenbahnbeamter darf gegen seinen Willen aus Bayern versetzt werden. Bayerische Eisenbahntarife will Bayern selbständig bearbeiten, wiewohl auch andere Länder vielfach daran beteiligt sind. Die „Bayerische Zweigstelle des Reichsverkehrsministeriums“ ist in wichtigen Dingen eben das Reichsverkehrsministerium selbst. Wohl hat das Reich im bayerischen Eisenbahnbetrieb und -bau die Geldmittel zu beschaffen; das Ausgeben aber besorgt Bayern allein: bekanntlich die angenehmste, aber wirtschaftlich ruinöseste Verwaltungsart! Die anderen Eisenbahnländer folgten mehr oder weniger diesen Spuren. So ist es bisher nicht möglich gewesen, die große Reform des Verkehrswesens im Sinne und Geiste der

Verfassung als Reichssache einheitlich und wirtschaftlich durchzuführen. In letzterer Beziehung kam noch hinzu, daß der Kaufpreis für die schon bei ihrer Abtretung an das Reich unrentablen Staatsbahnen nach dem damaligen Valutastande so hoch bemessen war, daß eine finanzielle Sanierung der Reichsbahn unmöglich wurde. Ein hochstehender Reichsbeamter hat diese Geschäftsgebarung der Eisenbahnländer einmal drastisch als „einen Raubzug der Eisenbahnländer auf die Tasche des Reiches" bezeichnet.

Diese schon von Anfang an der Verkehrsreform anhängende finanzielle Notlage hat sich dann durch unsere wirtschaftliche Gesamtlage, insbesondere durch die fortgesetzte Entwertung der deutschen Valuta, die sich daraus ergebenden Preis-, Gehalts- und Lohnsteigerungen und die zu deren Begleichung uferlos fortschreitenden Tariferhöhungen nach und nach zu einer Finanzkatastrophe zugespitzt. Das Erste und Wichtigste, was die Reichsbahnverwaltung zu tun hatte und auch getan hat, war der Wiederaufbau des durch den Weltkrieg zugrunde gerichteten Eisenbahnkörpers. Das kostete Geld, ja sehr viel Geld, um so mehr, als die Preise fortgesetzt phantastisch stiegen. Dadurch mußte der laufende Eisenbahnhaushalt um so tiefer erschüttert werden, als er auch für diese extra hohen, in Ermangelung anderer Fonds ihm in voller Wucht zur Last fallenden Retablissementskosten aufzukommen hatte. Hieraus kann man also der Reichseisenbahnverwaltung als solcher keinen Vorwurf machen. Es sollten daher auch endlich die hieraus hergeleiteten Angriffe gegen das Reichsbahnsystem aufhören. Die Reichsbahnverwaltung ist bemüht gewesen, die Wunden möglichst zu heilen. Auf dem Gebiete des Eisenbahn*betriebes* hat sie unverkennbar Großes geleistet. Aber auch für die finanzielle Heilung hat sie, nicht ganz ohne Erfolg, praktische Schritte zur Herabminderung der Ausgaben getan, auch Finanzgesetzentwürfe ausgearbeitet und zur Diskussion gestellt, die aber ihres bureaukratischen Grundgedankens wegen in der Öffentlichkeit nicht recht Beifall fanden. Die durch die Valutamisere auch bei den Eisenbahnen verschärfte Finanzkalamität erbt sich danach wie eine ewige Krankheit fort.

Angesichts dieser Uferlosigkeit auf finanziellem Gebiete hat sich der Eisenbahnreform eine andere Strömung bemächtigt: Vom Verband der deutschen Industrie ist der Gedanke einer *Entstaatlichung* der Reichsbahn in verschiedenen Varianten zur öffentlichen Diskussion gestellt. Er zerschlägt den Reichsbahngedanken im Sinne der Verfassung vollständig; er will an die Stelle der Reichsbahn acht Reichsbahngesellschaften setzen und findet damit begreiflicherweise bei allen Partikularisten Sympathie, besonders bei den bayerischen, die damit ihre vielgeliebten bayerischen Eisenbahnlinien als eine dieser Reichsbahngesellschaften zurückzuerhalten hoffen. Es wäre viel zu früh und soll deshalb auch von mir vermieden werden, hier schon jetzt ein abschließendes Urteil über diesen Entstaatlichungsgedanken abzugeben. Ein solcher Bruch mit der Reichsverfassung und dem nationalen Empfinden des größten Teiles des deutschen Volkes könnte doch nur als ultimo ratio in Frage kommen, wenn außer allem Zweifel stände, daß der Gedanke der Reichverfassung sich überhaupt nicht mehr verwirklichen ließe. Ob dann aber die Entstaatlichung wirklich die rettende Tat würde, ist auch noch eine ungelöste und vollständig ungeklärte Frage. Jedenfalls soll man eine solche Radikalkur nicht eher anwenden, bis einwandfrei feststeht, daß eine Heilung auf natürlichem, verfassungsmäßigem Wege nicht mehr möglich ist. Dies steht aber — wie gesagt — zurzeit durchaus nicht fest. Im Gegenteil: als alter Vorkämpfer der Reichsbahn und unterstützt durch Gutachten von Fachmännern ersten Ranges, bin ich mir gewiß, daß sich das Reichsbahnsystem im Sinne der Reichsverfassung auch jetzt noch durchführen läßt und sich betrieblich wie wirtschaftlich gut bewähren wird, wenn man nur die richtigen Mittel zur Heilung ergreift und zielbewußt durchführt. Zur Begründung dieser von mir in Wort und Schrift vertretenen Ansicht kann ich hier nur folgendes anführen:

Der erste große Vorstoß gegen die Reichsverfassung war die vorangedeutete Auseinandersetzung mit den Eisenbahnländern. So etwas konnte man in der hinter uns liegenden Friedenszeit machen, aber nicht ungestraft nach diesem Weltkrieg. Dies Abkommen mit den Eisenbahnländern ist zu einer Zeit und unter Umständen getroffen, wo die Valutafrage und das künftige Verkehrsbedürfnis noch keine so große Rolle wie jetzt spielten, wo den Unterhändlern vielmehr alles darauf ankam, die vordringlichen Ansprüche der partikularistisch orientierten Eisenbahnländer vorweg möglichst zu befriedigen, mochte die künftige Reichsbahn dabei bestehen können oder nicht. Daß es sich in Zukunft um Massenproduktion und -konsumtion und infolgedessen um Massenverkehr handelt und alles darauf ankommt, die 60 Millionen Deutschen überhaupt zu ernähren, fand damals noch nicht solche Würdigung, wenn nur die Eisenbahnländer in alter Gebarung möglichst ungestört blieben. Daß sich beides zu einer Reichsbahn im Sinne der Reichsverfassung nicht vereinigen ließ, blieb auf sich beruhen.

Man spricht zur Abschwächung der in der letzteren vertreten unitarischen Richtung vielfach von Dezentralisation. Das aber ein ganz verfehltes Argument zur Verdeckung des Par kularismus. Die Dezentralisation kann auch bei der reinlich Durchführung der Verkehrsvereinheitlichung im Sinne d Reichsverfassung nicht weit genug gegriffen werden; die Reich zentrale soll nur die eigentlichen Zentralgeschäfte selbst leite alle ausführenden Geschäfte aber möglichst an die ihr unte stellten Organe abgeben. Letztere sollen aber nicht durch d von ihnen ausgeübten, in Wirklichkeit zu den Aufgaben d Zentrale gehörenden Machtbefugnisse gegen diese konspirier können. Hier muß bei der großen Verkehrsreform der Hebel erster Linie angesetzt werden, sonst nutzen alle Sparsamkeit und sonstigen Wirtschaftsmaßnahmen nichts.

Das Zweite, was zu geschehen hat, um die große Verkehr vereinheitlichung (Eisenbahnen und Wasserstraßen) im Sin der Reichsverfassung durchzuführen, ist deren richtige Organ sation. Wie man es machen muß, um zu einer zeitgemäß Organisation zu gelangen, hat der praktische Minister Thiel bei der Organisation vom Jahre 1895 gezeigt! Nicht viel rede aber handeln! Mehr denn je wäre dies jetzt nötig! Jahre sin mit unfruchtbaren, akademischen Erörterungen entgegengesetzte aber durch die Reichsverfassung längst entschiedener Problem verschwendet. Der Reichsverkehrsminister befindet sich dab zweifellos in einer höchst schwierigen Lage. Die Elemente, d derzeit die klaren Bestimmungen der Reichsverfassung von Hau aus zugunsten einer partikularistischen Lösung gründlich sab tiert haben, haben die Reichslokomotive auf einen toten Stra gefahren, von dem sie auch selbst der tüchtigste Reichslokomoti führer zurzeit nicht wieder abbringen und für die heutigen Ve kehrsbedürfnisse flottmachen kann. Ja, sie ist durch die Valut katastrophe noch immer mehr festgefahren, so daß es augenblic lich nicht einmal mehr praktische Bedeutung hat, sie aus de sich immer mehr häufenden Finanzschutt zu befreien. W müssen uns daher zurzeit darauf beschränken, fachmännisch z erörtern, wie die große Verkehrsreform, wenn die Zeit dafü gekommen ist, praktisch anzugreifen sein wird.

Von durchschlagender Bedeutung wird diesmal die schon b der 1895er Organisation so wirksam verlaufene Siebung des Pe sonals, insbesondere des höheren und mittleren, werden. So das Reichsbahnproblem im Sinne der Verfassung reinlich durch geführt werden, dann müssen meines Erachtens *alle* Ang stellten von diesem Geiste getragen sein. Diejenigen Element die sich in diese Neuordnung nicht hineinfinden können, stehe ihr nur schädlich im Wege. Für die Durchführung der große Verkehrsreform wirkt es wirtschaftlich günstiger, wenn di Gegner des Reichsbahngedankens, unter Belassung des volle Gehaltes für eine Reihe von Jahren, aus ihren Stellungen aus scheiden, als wenn sie in ihrer Oppositionsstellung verbleiben Dies ist ein Akt der Notwehr des Reiches zu seiner wirtschaft lichen Selbsterhaltung. Trug man schon 1895 kein Bedenken diesen Schritt zu tun, so soll man ihn jetzt erst recht tun, d sonst das ganze Reformwerk scheitern wird. Erst mit diesem Schritt wird die noch tief im Verkehrswesen steckende Über spannung des Partikularismus beseitigt werden. Die deutsch Verkehrsvereinheitlichung (Eisenbahnen und Wasserstraßen) is im Sinne der Reichsverfassung überhaupt nur durchführbar, wen in den Verkehrsverwaltungen ein homogener, aufs Ganze gerich teter Geist herrscht. Ist die Zeit aus allgemeinen politische Rücksichten noch nicht reif dafür, eine großzügige Verkehrs reform im Sinne der Reichsverfassung zur Durchführung z bringen, dann soll man sie — wie gesagt — lieber vorläufi auf sich beruhen lassen, als sie, mit solchen widerstrebenden Elementen behaftet, als Torso durchzuführen.

Was man aber jetzt schon in Angriff nehmen und zur Vor bereitung der großen Reform in die Wege leiten kann und soll ist die Berufung von kaufmännisch veranlagten Organisatoren zur Einführung der privatwirtschaftlichen Grundsätze bei de Reichsbahn. Die alte Beamtenschaft der Staatsbahnen war muster haft. Sie kann nicht hoch genug eingeschätzt werden hinsichtlich ihrer Gewissenhaftigkeit und vorbildlichen Pflichttreue. Sie wa auch intelligent und sachverständig genug, um das ihr anver traute Eisenbahnwesen fachmännisch und wirtschaftlich zu be treiben. Ich bin daher auch weit entfernt, die alte Bureaukrati in Bausch und Bogen verurteilen zu wollen. Im Gegenteil, ma kann nicht genug für deren Erhaltung eintreten, vorausgesetzt daß sie aufrichtig an dem zeitgemäßen Wiederaufbau des Ver kehrswesens mitarbeitet. Sie war und bleibt das Rückgrat eine guten Verwaltung. Der Weltkrieg hat aber über das Verkehrs wesen einen Krankheitszustand gebracht, den die alte Bureau kratie allein nicht mehr heilen kann. Dafür müssen Spezialisten aus dem kaufmännischen Bereich zugezogen werden, die mi sicherer Hand die kaufmännischen Grundsätze im Eisenbahn wesen einführen. Dies ist jetzt der springende Punkt in de finanziellen Neuordnung des Eisenbahnwesens. Großindustrie und haute finance, die diese augenblickliche Lücke im Eisenbahn wesen ganz richtig erkannt haben, sollten jetzt dem hilfsbedürf

…ren Vaterlande, auch im eigenen Interesse, tatkräftig beistehen, …dem sie aus ihrer Mitte die besten, sich dazu eignenden kaufmännischen und finanziellen Kräfte der Reichsbahn als Organisatoren für diese jetzt so brennend gewordene Mission zur Verfügung stellen und durch diese ihre Organisatoren den Beweis …r die Durchführbarkeit oder die Nichtdurchführbarkeit der …ufmännischen Grundsätze im Rahmen der Reichsverfassung …aktisch zu erbringen suchten.

Ein Punkt, der auch noch ernster Erwägung bedarf, ist die …nftige Stellung des Eisenbahnpersonals. Unter uns Eisen…hnern hat bisher ein großer Korpsgeist geherrscht. Die gegen…itige Achtung und das große Standesbewußtsein vereinigte alle …senbahner zu einer großen Familie. Dies gehobene Gefühl …t auch jetzt noch vorhanden und wird noch mehr erstarken, …enn wir erst einmal aus den schwierigsten Zeiten heraus sind. …n den eigentlichen Eisenbahnsorgen kommen noch die großen …eltsorgen hinzu, die zurzeit alles überragen. Wer will sich da …undern, wenn es auch bei den Eisenbahnen hapert? Wir müssen …so Geduld haben, wenn es bei der Eisenbahnverwaltung mit …n Reformen nicht so schnell und so durchgreifend, wie wir … alle wünschen, geht. Unter normalen Zeitverhältnissen ar…itet es sich natürlich prompter und wirtschaftlicher als in …normalen Zeiten.

Kein Eisenbahner wird die Disziplin für entbehrlich halten: …e ist unbedingt nötig! Es soll aber kein bloß äußerlicher …wang sein, sondern ein freiwilliges Sichhineinfügen in das …oße Reichsbahngetriebe, wo der Vorgesetzte vorbildlich auf den …terstellten wirkt und ein jeder Angestellte seinen Platz richtig …sfüllt. Ganz anders als früher steht daher dem Angestellten, …enn er das Zeug dazu hat, jetzt der Aufstieg zu höheren Auf…ben offen. Dies will sich mal erst ausreifen. Im ganzen …nn das Eisenbahnpersonal wie das gesamte deutsche Volk …rtrauensvoll der Zukunft entgegengehen. Gebieterisch drängt …e Zeit nach der Hebung der Wirtschaftlichkeit. Deutschland ist ein Industrie- und Agrarstaat ersten Ranges. Eine hochentwickelte Wirtschaftsführung kann uns allein retten. Noch lasten auf uns die unerträglichen Kriegsschulden. Deren Sanierung beherrscht augenblicklich alles. Auch hierfür wird es noch eine Lösung und Erlösung geben. Dann kommt der eigentliche Wiederaufbau unseres geliebten deutschen Vaterlandes — nicht, wie viele es erwarten, in Übermut und Wohlleben, auch nicht in partikularistischer Abgeschiedenheit der Länder gegeneinander. Was uns jetzt nottut, ist ein offenes Auge und ein offenes Herz für alles Große. Mehr denn je ist das deutsche Volk auf eine Massenentfaltung zur Erzielung großer Wirtschaftserfolge hingewiesen. Wer da kleinlich und egoistisch fragt: Wie fahre ich und meine engere Heimat dabei, der übt Verrat am großen Vaterlande. Ist dies gerettet, dann ist auch er und seine engere Heimat gerettet. Das Verständnis für diese Forderung der Zeit wird immer mehr alle Deutschen durchdringen müssen. Das ist keine Parteisache, das ist ein Lebensfrage für alle. Aus diesem Geiste wird auch ein Verkehrswesen neu geboren werden, wie es schon in der Reichsverfassung embryonisch Gestalt angenommen hat. Eisenbahnen und Wasserstraßen müssen vereint die Riesenaufgabe erfüllen, die das Wirtschaftsleben an das Verkehrswesen stellt. Große Verkehrsschöpfungen für das gesamte Reich müssen durch die einzelnen Glieder des Reiches als Zubringer ins Leben gerufen werden und in fortgesetzter Wechselwirkung letztere wieder befruchten. Man wird vielleicht sagen: das sind schöne Ideale, aber vorläufig noch Schäume und Träume! Als alter Vorkämpfer der Verkehrsvereinheitlichung habe ich den Glauben an die Zukunft Deutschlands nicht verloren: Deutschland hat schon große Wandlungen durchgemacht, das deutsche Volk ist in seiner Gesamtheit zwar noch nie so bedrückt und ausgesogen gewesen wie jetzt, aber auch jetzt im Kern noch elastisch und zäh. Not lehrt beten! Wir werden noch schwere Not durchzumachen haben, dann aber, durch die Schule der Prüfungen geläutert, zu neuem Leben aufsteigen, sowohl ethisch wie wirtschaftlich.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichseisenbahnrat.** Der Reichsverkehrsminister hatte den …ändigen Ausschuß des Reichseisenbahnrates auf den 15. d. M. …nberufen, um ihm über die Folgen der Geldentwertung, die …it der letzten Tariferhöhung vom 1. November eingetreten …t, für die Reichsbahn Bericht zu erstatten und sein Gutachten …r die zur Erhaltung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen …nd Ausgaben zu treffenden Maßnahmen einzuholen. In der …ehrstündigen eingehenden Beratung wurde die Wirtschafts…litik der Reichsbahn, deren Ziel dahin ging, für die Aufrecht…haltung des Betriebes selbst erhebliche Opfer zu bringen, als …chtig anerkannt und gebilligt. Folgende Entschließung wurde …nstimmig angenommen: Der Ständige Ausschuß des Reichs…senbahnrats nimmt zur Kenntnis, daß die seit dem 1. No…ember eingetretene Steigerung der Löhne und Materialien, …sbesondere der Brennstoffe, eine abermalige Erhöhung der …rachtentarife notwendig erscheinen läßt. Er erwartet, daß …iese Erhöhung sich in den engsten durch die Verteuerung der …usgaben unbedingt gebotenen Grenzen halten wird.

Durch Mehrheitsbeschluß wurde ein Zusatz zu dieser Ent…hließung angenommen, der die Erwartung ausdrückt, daß die …erschiebungen, die durch die Steigerung der Frachtsätze für …ie einzelnen Güter eingetreten sind, durch Neueintarifierung …er Güter ausgeglichen werden. Es ist demnach zum 1. Dezem…er mit einer Angleichung der Gütertarife an den gesunkenen …eldwert zu rechnen, deren Ausmaß jedoch noch nicht über…hen werden kann.

— **Denkschrift über die Tarifpolitik der Deutschen Reichs…ahn.** Der Reichsverkehrsminister hat den Mitgliedern des …eichstages eine Denkschrift über die Tarifpolitik der Deut…chen Reichsbahn zugehen lassen, die auch im Buchhandel käuf…ch ist (Grünheft, Verlag Georg Stilke, Berlin). Nach allge…einen Ausführungen über die Tarifpolitik und Eisenbahn…nanzen wird rückblickend die Entwicklung der Gütertarife …owohl wie der Personentarife eingehend behandelt. Besonders …ird zu den einzelnen Klagen, Vorwürfen und Wünschen unter …eranziehung ausgedehnten statistischen und wirtschaftlichen …aterials kritisch Stellung genommen. Eine große Zahl gra…hischer Darstellungen und Tabellen vervollständigt das Heft, …as nicht nur Parlament und Wirtschaft die Entwicklung des …arifwesens darlegen soll, sondern auch durch die Art seiner Darstellung geeignet ist, jedem, der mit der Eisenbahn als Fahrgast oder Verfrachter in Berührung steht, über die auftauchenden Probleme, Fahrpreise und Tarife erschöpfende Antwort zu geben.

— **Beschaffungswesen der Reichsbahn.** Im Organisationsausschuß des Reichsverkehrsministeriums wurde Bericht erstattet über das Beschaffungswesen der Reichsbahn und dabei besonders die Frage der Eigenproduktion durch Übernahme von Kohlengruben, Einrichtung von Lokomotiv- und Wagenfabriken sowie Walzwerken für Zwecke der Reichsbahn behandelt. Der Ausschuß stellte sich auf den Standpunkt, daß die augenblickliche wirtschaftliche Lage Deutschlands nicht geeignet sei, derartige weittragende und einschneidende Maßnahmen zu treffen, deren Wert für die wirtschaftliche Führung der Reichsbahn bei den heutigen Verhältnissen schwer zu übersehen sei. Im allgemeinen wurde die bisher von der Reichsbahn geübte Methode einer Einwirkung auf die Preisbildung gutgeheißen. Einige Fragen wurden zur weiteren Behandlung einem besonderen Unterausschuß überwiesen.

— **Die Monatskartenpreise** werden mit Wirkung vom 1. Dezember 1922 ab nach 18 (bisher 14) Fahrten berechnet, wobei der abgerundete einfache Fahrpreis zugrunde gelegt wird. Für Schülermonatskarten und Wochenkarten verbleibt es bei dem bisherigen Grundsatz, demzufolge die Schülermonatskarten zur Hälfte, die Wochenkarten zum vierten Teil des Monatskartenpreises unter ordnungsmäßiger Aufrundung berechnet werden. Von demselben Tage ab werden als Mindestfahrpreise für Einzelreisekarten und Zeitkarten die Sätze erhoben, die sich nach der Entfernung von 11 km ergeben.

— **Stillegung von Eisenbahnneubauten?** Eine Korrespondenz verbreitet eine Mitteilung, daß die ungeheure Verteuerung aller Materialkosten die Eisenbahnverwaltung gezwungen habe, von den im Bau befindlichen Neubaulinien im ganzen Bereich der Deutschen Reichsbahn nahezu die Hälfte ganz oder teilweise stillzulegen. Diese Angaben waren einmal richtig, denn sie sind dem Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn vom Jahre 1920 entnommen, sind also zwei Jahre alt. Damals war die Zurückstellung bzw. Einschränkung der Bauten eine Folge des Abbaus der Demobilmachungsmaßnahmen, die bekanntlich zu einer Inangriffnahme zahlreicher Bauten geführt hatten, um Arbeitsgelegenheit zu schaffen und der mit der Beendigung des Krieges und dem Zurückströmen des Heeres zunächst einsetzenden Arbeitslosigkeit zu steuern. Nachher sind keine weiteren Stillegungen erfolgt, auch neue Bahnlinien sind nicht mehr in Angriff genommen worden.

— **Auskunfterteilung im Reiseverkehr.** Wie der Reichsverkehrsminister bekannt gibt, wird noch immer über mangelhafte und den gewohnten Höflichkeitsformen nicht entsprechende Auskunfterteilung auf den Bahnhöfen geklagt. Mit den Regeln der Schicklichkeit steht es nicht im Einklang, wenn die Grüße der fragenden Reisenden nicht in der dienstlich üblichen Weise erwidert werden. Es wird daher wiederholt darauf hingewiesen, daß der Auskunfterteilung die ihr zum Ansehen der Verwaltung gebührende Bedeutung beigemessen und bei der Auswahl der hierfür bestimmten Beamten hinsichtlich ihrer Eignung mit besonderer Sorgfalt verfahren wird. Wo das Bedürfnis besteht, sollen zur Entlastung der Pförtner und Aufsichtsbeamten besondere Beamte betraut werden. Ihr Standplatz soll in augenfälliger Weise kenntlich gemacht werden. Die auf einigen Bahnhöfen bestehenden festen Auskunfteien sollen so untergebracht werden, daß sie nicht nur von den Reisenden, die den Bahnhof zur Abreise betreten, sondern auch von den Durchgangsreisenden ohne Mühe aufgefunden werden. Auch soll für ihre ausreichende Kenntlichmachung und, soweit erforderlich, für die Anbringung von Wegweisern Vorsorge getroffen werden, um die Auffindung zu erleichtern.

— **Beförderung von Zeitungen.** Der Reichsbahn ist mehrfach nahegelegt worden, für die Beförderung von Zeitungen als Expreßgut einen Ausnahmetarif einzuführen. Bei diesen Vorschlägen wird jedoch meist übersehen, daß nach dem Gesetz über das Postwesen vom 28. Oktober 1871 die Beförderung aller Zeitungen politischen Inhalts, die öfter als einmal wöchentlich erscheinen, von Orten mit Postanstalt nach anderen Orten mit Postanstalt gegen Bezahlung auf andere Weise als durch die Post verboten ist. Das Verbot erstreckt sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis des Ursprungsortes der Zeitungen. Die Versendung der Zeitungen unterliegt hiernach in der Hauptsache dem Postzwange. Innerhalb des zweimeiligen Umkreises befördern die Zeitungsverleger ihre Zeitungen zumeist durch eigene Fahrzeuge und Boten. Da somit beim Zeitungsversand nur in den wenigsten Fällen von der Expreßgutbeförderung Gebrauch gemacht werden kann, liegt ein Bedürfnis für einen solchen Ausnahmetarif nicht vor.

— **Günstige Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Die Betriebslage im Ruhrgebiet war in der Woche vom 5. bis 11. November in jeder Richtung befriedigend. Die Anforderung von bedeckten Wagen an der Ruhr war noch hoch; dagegen gingen die Eingänge an Kartoffeln zurück. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der Berichtswoche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschl. der nachträglich bestellten Wagen 23 539 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt (Höchstgestellung am 10. November 23 931.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 513 Wagen. Die Wasserwelle, welche die starken Niederschläge im ganzen Zufluß des Rheines zu Anfang der Berichtswoche mit sich brachten, läuft nur langsam ab, so daß die Wasserstandsverhältnisse für die Jahreszeit denkbar günstig sind. Die Verschiffungen sind denn auch ziemlich umfangreich, namentlich haben neuerdings wieder bedeutende Transporte in englischen Kohlen für die süddeutschen Eisenbahnen ab Rotterdam eingesetzt. Die Leistungen an den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen betrugen 25 583 (24 212) t; der Brennstoffumschlag in den privaten Rheinhäfen bezifferte sich auf 5671 (5444) t, derjenige in den Zechenhäfen der Kanäle auf 26 602 (28 186) t werktäglich.

— **Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn.** Über den Wiederaufbau bei der Reichsbahn sprach kürzlich vor den Vertretern der Presse Reichsbahnpräsident Vogt in Breslau, der, wie wir der „Ostd. Wirtsch. Ztg.“ entnehmen, u. a. folgendes erklärte: Im ganzen Deutschen Reich und auch in der engeren Heimat hat der Leistungsgrad der Eisenbahnen zum Teil schon wieder die Höhe der Vorkriegszeit erreicht. Im Güterverkehr hat sie diese Friedensleistung sogar schon übertroffen, im Personenverkehr sind noch etwa 30 % nachzuholen. Nehme man die Zahl der Fahrkarten, die auf dem Breslauer Hauptbahnhof verkauft und hier von ankommenden Reisenden abgegeben werden, als Maßstab, so würde der Verkehr bereits um 30 % stärker sein.

Nicht selten wird der Eisenbahn der zu große Kohlenverbrauch zum Vorwurf gemacht. Der Kohlenverbrauch war tatsächlich in den ersten Jahren nach Kriegsende ziffernmäßig gestiegen. Daran hatte jedoch die schlechte Beschaffenheit des Brennstoffes schuld, der stark mit Steinen untermischt war. Im Jahre 1919 wurden beispielsweise für 1000 Lokomotivkilometer 22 t Kohle verbraucht, während es 1921 nur noch 17,9 waren und man in diesem Jahre mit etwa 16 t rechnet, also eine beträchtliche Herabminderung des Verbrauches. Auch der Ölverbrauch, der nach dem Kriege infolge der Verschlechterung des Materials und unsorgfältiger Behandlung zugenommen hatte, ist jetzt von 29 kg auf 24¾ kg für 1000 Lokomotivkilometer gesunken.

Durch die neuen Dienstdauervorschriften, die im Einvernehmen mit den Spitzenorganisationen erlassen worden sind, kann Personal gespart werden und das vorhandene wirtschaftlicher beschäftigt werden. Im Laufe d. J. wurde das Personal um 30 000 Köpfe verringert.

Der Betrieb der Eisenbahn wird sich künftig mehr nach kaufmännischen Richtlinien bewegen. Die Hauptwerkstätten werden in Eisenbahnwerke, mit einem Direktor an der Spitze, umgewandelt. Durch statistische Ermittelungen wird eine Gegenüberstellung von Einnahmen, Ausgaben und Leistungen erreicht werden. Im Eisenbahnbetriebe selbst werden dauernd neue technische Einrichtungen getroffen, so sei man neuerdings zu dem maschinellen Stopfen der Gleise übergegangen, wobei man bei gleichgebliebenen Kosten die dreifache Leistung der bisherigen Handarbeit erzielte. Die Arbeitslust, sowohl bei den Arbeitern als auch bei den Beamten, ist wesentlich gestiegen. Bei den Gütertarifen, die das Dreihundertsiebzigfache des Friedenspreises erreicht haben, ist, nach den Darlegungen des Oberregierungsrats Dr. Herzbruch, nicht rein schematisch verfahren worden, sondern durch Schaffung des Staffelsystems mit Schonung der weiteren Entfernungen, und durch Einführung der Klasseneinteilung, die auf den Wert der Güter Rücksicht nimmt, hat man Milderungen erreicht. Dort, wo es unbedingt notwendig erscheint, werden Ausnahmetarife eingeführt, wie für Zeitungsdruckpapier, Düngemittel, Kartoffeln und Obst. Die letzten beiden Kategorien erfuhren eine Ermäßigung von 40 %, und sie wurden von den Erhöhungen nicht betroffen. Der Einnahmeausfall im Bezirk der Reichsbahndirektion Breslau stellt sich für Obst auf etwa 7 Mill. Mark, für Kartoffeln auf über 35 Mill. Mark. Außerordentlich geschont wurde bisher der Personenverkehr. Bis zum 1. Oktober betrug der Personentarif nur das Dreizehnfache des Friedenspreises, nach der am 1. Oktober eingetretenen fünfzigprozentigen und der am 1. November in Kraft getretenen Erhöhung um 100 % erreichen die Preise der vierten und dritten Klasse etwa das Vierundvierzigfache, der zweiten Klasse etwa das Dreiundfünfzigfache des Friedenspreises. — Über die Wagengestellung bei der Reichsbahn gaben die Darlegungen des Oberregierungsrats Dr. Rapmund ein übersichtliches Bild.

Da erfahrungsgemäß viel mehr Wagen angefordert als gebraucht werden, kann man nicht ohne weiteres die Zahl der angeforderten und der gestellten Wagen vergleichen; denn viele Besteller rechnen von vornherein mit einer Teillieferung an Wagen. Der monatliche Bedarf im Jahre beträgt für das Reich 3½ bis 4 Millionen. Im Mai werden durchschnittlich 3,1 Millionen gebraucht, dagegen im Oktober 7,25 Millionen. Dieses plötzliche Anschwellen der Nachfrage kann die Eisenbahn nicht bewältigen. Eine Vergrößerung des Wagenparks in diesen Ausmaßen ist unwirtschaftlich; denn für die Überzahl müßten die Bahnhöfe vergrößert, Lokomotiven und Personal vermehrt werden. Das Versagen der Wasserstraßen und der Umstand, daß die Industrie keine Vorratswirtschaft großen Stils mehr treiben kann, hat in diesem Jahre den Wagenmangel besonders verstärkt. Der Austausch der Güter geht heute andere Wege. Die Massengüter, Kartoffeln und Getreide, haben größere Entfernungen zurückzulegen als früher. Das überschüssige Getreide des Ostens ging vor dem Kriege über die russische Grenze und dafür kam für den Westen auf dem Rhein ausländisches Getreide herein. Die Kartoffeln des Ostens wurden in Brennereien des Ostens verarbeitet, während sie jetzt nach dem Westen gehen, der früher aus Holland Kartoffeln bekam. Erschwernisse sind auch dadurch eingetreten, daß die Kartoffelversorgung heutzutage ganz anders gehandhabt wird als früher. Die Großstadtbevölkerung, die sich früher direkt beim Händler und Kleinhändler laufend versorgte, will den ganzen Jahresbedarf an Kartoffeln möglichst im Oktober im Keller haben. Im Osten kommt noch hinzu, daß früher über den Wagenpark Oberschlesiens verfügt werden konnte. Das ist jetzt nicht mehr der Fall; denn die Behörde kann die leeren Wagen aus Oberschlesien nicht wie früher sofort zurückleiten; denn Oberschlesien gilt als Ausland und hat das Recht, die Wagen erst beladen zurückzuschicken. Besonders hat darunter der Landstrich um Oels zu leiden. Weiter wird die Wagengestellung für Kartoffeln dadurch ungünstig beeinflußt, daß man in Schlesien für den Kartoffeltransport nur gedeckte Wagen verlangt. Würde man sich auch in Schlesien dazu entschließen, offene Wagen für die Kartoffeln zu gebrauchen, wie dies in anderen Gegenden geschieht, so würde der Kartoffelversand erleichtert und die Klage über mangelnde Wagengestellung geringer sein.

Die Eisenbahnverwaltung hatte am 1. April 1914 639 000 Wagen. Diese Zahl stieg von Jahr zu Jahr und hat am 1. April 1922 eine Höhe von 940 000 erreicht. Davon wurden 150 000 Wagen an den Feindbund abgegeben. Weitere Verluste sind durch die Landesabtretungen eingetreten. Nach Abzug dieser Ver-

ste stehen jetzt 686 000 Wagen zur Verfügung, also erheblich
ehr als am 1. April 1914, obgleich das Gebiet des Reiches
rringert ist.

— **Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.** Der Jahres-
richt dieses Unternehmens ist insofern interessant, als er den
achweis führt, daß Eisenbahngesellschaften auch in der Gegen-
art Überschüsse erzielen können. Die gesamten Betriebsein-
ahmen betragen im Rechnungsjahre 1921 7 572 315 *M* (gegen
187 192 *M* im Vorjahre), die Betriebsausgaben 5 204 823
987 175) *M*, der Überschuß somit 2 367 492 *M* (18 782 *M* Ver-
st). Die Gesellschaft verteilt seit dem Jahre 1911 zum ersten
ale eine Dividende, und zwar in Höhe von 5 %.

— **Teutoburger Wald-Eisenbahn.** Die ordentliche Generalver-
mmlung setzte die Dividende auf 10 % fest. Ferner wurde
schlossen, eine Anleihe von 10 Mill. Mark aufzunehmen und
e Gläubiger durch Eintragung in das Bahngrundbuch hypothe-
risch sicherzustellen.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Nachdem das Unternehmen
20/21 mit einem Fehlbetrag von 373 156 *M* schließen mußte,
ellt sich für das am 31. März 1922 beendete Geschäftsjahr ein
berschuß von 11 589 392 *M* heraus, aus dem nach Abzug
n u. a. 6,5 Mill. Mark Erneuerungsrücklage und 3 Mill. Mark
r den Werkerhaltungsstock 4 % Dividende auf die Vorzugs-
mmaktien Lit. A bis G und 5 % auf die Vorzugsaktien Lit. H
d I ausgeschüttet werden sollen. In der Bilanz betragen
huldner 24 229 999 (393 522) *M* und Gläubiger 15 114 888
462 402) *M*. Nach dem Geschäftsbericht ist die Zahl der be-
rderten Güter um etwa 26 % gestiegen, dagegen die Zahl der
förderten Personen um etwa 16 % zurückgegangen. Aus dem
berschuß werden in nächster Zeit sehr erhebliche Ausgaben,
besondere für Erneuerungsarbeiten, zu bestreiten sein.

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.** Die Generalversamm-
g dieser Gesellschaft hat die Dividende für 1921/22 auf
% (i. V. 15 %) festgesetzt. Die Bahn erzielte eine Betriebs-
nahme von 18 153 820 (6 326 534) *M*, die sich um den Vortrag
t 602 316 (58 685) *M* erhöht. Es erforderten Betriebsaus-
ben 9 478 319 (4 926 878) *M*, Anleihezinsen 18 498 (22 260) *M*,
lgung der Anleihe 19 225 (18 575) *M*, Rücklage in die gesetz-
he Reserve 250 000 (44 408) *M*, Rücklage in den Erneuerungs-
nds 1 215 323 (43 622) *M*, Rücklage in den Spezialreserve-
nds 4842 (3144) *M*, so daß ein Betriebsgewinn von 7 319 506
325 929) *M* verbleibt.

— **Geplante elektrische Bahnen im Schwarzwald.** Infolge der
genart des Gebirgsbaues im badischen Schwarzwald, schreibt
„D. A. Ztg.", hat sich das Eisenbahnnetz derart entwickelt,
ß die höchsten Erhebungen entweder von Bahnen umfahren
er bis in unmittelbare Nähe der Massive angeschnitten
rden, ohne daß Querverbindungen gleichlaufender Linien oder
rtführung von Talaufschlüssen über den Gebirgsstock hinweg
Gegental ausgeführt worden wären.

Kennzeichnend für diese Entwicklung ist der südliche Teil
Schwarzwaldes mit dem Feldbergmassiv. Zwischen der
llentallinie Freiburg-Neustadt-Donaueschingen und der Rhein-
lie Basel-Schaffhausen-Singen fehlt bisher eine Nord-Süd-
rbindung. Die Ansätze Neustadt-Bondorf und die noch un-
tige Strecke Titisee-St. Blasien sind Stümpfe, die blind
ligen wie die Wiesentalbahn in Todtnau. Jetzt liegen groß-
gige Pläne vor, die dies Gebiet mit Hilfe elektrischer Kraft
ch schmalspurige Bahnen ausbauen wollen.

Es handelt sich einmal um eine West-Ost-Verbindung vom
rental bei Titisee anschließend an die Bahn Titisee-St. Blasien
gs dem Feldberg, Todtnauer Hütte zum Notschrei, von da
iter bis Schauinsland, wo eine Verbindungsstrecke von Frei-
g über Günterstal münden soll sowie vom Notschrei eine
liche Ader nach Todtnau zur Wiesentalbahn. In den Be-
ch dieser Ader wird weiter gezogen eine Ausstrahlung nach
lwest in Richtung Belchen und Blauen, also Anschluß nach
ufen-Sulzburg-Krozingen und Badenweiler-Müllheim zur
uptbahn Karlsruhe-Basel. Von Krozingen westwärts soll eine
chbahn die verkehrsabseitig liegenden Gemeinden des Tuni-
ges erschließen. Es wird damit gerechnet, daß diese Bahnen
enüber dem Dampfbetrieb mit einer Ersparnis von 50 %
eiten werden. Der Hauptnutzen wird eine unmittelbare Ver-
dung zwischen dem Zentrum Freiburg und dem industriellen
hbedeutsamen Wiesental sein, die jetzt auf den weiten Weg
r Lörrach angewiesen sind.

Wie der südliche Teil, so harrt auch noch der mittlere Teil
Schwarzwaldes der Erschließung. Es handelt sich um
s große Dreieck, das zwischen Schwarzwaldbahn, Höllen-
bahn und der Bahn Freiburg-Offenburg liegt. Zwei Stich-
nen enden blind. Bei der einen staatlichen, der Elztalbahn,
die Verbindung von Elzach nach Haslach, einem sehr ein-
fachen Übergang, das Opfer jahrelanger „Erwägungen" gewor-
den. Der Staat konnte sich nicht entschließen, drückte aber
mit seinen Plänen auch auf die private Unternehmungslust.
Die Privatbahn Donaueschingen-Furtwangen als zweite Stich-
bahn könnte ein Anknüpfungspunkt für die Richtung Westen
ins Elztal und Norden ins Gutachtal zur Schwarzwaldbahn
werden.

— **Der deutsche Arbeitsmarkt im Oktober.** Die deutsche In-
dustrie vermochte im Oktober die durch den Marksturz hervor-
gerufenen Schwierigkeiten zu überwinden. Die Geldlage ver-
anlaßte unmittelbare, der Markentwertung sprunghaft folgende
Preiserhöhungen. Damit trat einerseits für Industrie und Han-
del eine weitere Steigerung der Schwierigkeiten in der Beschaf-
fung der erforderlichen Kapitalien und Kredite ein, wie auch
eine Erschwerung der Rohstoffversorgung und eine Behinde-
rung des Zukaufs ausländischen Brennstoffs, der gerade für die
ausschlaggebenden Industrien zur Aufrechterhaltung der Arbeit
benötigt wird. Anderseits wirkte sich die gesteigerte Kapital-
not in einer Verringerung des inländischen Absatzes aus. Wäh-
rend früher ein Marksturz zu Deckungseinkäufen geführt und
damit der Industrie eine Belebung des Einganges an Neuauf-
trägen gebracht hat, äußerte sich die schwindende Kaufkraft des
Inlandes jetzt in einem Zurückgehen und stellenweisen Stocken
des Bestellungseinganges. Nur an denjenigen Oktobertagen, an
denen die Markentwertung besonders groß war, lebten die Käufe
auf. Die Industrie konnte aber im Oktober im allgemeinen die
Arbeit an älteren Aufträgen fortführen. Die Meldungen über
Absatzstockungen, Arbeitszeitverkürzungen und Arbeiten auf
Lager nahmen zwar zu, aber im großen und ganzen ist der Be-
schäftigungsgrad doch noch nicht wesentlich von dem früheren
Stand zurückgewichen. Arbeitszeitverkürzungen und Arbeiter-
entlassungen waren nur in einzelnen mittleren und kleineren
Betrieben nicht zu vermeiden. Nach den Einzelberichten typi-
scher Industriebetriebe an das „Reichs-Arbeitsblatt" — für 1,46
Mill. Beschäftigte — ergibt sich ein Rückgang der gut oder be-
friedigend arbeitenden Industrie von 84 % im September auf
82 % im Oktober. Die Aussichten für die nächsten 14 Tage
wurden von 20 % der Berichterstatter als schlecht, von 39 %
jedoch als gut und von 37 % als befriedigend bezeichnet.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung
sind versetzt der Oberregierungsrat Richtsteig, bisher in
Elberfeld, als Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion nach
Essen, der Oberregierungsbaurat Aldinger, bisher in Weiden
(Opf.), als Referent zur Reichsbahndirektion nach Würzburg,
die Regierungsbauräte Karl Becker, bisher in Elberfeld, als
Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 nach Magdeburg, Rein-
gruber, bisher in Hannover, zum Eisenbahnzentralamt nach
Berlin und Restle, bisher in Waldshut, zum Eisenbahn-
betriebsamt 2 nach Cottbus.

Österreich.

— **Leistungen der Bundesbahnverwaltung auf dem Gebiete
des Wohnungsbaues.** In einer Zeit, da alle mit dem Wohnbau-
wesen zusammenhängenden Fragen im Brennpunkt des öffent-
lichen Interesses stehen, dürfte es nicht unangebracht sein,
auch sein Augenmerk jenen Bauten zuzuwenden, welche die
Bundesbahnen für ihre Angestellten errichtet haben. Waren es
ja gerade die Bahnbediensteten, deren Rückströmen nach der
Zertrümmerung der Monarchie die Wohnungsnot in allererster
Linie verursachte. Tausende von deutschen Eisenbahnern, in
den Nachfolgestaaten an Leib und Leben bedroht, flüchteten
nach Deutschösterreich, wurden hier von den Bahnen über-
nommen und standen frierend ohne Wohnung mit Weib und
Kind da, Hilfe heischend, Obdach suchend vor den Unbilden
des Winters. Ihnen Wohnungen zu schaffen, mußte eine Woh-
nungsfürsorgetätigkeit größten Stils eingerichtet werden. Bei
allen Direktionen entstanden Wohnungsfürsorgestellen, die ihre
Zentrale wieder im Departement 18 für Hochbauten und Sta-
tionsanlagen bekamen. Die Wohnungsfürsorgestellen bei den
Direktionen verzweigten sich wieder; auf allen größeren Bahn-
höfen wurden Leute aus dem Personal mit der Wohnungs-
beschaffung betraut, die dem Auftrage in selbstlosester Weise
nachkamen. Auch die Wohnungsämter bei den Gemeinden sind
vielfach erst auf Einschreiten der Bundesbahnen entstanden, so
in Innsbruck und Salzburg. Man trachtete zunächst, die Wagen
von den Angestellten zu räumen, da diese Art von Wohnung
ja nur ein Notbehelf war. Glücklicherweise gab es in Öster-
reich damals eine ganze Reihe von Flüchtlings- und Gefangenen-
lagern, deren Baracken schließlich doch noch eine bessere Wohn-
gelegenheit boten. Man ging daran, diese Baracken wohnlich
zu gestalten, hat sie gehoben, ausgemauert und so umgestaltet,
daß manche davon bald recht hübsche Wohnungen aufwiesen.

Das geschah alles im Frühjahr 1919. Aber immer neue Wagenbewohner tauchten auf, so daß die Wohnungsfürsorgestellen mit Arbeit überhäuft wurden. Ihre Tätigkeit erstreckte sich auf Wohnungsvermittlung im Einvernehmen mit den örtlichen Wohnungsämtern, auf Rechtsbeistand und Anträge für den Wohnungsbau. Neben der Herstellung von Barackenwohnungen, deren eine im Frühjahr 1919 rund 10 000 K. kostete, wurden bereits einige Dauerbauten in Angriff genommen. Die Kosten einer Dauerwohnung beliefen sich damals auf etwa 60 000 K. Was in Bahngebäuden an brauchbaren Räumen verfügbar war, wurde für Wohnzwecke herangezogen.

Auch im Jahre 1920 wurden vielfach noch Notwohnungen in Baracken geschaffen, obwohl die Kosten für eine solche Wohnung schon auf 30 000 bis 40 000 K. gestiegen waren. Bald sah man aber die Unzweckmäßigkeit eines solchen Bauens schon mit Rücksicht auf die kurze Lebensdauer solcher Wohnungen (20 bis 30 Jahre) ein und begann zum Dauerbaue überzugehen. Bereits im selben Jahre wurden solche Dauerwohngebäude errichtet, wobei sich eine Wohnung darin auf 150 000 bis 200 000 Kronen stellte.

Im Jahre 1921 begannen sich die Verhältnisse auf den Bundesbahnen allmählich zu festigen, der Verkehr nahm zu, auf manchen Linien, wie z. B. auf der von Wien nach Passau, wurde er stärker als im Frieden, die Werkstätten in St. Pölten und Knittelfeld vergrößerten sich, um den gesteigerten Anforderungen zu entsprechen. Die aus diesem Anlaß und durch den Achtstundentag erforderte Mehreinstellung von Arbeitern hatte einen erhöhten Wohnbedarf zur Folge; desgleichen bedingte die Elektrisierung der Arlbergstrecke an manchen Orten die Errichtung neuer Wohnungen. So ergab sich bald die Notwendigkeit, planmäßig vorzugehen. Ein Plan für die Bautätigkeit 1921 und 1922 wurde ausgearbeitet, wobei einzig und allein die Erfordernisse des Betriebes maßgebend waren. Der unter diesem Gesichtspunkte aufgestellte Plan umfaßte den Bau von etwa 1750 Wohnungen und die Herstellung von 150 Unterkünften für Ledige und 320 Kasernenbetten. Die Haupttätigkeit in Ausführung dieses Planes entfaltete sich in St. Pölten, Amstetten, Linz, Salzburg, Bischofshofen, Saalfelden, Innsbruck, Selztal, Knittelfeld, Villach, aber auch in vielen mittleren und kleineren Bahnhöfen. Die Kosten einer solchen Dauerwohnung betrugen im Frühjahr 1921 etwa 500 000, Ende 1921 aber schon über eine Million Kronen.

Der Winter 1921/22 wies neuerlich riesige Preissteigerungen der Baukosten auf, so daß sich die Kosten der Dauerwohnung im Frühjahr 1922 schon auf mindestens fünf Millionen Kronen stellten, und im Herbste d. J. war keine Wohnung mehr unter 70 bis 80 Millionen Kronen in einem Dauerbau herzustellen. Dementsprechend steigerten sich auch die Gesamtausgaben. In den Jahren 1918, 1919 und 1920 wurden für Schaffung von rund 2000 Wohnungen (davon allerdings 1300 Wohnungen in ehemaligen Baracken) rund 70 Millionen Kronen verausgabt. Für das Jahr 1921 stieg das Erfordernis auf über 500 Millionen und am Laufe dieses Jahres beträgt es schon 9600 Millionen Kronen. Allerdings wurden in den beiden letzten Jahren allein rund 1500 Wohnungen in Bau genommen. Bis Ende 1922 sind von der Bundesbahnverwaltung durch eigene Baumaßnahmen (die in Fertigstellung begriffenen eingerechnet) insgesamt 3500 Wohnungen hergestellt worden. Davon sind rund 1300 in größtenteils dauernd eingerichteten Notwohngebäuden, 500 in umgestalteten bestehenden Bahngebäuden und 1700 in neuen Dauerbauten geschaffen worden.

Zweimal ist es den Bundesbahnen im Verlaufe ihrer Arbeiten gelungen, die Wagenunterkünfte gänzlich zu beseitigen, das eine Mal im Frühjahr 1920, das andere Mal im April 1921. Leider gibt es aber jetzt wieder solche; denn die Ausweisung deutscher Eisenbahner dauert noch an.

In diesen Tagen trifft wieder eine Anzahl Ausgewiesener aus Italienisch-Südtirol und Südslawien in Wien ein, deren Übernahme die österreichische Bundesbahnverwaltung nicht verweigern kann, da sie Deutschösterreicher sind und im Betriebe verwendet werden. Die Vorsorgen für ihre Unterbringung stören selbstverständlich jede planmäßige Wohnungsfürsorgetätigkeit, da den Bahnen zunächst und ohne Rücksicht auf alle anderen Umstände daran gelegen sein muß, die Wagen freizubekommen.

Außer der geschilderten Bautätigkeit hat die Bundesbahnverwaltung aber, soweit die Betriebsinteressen dies erfordern, auch die genossenschaftliche Tätigkeit der Eisenbahnbediensteten unterstützt. Auf diese Weise wurde dem Betriebe mit einem Kostenzuschuß der Bundesbahnverwaltung von rund dreihundert Millionen Kronen — den größten Teil der Kosten trug der Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds — eine Anzahl von rund 150 Wohnungen zugeführt; sie hat dem Personal Rechtsschutz gewährt, Übersiedlungsbeihilfen ausbezahlt, die fachliche Beratung der Eisenbahnbaugenossenschaften durchgeführt, kurz, die Bundesbahnverwaltung hat den Wohnbedarf ihres Personals mindestens in dem Maße befriedigt, als ma[n] es von ihr als Betriebsunternehmung verlangen kann.

— **Einstellung des Flugpostdienstes.** In der Zeit vom 15. No[-]vember d. J. bis 15. Februar 1923 unterbleibt der Flugverkeh[r] zwischen P a r i s, Prag, Warschau, Wien, Budapest, Bukare[st] und K o n s t a n t i n o p e l. Infolgedessen wird auch der ge[-]samte Flugpostdienst in Österreich für diese Zeit eingestell[t].

Ungarn.

— **Internationaler Freihandelskongreß.** Der Ungarische Co[b]denbund hielt in Budapest eine Sitzung ab, in welcher der zu[m] Vorsitzenden erwählte Graf Apponyi sich in seiner Eröffnungs[-]rede als Anhänger des Freihandels bekannte. Er führte au[s,] daß die Krankheit Europas zwei Ursachen habe: den Krie[g] und jenen Frieden, der berufen wäre, den Krieg zu beende[n,] ihn aber nicht beendet hat; er verwies auf die vielen schä[d-]lichen wirtschaftlichen Folgen der Friedensverträge. Die Fri[e-]densverträge hätten die Abnahme der Erzeugung sowohl i[n] den besiegten, wie auch den Siegerstaaten gezeitigt. Die Sieger[-]staaten befänden sich auch in einer schwierigen Lage, weil si[e] ihre früheren Feinde in Armut stürzten und deshalb wichtig[e] Marktplätze verlören.

Ungarn sei zweier Drittel seines Gebietes beraubt worde[n,] habe zum größten Teil seine Fabrikanlagen und das meist[e] Rohmaterial verloren und außerdem drohe ihm die Gefahr de[r] Wiedergutmachung. Eine erfolgreiche wirtschaftliche Betät[i-]gung könne infolge der Abtrennung mehrerer Millionen Ungar[n] und durch den Verlust der fruchtbarsten Gebietsteile un[d] reichen Naturschätze nicht erfolgen. Die Lage Ungarns s[ei] an der Grenze von West und Ost im strittigen Grenzgebi[et] der westlichen und der östlichen Zivilisation von größter B[e-]deutung für die westliche Zivilisation.

Da die Nachbarstaaten in wirtschaftlicher Beziehung Ungar[n] gegenüber politisches Mißtrauen bekundeten, falle es Ungar[n] sehr schwer, mit seinen Nachbarstaaten geregelte Wirtschaft[s-]beziehungen aufrechtzuerhalten. Dies sei die Folge der grun[d-]legenden Unmöglichkeiten des Trianoner Friedensvertrage[s.] Aus diesem Grunde hänge die Frage der wirtschaftlichen Wi[e-]dergeburt aufs engste mit der vollkommenen Revision der Fri[e-]densverträge zusammen. Das Endziel der Bestrebungen U[n-]garns sei die Erneuerung der richtigen wirtschaftlichen Prinz[i-]pien, die Anerkennung der gegenseitigen wirtschaftlichen Zu[-]sammenhänge unter den Nationen und die Freiheit der inte[r-]nationalen Wirtschaftsbeziehungen. Die Mehrzahl der folge[n-]den Redner äußerte sich in ähnlichem Sinne und erkannte a[n,] daß ohne Änderung der Friedensbedingungen ein dauernde[r] Aufschwung ausgeschlossen erscheine.

Übrige europäische Länder.

— **Haushalt der norwegischen Staatsbahnen für 1922/23.** I[n] das vom 1. Juli 1922 bis 30. Juni 1923 währende Haushaltjah[r] treten die norwegischen Staatsbahnen mit einer Länge vo[n] 2850,3 km ein, da die Privatbahn Notoden-Tumoset (30 km) a[m] 1. Juli 1920 Staatsbahn wurde. Von neuen Bahnen wurde di[e] Strecke Dombaas-Stören (Dovrebahn 158,1 km) ab 20. Septembe[r] 1921 dem Betrieb eröffnet. Durch Umbau der Bahn Trondhjem[-]Stören wurde diese Bahn um 0,6 km verlängert. Die im Betrie[b] befindlichen Staatsbahnen haben daher nunmehr eine Gesamt[-]länge von 3009 km. Auf Rechnung der Erbauung der Rauma[-]bahn ist vom 21. November 1921 ab ein vorläufiger Betrieb au[f] der Strecke Dombaas-Bjorli (57,5 km) eröffnet worden. De[r] vom Storthing bewilligte Haushalt schließt mit 105 758 900 K[r.] Einnahmen und 120 471 887 Kr. Ausgaben. Dr. S.

— **Verkehr Saßnitz-Trälleborg.** Um den Reisendenverkeh[r] auf der Dampferstrecke Trälleborg-Saßnitz zu fördern, hatt[e] die Distriktsverwaltung für den dritten Distrikt der Staats[-]bahnen die Frage angeregt, die Gültigkeit der jetzt für Hin[-] und Rückfahrt Sonn- und Feiertags geltenden Vergnügungs[-]reisefahrscheine auf die Zeit vom Samstag bis Montag ode[r] wenigstens vom Samstag bis Sonntag zu verlängern. Ein[e] solche Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Fahrschein[e] würde indes wertlos werden, wenn nicht auf beiden Seiten Paß[-]erleichterungen eingeräumt werden. Die Regierung in Malm[ö] hat es daher für ihren Teil anheimgestellt, daß deutsche Rei[-]sende auf Vergnügungsfahrscheine in Schweden ans Land gehe[n] und sich hier für die Gültigkeitsdauer der Fahrscheine aufhal[-]ten dürfen, ohne daß eine Visierung des betreffenden Passe[s] stattfinden soll. Die schwedische Eisenbahndirektion ist de[r] Ansicht, daß die in Frage stehenden Maßnahmen für Paßerleich[-]

:ung auf schwedischer Seite nicht weiter zulässig seien, weil : von deutscher Seite in Aussicht gestellte Erleichterung der ßbestimmungen für schwedische Reisende auf Vergnügungs- arscheine nachträglich nicht erlaubt wurde. Dr. S.

— Die schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1921. Die amt- he schwedische Statistik der Staatsbahnen für 1921 ist noch ht erschienen, und auch die allgemeine schwedische Eisen- hnstatistik, die immer die Ergebnisse der Staatsbahnen und r Privatbahnen zusammenzugreifen pflegt, ist für 1921 noch sständig, dagegen geben die von der kgl. Eisenbahndirektion rausgegebenen statistischen Mitteilungen in der Ende pril d. J. erschienenen Nr. 12 für 1921 in nackten Zahlen einst- ilen die Ergebnisse der schwedischen Staatsbahnen für 1921 eder. Ende 1921 betrug danach die Bahnlänge 5506,8 km, Betriebslänge 5513,3 km und einschl. der Dampffähren- ecken 5581,8 km. Die Mehrung gegenüber dem Vorjahre hat r 0,2 km betragen. Das in den Staatsbahnen angelegte Ka- al betrug am Ende des Jahres 1 059 579 723 Kr.; es ist im ufe des Jahres um 29 989 087 Kr. gewachsen. Die Zugkilo- ter betrugen 20 916 000 (gegen das Vorjahr — 3 450 000), die komotivkilometer 30 022 000 (— 7 099 000), die Wagenachs- ometer im Zugverkehr 750 800 (— 155 800). Der Verkehr ist o durchwegs bedeutend zurückgegangen. Die Gesamtein- hmen im Betrage von 257 244 399 Kr. sind um 85 773 470 Kr. gen das Vorjahr zurückgeblieben. An diesen Einnahmen war r Personenverkehr mit 89 974 857 Kr., die Post mit 5 458 886 onen, der Güterverkehr mit 126 598 987 Kr. und das Lapp- derz mit 27 659 176 Kr. beteiligt. Die Ausgaben betrugen) 015 665 Kr. Sie blieben um 63 419 224 Kr. gegen das Vorjahr rück. Der Gesamtabschluß zeigt einen Überschuß von 28 734 Kr., der ja an sich erfreulich ist, aber gegenüber dem erschuß des Vorjahres von 29 582 980 Kr. bedeutend abfällt d dem Daniederliegen des schwedischen Erwerbslebens im richtsjahre Ausdruck gibt. Die Überschüsse bzw. Betriebs- rluste von 1916 bis 1921 sind 24 620 749 Kr., 7 257 520 Kr., 60 298 171 Kr. (der bekannte große Fehlbetrag im Jahre 18), — 11 070 940 Kr., 29 582 980 Kr. und 7 228 734 Kr. Die triebszahl stellt sich bei Berücksichtigung nur der eigent- hen Betriebskosten in Prozenten auf: 77,6; 87,06; 110,58; 37; 84,90 und 86,08; bei Berücksichtigung der sämtlichen triebskosten auf 83,61; 95,53; 123,61; 103,72; 91,38 und 97,19. r Überschuß beträgt im Verhältnis zu den Baukosten in Pro- nten: 3,86; 1,08; — 8,41; — 1,43; 3,57 und 0,83; im Verhältnis dem Anlagekapital: 3,57; 0,99; — 7,55; — 1,21; 3,04 und 0,70.

— Bericht der Oberrevisoren der schwedischen Staatsbahnen 1921. Die drei Oberrevisoren der schwedischen Staatsbahnen ben nunmehr ihren Bericht über das Rechnungswesen und die rwaltung der Staatsbahnen im Jahre 1921 an die Regierung geliefert. Das Schlußergebnis ihrer Untersuchung ist in das samturteil zusammengefaßt, daß die Eisenbahndirektion ihre rantwortungsvolle und schwierige Aufgabe auf besonders ver- nstvolle Weise erfüllt habe. Was die von der Eisenbahn- ektion während der Kriegszeit angewendete Buchführung er das Kohlenlager betrifft, so sprechen sich die Oberrevisoren hin aus, daß diese Buchführung im großen ganzen ihrem ecke entsprochen habe. Trotz der ungeheuren Steigerung der kaufspreise konnte der buchmäßig geführte Mittelpreis für vorhandene Kohlenlager mit geringen Abweichungen in der gel auf der Höhe von 20 Kr. für die Tonne oder darunter ge- ten werden. Der Kohlenverbrauch der Staatsbahnen erreicht genwärtig ungefähr 20 000 t im Monat und das vorhandene ger erreicht etwa den Bedarf eines Jahres.

m vorigen Jahresbericht hatten die Oberrevisoren über einen der Eisenbahndirektion in Amerika gemachten Kauf einer rtie Schienen eine Bemerkung machen müssen (vgl. d. Ztg. 21, Nr. 52, S. 489). Die inzwischen eingeholten Aufklärungen weisen, daß die Schienen von guter Beschaffenheit sind.

Die Wirkungen des Arbeitszeitgesetzes bei den Staatsbahnen ren auch Gegenstand der Prüfung der Oberrevisoren. Der senbahndirektion wurde zu diesem Zwecke nahegelegt, sich chließend dahingehend zu äußern, ob die Kürzung der Ar- tszeit bei einer der technischen Leistung der Staatsbahnen sprechenden Verkehrsstärke eine bedeutende Erhöhung der triebskosten zur Folge habe. Zugleich wird indes betont, daß e Entscheidung darüber nicht möglich ist, inwieweit die zur t des Inkrafttretens des Gesetzes berechnete Personal- hrung sich durch das Erscheinen des Gesetzes in der Aus- ing als richtig erwiesen hat, hauptsächlich aus dem Grund, il die verkürzte Dienstzeit während einer Zeit durchgeführt rde, in der die Staatsbahnen die Personenzahl im Verhältnis der verminderten Verkehrsarbeit herunterzusetzen suchen ßten.

Gegen diese Revisionen sind zahlreiche Beschwerden erhoben rden, die im wesentlichen den Vorwurf enthalten, daß die ifung der Einrichtungen, des Dienstes, der Gebäude usw. ohne Zuziehung der zuständigen Distriktchefs oder Distriktvertreter erfolgt sei. Es liege in diesem Verfahren eine Art Mißtrauen gegen die leitenden Eisenbahnbeamten und es sei anzunehmen, daß das Ergebnis der Untersuchung erfolgreicher gewesen sein würde, wenn die verantwortliche Oberleitung Gelegenheit gehabt hätte, zugegen zu sein. Dr. S.

— Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung oder Beschädigung bei Gepäcksendungen im Verkehr aus der Tschechoslowakei nach Österreich. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird der gemeine Handelswert bzw. der gemeine Wert nicht höher als 20 000 ö. K. oder ein diesem Wert entsprechender, zum bahnamtlichen Kurs in tschechoslowakischen Kronen umgerechneter Betrag für 1 kg angenommen.

— Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Mit Schlußnahme vom 6. Oktober d. J. hat der schweizerische Bundesrat auf Grund des in der Zusatzerklärung vom 20. September 1893 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr angeordneten Verfahrens die Aufnahme der Tschechoslowakischen Republik in den Verband des Internationalen Übereinkommens erklärt. Den zum Verband gehörenden Staaten ist durch Note vom gleichen 6. Oktober d. J. davon Kenntnis gegeben worden. Der Beitritt der Tschechoslowakei zum Verband wird einen Monat nach diesem Tage rechtskräftig, d. h. am 7. November 1922, und schließt ohne weiteres die Annahme aller Bestimmungen des Übereinkommens in sich.

— Die neue französische Fachzeitschrift für die Rheinschiffahrt. Am 10. November ist die erste Nummer der neuen Rheinzeitschrift „La Navigation du Rhin" mit dem Untertitel „Organe agrée par la Commission Centrale pour la navigation du Rhin et publié le concours de l'Office national de la navigation" in Straßburg erschienen. Die Zeitschrift wird eröffnet mit einem Vorwort der Redaktionskommission, in welchem gesagt wird, daß sich bisher von allen französischen Gebieten einzig das Elsaß der Rheinschiffahrt bedient habe, trotzdem die überseeischen Güter für den Transport auf dem Rhein bis Straßburg ungefähr die gleichen Transportkosten zahlten wie wenn sie in französischen Seehäfen umgeschlagen worden wären. Es sei nun Aufgabe der neuen Zeitschrift, den Franzosen die Augen zu öffnen über die Bedeutung des Rheines als Verkehrsweg und dies um so mehr, als Frankreich auf Grund des Friedensvertrages in den Besitz von rund 350 000 t Kahnraum und von 40 000 PS Schleppkraft gekommen sei sowie in den Besitz von Lösch- und Lagereinrichtungen in Rotterdam, Duisburg, Köln, Mannheim und Ludwigshafen. An erster Stelle enthält sodann die Zeitschrift die amtlichen Kundgebungen der Internationalen Rheinkommission, verschiedene amtliche Bekanntmachungen der elsässisch-lothringischen Bahnen, einen Aufsatz über die Beziehungen zwischen Straßburg und Bordeaux im gebrochenen Verkehr, einen weiteren über die Beziehungen zwischen Antwerpen und Straßburg und die französische „surtaxe d'entrepot". Selbstverständlich fehlen auch die kleinen Mitteilungen und Tabellen über die Verkehrsbewegungen in den rheinischen Häfen, die Frachten usw. nicht.

— Deutsche Eisenbahnwagen-„Friedhöfe" in Frankreich. Wir haben in Nr. 40, S. 787 d. Ztg. über die Gründe berichtet, warum in Deutschland ehemalige Beute-Lokomotiven und -Güterwagen unbenutzt herumstehen. Als Gegenstück hierzu entnimmt die „D. A. Ztg." dem Pariser „Oeuvre" einen aus Chaumont datierten Sonderbericht, der die Überschrift trägt: „Was ist aus den von Deutschland gelieferten Wagen geworden?" Die in diesem Bericht wiedergegebenen Tatsachen sprechen eine so deutliche Sprache, daß jeder Kommentar sie nur abschwächen würde.

Der Berichterstatter schildert, wie hinter Bar-sur-Aube der Baseler Zug durch die Waldtäler der Flüsse Aube und Aujon seinen Weg nimmt, wie er in der Ebene bei der Station Bricon mündet, wie weiterhin an der letzten Haltestelle vor Chaumont eine strategische Zweiglinie nach links führt, um die Linie von Chaumont nach Chalons-sur-Marne zu gewinnen. Von Bricon nach Villiers sind zwei von den vier Gleisen ständig von deutschen Güterwagen überfüllt. Auch die strategische Linie ist voll von ihnen. Ferner stehen auf den im Kriege von den Amerikanern angelegten Zufahrtsgleisen Tausende dieser Wagen. Sie sind verrostet, ihre Bretter lösen sich auseinander. Von einigen ist nur das eiserne Gestell übriggeblieben. Auf der Strecke von Chaumont nach Neufchâteau sieht man zwei Kilometer weit deutsche Wagen auf beiden Gleisen stehen. Der Berichterstatter fragt:

„Wozu steht hier dieses anscheinend im Ruin befindliche rollende Material? Hat man es seit dem Waffenstillstand als erste Reparationsleistung dem besiegten Feinde abgenommen, um es hier zugrunde gehen zu lassen?"

Er erzählt, wie der von ihm befragte hohe Beamte der Ostbahn eine ausweichende Antwort gibt, da er den Journalisten

im Verdacht hat, einen empörten Artikel über diese Eisenbahnwagen schreiben zu wollen. Der Berichterstatter erwidert ihm, daß er es nicht nötig habe, von dem Beamten Material für eine solche Feststellung zu erbitten, da dieses Material ja vor den Augen auch des unaufmerksamsten Reisenden hier auf den Gleisen stehe. Aber er fordert von dem Beamten Erklärungen. Dieser erzählt ihm, daß das Wagenmaterial, das beim Waffenstillstand von Deutschland geliefert wurde, nicht in gutem Zustand gewesen sei. Die Abnahmekommission habe das, was allzu schlecht war, zurückgewiesen. Unter dem Angenommenen sei vieles reparaturbedürftig gewesen. Der Berichterstatter will einwerfen, daß man seit 1918 in dieser Hinsicht viel habe tun können. Der Beamte erwiderte, zuerst hätten die französischen Wagen repariert werden müssen, weil man für diese die Austauschstücke bereit gehabt habe, was bei den deutschen Wagen nicht der Fall gewesen sei. Auf die Frage, warum man denn nicht gleichzeitig mit dem deutschen Wagenmaterial auch Reparaturstücke eingefordert habe, gab der Beamte keine Antwort. Dem Hinweis auf den Zustand der Verwahrlosung, dem das deutsche Material anheimfalle, erwiderte er, daß das Wesentliche sei, daß die rollenden Teile sich nicht zu sehr verschlechterten, und dies sei nicht der Fall. Die Erzählung von den deutschen „Eisenbahnwagen-Friedhöfen" sei deutsche Propaganda.

Der Leser wird zugeben: Dieses von einem französischen Berichterstatter entworfene Bild zum Kapitel „Reparation" bedarf keines Kommentars.

— **Belgien und die Reparationskohle.** In Belgien ist man sehr mißmutig darüber, daß die französische Regierung entschieden haben soll, daß die Reparationskohle aus dem Ruhrgebiet künftig fast ausschließlich — soweit sie nicht auf dem Rhein nach Straßburg geht — über Rotterdam und Emden nach Frankreich geschafft werden soll, statt wie bisher zu einem großen Teile über Gent. Dem Hafen von Antwerpen soll allerdings ein bescheidener Teil verbleiben. Da es sich dabei um ganz beträchtliche Gütermengen handelt, beabsichtigt man in Gent, die Frage höheren Orts zur Sprache zu bringen mit dem Hinweis, daß bei einer Verwirklichung der Ablenkung des Kohlenverkehrs in Gent zahlreiche Arbeiter und Angestellte arbeitslos werden und viele Firmen, die sich für den Kohlentransport unter Aufwendung von großen Opfern eingestellt haben, schwere Verluste erleiden würden.

— **Die Entwicklung des Flugverkehrs London-Paris.** Um einen Begriff zu bekommen, in welcher Weise sich der Flugverkehr entwickeln kann, genügt ein Blick in die Statistik über den Flugverkehr zwischen London und Paris in den Monaten Juli und August des laufenden Jahres. Die Zahl der Passagiere, welche die regelmäßig zwischen London und Paris fahrenden Flugzeuge benutzten, betrug im Juli 1591 und stieg im August sogar auf 2682 hinauf. Im August 1921, wo doch die Witterung für die Flüge viel günstiger war, fanden sich nur 1922 Passagiere ein. Vier Fünftel der Passagiere werden in englischen Flugzeugen befördert und nur ein kleiner Teil in französischen. Es wurden ferner im August d. J. im Flugzeug zwischen Paris und London noch 78 t Güter befördert, davon 37 t englische Zeitungen, die alle Morgen mit dem ersten Flugzeug von London nach Paris spediert und dort vor 10 Uhr morgens verkauft werden. Von den übrigen 41 t wurden 17 in englischen, 18 in französischen und 6 in holländischen Flugzeugen befördert. Die bei diesen Flügen verwendeten Flugzeuge haben im August zusammen 185 000 Meilen zurückgelegt, wovon 115 000 Meilen auf die englischen Flugzeuge entfallen, der Rest aber auf französische, holländische und belgische. Die Versuche zur Herstellung eines Nachtdienstes zwischen London und Paris werden weiter verfolgt; es werden zurzeit neue Leuchttürme hergestellt zur Beleuchtung der Linie und zur Orientierung für die Flieger.

— **Edwin A. Pratt †.** Am 27. Oktober ist der bekannte englische Schriftsteller E. A. Pratt gestorben. Seine Veröffentlichungen behandelten allgemein-wirtschaftliche Fragen, namentlich aber solche des Verkehrswesens und darunter hauptsächlich des Eisenbahnwesens. Unter ihnen ist am bekanntesten „A History of Inland Communication in England". Er hat auch zwei Bücher über die deutschen Eisenbahnen: „German versus British Railways" und „German Railways and Traders" verfaßt. Pratt war ein Gegner des Staatsbahngedankens und interessierte sich deshalb für die deutschen Eisenbahnen nur im ablehnenden Sinne. In England genossen seine Ansichten in Tarif- und ähnlichen Fragen ein gewisses Ansehen. Zeitweilig in der Schriftleitung der Times tätig, hat er auch in dieser Zeitung häufig Eisenbahnangelegenheiten behandelt; ebenso hat er häufig an der Railway Gazette mitgearbeitet. Alle seine Aufsätze gründeten sich auf eingehendes Studium der darin erörterten Fragen und wurden deshalb und wegen des Rufes, den Pratt in Fachkreisen hatte, in England allgeme beachtet.

— **Von den spanischen Eisenbahnen.** Aus englischer Que erfahren wir, daß die Eisenbahnen Spaniens, die in der letzt Zeit stark unter dem schlechten Stand ihrer Werte an der Bör zu leiden hatten, neuerdings höhere Einnahmen zu verzeichn haben, und daß infolgedessen der Kurs ihrer Aktien seit O tober zu steigen begonnen hat. Es kann erwartet werden, d dieses Jahr ein Gewinn ausgeschüttet werden wird. Der Gru der besseren Betriebsergebnisse trotz hoher Löhne und n driger Tarife ist im Rückgang einer Anzahl von Preis namentlich der Beschaffungskosten für Kohle, zu suchen. D Börse legt auch großen Wert darauf, daß die gesetzliche N regelung des spanischen Eisenbahnwesens aufgegeben oder d mindestens aufgeschoben worden ist. Freilich kann man nic wissen, ob sich nicht bei einem Ministerwechsel, der jederz eintreten kann, eine Richtung durchsetzt, die auf niedrig Eisenbahntarifen besteht und so eine Frage wieder aufrüh deren Behandlung zu den jetzt bestehenden Schwierigkeiten g führt hat. Um den Eisenbahnen ohne Erhöhung der Tarife a ihrer ungünstigen wirtschaftlichen Lage herauszuhelfen, hat ihnen die Regierung Staatszuschüsse gewährt, die zurückgeza werden sollen, wenn die Überschüsse diejenigen des Jahres 19 übertreffen; sie sollen die Mehrausgaben decken, die durch d den Arbeitern zugebilligte Verdoppelung ihrer Löhne e standen sind. An einen Abbau der Löhne kann zurzeit nicht g dacht werden, obgleich die Kosten der Lebenshaltung im Zurü gehen begriffen sind. Der Zeitraum, innerhalb dessen di Zuschüsse gewährt werden sollten, ist im November abgelauf und die Eisenbahnverwaltungen sind jetzt ebensowenig wie v drei Jahren, als sie zuerst eingeführt wurden, in der Lage, d erhöhten Löhne aus eigenen Kräften zu tragen. Entweder wi also der Staat die Zuschüsse, 70 Millionen Pesetas jährlich, au weiterhin zahlen oder einer Erhöhung der Tarife oder ein Abbau der Löhne zustimmen müssen. Die Lösung der so au tretenden Fragen, sie möge ausfallen wie sie wolle, wird nic ohne Reibungen vor sich gehen; die Verquickung von Polit und Regelung des Verkehrswesens ist an sich eine bedenklic Sache, die für die Eisenbahnen Spaniens besonders unangeneh Folgen haben kann.

— **Lloyd George und die englischen Eisenbahnen.** Die po tischen Vorgänge der letzten Wochen in England geben Railwa Gazette Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß der zurüc getretene Ministerpräsident Lloyd George auch auf das en lische Eisenbahnwesen einen maßgebenden Einfluß ausgeü hat. Vor 17 Jahren wurde er Präsident des Handelsamts, d damaligen Aufsichtsbehörde für die englischen Eisenbahne Die Eisenbahngesellschaften sahen seine Ernennung zu diese Posten höchst ungern, dagegen waren die Arbeiter damit se einverstanden. Er veranlaßte alsbald die Berufung eines Au schusses zur Untersuchung der Sicherheitsverhältnisse auf d englischen Eisenbahnen, dem auch ein Vertreter der Eisenbah gewerkschaft als Mitglied angehörte. Auf seine Veranlassun wurden im November 1907 die Schlichtungsausschüsse eing setzt, die bei Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis zwisch den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitern entscheid sollten. Dadurch wurde der Ausbruch eines damals drohend Ausstands gerade noch zur rechten Zeit verhütet. Um diesel Zeit ereignete sich in Manchester ein schwerer Eisenbahnunfa bei dessen Untersuchung durch den Beauftragten des Handel amts Lloyd George selbst eingriff. 1909 setzte er bei seine Amt einen neuen Ausschuß für Eisenbahnangelegenheiten ei Durch diese Tätigkeit erwarb er sich eine eingehende Kenntn des englischen Eisenbahnwesens, das von der öffentlichen Me nung ungünstig beurteilt wurde, eine Ansicht, die Lloyd Geor auf Grund des von ihm gewonnenen Einblicks nicht teil konnte. Als 1911 ein großer Eisenbahnausstand ausbrach, ve mittelte er, obgleich mittlerweile Finanzminister geword zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Arbeitern u vertrat dabei die Ansicht, daß die erhöhten Löhne, die na dem Ausstand zu zahlen waren, auf die Benutzer der Eise bahnen abgewälzt werden dürften. Er verstand es also, a diese Art sowohl die Gesellschaften wie die Arbeiter für si zu gewinnen. Ein Gesetzentwurf, der diese Abwälzung d erhöhten Kosten ermöglichen sollte, fand zwar Widerstand i Parlament, und zwar sogar bei Lloyd Georges eigenen poli schen Freunden; er wies aber darauf hin, daß das Zustand kommen dieses Gesetzes die Erfüllung eines Versprechens b deute, das die Regierung in einer sehr schweren Stunde g geben habe, und daß die Eisenbahngesellschaften dadurch n ein Recht erlangten, das jeder Geschäftsmann besitze. Da ruhten die Beziehungen von Lloyd George zu den englisch Eisenbahnen, bis er kurz vor seiner Abreise nach Paris den sog. Friedensverhandlungen im Januar 1919 eine Abor nung der Eisenbahnarbeiter empfing, die ihm ihre Klagen u

sche vortrug. Die Eisenbahngesellschaften fühlten sich
rch zurückgesetzt und verlangten, ebenfalls von ihm ge-
zu werden. Er konnte sie zwar damals nicht empfangen;
iner Stelle aber verhandelte sein nunmehriger Nachfolger,
r Law, mit 11 Vertretern der Eisenbahngesellschaften; bei
r Gelegenheit legte sich die Regierung darauf fest, daß
Kriegszustand bei den englischen Eisenbahnen, also die
ihrleistung der Regierung für deren Einnahmen, noch zwei
aufrechterhalten werden sollte, nachdem schon vorher
che Zusagen gemacht worden waren. Die Folge dieser
andlungen war das englische Eisenbahngesetz von 1921.

Fremde Erdteile.

Bahnbau in Japan. In Durchführung eines sich über
ahre erstreckenden Planes zum Ausbau des japanischen
bahnnetzes werden dieses Jahr etwa 530 km neue Eisen-
en gebaut, während zugleich Ergänzungsbauten an den be-
nden Anlagen ausgeführt werden. Der bemerkenswerteste
ist dabei der etwa 6,5 km lange Tunnel unter der Meer-
von Shimonoschi. Die Bodenuntersuchungen sind beendet,
die Ausarbeitung der Pläne ist daraufhin zu einem Ab-
ß gekommen. Nach einem Bericht des Handelssachver-
ligen bei der englischen Gesandtschaft in Tokio soll mit
Bau demnächst begonnen und er soll bis 1928 beendet wer-
Die Kosten sind zu 18 Millionen Yen veranschlagt. Wei-
st bemerkenswert die Einführung elektrischen Betriebes
der Strecke Tokio-Yokosuka-Odawava; die Arbeiten sollen
nächsten Jahres fertiggestellt sein. Der Reichstag hat
Neubauten 67,7 Millionen Yen, für Um- und Erweiterungs-
en 123,7 Millionen Yen bewilligt.

Herstellung von Eisenbahnschienen in Südafrika. Die
bahnverwaltung des südafrikanischen Staatenbundes stellt
wärtig in Johannesburg zwei Schienen von 22,5 kg/m
Pfund) Gewicht aus, wie sie auf den Strecken Belmont-
das, Nylstroom-Vaal Water und anderen Zweigbahnen,
Bau in der letzten Tagung des Parlaments genehmigt
e, Verwendung finden sollen. Die Hauptbahnen verwenden
it Schienen von 40 bis 50 kg/m Gewicht, einige Zweiglinien
e von 30 kg/m. Die Gesellschaft Vereeniging Steel
poration, Ltd., ist jetzt, wie von der Eisenbahnverwal-
mitgeteilt wird, imstande, 1000 t Stahlschienen von
kg/m monatlich nach den Lieferungsbedingungen der
schen Verwaltung herzustellen. Die Verwaltung wünscht,
die Schienen aus einheimischen Eisenerzen hergestellt
en und verhandelt deshalb wegen Anlage von Gießereien
Stahlwerken, die diesem Zweck dienen sollen. Der Kosten-
and hierfür werde nahe an 2 Millionen Pfund Sterling be-
n. Sachverständige und Werkführer sind zur Einrichtung
Betriebes aus England entsandt worden, und es wird be-
tet, die Stahlerzeugnisse von Vereeniging hätten sich
halb der letzten 18 Monate als gleichwertig mit den Über-
ferungen erwiesen. Tausende von Tonnen Stahl hat die
llschaft bereits an die Eisenbahnverwaltung für öffentliche
iten und Bergwerke geliefert. (Nach Afric. World v.
22.)

**Eisenbahn zur Erschließung der Nyerihochebene in der
a-Provinz.** Die Regierung der britischen Kronkolonie
ya, des früheren British East Africa Protectorate, das
ich an das früher deutsche Schutzgebiet von Ostafrika an-
t, nimmt jetzt eine Anleihe von 3 Millionen Pfund Sterling
um damit eine neue Eisenbahn von Thika, nordöstlich
bi, nach Nyeri am Kenyagebirge herzustellen. Diese
soll das dem Kenyamassiv vorgelagerte Mittelgebirgsland
die Nyerihochebene dem Verkehr erschließen. Auf dieser
ebene haben sich zahlreiche versorgungsberechtigte Sol-
angesiedelt. Hier sollen angeblich 240 000 ha zur Rind-
ucht geeigneten Weidelandes bereit liegen; der Boden ist
er und gut, das Klima auch für Europäer zuträglich;
er ist vom Kenyamassiv her reichlich vorhanden. Die
würde gleichzeitig die umfangreichen, zum größten Teil
unerforschten Bambuswaldungen des Kenyamassivs,
000 qkm, aufschließen; der Bambus eignet sich zur Ver-
tung als Papiermasse. Außerdem würde die Eisenbahn
0 ha Getreideboden unmittelbar erschließen. F. B.

Wagenmangel in den Vereinigten Staaten von Amerika.
eine Folge der Beilegung des Kohlenarbeiterausstandes
der damit verbundenen Inbetriebnahme durch ihn still-
ter anderer Betriebe hat sich bei den Eisenbahnen der
inigten Staaten nach einem amtlichen Bericht ein sehr
licher Wagenmangel bemerkbar gemacht. In den ersten
Wochen nach Beendigung des Ausstandes fehlten 40 000
Kohlen- und 71 000 andere Güterwagen. Anfang Oktober hatte
namentlich auch der Handel mit Bauholz und mit Eisen- und
Stahlerzeugnissen unter dem Wagenmangel zu leiden.

— **Geistige Getränke im Speisewagen.** Die Kanadischen
Staatsbahnen haben, dem Drucke der öffentlichen Meinung fol-
gend, das Verbot, Wein und Bier in ihren Speisewagen zu ver-
kaufen, aufgehoben. Sie hoffen dadurch, die Reisenden, die
es bis jetzt vorzogen, die Züge der Kanadischen Pacific-Eisen-
bahn zu benutzen, weil sie dort derartige Getränke genießen
konnten, für ihre Strecken zu gewinnen. Die Verwaltung der
Staatseisenbahnen hat damit ihren Kampf gegen den Alkohol
aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben, und die öffentliche
Meinung Kanadas hat sich durch den Druck, den sie auf die
Eisenbahnverwaltung ausgeübt hat, zu freieren Grundsätzen
bekannt, als sie für die Gesetzgebung der benachbarten Ver-
einigten Staaten maßgebend waren, wo bekanntlich geradezu
jeder Handel mit geistigen Getränken verboten ist.

Allgemeines.

— **Neue Weiche mit Brückendrehstuhl.** Über diese vom
Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation ein-
geführte Neuerung ist im Heft 16 des „Organs für die Fort-
schritte des Eisenbahnwesens“ unter Beigabe von Zeichnungen
berichtet. Bekanntlich gehört die Befestigung der Weichen-
zunge an ihrer Wurzel, die einwandfreie bauliche Gestaltung
des Drehpunktes zum wichtigsten und schwierigsten Bauteil
der Ablenkungsvorrichtung. Bei Verwendung des am meisten
verbreiteten Zungendrehstuhls bisheriger Bauart muß man,
nach den angezogenen Darlegungen, den Mangel an Widerstand
gegen die Wirkungen der Räder, die von den Zungen auf die
Fahrschienen springen und umgekehrt, wobei Zungen und Fahr-
schienen nacheinander von dem vollen Raddrucke getroffen
werden, in Kauf nehmen, da eine Stoßverbindung, die die
Wucht des Radstoßes auf die Zunge und Fahrschiene verteilen
könnte, bisher fehlt. Diesem Übelstand soll nun abgeholfen
werden durch Einführung eines neuartigen Gelenks für die
Weichenzungen; die Schläge der Räder werden hierbei vor-
teilhafter aufgenommen, weil sie sich auf breitere, weit aus-
ladende Flächen übertragen. Der sogenannte Brückendrehstuhl
hat auch eine Verbindung von der Zunge zur anschließenden
Fahrschiene, eine Art Überbrückung der Stoßstelle, erhalten,
durch die Zunge und Fahrschiene wie durch eine Stoßverbin-
dung zusammengehalten werden, so daß die Höhen- und Seiten-
lage der Zungen- und Schienenköpfe gut gesichert sind, und
die Radlasten von Zungen und Fahrschienen gemeinsam ge-
tragen werden. Es scheint gelungen zu sein, das Zungengelenk
auf diese Weise vor zu frühem Verschleiße, vor dem Herunter-
hämmern, zu bewahren.

Der Brückendrehstuhl soll bisher alle Erwartungen erfüllt
haben. In den Werkgleisen des Bochumer Vereins liegt eine
Weiche mit Brückendrehstuhl seit ungefähr 4½ Jahren unter
stärkstem Verkehre mit Staatsbahn- und Werkwagen. Trotz
starker Abnutzung aller Schienen der Weiche hält der Brücken-
drehstuhl Stand. Die Fahrbahn am Drehstuhle, insbesondere
der Stoß, sollen noch ganz unverändert in gleicher Höhe mit
den anderen Schienen der Weiche liegen; von dem gefürchteten
Herunterhämmern des Stoßes am Drehstuhle ist nichts zu be-
merken. Auch in den Staatsbahngleisen in Oldenburg liegt eine
doppelte Kreuzungsweiche mit Brückendrehstühlen seit etwa
1½ Jahren, unter starkem Bahnhof- und Verschiebeverkehr,
ohne zu irgendwelchen Anständen Veranlassung gegeben zu
haben. Die dem Berichte beigegebenen Abbildungen stellen
die neueste Anordnung des Brückendrehstuhls dar, wie sie mit
Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums in Gleisen der
Reichsbahn erprobt werden soll. Nach dieser Bauart sind be-
reits zwei einfache Weichen angefertigt und in der Nähe des
Bahnhofs Bonn verlegt worden. Zungen und Schienen sind in
unmittelbarer Nähe des Stoßes, wo sie bekanntlich die härtesten
Schläge der Räder aufzunehmen haben, an ihren Standflächen
und Stegen von allen Löchern und Anbohrungen verschont ge-
blieben; Anstauchen, Aufschrumpfen und Wiedererwärmen an
den Enden der Zungen- und Fahr-Schienen sind vermieden.
Man verspricht sich, daß die neue Weiche für alle Zwecke, für
alle Spitzenverschlüsse und für alle Arten von Stellwerken
gleich gut geeignet ist.

Rechtspflege.

— **Ablehnung der Haftung der Bahn wegen Verladungsmangel
beim Pferdetransport.** Für den Kläger sind am 22. Juli 1918
auf dem Güterbahnhofe in Charlottenburg zwei Pferde, eine
Fuchsstute und eine Rotschimmelstute, auf Veranlassung des

Pferdehändlers S. in Charlottenburg verladen worden. Der geschlossene Eisenbahnwagen gelangte zunächst aus Versehen des Abfertigungsbeamten nach Bahnhof Grunewald und wurde dann wieder nach Charlottenburg zurückgeschafft, wo die Schimmelstute verendet vorgefunden wurde. Außer blutrünstigen Stellen an den Augenbogen und einer Hautwunde vor der Stirnwand wurde festgestellt, daß das rechte Sitzbein und die rechte Darmbeinsäule in mehr als zehn größere Stücke zerbrochen waren. Durch die Bruchenden der Knochen sind auch größere Blutgefäße zerschnitten worden. Kläger behauptet, daß das Tier infolge übermäßig starker Rangierstöße zu Boden gestürzt sei und sich dabei die Verletzungen zugezogen habe. Seine gegen den Reichseisenbahnfiskus erhobene Klage auf Schadenersatz ist in allen Instanzen (Landgericht und Kammergericht Berlin und Reichsgericht) abgewiesen worden. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen geht folgendes hervor: Das Berufungsgericht erachtet es nicht für dargetan, daß das Pferd die schwere Verletzung durch einen gewaltsamen Rangierstoß erlitten haben müsse. Es verweist vielmehr auf das Gutachten des Sachverständigen A., der einen Fall des Pferdes infolge Ausgleitens für wahrscheinlich erklärt und eine Erhöhung der Gefahr des Ausgleitens und einen Verladungsmangel darin erblickt hat, daß auf dem Boden des Wagens weder Stroh noch Sand ausgebreitet war, um ein Schlüpfrigwerden durch Kot oder Urin zu verhindern. Das Berufungsgericht sieht daher die im § 86 Abs. 1 Nr. 5, 3, Abs. 3 EVO. aufgestellte Vermutung, daß der Schaden aus der mit der Beförderung lebender Tiere oder mit einer mangelhaften Verladung allgemein verbundenen Gefahr entstanden sei, nicht als widerlegt und die Eisenbahn als von ihrer Haftpflicht befreit an.

Demgegenüber macht die Revision zunächst geltend, daß keine mangelhafte Verladung in Betracht komme, da der Zeuge L., der die Pferde verladen hat und in der Verladung von Pferden sachkundig sei, in seiner 30jährigen Fachtätigkeit von der Bestreuung des Wagenbodens stets abgesehen, auch der Rampenmeister des Beklagten, der den Wagen nach der Verladung besichtigt habe, die unterbliebene Bestreuung des Bodens nicht beanstandet habe. Diese Rüge richtet sich im wesentlichen gegen die Beweiswürdigung des Vorderrichters und ist deshalb unbeachtlich. Unbeachtlich ist ferner die Rüge der Revision, daß der Beklagte den von ihm angetretenen Gegenbeweis für vorsichtiges Rangieren nur sehr lückenhaft geführt habe. In dieser Hinsicht war aber nicht der Beklagte beweispflichtig, sondern dem Kläger lag gegenüber der zugunsten des Beklagten sprechenden Vermutung des § 86 EVO. (§ 459 HGB.) die Beweislast dafür ob, daß der Schaden auf ein Verschulden der Eisenbahn, besonders auf unvorsichtiges Rangieren zurückzuführen war. Weitere Sachverständige zu vernehmen, war das Berufungsgericht nicht verpflichtet. Endlich ist es unerheblich, ob etwa die an sich auf rein tatsächlichem Gebiete liegende Annahme des Vorderrichters, daß der Schaden auch auf dem richtigen Transportwege entstanden sein würde, zu weit geht. Denn jedenfalls kann die versehentliche Beförderung des Wagens von Charlottenburg nach Grunewald und zurück nicht als Schadensursache angesehen werden, da der sogenannte adäquate Zusammenhang zwischen dem Umwege und dem Unfall nicht feststellbar ist. Hiernach versagen die sämtlichen Angriffe der Revision. (Aktenzeichen: I 391/21. — 10. 5. 1[illegible]

K. M.

Bücherschau.

— **Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigbahnhöfe der Reichsbahn.** Bearbeitet im Kartographischen [illegible] des Reichsverkehrsministeriums. 1922. 15. Auflage. Preußi[illegible] Verlagsanstalt, Berlin SW 68, Ritterstraße 50. Preis 170 [illegible]

Die im Kartographischen Büro des Reichsverkehrsmini[illegible]riums bearbeitete 15. Auflage dieser Sammlung nach dem St[illegible] des Jahres 1922, die zuletzt 1914 vom früheren Reichs-E[illegible]bahn-Amt herausgegeben wurde, enthält unter dem Wegfall [illegible] in den abgetretenen Gebieten liegenden Bahnhöfe die Re[illegible] bahndirektionsbezirke in abc-licher Reihenfolge. Die neue [illegible]lage erscheint unabhängig von der demnächstigen neuen 23. [illegible]lage der Übersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands [illegible] Sie ist hinsichtlich der seit 1914 in den einzelnen Bahnhof[illegible]hältnissen eingetretenen Veränderungen ergänzt worden. [illegible] wird nicht beabsichtigt, wie es früher geschehen ist, die Sa[illegible]lung alljährlich neu aufzulegen, sondern sie, nötigenfalls [illegible] lange wie möglich, durch einzuklebende Deckblätter zu [illegible]gänzen. Zu diesem Zwecke ist hinter jeder Reichsbahndirek[illegible] mindestens eine Seite freigelassen worden. Im übrigen ist [illegible] Sammlung in ähnlicher Weise in der Reichsdruckerei herges[illegible] wie die letzte (14.) Auflage 1914.

— **Jahrbuch der angewandten Naturwissenschaften 1920/1921.** 32. Jahrgang. Unter Mitwirkung von Fachmännern [illegible]ausgegeben von Dr. August Schlatterer. Mit 127 [illegible]dern auf 20 Tafeln und im Text. Lex.-8° (XVI u. 3[illegible] Freiburg i. Br. 1922, Herder & Co., G. m. b. H. Geb. 400 [illegible] zum Verlagspreis kommt der geltende Teuerungszusc[illegible] (Preisänderung vorbehalten.)

Der mit Spannung erwartete 32. Band des Jahrbuchs hat [illegible] trotz der Ungunst der Verhältnisse auf der Höhe der früh[illegible] Jahrgänge gehalten. Der in einem halben Tausend Ei[illegible] fragen dargebotene reiche Inhalt erstreckt sich über alle [illegible]biete der praktischen Naturwissenschaften und wird jeder [illegible]gung gerecht. Allgemeines Interesse dürften z. B. die Ka[illegible] über moderne Pflanzenzüchtung, über den drahtlosen Übe[illegible] verkehr und über das bedeutungsvolle Thema „Konstitution [illegible] Disposition beim Menschen" finden. Dem Erfinder gibt [illegible] Abschnitt „Für die Praxis" wertvolle und den heutigen [illegible]schriften entsprechende Hinweise für die Anmeldung von [illegible]tenten, Gebrauchsmustern und Warenzeichen. Die Ausstat[illegible] mit Tafeln und Textbildern ist der der früheren Bände e[illegible]bürtig.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung bzw. Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektion Münster (Westf.). Am 1. Dezember 1922 wird voraussichtlich der rechts der Bahnstrecke Ahaus-Gronau (Westf.) zwischen den Stationen Ahaus und Epe (Westf.) neuerrichtete Bahnhof IV. Kl. Lasterfeld für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Ahaus und Lasterfeld 6,54 km und zwischen Epe (Westf.) und Lasterfeld 4,78 km.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Der Haltepunkt Güglingen-Eibensbach an der Strecke Lauffen (Neckar)-Leonbronn wird von Montag, den 20. November d. J. an bis auf weiteres aufgehoben.

Bundesbahndirektion Wien-Nordost. Ab 20. November d. J. wurden die Stationen Siebenbrunn-Leopoldsdorf Landesbahn, Korneuburg Landesbahn, Gänserndorf Landesbahn und Hohenau Landesbahn aufgelassen und die Stationsnamen Siebenbrunn-Leopoldsdorf Bundesbahn, Korneuburg Bundesbahn, Gänserndorf Nordbahnhof und Hohenau Nordbahnhof auf Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Korneuburg, Gänserndorf und Hohenau abgeändert.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Dezember 1922 wird der zwischen den Stationen Groß Räschen und Senftenberg rechts der Bahnstrecke Lübbenau-Kamenz gelegene Haltepunkt Sedlitz, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet werden. Vom gleichen Tage ab erhält er die Benennung Sedlitz b. Se[illegible]tenberg. Ferner wird am 1. Dezember 1922 zwischen [illegible] Stationen Ruhland und Senftenberg rechts der Bahnstr[illegible] Großenhein-Cottbus im Betriebsbahnhofe 4. Klasse Brieske [illegible] Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der angeschloss[illegible] Werke unter der Bezeichnung Brieske eröffnet werden. [illegible] zwischen den Stationen Beutersitz und Dobrilugk-Kirch[illegible] rechts der Bahnstrecke Falkenberg-Cottbus gelegene Bah[illegible] 4. Klasse Schönborn b. Dobrilugk, der bisher dem [illegible]sonen- und Gepäckverkehr sowie dem Stückgutverkehr di[illegible] wird am 1. Dezember 1922 auch für den Wagenladungsver[illegible] der angeschlossenen Werke eröffnet und die zwischen den [illegible]tionen Beutersitz und Schönborn b. Dobrilugk rechts der [illegible]strecke Falkenberg-Cottbus gelegene Abfertigungshilfs[illegible] (Bahnhof 4. Klasse) Grube Hansa zu einer Tarifstation [illegible] den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke u[illegible]wandelt werden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. [illegible] 1. Dezember 1922 ab werden die Stationsnamen der na[illegible]nannten Verkehrsstellen wie folgt geändert: Annaberg (Erz[illegible] in Annaberg (Erzgeb.) unt. Bf., Annaberg (Erzgeb.) Lade[illegible] Annaberg (Erzgeb.) ob. Bf., Beerwalde (S.-Altenbg.) in [illegible]walde (Kr. Gera), Boderitz (S.-Altenbg.) in Boderitz [illegible] Altenbg.), Dölau (Reuß) in Greiz-Dölau, Frankenau (S.-Alte[illegible] in Frankenau (Thür.), Großenstein (S.-Altenbg.) in Großen[illegible] (Kr. Gera), Lucka (S.-Altenbg.) in Lucka (Kr. Altenbg.), [illegible]mühle in Neumühle (Elster), Ronneburg (S.-Altenbg.) in R[illegible]burg (Thür.), Rositz in Rositz (Thür.), Schmölln (S.-Alte[illegible]

Schmölin (Thür.), Steinbach (S.-Altenbg.) in Steinbach (Kr. ltenbg.), Wolfersdorf b. Weida in Wolfersdorf (Kr. Greiz).

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom Dezember 1922 ab erhält die an der Bahnstrecke Hagen Vestf.)-Altenvoerde gelegene Station Milspe Tal G die Beichnung Milspe-Klutert.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Vom Dezember 1922 ab erhält der Bahnhof Rathenow statt der Zutzbezeichnung „Stb." die Bezeichnung „Reichsb.".

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Vom 1. Dember 1922 ab werden die Stationsnamen Goch Stbf. und Xanten bf. in Goch Reichsb. bzw. Xanten Reichsb. (Abkürng für Reichsbahn) geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erssen worden:

Nr. I 128 vom 7. November 1922 an die Mitglieder des Wagenausschusses und des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der Niederländischen Staatseisenbahnen auf Aufstellung eines Verzeichnisses der Wagenteile in deutscher, französischer und italienischer Sprache.

Nr. I 129 vom 7. November 1922 an den Ausschuß für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Ersuchen des Wagenausschusses um Beifügung eines Zusatzes zu den Vorbemerkungen I des Radstandverzeichnisses.

Nr. IV 297 vom 17. November 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 100 des Güterverkehrsausschusses.

Nr. V 605 vom 9. November 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die Verwaltungen, die Abdrucke des Adressenverzeichnisses bezogen haben, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

Anläßlich Beendigung der Verstärngsarbeiten an der Trisannabrücke ıßte der Gesamt-Güterverkehr zwiıen den Stationen Pians und Strengen r Linie Innsbruck-Bregenz am 10. und November 1922 eingestellt werden. ızeige hiervon gemäß § 10 VWÜ. befs Befreiung von Wagenmiete.

Innsbruck, am 12. November 1922.
Bundesbahndirektion. (1577)

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Am 1. Dezember 1922 wird die Station fannenberg" der Freien-Grunder senbahn-Aktiengesellschaft als Tarifıtion in den oben genannten Tarif ıbezogen. Näheres enthält der nächste rif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben die beteiligten Güterfertigungen sowie die Auskunftei, r, Bahnhof Alexanderplatz. (1589)

Berlin, den 16. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. August 1922.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird beıhtigt:

in der Entfernungstafel I der Vertrag für Walpertshofen auf:

	Ingolstadt Hbf.	München-Laim
r Sendungen nach Walpertshofen . .	59	20
r Sendungen von Walpertshofen . .	68	18

in der Entfernungstafel II die Entfernung Nierstein-Würzburg Hbf. von 178 auf 188 km. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1585)

München, den 10. November 1922.
ırifamt beim Reichsverkehrsministeım, Zweigstelle Bayern in München.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 wird für unsen Binnen-Verkehr ein Ausnahmetarif r Braunkohlen und Braunkohlenbritts eingeführt. Die Frachtberechnung rd nach den Sätzen der Klasse E, Ablung B des Frachtsatzzeigers des utschen Eisenbahn-Güter-Tarifs unter ortfall der Zuschlagsfrachten für die raunschweigische Landes-Eisenbahn rgenommen.

Braunschweig, den 15. November 1922.
Die Direktion. (1582)

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits.

Verbandsgütertarif, Teil I, Abteilung A.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen in Kraft:

1. a) Artikel 13 Zusatzbestimmung 4 (Seite 26) erhält folgende Fassung:

„4. Der Betrag der Nachnahme ist bei Sendungen in der Richtung nach den nordischen Ländern in Markwährung, in der umgekehrten Richtung in der Kronenwährung des Versandlandes anzugeben*). In der Richtung von Dänemark sind zufolge dänischer Regierungsverordnung Nachnahmen bis auf weiteres nur bis zu folgenden Höchstbeträgen zulässig:
bei Gütersendungen . . . 200 Kr.
bei lebenden Tieren in Wagenladungen . . . . . 10 „."

b) Die dazugehörige Fußnote erhält folgende Fassung:

„Im deutsch-dänischen Tierverkehr bei Stückgutsendungen bis auf weiteres wie bisher in beiden Richtungen in Markwährung anzugeben. In der Richtung von Dänemark sind zufolge dänischer Regierungsverordnung Nachnahmen bis auf weiteres nur bis zum Höchstbetrage von 10 ℳ zulässig."

2. In der zu Artikel 38 Ziff. 4 (Seite 40) gehörigen Fußnote ist hinter den Worten „Im deutsch-dänischen Tierverkehr" einzuschalten: „bei Stückgutsendungen". (1580)

Altona, den 3. November 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Wirkung vom 25. November d. J. wird Nr. 10 des Tarifverzeichnisses dahin geändert, daß die Reichsbahn allgemein oder für einzelne Richtungen oder für einzelne Güterarten berechtigt ist, bei Überfüllung der Ladegleise auf den zollinländischen Güterbahnhöfen von Hamburg Hgbf die Entladung von Wagenladungen auf den Behelfsladegleisen im Veddel-Peute-Gelände (Tarifstation Wilhelmsburg), ferner bei Überfüllung
a) des Güterschuppens
b) der Ladegleise
in Hamburg-Barmbeck die Abnahme von
a) Stückgut
b) Wagenladungen
auf einem zollinländischen Bahnhofe von Hamburg Hgbf zu verlangen (§§ 15a und 24a).

Für alsbaldiges Inkrafttreten dieser Tarifbestimmungen ist die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. maßgebend. (1592)

Altona, den 16. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A (Tfv. 2) Heft C I b (Tfv. 4).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 treten für den gesamten Bereich der Reichsbahn sowie für den Wechselverkehr mit den anschließenden Privatbahnen ein neues Heft A (Besondere Bestimmungen) und ein neues Heft C I b (Stationsfrachtsätze, Zuschlags- und Anstoßfrachten sowie örtliche Gebühren) in Kraft, durch die das bisherige Heft A für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander sowie den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr vom 15. August 1919 nebst Anhang, das Heft CIb vom 1. November 1921 und die in den Binnen- und Wechseltarifen der früheren Länderbahnen enthaltenen Bestimmungen gleicher Art ersetzt werden. Infolge der Vereinheitlichung werden zahlreiche bei den einzelnen Länderbahnen bestehende Sonderbestimmungen zu gemeinsamen Bestimmungen zusammengefaßt, geändert oder auch teilweise beseitigt. Namentlich treten hinsichtlich der Ausführungsbestimmungen zu den §§ 63 und 80 der EVO. (Annahme und Abnahme der Güter) und der örtlichen Bestimmungen wesentliche Veränderungen ein. Nach den neueren Bestimmungen sind z. B. Sendungen, die innerhalb derselben Tarifstation ver- und entladen werden, sowie Umstellungen schon laderecht gestellter, leerer oder beladener oder ganz oder teilweise be- oder entladener Wagen auf Bahnhofscheine abzufertigen. Bahnhofscheine werden zu den im Nebengebührentarif im Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I B enthaltenen Preisen abgegeben. Im weiteren werden durch die neuen Hefte auch die zum 1. Dezember d. J. eintretenden allgemeinen Erhöhungen durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914 Seite 455) genehmigt worden. Die neuen Hefte können durch die Güterabfertigungen sowie die sonstigen Verkaufsstellen für Tarife Ende dieses Monats bezogen werden.

Berlin, den 16. November 1922. (1595)
Reichsbahndirektion.

Südharz-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1922 ab wird der im Übergangsverkehr bestehende Zuschlag zur Lieferfrist für Eil- und Frachtgut auf 3 Tage erhöht und auf den Durchgangsverkehr über die Südharz-Eisenbahn von und nach Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ausgedehnt.

Mit dem gleichen Tage werden die Bestimmungen für die Umladung von Gütern

ergänzt. Näheres durch die Dienststellen. Die Maßnahmen sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Berlin, den 16. November 1922.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein. (1581)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Am 16. November 1922 wird in Wien und in Budapest die Güterannahme nach Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien sowie umgekehrt eingestellt.

München, 11. November 1922. (1578)

3. Personen- und Güterverkehr.

Eisenbahnverkehr zwischen den Stationen der n. ö. Waldviertelbahn (Lokalbahn Groß-Gerungs-Litschau mit der Abzweigung Alt Nagelberg-Heidenreichstein) und denen der österr. Bundesbahnen über Gmünd-Stadt Personenbahnhof.

Infolge Herstellung von Schienenverbindungen mit der Station Gmünd Stadt Personenbahnhof wird vom 20. November d. J. an der Verkehr zwischen der n. ö. Waldviertelbahn und den österr. Bundesbahnen sowie darüber hinaus statt über Gmünd Lokalbahn (früher Landesbahn)-Cmunt (Gmünd tschecho-slowakische Staatsbahnen) unmittelbar über Gmünd Stadt Personenbahnhof abgewickelt.

Gmünd Lokalbahn (früher Landesbahn) ist weder für die Abfertigung von Reisenden noch für eine solche von Reisegepäck eingerichtet.

Der Verkehr auf der Strecke Gmünd Stadt Personenbahnhof - Groß-Gerungs wird sich ausschließlich auf österr. Bundesgebiete, der auf der Strecke Gmünd Stadt Personenbahnhof-Litschau (mit der Abzweigung Alt-Nagelberg-Heidenreichstein) teilweise über tschecho-slowakisches Staatsgebiet bewegen. Auf der letztgenannten Strecke werden sich die Reisenden auf Grund der mit den tschecho-slowakischen Behörden getroffenen Vereinbarungen weder einer Paßkontrolle noch einer Zollrevision zu unterziehen haben und dürfen den Zug während des Aufenthaltes in Gmünd Lokalbahn (früher Landesbahn) auf tschecho-slowakischem Staatsgebiet nicht verlassen. Nur Reisenden im Besitze gültiger Reiseausweise ist das Ein- und Aussteigen in der Station Gmünd Lokalbahn (früher Landesbahn) gestattet; sie müssen sich jedoch der Paßkontrolle und Zollrevision unterwerfen.

Vom 20. November 1922 wird auch der Güterübergang auf den erwähnten Strecken nicht mehr wie bisher über Gmünd Lokalbahn (früher Landesbahn)-Cmunt (Gmünd tschecho-slowakische Staatsbahnen), sondern ausschließlich über Gmünd Stadt Personenbahnhof bewerkstelligt werden.

Die von Österreich nach Österreich rollenden, auf der Linie Gmünd Stadt Personenbahnhof-Litschau bzw. Heidenreichstein teilweise über tschecho-slowakisches Staatsgebiet geführten Güter unterliegen gemäß der oben erwähnten Vereinbarung mit den tschecho-slowakischen Behörden keiner zollamtlichen Behandlung; es entfällt demnach die Beibringung der für den Zwischenauslandsverkehr notwendigen Zollpapiere.

Wien, im November 1922. (1598)
Bundesbahndirektion Wien-West.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Butzbach-Licher Eisenbahn

Dem Vorgehen der Reichsbahn folgend erhöht die Butzbach-Licher Eisenbahn ab 1. Dezember 1922 ihre Beförderungspreise im Personenverkehr um 100 %.

Berlin, den 16. November 1922. (1597)
Der Vorstand.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbahn werden am 1. Dezember d. J. die Beförderungspreise und sonstigen Gebührensätze im Personenverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1587)

Dahme (Mark), 14. November 1922.
Die Direktion.

Braunschweig-Schöninger und Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 werden die Personenfahrpreise wie bei der Reichsbahn um 100 % erhöht. (1583)

Braunschweig, den 16. November 1922.
Direktion.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 gelangt der Nachtrag 13 zum diesseitigen Binnen-, Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1584)

Crefeld, den 13. November 1922.
Die Direktion.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 tritt der Nachtrag 5 in Kraft, der Erhöhung der Beförderungspreise enthält. (1594)

Finsterwalde, den 16. November 1922.
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 treten die gleichen Tariferhöhungen in Kraft wie bei der Reichsbahn.

Gera-Reuß, den 17. November 1922.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion. (1599)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Ab 1. Dezember d. J. werden die Beförderungspreise im Personenverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Liegnitz. (1596)

Liegnitz, den 16. November 1922.
Die Direktion.

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 erscheint der Nachtrag IV. Er enthält die durch die Tariferhöhung bedingten Änderungen.

Erfurt, im November 1922. (1600)
Reichsbahndirektion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Ab 1. Dezember d. J. werden im Binnen- und direkten Personenverkehr sämtliche z. Zt. gültigen Fahrpreise um 100 % erhöht. (1601)

Blankenburg (Harz), den 19. Nov. 1922.
Direktion.

a) Oberschlesischer Wechse verkehr (Tfv. 2381).

Tarifvorschriften- und Entfernung tafeln für den Personen- und Gepäc verkehr zwischen

1. den Stationen des Deutschen Eise bahn-Direktionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Eise bahndirektionsbezirks Katowi (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselb Eisenbahndirektionsbezirks über d Strecken des andern Direktion bezirks.

b) Verbandspersonenverkeh zwischen Stationen der deutsch Reichsbahn und Stationen des Eise bahndirektionsbezirks Katowi (Kattowitz) (Tfv. 2377).

Mit Wirkung vom 1. Dezember d. werden die ab 1. November 1922 gi tigen Fahrpreise des allgemeinen Vo kehrs um 100 % erhöht. Die Erhöhu wird so durchgeführt, daß die Fah ausweise zum vierfachen Satze des au gedruckten Preises ausgegeben werde

Die Gepäckfracht wird zum 1. D zember 1922 auf 40 ₰ für je 10 kg u 1 km erhöht. Die Mindestfracht für d deutsche und polnische Strecke beträ je 40 ℳ. (158

Oppeln, den 10. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Tfv. Nr. 2540a. Vorläufiger Tarif fü den deutsch-österreichischen Persone und Gepäckverkehr über süddeutsc österreichische Grenzstationen, Heft gültig vom 1. Dezember 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezembe 1922 tritt der Nachtrag VI in Kraft. E enthält die erhöhten, vom 1. Dezemb an gültigen Schnittfahrpreise der Deu schen Reichsbahn in der tatsächlich ei zuhebenden Höhe. (159

München, den 15. November 1922.
Verkehrsamt beim RVM., ZB.

Tfv. Nr. 2540b. Vorläufiger Tarif fü den deutsch-österreichischen Persone und Gepäckverkehr über süddeutsc österreichische Grenzstationen, Heft gültig vom 1. Mai 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezembe 1922 tritt der Nachtrag V in Kraft. E enthält die erhöhten, vom 1. Dezemb an gültigen Schnittfahrpreise der Deu schen Reichsbahn in der tatsächlich ei zuhebenden Höhe. (159

München, den 15. November 1922.
Verkehrsamt beim RVM., ZB.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 1. Dezember 1922 werden d Fahrpreise wie bei der Reichsbahn vo behaltlich der Genehmigung der Au sichtsbehörde um 100 % erhöht. (158

Siegen, den 15. November 1922.
Die Direktion.

Binnenpersonentarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. werden die jet geltenden Fahrpreise des allgemein Verkehrs um weitere 100 % erhöht.

Die Gepäckfracht beträgt ab 1. Deze ber d. J. 40 ₰ für je 10 kg und 1 km.

Eschershausen, 14. November 1922.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.
Die Direktion. (157

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 45. Berlin, den 30. November 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Tarifpolitik der Reichsbahn.

Die öffentliche Meinung hat sich in den letzten Jahren mit inem Gebiet des Eisenbahnwesens so lebhaft beschäftigt wie it den Personen- und Gütertarifen, deren Wirkung jeder einlne mittelbar oder unmittelbar zu spüren bekommt. Das ichsverkehrsministerium hat daher schon bisher wichtigere rifmaßnahmen und die Gründe hierzu regelmäßig der Öffentchkeit bekanntgegeben und sich mit den einzelnen dagegen hobenen Beschwerden im Reichstag, in der Presse und im hriftwechsel mit Interessentenverbänden usw. auseinandersetzt. Nunmehr hat es in einer Denkschrift über ie Tarifpolitik der Reichsbahn" (im Verlag von org Stilke in Berlin) die Entwicklung, Richtlinien und Grenn ihrer Tarifmaßnahmen im Zusammenhange dargestellt. Die sentlichen Gesichtspunkte dieser Denkschrift sollen im folnden wiedergegeben werden.

Begreiflicherweise stehen hier wie in der Kritik die Tarifhöhungen im Vordergrund. Es ist allerdings mehr eine age der Reichsfinanzpolitik als der Eisenbahntarifpolitik, wie s Verhältnis der Einnahmen der Reichsbahn zu ihren Ausben zu gestalten ist, in welchem Maße also bei steigenden sgaben die Einnahmen zu erhöhen sind. Nach Art. 92 der ichsverfassung hat die Reichsbahn ihre Ausgaben selbst zu streiten. Sie versuchte allerdings zunächst, das von den atsbahnen übernommene Defizit aus volkswirtschaftlichen ünden allmählich abzubauen. Im Herbst 1921 wurde sie er durch innen- und außenpolitische Gründe zur sofortigen rchführung des von der Reichsverfassung aufgestellten undsatzes gezwungen. Die ständigen Bemühungen um Vergerung der Ausgaben werden in diesem Zusammenhange nur streift. Die überwiegende Ursache der wachsenden Ausgaben, die fortschreitende Geldentwertung, kann in der Hauptsache nur durch eine Anpassung der Einnahmen an diese Geldentwertung ausgeglichen werden. Der Tarifpolitik im engeren Sinne bleibt nur die Aufgabe, die zur Deckung der Mehrausgaben erforderlichen Mehreinnahmen, deren wichtigste Quelle das Entgelt für die Beförderungsleistungen bildet, auf den Güter-, Tier-, Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr umzulegen und sodann nötigenfalls die Erhöhungen der Tarifsätze nach Beförderungsart, Klasse, Beförderungsstrecke usw. abzustufen. Hierbei wurde der Personenverkehr auf Grund der bisherigen Erfahrungen wegen der Gefahr der Einschränkung der Reisen und der weiteren Abwanderung in die unteren Klassen, aber auch aus sozialen Gründen besonders geschont. Da die übrigen Einnahmen eine untergeordnete Rolle spielen, mußten die Einnahmen aus dem Güterverkehr jeweils so stark erhöht werden, daß das Gleichgewicht zwischen dem Gesamtaufkommen an Einnahmen und den Ausgaben hergestellt wurde und sodann gewahrt blieb. Die Reichsbahn hat seit 1. Februar 1922 ihre Gütertarife zum 1. jedes Monats — ausgenommen den Monat August — und zum 15. Oktober erhöht, da jedesmal eine wesentliche Steigerung der Ausgaben für den folgenden Zeitabschnitt bestimmt vorauszusehen war.

In verschiedenen Übersichten ist der Zeitpunkt und das Maß der einzelnen Erhöhungen der Normaltarife sowohl gegenüber dem unmittelbar vorhergehenden Zeitraum wie im Vergleich zur Vorkriegszeit zusammengestellt. Wie es im Wirtschaftsleben wegen der Unbeständigkeit des Wertes der Papiermark üblich geworden ist, die Entwicklung des Durchschnittspreises von Waren oder Warengruppen durch „Indexziffern" in Beziehung zu den „Friedenspreisen" zu setzen und

bei Beurteilung von Preisbestimmungen andere Indexziffern zum Vergleich heranzuziehen, werden auch in der Denkschrift für die Erhöhungen der Normalgütertarife Indexziffern berechnet. Wie die meisten Indexziffern sind auch sie nur Mittelwerte, die weder besondere Ermäßigungen wie Ausnahmetarife noch die Änderungen der Preisabstufungen im einzelnen berücksichtigen können. Eine genaue Berechnung der Gesamtwirkung aller Tarifmaßnahmen (insbesondere auch der Aufhebung oder Einführung von Ausnahmetarifen, des Ausbaues der Staffeltarife und der Änderung der Güterklassifikation) ist nur durch den Vergleich der Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr mit den geleisteten Gütertonnenkilometern, wegen der schwierigen statistischen Zusammenstellungen also leider immer erst nach Ablauf eines längeren Zeitabschnittes möglich.

Bisher hat sich gezeigt, daß die auf Grund der Erhöhung der Normaltarife berechneten Indexziffern sich nicht wesentlich von den nachträglich festgestellten Durchschnittseinnahmen aus einem Güter-tkm unterscheiden, in der letzten Zeit etwas dahinter zurückbleiben. Am 1. Oktober 1922 betrugen die Normaltarife das 280fache der Vorkriegszeit, die durchschnittliche Belastung eines Güter-tkm das 230fache unter Zugrundelegung der Feststellungen für Juni, voraussichtlich aber erheblich weniger wegen der Einführung weiterer Ausnahmetarife. (Nach dem jetzigen Stand ergibt sich das 673- und 552fache.)

Da für das Ausmaß der allgemeinen Tariferhöhungen regelmäßig nur die Höhe der zu deckenden Ausgaben maßgebend sein kann, muß die Reichsbahn die Bindung ihrer Tarife an irgendwelche allgemeine Teuerungsindexziffer ablehnen. Lediglich um dem Vorwurf zu begegnen, daß die Eisenbahn mit ihren Tarifen der Teuerung vorauseile, wird durch eine große Reihe von Beispielen und Schaubildern dargetan, daß die Gütertarife sich weniger erhöht haben als die Preise der meisten lebenswichtigen Güter und daher die Frachten jetzt fast durchweg einen geringeren Anteil an den Warenpreisen haben wie vor dem Kriege. Die Personenfahrpreise sind überhaupt hinter jedem vergleichbaren Index, namentlich auch dem Lebenshaltungs- und Ernährungskostenindex, weit zurückgeblieben. Einige Zeichnungen veranschaulichen, wie wenig Erzeugnisse der Landwirtschaft oder der Siedlungen im Oktober 1922 gegenüber 1914 zur Deckung des Preises einer bestimmten Monatskarte gewonnen werden mußten (z. B. 1922: 6 Eier, 150 g Butter gegen 69 Eier und 5 Pfund Butter im Jahre 1914), und innerhalb welcher Kreise das Ziel von Reisen 1914 und 1922 abgesteckt werden mußte, wenn man den Preis verschiedener Lebensmittel für die Eisenbahnfahrt aufwenden wollte; z. B. gestattete der Preis von 1 Pfund Butter 1914 einen Ausflug von Berlin nach Brandenburg, im Oktober 1922 eine Reise von Berlin nach Wiesbaden, Köln oder Beuthen.

Von besonderem Interesse sind die Wirkungen der Gütertariferhöhungen für die Allgemeinheit, für Handel und Industrie und für den Eisenbahnverkehr selbst. Daß bei den gegenwärtigen Verhältnissen der deutschen Wirtschaft die Eisenbahnfracht für die Preisbildung nicht ausschlaggebend ist, zeigt schon das ungehemmte Fortschreiten der Preissteigerung in den Zeitabschnitten, in denen die Gütertarife überhaupt nicht oder nicht der Geldentwertung entsprechend erhöht worden sind. Für die Preiskalkulation der Industrie und des Handels sind freilich auch die raschen und kurz vor dem Inkrafttreten angekündigten Tariferhöhungen eine Erschwernis, aber doch nicht in dem Grade wie die noch stärkeren und schnelleren Steigerungen aller Warenpreise, die übrigens die Eisenbahn zu diesen Tarifmaßnahmen zwingen. Der Güterverkehr hat aber auch die kräftigen Tariferhöhungen des letzten Jahres glatt getragen, sich sogar fast ständig gegenüber dem Vorjahr erheblich gesteigert, wie durch einen Vergleich der Einnahmen aus dem Güterverkehr und der Wagengestellungszahlen nachgewiesen ist.

Auf dem eigentlichen Spielfeld der Tarifpolitik, in der Abstufung der Tarifsätze untereinander hat sich die Reichsbahn nur von dem Gedanken leiten lassen, alle Maßnahmen ei heitlich in den Dienst der gesamten deutsch Volkswirtschaft zu stellen. Hier bot sich die Mögl keit, die Wirkungen der allgemeinen Tariferhöhungen im zelnen abzuschwächen, soweit dies das Gemeinwohl erforde

In dem Kampf in Theorie und Praxis über die Frage, ob inwieweit die Tarifpolitik in den Wettbewerb im Inland greifen dürfe, hat die Reichsbahn von Anfang an den Sta punkt vertreten, daß sie als Reichsunternehmen auf jeden dazu beitragen müsse, daß ungünstig gelegene Reichsgebi in ihrer wirtschaftlichen Lebensfähigkeit erhalten werden. hat daher das wichtigste Mittel zur tarifarischen Begünstig abgelegener Gebiete, die Absenkung der Frachtsätze für weiteren Entfernungen zur allgemeinen Anwendung gebra Da der Reichsbahn gerade trotzdem von den Vertretern licher und östlicher Randgebiete des Reiches nicht selten Vernachlässigung ihrer Belange vorgeworfen wird, betont Reichsverkehrsministerium mit besonderem Nachdruck, daß Staffeltarife, die früher nur in beschränktem Umfa bestanden hatten, erst durch die Übernahme der Staatsbah auf das Reich allgemein eingeführt werden konnten zur wirtschaftlichen Unterstützung dieser Gebiete so krä ausgebaut worden sind, daß hierdurch der heftigste Wi spruch der Vertreter der Industrie der Rohstoffgewinnun gebiete hervorgerufen wurde. Verschiedene Schaubilder füh die Entlastung der weiten Entfernungen vor Augen. Beson fällt die außerordentlich starke Abbiegung der Staffelung Kohlenausnahmetarifs gegenüber der Staffelung in der V kriegszeit auf.

Auch bei der horizontalen Staffelung, der Sp nung zwischen den Güterklassen, suchte die Reichsbahn gerechte Mittellinie zwischen den auseinanderstrebenden In essen zu finden.

Eine große Anzahl von Ausnahmetarifen wurd und nach der Kriegszeit infolge Veränderung der wirtsch lichen Verhältnisse und wegen der Rücksicht auf den Fried vertrag aufgehoben. Die starke Erhöhung der Normalta hat aber bereits wieder dazu geführt, neue Ausnahmetarife zuführen und weitere ins Auge zu fassen. In den letzten naten wurden namentlich Ermäßigungen für Kartoffeln, und Teigwaren (in den letzten Tagen auch für Kohl) gewä Die Tragweite der im September für Kartoffeln und Obst gebilligten Ausnahmetarife ist dadurch vergrößert worden, sie von den allgemeinen Tariferhöhungen, die die Septem tarife bis jetzt fast verfünffacht haben, nicht betroffen wur Eine Wirkung auf die Preise ist leider nicht fühlbar gewor der Ausnahmetarif für Kartoffeln hat die Steigerung der K toffelpreise auch nicht vorübergehend aufgehalten. Die F der Wiedereinführung von Seehafen- und Binnenwa umschlagstarifen wird zurzeit geprüft.

In der Güterklassifikation mußte die frühere, günstigen Finanzlage der Bahnen entsprechende Gewohn Güter auch bei Steigerung ihres Wertes in unteren Klasse belassen, aufgehoben werden.

Verkehrspolitischen Zwecken dienen die Tarif nahmen, die eine bessere Ausnutzung der Wagen anlassen sollen (15-t-System, Abstufung der Tiertarife der Anzahl der in einem Wagen verladenen Tiere) oder Güterverkehr gleichmäßiger auf die verschiedenen Monate teilen sollen. Die Reichsbahn hat jetzt den ersten Ver mit einem Saisontarif gemacht, und zwar für Düngesa Ob der stärkere Versand dieser Düngemittel im vergange Sommer hierauf zurückzuführen ist, kann allerdings bei unregelmäßigen Gang unserer Wirtschaftsmaschine nicht si festgestellt werden.

Die Anschlußgebühren wurden einheitlich nach Grundsatz geregelt, daß durch das gesamte Aufkommen an bühren die Selbstkosten der Bahn gedeckt werden sollen.

r Abstufung der Gebühren nur gewisse Besonderheiten der nzelnen Anschlüsse berücksichtigt werden und die Gebührenätze zwangsläufig mit den Gütertarifen gleiten.

Bei den **Personentarifen** gingen die Wünsche und nschauungen der Interessenten ebenfalls weit auseinander. Während von den verschiedensten Seiten der Reichsbahn vorworfen wurde und auch jetzt wieder behauptet wird, die Fahrreise seien zu hoch, halten andere Kreise die bisherige honung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr ir ungerechtfertigt. Die einen erachten es für unsozial, wenn ie Fahrpreise im Berufs- und Vorortverkehr im gleichen Verältnis wie die Normalfahrpreise erhöht werden, die anderen blicken in der starken Vergünstigung für Zeitkarten ein unaufmännisches Gebaren, das den Wettbewerb anderer Verehrsunternehmungen vernichte. Die einen wünschen Herabetzung des Fahrpreises für die oberen Klassen zur Bekämpng der Abwanderung in die unteren Klassen, die anderen ollen gerade die oberen Klassen wegen der stärkeren wirthaftlichen Leistungsfähigkeit ihrer Benutzer schärfer erfaßt issen. Wie für den Güterverkehr der Reichsbahn das Recht nd die Pflicht zur tarifarischen Unterstützung ungünstig gegener Gebiete bestritten wird, so wird es ihr zum Vorwurf emacht, daß sie die von den Staatsbahnen übernommenen zahlichen Ermäßigungen für Hilfsbedürftige und für besonders erücksichtigenswerte Zwecke beibehalten und ausgebaut hat. uf der andern Seite werden trotz ihrer ungünstigen Finanzge fortwährend neue Vergünstigungen gefordert. Die Denkhrift setzt sich mit diesen gegensätzlichen Ansichten auseinader und zeigt, daß die Verwaltung auch hier bestrebt war, inen gangbaren Mittelweg zu betreten.

Die Erhöhungen der Normalfahrpreise, der Schnellzugsschläge, die Preisbildung bei den Zeitkarten und im Berliner tadt- und Vorortverkehr sowie die verschiedenen Fahrpreismäßigungen sind im einzelnen dargestellt.

Aus dem **Reisegepäcktarif** ist die Rückkehr vom onentarif zum Kilometertarif zu erwähnen. Die **Expreßguttarife** sind zunächst vereinheitlicht und sodann in Abhängigkeit von den Eilguttarifen gebracht worden.

Die vielfach geforderte unterschiedliche Behandlung der **Ausländer** ist in Übereinstimmung mit dem Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrats vor allem aus außenpolitischen Gründen abgelehnt worden, unter denen die Rücksicht auf die bestehenden Handelsverträge hervorgehoben ist.

Von den (zuerst in Österreich aufgetauchten) Vorschlägen auf Änderung der Tarifgrundlagen wird der **Dollar-**, der **Gold-**, der **Warenindex-** und der **Indexziffertarif** gewürdigt. Das Reichsverkehrsministerium kommt ebenso wie der Präsident des Reichsbankdirektoriums zu einer Ablehnung gleitender Tarifskalen.

In einem besonderen Abschnitt wird der gegen den Reichsverkehrsminister erhobene **Vorwurf der Tarifdiktatur** zurückgewiesen. Zu allen systematischen Tarifregelungen, aber auch zu den meisten prozentualen Tariferhöhungen wurden ein oder mehrere Beiräte gehört. Von der Einholung von Gutachten wurde nur dann abgesehen, wenn durch unvorhergesehene Ausgabensteigerungen infolge weiterer Geldentwertung rasche Gütertariferhöhungen notwendig wurden, bei denen wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit organische Tarifänderungen nicht möglich waren (die Bestimmung des Ausmaßes der Erhöhung daher im wesentlichen nur eine rechnerische Aufgabe war).

Der letzte Abschnitt behandelt die Bedeutung der Tarifpolitik für die **Frage der Entstaatlichung** der Reichsbahn. An zahlreichen Beispielen wird gezeigt, wie Staatsbahnen und Reichsbahn sich in ihrer Tarifpolitik dem Gemeinwohl unter bewußter Zurücksetzung ihrer eigenen Interessen untergeordnet haben. Es wird bezweifelt, daß ein privates Unternehmen den Erwerbsstandpunkt so hinter allgemeine politische, volkswirtschaftliche und soziale Rücksichten zurücktreten ließe, und auch daß ein gemeinschaftliches Unternehmen seine Tarifpolitik auf die Dauer so rückhaltlos auf das Gemeinwohl einstellen könnte wie ein staatliches Unternehmen.

Vergleich zwischen Dampfbetrieb und elektrischem Betrieb auf Vollbahnen.

In der von den Siemens-Werken herausgegebenen „Siemenseitschrift" findet sich eine recht interessante Abhandlung aus r Feder des Dipl.-Ing. F. **Kuntze**, Oberingenieur in der ahnabteilung der Siemens-Schuckert-Werke, in der eine beschleunigte Einführung des elektrischen Betriebes auf den utschen Vollbahnen empfohlen wird. Das Thema ist in üheren Jahrgängen dieser Zeitung wiederholt behandelt; chtsdestoweniger dürfen die Kuntzeschen Darlegungen volles teresse beanspruchen. Wir geben im folgenden das Wesentche wieder, ohne selbst zu den Darlegungen Stellung zu hmen.

Aus dem bereits über Jahrzehnte sich hinziehenden, scharfen Vettbewerbe zwischen den Verfechtern des Dampfbetriebes und s elektrischen Betriebes hat die Bahntechnik bekanntlich den lergrößten Nutzen gezogen; insbesondere ist die Wirtschaftchkeit der Dampflokomotive bedeutend verbessert worden. Es i hier nur an die Schmidtsche Erfindung des Rauchkammernd. später des Rauchröhren-Überhitzers erinnert, die eine ohlenersparnis bis zu 25 % ermöglichte; durch Einführung der peisewasservorwärmung wurden weitere Ersparnisse erzielt. it etwa 1910 arbeitet die Dampflokomotive, abgesehen von r Kondensation, mit allen technischen Vervollkommnungen s feststehenden Dampfbetriebes und befindet sich somit anheinend auf einer Stufe höchster Entwicklung. Demgegener traten die ersten elektrischen Vollbahnlokomotiven verhiedener Bauart erst seit Beginn des zweiten Jahrzehntes eses Jahrhunderts in scharfen engeren Wettbewerb mitnander, nachdem endlich eine Entscheidung über die für die lgemeine Elektrisierung unseres Bahnnetzes zu befolgenden ichtlinien hinsichtlich der Stromart gefallen war. Als nicht egzuleugnender Nachteil, auch bei unseren neuzeitlichen ampflokomotiven, muß die unmittelbare Verfeuerung hochertiger Steinkohle in den Lokomotivkesseln in den Kauf geommen werden. Der Verbrauch der preußisch-hessischen ahnen an diesem hochwertigen Brennstoff betrug im letzten Friedensjahre (1913) etwa 12 Millionen Tonnen, die im Mittel über 250 km Bahnstrecke befördert werden mußten, um auf die verschiedenen Verbrauchsstellen verteilt werden zu können. Hierfür wurden ständig etwa 1000 Güterwagen von je 15 t Ladegewicht in Anspruch genommen. Zum Vergleich möge angeführt werden, daß Deutschland gegenwärtig etwa 2 Millionen Tonnen Kohle monatlich an den Feindbund abzuführen hat. Der Eigenbedarf der früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen betrug ungefähr 50 % dieser unser gesamtes Wirtschaftsleben aufs schwerste schädigenden Zwangslieferungen. Wenn der in der Vorkriegszeit große Reichtum Deutschlands an guter Steinkohle die Einführung des elektrischen Vollbahnbetriebes nur schwer zu fördern vermochte, hat der Krieg selbst und sein unglücklicher Ausgang der Erkenntnis zum Durchbruch verholfen, daß der weiteren Vergeudung unseres in der Kohle steckenden Nationalreichtums, wie sie das rohe Verfeuern der Kohle in Dampfkesseln darstellt, nach Möglichkeit Einhalt geboten werden muß. Als Helfer in der Not ist aber, nach dem Verfasser, in erster Linie ganz allgemein die Elektrizität mit ihrer schier unbegrenzten Erzeugungs- und Verwendungsmöglichkeit anzusprechen. Insbesondere wird auch dem elektrischen Betriebe auf Vollbahnen künftig eine wichtige Rolle zufallen; denn diese Betriebsart ist die einzige, bei der jeglicher die Gleisanlagen belastende und damit den übrigen Verkehr beengende Eigentransport von Kraftstoffen entfällt. Aus dieser Erkenntnis haben denn auch verschiedene Bahnverwaltungen weitgehendste Pläne zur Elektrisierung ihrer Bahnnetze in Ausarbeitung genommen, von denen ein großer Teil schon verwirklicht werden konnte*). Der elektrische Betrieb auf Vollbahnen vermag im Gegensatz zum Dampfbetrieb aus den verschiedensten Energiequellen Nutzen zu ziehen. Betrachtet man in dieser Hinsicht die uns verbliebenen Kraftquellen, so haben wir neben den Steinkohlevorkommen die

*) Vgl. Nr. 33, Seite 666 des lfd. Jahrg. dieser Ztg.

Braunkohle, den Torf und die Wasserkräfte. England, dessen Kohlevorkommen erheblich früher aufgebraucht sein werden als die unseren, beschäftigt sich schon jetzt ernstlich mit umfangreichen Plänen für die Ausnutzung der Gezeitenströmungen, insbesondere an seiner hierfür günstige Bedingungen aufweisenden Südwestküste.

Mit Wasserkräften am reichsten gesegnet ist unser kohlenarmes Süddeutschland; ihr Ausbau ist bekanntlich in vollem Gange. Unsere Flußläufe und Kanäle stellen ansehnliche Kraftquellen dar, deren Ausnutzung gleichfalls durch großzügige Pläne gesichert erscheint. Bei vollem Ausbau werden unsere Wasserkräfte 12 Milliarden Kilowattstunden abzugeben vermögen. Der Verbrauch an Dienstkohle für unsere Dampflokomotiven war in vorstehendem mit 12 Millionen Tonnen angegeben. Diese 12 Millionen Tonnen würden umgerechnet etwa 4 bis 4,5 Milliarden Kilowattstunden am Radumfang der Dampflokomotive ergeben. Würde man sie dagegen in einem neuzeitlichen Kraftwerk verfeuern und nach Umformung in elektrische Energie als solche weiterleiten, so ließen sich mit der gleichen Kohlenmenge 9 Milliarden Kilowattstunden, am Radumfang der elektrischen Lokomotive gemessen, erzielen; man würde danach selbst bei unmittelbarer Verfeuerung der Kohle in Kraftwerken, im elektrischen Bahnbetrieb mit der halben Kohlenmenge wie beim Dampfbetrieb auskommen. Aber auch unsere Wasserkräfte wären bequem in der Lage, den gesamten Kraftbedarf für unsere Bahnen zu decken. Durch die unmittelbare Verfeuerung der Kohle in Dampfkesseln wird um deswegen eine ungeheuerliche Wertevergeudung getrieben, weil man hochwertige in der Kohle enthaltene Stoffe ungenutzt vernichtet*). Leider müssen wir gegenwärtig und wohl noch auf längere Zeit mit dem rohen Verfahren des unmittelbaren Verfeuerns rechnen; es ist schon von wesentlicher Bedeutung, wenn dieses Verfahren möglichst nur in sparsam arbeitenden Anlagen Anwendung findet. Eine solche Anlage ist nun aber, nach dem Verfasser, auch die beste Dampflokomotive nicht, selbst wenn sie mit Speisewasservorwärmung, Überhitzung, Verbundwirkung usw. arbeitet. Die Eigenart des Bahnbetriebes bedingt stark schwankende Belastungen; Dauerbelastungen sind selten und der Ausnutzungsfaktor ist überaus ungünstig; ihr theoretischer Wirkungsgrad erreicht deshalb höchstens 5 %. In ortsfesten Kraftwerken dagegen werden Leistungen für ausgedehnte Versorgungsgebiete zusammengefaßt, so daß die Einzelbelastungen aus dem Netz sich überdecken und gleichmäßigere Belastung und damit eine erhebliche Verbesserung des Ausnutzungsfaktors ergeben müssen. Zugunsten des elektrischen Betriebes spricht weitgehende thermische Ausnutzung des Dampfes durch Abdampfverwertung in Turbinen, Heizanlagen usw., Verfeuerung minderwertiger Brennstoffe, wie Rohbraunkohle und Torf, in den Feueranlagen; die hochwertige Steinkohle kann danach gespart werden.

Die hohe Entwicklung der elektrischen Kraftübertragung macht es möglich, die Kraftwerke auf oder in unmittelbarer Nähe der Brennstoffvorkommen zu errichten, also jeden Transport des Brennstoffes zu ersparen und die aus ihm gewonnene elektrische Energie auf viele Hunderte von Kilometern fortzuleiten. Solche Kraftwerke besitzen wir in unseren Steinkohlen- und Braunkohlengebieten bereits in großer Zahl; ihr weiterer Ausbau wird so gefördert, daß in naher Zukunft mit einem geschlossenen Netz elektrischer Hochspannungsleitungen gerechnet werden kann. Hierin liegt ein bedeutsames Moment für die Ablösung des Dampfbetriebes durch Einbeziehung der Elektrisierung unserer Vollbahnen in die großzügigen Pläne der allgemeinen Landesversorgung mit Elektrizität.

Ein weiterer Anlaß, die Einführung des elektrischen Vollbahnbetriebes zu beschleunigen, liegt in den erfolgreichen Bestrebungen, die Steinkohle, Braunkohle und schließlich den Torf weitestgehender Veredelung zu unterwerfen. Die Vergasung der Kohle im Tieftemperaturverfahren und die damit zusammenhängenden weiteren Gewinnungsverfahren ermöglichen eine fast restlose Ausbeute aller in der Kohle enthaltenen und für unser Wirtschaftsleben besonders wichtigen Stoffe, wie Düngesalze, Erdölprodukte, Benzol, Schmieröle, Fette, Harze, Schwefel usw. Wir stehen hier aber erst am Anfang einer Entwicklung, die dem gleichen Ziele zustrebt wie die Umstellung des Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb. Das gewonnene Gas und die Öle können auf mannigfache Weise durch Gasturbinen, Dieselmaschinen usw. in elektrische Kraft umgesetzt werden. Deshalb sollten unsere durchaus nicht unerschöpflichen Brennstoffvorräte aufs äußerste geschont werden und zur intensivsten Ausnutzung aller uns gebliebenen Naturschätze alles geschehen, um wertevergeudende Betriebe durch solche höchster Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ersetzen.

Über die Frage zweckmäßigster Stromart für den Ba betrieb eine Entscheidung von allgemeiner Geltung zu tref sei nicht möglich, da die bestimmenden Faktoren für die gro Verkehrsnetze der Welt recht verschieden sein können. sächlich ist aber, nach der Quelle, die Elektroindustrie in Lage, für alle drei Stromarten, nämlich Drehstrom, Einpha wechselstrom und Gleichstrom vollwertige Lösungen für elektrischen Vollbahnbetrieb zu bieten. So hat z. B. Ital allerdings als einziger Staat, den Drehstrom für seine e trischen Vollbahnen angenommen, während in anderen Län teils dem Einphasenwechselstrom und teils dem Gleichst der Vorzug gegeben wird, oder aber der Wettbewerb zwis diesen beiden noch unentschieden ist.

Die besonderen Vorzüge des elektrischen Bahnbetriebes sich gegenüber dem Dampfbetrieb seien wohl betriebstechn als auch rein wirtschaftlich sehr bedeutsam. Während Leistungsfähigkeit der Dampflokomotive in jedem Falle der ihres Kessels abhängig, also eng begrenzt ist, kann elektrische Lokomotive die große Überlastbarkeit ihrer Mot voll auswirken lassen, d. h. sie überwindet z. B. schwie Anfahrverhältnisse und Steigungen bemerkenswert leichter erstere. Hierbei kommt der elektrischen Lokomotive noch sonders zugute, daß ihre Motoren ein vollkommen gl mäßiges Drehmoment abgeben und deshalb die Reibungsz von $^1/_5$ bei Anfahrt der Dampflokomotive auf ¼ bei der e trischen Lokomotive erhöht werden kann. Durch diese Gle mäßigkeit im Drehmoment werden auch besonders die Zug- Stoßeinrichtungen geschont.

Die Überlastungsfähigkeit der elektrischen Motoren erle tert auch das Einholen von Verspätungen; von besonderer deutung ist diese Eigenschaft für eingleisige Strecken. Di sollen durch Einführung des elektrischen Betriebs eine Ste rung ihrer Leistungsfähigkeit erfahren, die 100 % und darü betragen kann; sie wird ermöglicht durch erhöhte Re geschwindigkeit bei vermehrtem Zuggewicht. Die Einführ elektrischen Betriebs kann in solchen Fällen den Bau ei zweiten Gleises mitunter dauernd, oder aber für lange Z überflüssig machen. Wenn eine Erhöhung der Fahrgeschwin keit etwa mit Rücksicht auf den Oberbau nicht ratsam ersche werden sich auf jeden Fall erhebliche Abkürzungen in Fahrzeiten durch erhöhte Anfahrbeschleunigung, schnelle Befahren von Steigungen und durch Entfall der Einnahme Kohlen und Wasser erzielen lassen. Obwohl die elektris Lokomotive ihre Vorräte nicht mit sich zu schleppen brau ist ihr Aktionsradius praktisch nahezu unbegrenzt. unmittelbare Folge dieser und anderer wertvoller Eigenscha ist, daß die Zahl der elektrischen Triebmittel gegenüber Dampfbetrieb, nach Schätzung des Verfassers, auf etwa 60 70 % bei gleicher Verkehrsleistung vermindert werden ka Von Werkstatt- und Lokomotivschuppenerweiterungen abgesehen werden können, selbst wenn der elektrische Bet eine gegenüber dem Dampfbetrieb entsprechend vermehrte V kehrsleistung zu bewältigen hat.

Der Fortfall jeglicher Rauchentwicklung wird von Anwohnern freudig begrüßt und erhöht nicht nur die Anne lichkeiten des Reisens, sondern schont auch den Wagenanstr Die Rauchfreiheit wird vielleicht aber auch Zahl und Umf der Unglücksfälle vermindern. Um die mit der Einführ des elektrischen Betriebes verbundene weitgehende Per nalersparnis zu begründen, betrachtet der Verfasser u die Vorgänge bei einem Lokomotivwechsel eines Schnellz im Dampfbetrieb. Die abzulösende Lokomotive ist abzukup und über die häufig recht verwickelten Gleisanlagen zum m oder minder weit abgelegenen Schuppen zu leiten, wo sie ascht und ihre Rauchkammer und die Siederohre gerei werden; hierbei wird häufig Auffüllung der Betriebsvorräte die neue Fahrt vorgenommen. Inzwischen ist die ablöse Lokomotive vor den Zug gekuppelt, und nun muß vor Weiterfahrt die Bremsprobe gemacht werden. Zu allen die Vorgängen wird besonderes Personal benötigt, das bei Ent des Lokomotivwechsels im elektrischen Betrieb erspart wer kann. Welchen Umfang diese Ersparnis annehmen kann, z u. a. das Beispiel von der Reichsgrenzenbahn in Schweden. zu Zeiten des Dampfbetriebes auf dem Bahnhof Abisko ge 90 Mann beschäftigt wurden. Nach Einführung des elektris Betriebs konnte der Personalbestand auf einige 20 Mann h abgesetzt werden. Wenn man unter diesem Gesichtswinkel deutsche Verkehrsnetz betrachtet, so sollte dank dem gro Aktionsradius der elektrischen Lokomotiven z. B. für die Berlin ausgehenden Schnellzüge Lokomotivwechsel nur an Landesgrenze oder in Kopfbahnhöfen erforderlich werd Strecken, wie z. B. Berlin-Köln-Aachen, Berlin-München andere wären ohne jeden Lokomotivwechsel zu durchfah Zeit- und Personalersparnis müßten deshalb beträchtlich s

*) Eine kritische Betrachtung zur Durchführung sparsamer Wärmewirtschaft gibt Baurat G. de Grahl in seinem beachtenswerten, an dieser Stelle besonders gewürdigten Buche „Wirtschaftliche Verwertung der Brennstoffe“. (Vgl. Nr. 26, S. 514 des lfd. Jahrg. dieser Ztg.)

uf der bereits erwähnten schwedischen Bahn Kiruna-Riksgrensen waren zur Bedienung der Dampflokomotiven schwerer Bauart außer dem Führer 2 Heizer erforderlich. Es wurde auch nach Einführung des elektrischen Betriebs entsprechend den geltenden Bestimmungen dem Führer ein jüngerer Fahrer beigegeben. Gegenüber dem Verfasser ist aber seitens Mitfahrer wiederholt die Äußerung getan worden, daß sie Dampfbetrieb zurückwollen, da ihnen das müßige Herumsitzen auf den elektrischen Lokomotiven zu eintönig sei. Mit Recht wird vom Verfasser hervorgehoben, daß die Bedienung elektrischen Lokomotive nur einen Mann erfordert und daß genüge, einen der Zugbeamten auf der Lokomotive mitfahren zu lassen; in dieser Weise wird der Betrieb mit den elektrischen Güterzügen auf der schlesischen Gebirgsbahn auch seit Jahren durchgeführt. Das gleiche Verfahren sollte für Personenzüge anwendbar sein, so daß in jedem Falle zweite Mann der Lokomotivbesetzung gespart werden kann. Weitere Personalersparnis wird erzielt durch Entfall des Personals für Anheizen, für Aufladen von Betriebsstoffen, Abladen Schlacke und Rückständen; außerdem darf mit einer wesentlichen Verminderung des zur Zeit besonders kostspieligen Werkstättenpersonals gerechnet werden. Z. B. gestattet die Eigenart elektrischen Ausrüstung einer Lokomotive schon heute den Austausch eines schadhaften Transformators in einer einzigen Arbeitsschicht und ermöglicht auch den Austausch eines Motors einer Motorgruppe je nach deren Anordnung in ein bis vier Arbeitsschichten. Die schadhaften Ausrüstungsteile sollen selbst bei schwerster Bauart bequem aus der Lokomotive entfernt und diese durch Einbau entsprechender Ersatzteile binnen weniger Arbeitsschichten wieder vollkommen betriebsfähig sein. Die schadhaften Teile werden in regelmäßigem Arbeitsgang am Werkplatz wieder instandgesetzt. Die Unterhaltung der Schaltapparate und der übrigen Hilfseinrichtungen erfordert nur ein sehr geringes Personal. Bei den Dampflokomotiven dagegen wird nach Kuntze für Unterhaltung des Trieb- und Laufwerks und besonders für Instandhaltung der Kessel, die bekanntlich den empfindlichsten Teil darstellen, ein zahlreiches Personal benötigt. Ein Austausch des Kessels mit seinen zahllosen Schraub- und Rohrverbindungen, seinem Wärmeschutz usw. darf nur bei sehr langwierigen Instandsetzungsarbeiten in Frage kommen und sollte nach Möglichkeit vermieden werden. Dampflokomotiven werden somit für Instandsetzungen im allgemeinen länger dem Betrieb entzogen bleiben als elektrische. Aus den statistischen Angaben der ehemals preußisch-hessischen Staatsbahnen geht denn auch hervor, daß im Durchschnitt jede in Dienst gestellte Lokomotive etwa 3—4 Mann an Werkstatt- und Schuppenpersonal erfordert. Demgegenüber zeigen Erfahrungen aus dem elektrischen Betrieb, daß je nach Leistung und Bauart der elektrischen Lokomotiven entsprechend nicht mehr als 2—2,5 Mann für die Lokomotive benötigt werden. Auch die Schmierkosten für elektrische Lokomotiven sind um 40—50 % geringer, als bei Dampflokomotiven gleicher Leistungen.

Alles in allem bieten, nach Meinung des Verfassers, die gegenwärtig bei der Elektroindustrie vorhandenen Erfahrungen eine sichere Gewähr dafür, daß die hier in großen Zügen gezeigte Überlegenheit des elektrischen Bahnbetriebs gegenüber dem Dampfbetrieb in technischer und wirtschaftlicher Beziehung schon jetzt ausschlaggebend zur Geltung zu kommen vermag. Jedes Zaudern, in der Erwartung immer neuer Entwicklungsstufen auf dem Gebiet der elektrischen Bahnen, bringe neue Verschleuderung unseres so überaus wichtigen Kohlenbestandes. Ebenso wie man bei der Dampflokomotive nicht erst die heutige hohe Entwicklung abwarten konnte, die sonst wahrscheinlich noch nicht erreicht wäre, ebensowenig taugt nunmehr ein weiteres vorsichtiges Tasten und Wägen gegenüber dem elektrischen Bahnbetrieb. Dieser sei nunmehr reif zum Zufassen. Je weitere Gebiete unseres dichten und stark belasteten Vollbahnnetzes man dem elektrischen Betrieb erschließen wird, um so ausschlaggebender wird er sich in seinen Vorzügen gegenüber dem Dampfbetrieb auszuwirken vermögen. Auch der Verfasser ist sich klar darüber, daß der erforderliche Kapitalbedarf natürlich sehr groß ist und beim Ausbau schon um deswegen nur abschnittweise vorgegangen werden kann. Nach seinem Ermessen würde die in letzter Zeit wiederholt und lebhaft erörterte Einführung privatwirtschaftlicher Verwaltung unserer Reichsbahnen, da sie an die Staatsmittel nicht gebunden wäre, auch fraglos auf das Schrittmaß der Elektrisierung fördernd einwirken, zumal wir auch der vor dem Kriege ständig mit Nachdruck geäußerten militärischen Bedenken gegen die allgemeine Elektrisierung unserer Bahnen aus naheliegenden Gründen enthoben seien.

Die Eisenbahnen der Malayischen Halbinsel.

Die Staatsbahnverwaltung der verbündeten Malayenstaaten betreibt zurzeit ein Eisenbahnnetz von 1642 km Länge, von denen aber 193 km in Johore nicht den seit 1897 unter britischer Oberherrschaft Verbündeten, sondern diesem Einzelstaat gehören. Der Betrieb erstreckt sich auf die ganze Halbinsel von der Grenze von Siam an, also auch auf das Gebiet der Straits Settlements und der dem Bund nicht angehörenden Staaten Kedah, Perlis und Kelantan. Der Eisenbahnbetrieb begann i. J. 1885 mit einer nur 13 km langen Bahn von Port Weld landeinwärts nach Taiping, die der Staat Perak gebaut hatte. Im nächsten Jahre wurde im benachbarten Staate Selangor von Klang an der Küste ebenfalls eine Stichbahn landeinwärts gebaut, die 35 km weit nach Kuala Lumpur führt. An diese beiden Eisenbahnen gliederten sich allmählich weitere an, so daß 1901 im Staate Perak 237 km, im Staate Selangor 156 km im Betriebe waren, die unter gemeinschaftlicher Leitung zusammengefaßt wurden, obgleich erst 1903 eine durchgehende Verbindung zwischen ihnen geschaffen wurde, so daß dann das Eisenbahnnetz von Penang im Norden bis Seremban im Staate Sembilan reichte. Die Eisenbahnen waren mittlerweile auf eine Länge von 550 km angewachsen. 1904 und 1905 wurde die Weiterführung der Hauptstrecke nach Malakka und Johore Bharu gegenüber Singapore in Angriff genommen. Auf 160 von den 190 km führt diese Verlängerung durch Gelände, auf dem es damals keinerlei Wege gab, was namentlich die Vorarbeiten sehr erschwerte. Der Betrieb wurde, obgleich einzelne Teile schon früher fertiggestellt waren, 1909 auf der ganzen Strecke auf einmal eröffnet. Eine Wagenfähre vermittelte den Verkehr über die Meerenge nach der Insel Singapore, so daß man von da ab Güter mit der Eisenbahn auf die ganze Länge der Westküste versenden konnte. Die Insel hatte schon seit 1903 eine 31 km lange, sie durchquerende und in der Stadt Singapore endigende Eisenbahn, die 1913 von der Staatsbahnverwaltung übernommen wurde. Ein lebhafter Verkehr bewegte sich schon damals zwischen dem Südende auf Singapore und dem Nordende bei Alor Star in der Nähe der Grenze von Siam. Güter konnten, wie schon erwähnt, ohne Umladung über die Meerenge von Singapore befördert werden. Für die Reisenden verkehrt eine Dampffähre. Die Stadt Singapore besitzt übrigens auch eine Straßenbahn. Zurzeit ist man dabei, einen Damm zur Verbindung der Insel mit dem Festland zu schütten, über den außer zwei Gleisen auch eine Fahrstraße geführt werden soll. Der Damm verläuft durch 14 m tiefes Wasser, ist an der Krone 18 m breit, verschlingt also bei einer Länge von 1060 m sehr erhebliche Massen, die aus Granitschutt bestehen. In der Mitte des Dammes bleibt eine Öffnung für die Schiffahrt, die von einer Hubbrücke überdeckt ist. Wegen der Wasserbewegung bei Ebbe und Flut ist in der Öffnung eine nach beiden Seiten wirkende Schleuse eingebaut.

Außer der gleichlaufend zur Westküste, aber meist in einiger Entfernung von ihr verlaufenden Längseisenbahn besteht auch eine Anzahl Querbahnen nach der Küste und landeinwärts. Schon 1893 wurde der Hafen Teluk Anson in Perak mit der Hauptbahn bei Tapah Road verbunden, wodurch ein an Gummi und Zinn reicher Bezirk erschlossen wurde. 1905 folgte eine 25 km lange Stichbahn von Ipoh in demselben Staat, in demselben Jahr eine zweite Stichbahn von Kuala Lumpur landeinwärts zur Erschließung von Steinbrüchen, die Straßenbaustoffe liefern. Weitere Stichbahnen brachten Zinngruben und Kohlenzechen mit der Längsbahn in Verbindung, und Klang, der Ausgangspunkt einer der ersten Bahnen, wurde noch mit dem Hafen Swettenham verbunden, weil der alte Hafen in Klang den Ansprüchen des gesteigerten Verkehrs nicht mehr genügte. 1914 wurde eine von Swettenham ausgehende, 50 km lange Eisenbahn entlang der Küste zur Erschließung von Gegenden vollendet, die reichen landwirtschaftlichen Ertrag liefern. Auch in Sembilan und Malakka entstanden solche Zweigbahnen, von denen eine im Hafen von Malakka, die andere in dem von Dickinson endigt. Letztere war ursprünglich eine Privatbahn und wurde später vom Staate übernommen.

Alle die erwähnten Eisenbahnen bedienen den Verkehr an der Westküste, die in der Entwickelung der Ostküste weit vorausgeeilt ist. An letzterer finden sich Eisenbahnen nur im Norden des Staates Kelantan, wo auch Verbindung mit den Eisenbahnen von Siam besteht. Eine aus dem Staate Kelantan nach Süden führende Eisenbahn, die zum Teil im Bau, zum Teil, nämlich an beiden Enden, von Süden her auf 235 km, von Norden her auf 51 km bereits vollendet ist, wird das Innere der Halbinsel durchqueren und in Gemas,

an der Grenze zwischen Sembilan und Johore den Anschluß an das Eisenbahnnetz der Westküste erreichen. Überhaupt waren Ende 1921 etwa 80 km Eisenbahnen im Bau. Sie sind meist eingleisig und alle, ebenso wie die älteren und die des angrenzenden Siam, in Meterspur angelegt.

Bei Kuala Lumpur, dem Sitze der Direktion, befindet sich eine neuzeitlich eingerichtete Werkstatt zur Unterhaltung von Lokomotiven und Wagen; letztere werden auch im Lande, unter Verwendung einheimischer Hölzer, gebaut, erstere werden in zerlegtem Zustande aus England bezogen und in den Werkstätten von Kuala Lumpur zusammengebaut.

Zwischen Penang und Singapore kann die Reise, die 24 Stunden dauert, im Schlafwagen zurückgelegt werden. Diese sowohl wie die Speisewagen sind in den bahneigenen Werkstätten gebaut und sollen den Vergleich mit den entsprechenden Wagen aller anderen Eisenbahnen aushalten. Sie sind elektrisch beleuchtet und gelüftet, und jeder Schlafwagen hat ein Brausebad. Für Reisende, die nicht den Schlafwagen benutzen, sind am Bahnhof Kuala Lumpur Bäder vorgesehen; der Fahrplan ist so eingerichtet, daß sie diese während des Aufenthalts der durchgehenden Züge benutzen können. Zwischen Penang und Bangkok verkehrte Anfang dieses Jahres einmal in der Woche ein Schnellzugpaar, das 34 Stunden zu seiner Fahrt brauchte; vermutlich wird der Verkehr, dem Bedürfnis entsprechend, auf zwei Fahrten wöchentlich gesteigert werden. Die landschaftlichen Reize der Halbinsel, deren Berge sich bis zu 2200 m erheben, geben Anlaß zu einem Touristenverkehr, für den auch durch eine Anzahl bahneigene Gasthöfe vorgesorgt ist. An zahlreichen Orten bestehen außerdem staatliche Übernachtungsgebäude für die R[illegible] senden, teils mit, teils ohne Vorkehrungen zu deren V[illegible] pflegung.

Der Oberbau der malayischen Bahnen besteht aus Breitfu[illegible] schienen von 20 und 15 kg/m Gewicht auf Hartholzque[illegible] schwellen, und ist, was nicht bei allen Kolonialbahnen d[illegible] Fall ist, durchweg mit Klarschlag verfüllt. Die Unterhaltu[illegible] der Strecke wird durch Hochwässer erschwert, die eine Fol[illegible] der Entwaldung des Landes sind. Stellenweise wird d[illegible] Strecke nach und nach gehoben, um sie vor dem infol[illegible] Hebung des Geländes steigenden Hochwasser zu schützen. B[illegible] merkenswerte Bauwerke gibt es kaum. Längere Brücken si[illegible] durch Aneinanderreihen von Öffnungen von 30 oder 45 [illegible] Weite gebildet.

Die Lokomotiven, meist Bauart 2 C 1, wiegen ohne Tend[illegible] 55 t; eine Anzahl sind auch Malletmaschinen. Die größte z[illegible] lässige Achslast ist 12 t; für die Zukunft sollen 16 t zug[illegible] lassen werden. Früher wurden die Lokomotiven mit Ho[illegible] geheizt, neuerdings dient zu diesem Zweck Kohle aus einh[illegible] mischen Zechen. Die Personenwagen, mit Seitengang, lauf[illegible] auf Drehgestellen. Der Regelgüterwagen, mit 10 t Tragfähi[illegible] keit, hat zwei Achsen.

Die Staatseisenbahnverwaltung betreibt neben ihren Eise[illegible] bahnen auch Häfen. In Prai bei Penang ist ein neuer Haf[illegible] im Bau. Der jetzige Bestand an Eisenbahnen, über 1640 k[illegible] zeigt, verglichen mit dem Stande von 1913, 1100 km, daß d[illegible] Malayenstaaten in lebhafter Entwickelung begriffen sind. D[illegible] Ausgaben, die der Bau dieser Eisenbahnen verursacht h[illegible] haben sie sogar aus eigenen Einnahmen zu decken vermoc[illegible]

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung und Anlage C zu derselben.** 1. Der Reichsverkehrsminister hat unterm 3. d. M. die Einschaltung folgender Bestimmung in § 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt:

Wenn die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs durch Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn berechtigt, nach Maßgabe des Bedarfs die Beladefristen und die lagerzinsfreie Zeit abzukürzen, das Wagenstandgeld und das Lagergeld sowie die Gebühr für die Abbestellung von Wagen zu erhöhen. Auch können die erleichternden Bestimmungen über die Berechnung des Wagenstandgeldes im Absatz (6) außer Kraft gesetzt werden. Hierfür gelten sinngemäß die Vorschriften im § 75 Absatz (4) über Festsetzung, Genehmigung und Veröffentlichung von Zuschlagsfristen für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.

Gleichzeitig ist § 80 (8) dieser Ordnung dahin ergänzt worden, daß unter den gleichen Voraussetzungen auch bei angekommenen Sendungen die erleichternden Bestimmungen für die Berechnung des Wagenstandgeldes für Sonn- und Festtage, wenn die Entladefrist schon am Tage vorher, nachmittags 2 Uhr, abgelaufen ist, außer Kraft gesetzt werden können.

2. Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 29. v. M. ist § 54 (2) B Ziffer 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin geändert worden, daß künftig auch Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken sowie ähnliche amtliche Wertzeichen bei der Eisenbahnbeförderung als Papiere mit Geldwert zu behandeln sind. Sendungen dieser Art werden daher künftig nur noch bei Beachtung der für Kostbarkeiten vorgesehenen Bedingungen zur Beförderung angenommen.

3. Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 6. d. Mts. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 31 des Reichs-Gesetzblattes Teil II hervor.

— **Kohlenversorgung der Reichsbahn.** Die Versorgung der Reichsbahn mit Lokomotivbrennstoff aus heimischen Revieren hat sich, wie den P. P. N. von zuständiger Stelle mitgeteilt wird, auch im Oktober noch nicht nennenswert gebessert gegenüber den Vormonaten. Die Ruhr lieferte im Oktober nur rund 80 % des planmäßigen, vom Reichskohlenkommissar festgesetzten Pflichtquantums von fördertäglich rund 39 000 t, d. h. etwa 31 000 t, obwohl die Förderung in den letzten Wochen gestiegen ist. In ähnlichem Maße bleibt Oberschlesien in den Lieferungen zurück, so daß von dem fördertäglichen Gesamtsoll von rund 51 000 t nur etwa 41 000 t geliefert werden, mithin im Oktober etwa 1 Million Tonnen, während der Verbrauch auf 1 370 000 t zu schätzen ist, so daß rund 300 000 t auch im Oktober zur Deckung des laufenden Verbrauchs fehlten u[illegible] zur Vermeidung eines Rückganges der Vorräte durch Ausl[illegible] kohlen ersetzt werden mußten. Weitere Mengen Auslandskohl[illegible] mußten noch hinzugekauft werden, um über die Bedarfsdeckun[illegible] hinaus die knappen Dienstkohlenbestände, vor allem in Sü[illegible] deutschland, als Sicherheitsvorrat für den Herbst- und Wint[illegible] verkehr aufzufüllen. Dank dieser Beschaffung haben sich d[illegible] Vorräte merklich gehoben. Der Dienstkohlenbestand betr[illegible] dadurch Ende Oktober etwa 1 800 000 t.

Die Verstärkung der heimischen Dienstkohlenlieferung i[illegible] bei dem steigenden Verbrauch nach wie vor unbedingt erford[illegible] lich. Denn obwohl die Förderung jetzt größer ist als i[illegible] gleichen Zeitraum des Vorjahres, ist die Belieferung der Reich[illegible] bahn gegen das Vorjahr wesentlich geringer geworden. W[illegible] unzureichend die Reichsbahn in diesem Sommer mit Lokomoti[illegible] brennstoffen beliefert worden ist, geht aus folgender Übersic[illegible] hervor:

Am 1. April betrug der Dienstkohlenvorrat 574 000 t, reich[illegible] also für 12 Tage. Bis Ende September wurden aus deutsch[illegible] Revieren (einschließlich Ost-Oberschlesien) gegenüber eine[illegible] in den Sommermonaten verhältnismäßig niederen Verbrau[illegible] von insgesamt etwa 7 500 000 t und gegenüber einem pla[illegible] mäßigen Lieferungssoll von rund 8 200 000 t nur etwa 6 300 0[illegible] Tonnen geliefert, d. h. etwa 77 % des Solls, und rund 1 100 000 weniger als verbraucht wurden. Die am 1. April vorhanden[illegible] Bestände wären also bereits im Juli völlig aufgezehrt gewes[illegible] und damit wäre der Eisenbahnbetrieb schon Ende Juni z[illegible] völligen Erliegen gekommen, wenn die Reichsbahn nicht rec[illegible] zeitig Auslandskohlen beschafft hätte. Nur durch diese Bezü[illegible] ist es gelungen, den laufenden Verbrauch zu decken und üb[illegible] den Stand vom 1. April hinaus weitere Vorräte aufzusamme[illegible]

— **Tariferhöhungen der Reichsbahn.** Die Reichsbahn erhö[illegible] zum 1. Dezember die Güter- und Tiertarife um 150 %, die P[illegible] sonentarife um 100 %.

Dazu schreibt die Pressestelle des Reichsverkehrsminis[illegible] riums: Während die 100 proz. Steigerung der Personentari[illegible] bereits früher bekannt gemacht ist, haben erst die Ermittlu[illegible] gen der letzten Tage über die voraussichtliche Ausgabe d[illegible] Reichsbahn im November und Dezember zu dem Entschluß g[illegible] führt, für die Gütertarife zum 1. Dezember eine Erhöhung v[illegible] 150 % eintreten zu lassen. Der Ausschuß des Reichseisenbah[illegible] rats hatte vor einer Woche einer Erhöhung grundsätzlich z[illegible] gestimmt. Wenn auch die unbedingt notwendige Bala[illegible] cierung des Eisenbahnetats, wie für das 1. Ha[illegible] haltshalbjahr, so auch nach einer vorläufigen Abrechnung no[illegible] für den Monat Oktober vorhanden ist, so lassen die sprun[illegible] haften Preissteigerungen, die seit der Beschlußfassung üb[illegible] die letzte Tariferhöhung (20. Oktober) eingetreten sind, [illegible] zweifelhaft erscheinen, ob die zum 1. November eingetr[illegible] tene Gütertariferhöhung um nur 50 % die Ausgaben des M[illegible] nats November voll decken wird, zumal die Reichsbal[illegible] infolge der sehr starken Kartoffeltransporte im Oktober u[illegible] November auf über 20 Milliarden Einnahmen (Notstandstarif

zichtet hat. Von einer Anpassung der Tarife an diese eisentwicklung durch Erhöhungen während des Novem- s wurde wegen der Bedenken, die mehrfach von wirtschaft- ier Seite gegen derartige „Zwischenerhöhungen" geltend ge- cht worden sind und wegen der großen Störungen, die in n Geschäftsbetrieb der Reichsbahn dadurch eintreten können, esehen. Wie sprunghaft aber gegenüber den während des zen Monats November gleichbleibenden Tarifen die ptsächlichsten Bedarfsgegenstände der Reichsbahn (⅕ der enbahnkohle ist englische!) und die Großhandelspreise ge- iegen sind, zeigt folgende Tabelle:

	Es betrugen das vielfache der Friedenssätze					
	Gütertarife	Großhandelspreise	Eisenbahnstoffe: Kohle deutsche	Kohle englische	zusammen	Eisen
: Oktober . .	448	726	529	2228	869	1000
: Oktober . .	448	870*)	—	—	—	—
November .	673	996	848	3106	1300	1347
November .	673	1195*)	—	—	—	—
November .	673	1376*)	1460	3553	1879	2235

*) Wochendurchschnitt, nichtamtlich.

Es ist deshalb nötig, durch eine starke Tarifsteigerung zum Dezember das Zurückbleiben der Eisenbahntarife während s Monats November auszugleichen. Im übrigen bleiben die tertarife, auch wenn sie vom 1. Dezember ab das rund 1680- che der Friedenssätze betragen, immer noch hinter dem rchschnittspreis der Reichsbahn für Kohle und Eisen, schon ch dem Preisstand vom 18. November, zurück. Daß andere sgaben der Reichsbahn, besonders die persönlichen, weniger stiegen sind — die Bezüge eines Eisenbahners betragen im rchschnitt am 16. November das 332fache des Friedens —, richtig. Aber das gilt im verstärkten Maße von den Ein- men aus dem Personenverkehr, da die Steigerung der Per- entarife im Dezember erst das 90fache der Friedenssätze tragen wird. Im Personenverkehr mußten aber aus sozialen d kulturellen Rücksichten die Tarife niedriggehalten wer- . Weitere Steigerungen, und zwar unter stärkerer Heran- hung der höheren Klassen, sind auch hier zum 1. Januar erwarten.

Bei der augenblicklichen wirtschaftlichen Lage muß die ichsbahn im Interesse des Volksganzen jeder Preissteigerung ihren Gütertarifen folgen, um bei einer Stabilisierung der rk oder bei sinkender Konjunktur aus der inneren Gesund- it ihres Unternehmens heraus auch die rückläufige Be- gung der Preissenkung in ihren Gütertarifen mitmachen zu nnen. Die Steigerung der Tarifsätze mag für manche Teile r Wirtschaft im Augenblick Erschwerungen bringen; die litik auf weite Sicht, die die Reichsbahn damit treibt, ist er zur Erhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsapparates Interesse der deutschen Wirtschaft sicherlich die richtige.

— **Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen mit lgisch-holländischen Häfen nach der Gütertariferhöhung am Dezember 1922.** Es sind die Befürchtungen laut geworden, ß durch die Gütertariferhöhungen zum 1. Dezember d. J. r Wettbewerb von Bremen und Hamburg zugunsten belgisch- lländischer Häfen ausgeschaltet werden könnte; von in- strieller Seite wird insbesondere darauf hingewiesen, daß die senbahnfrachten vom Ruhrgebiet zu den deutschen Nordsee- fen vom Dezember ab weit höher sein werden, als die zurzeit ltenden Tarife über Duisburg und den Rhein zu den belgisch- lländischen Häfen. Dabei werden aber — wie das Reichs- rkehrsministerium bemerkt — Frachtsätze verschiedener itperioden miteinander verglichen. Die Wassertarife vom ezember stehen noch gar nicht fest, werden aber nach ihrer sherigen steigenden Tendenz eine Erhöhung erfahren. Dazu mmt, daß bei der Wahl des In- und Ausfuhrhafens die all- meinen Währungsverhältnisse und der Unterschied in den stigen Kosten, namentlich in den höheren und mehrfachen mschlaggebühren eine große Rolle spielen. Es sind deshalb kanntlich auch seit langem, und zwar selbst zu Zeiten, wo e Eisenbahnfrachten die Schiffahrtsfrachten mit unterboten, rartige Verschiebungen in der Güterbelastung der deutschen d ausländischen Häfen beobachtet worden, ohne daß dadurch e Konkurrenzfähigkeit der inländischen Häfen für längere eit beeinträchtigt worden wäre.

— **Notstandstarif für Kartoffeln und Obst.** Die zum 1. De- mber d. Js. eintretende Erhöhung der Gütertarife bezieht sich cht auf Kartoffeln und Obst. Hierfür bleiben die bisherigen Sätze weiter in Kraft. Zur Schonung des Expreßguttarifes wird ferner das Mindestgewicht von 10 auf 5 kg herabgesetzt. Im übrigen ist mit Rücksicht auf die starken Tariferhöhungen der letzten Monate in einem Unterausschuß der Ständigen Tarifkommission eine Änderung der Güterklassifikation beraten worden, die die Verbilligung der Frachten für eine Anzahl von Gütern, insbesondere für Lebensmittel, und die Ermäßigung der Stück- und Eilgutfrachten bezweckt. Die Zeit des Inkrafttretens dieser Maßnahmen, die noch mit Verkehrssachverständigen beraten werden, steht noch nicht fest.

— **Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.** Zum 1. Dezember werden die Fahrpreise im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr erhöht. Die Fahrpreise für Einzelfahrkarten betragen für die erste Preisstufe 30 ℳ in der zweiten Klasse, 20 ℳ in der dritten Klasse. Für jede weitere Preisstufe werden Zuschläge von je 6 ℳ in der zweiten Klasse und 4 ℳ in der dritten Klasse berechnet. Monatskarten kosten in der ersten Preisstufe 720 ℳ in der zweiten Klasse und 480 ℳ in der dritten Klasse. Für jede weitere Preisstufe werden Zuschläge von 120 ℳ für die zweite Klasse und 80 ℳ für die dritte Klasse berechnet.

— **Die Wagenstellung für Kohlentransporte.** In der Zeit vom 16. bis 31. Oktober wurden gestellt in (I.) den 11 Braunkohlenbezirken, (II.) den 8 Steinkohlenbezirken:

	Es wurden gestellt Wagen (zu je 10 t)		
	im ganzen	davon werktags	durchschnittl. werktäglich
I. 1922	245 799	243 194	17 544
1921	176 535	175 273	13 483
1913	166 269	166 269	11 992
II. 1922	450 387	436 590	31 261
1921	427 326	404 649	31 127
1913	707 638	692 676	49 845

In den Steinkohlenbezirken wurden gegen 1921 23 061 Wagen mehr, gegen dieselbe Zeit des Jahres 1913 257 251 Wagen weniger gestellt. Für die Braunkohlentransporte standen gegenüber 1913 69 264 Wagen = 39,1 % mehr zur Verfügung.

— **Kein allgemeines Weiterabfertigungsverbot.** Wie das Reichsverkehrsministerium der Ages (Ausschuß der gesamten Spediteurverbände Deutschlands) auf Anfrage mitteilt, besteht entgegen anderslautenden Gerüchten bei der Eisenbahnverwaltung kein internes Weiterabfertigungsverbot mehr, wie es in Deutschland während des Krieges und bis 1921 in Kraft war. Die Eisenbahn ist lediglich befugt, die Ausführung nachträglicher Verfügungen des Absenders oder des Empfängers abzulehnen, wenn durch ihre Befolgung der regelmäßige Güterverkehr gestört würde.

— **Internationales Reisebüro.** Vom 1. Januar 1923 ab wird die Verkehrsabteilung des Leipziger Meßamts mit dem Verkehrsverein Leipzig zu einer Gemeinnützigen Gesellschaft vereinigt werden, die den Namen Internationales Reisebüro G. m. b. H. tragen wird. Gegenstand des neuen Unternehmens ist die Auswertung der beim Meßamt und beim Verkehrsverein vorhandenen Reise- und Verkehrseinrichtungen und die Beschaffung neuer derartiger Einrichtungen für die Besucher der Stadt Leipzig und der Leipziger Mustermessen.

— **Rhein und Mosel.** Unter Hinweis auf die Tatsache, daß im Jahre 1913 das lothringische Industriegebiet rund 18 Millionen Tonnen Erze nach dem westfälischen Industriegebiet ausführte und von dort rund 14 Millionen Tonnen Kohlen jährlich bezog, veranlaßt einen hervorragenden französischen Industrievertreter in der Zeitschrift „Marche de France" für die Schiffbarmachung der Mosel von Metz nach Coblenz (301 km) oder sogar von Dombasle nach Coblenz (379 km) einzutreten ebenso auch für die Schiffbarmachung der Saar von Ensdorf bis zur Mündung in die Mosel. Die Schiffbarkeit müßte Schiffe bis zu 1200 t Fassungsvermögen zulassen. Der Verfasser fordert ferner die Internationalisierung der Mosel auf der rheinländischen Strecke.

Österreich.

— **Einführung der doppelten Buchhaltung bei den Bundesbahnen.** Am 1. Januar 1923 wird, einem Wunsche der Vertreter der Nationalversammlung entsprechend, die doppelte Buchhaltung, die in den anderen Staatsbetrieben bereits am 1. Januar 1922 eingeführt wurde, auch die Grundlage des

Rechnungsdienstes bei den Bundesbahnen bilden. Damit ist nicht etwa etwas ganz Neues eingeführt worden. Bestand doch bei den Staatsbahnen die doppelte Buchhaltung bis zum Jahre 1889, sie wurde durch die Kammeralistik ersetzt, weil es zahlreiche Kreditüberschreitungen gab und man hoffte, sie durch die Kammeralistik hintanzuhalten. Obwohl sie ihren Zweck in dieser Richtung nicht erfüllte, wurde sie bis heute beibehalten. Bemerkenswert ist es, daß der Staat bei Verstaatlichung der großen Privatbahnen, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1907 und der Staatseisenbahngesellschaft sowie der Nordwestbahn im Jahre 1909, diese Eisenbahnnetze mit gut eingerichteter doppelter Buchhaltung übernahm. Schon damals schlugen bedeutende Fachmänner wie der damalige Ministerialrat im Finanzministerium Dr. Reisch vor, doppelte Buchhaltung beizubehalten und sie auf alle Netze der Staatsbahnen zu übertragen. Auch die Neue Freie Presse trat dafür lebhaft ein. Dieser gesunde Gedanke scheiterte an dem Widerstande des damals allmächtigen Obersten Rechnungshofes. So muß jetzt dieser Fehler, der jeden Einblick in die wirtschaftlichen Ergebnisse des staatlichen Eisenbahnbetriebes und damit jede Besserung der Verwaltung unmöglich machte, gutgemacht werden.

Die Bundesbahnverwaltung hat bereits die nötigen Vorkehrungen zur Einführung der doppelten Buchhaltung getroffen. Es wird an Stelle des bisher bestandenen Betriebskontierungsschemas eine Buchungsordnung herausgegeben, in der die sachlichen Grundlagen der Verrechnung nach der doppelten Buchhaltung festgestellt und der Buchungsplan und die Buchungsangabe (Kontierung) enthalten sind. Einer der wichtigsten Grundsätze der Buchungsordnung ist folgender: In der Betriebsrechnung wird der Grundsatz der dienstzweigweisen Darstellung der Ausgaben möglichst durchgeführt, um dadurch den für die Wahrnehmung der Wirtschaftlichkeit erforderlichen genauen Einblick in die Gebarungsergebnisse der Betriebsdienstzweige zu gewinnen. Die Gebarungen der Hilfsbetriebe (Fahrkartendruckerei, Werkstätten, Kraftwerke, Gaswerke, Dienstgüterverwaltung) werden in Nebenrechnungen darzustellen sein, die den wirtschaftlichen Erfolg der Hilfsbetriebe erkennen lassen.

Außerdem tritt mit 1. Januar 1923 die Buchführungsvorschrift für die Bundesbahndirektionen in Kraft. Diese umfaßt das Verfahren bei der Aufstellung von Zahlungs- und Empfangsaufträgen, die Rechnungsführung der Direktionskasse, die Buchung der Aufträge in den Grund- und Kontobüchern, den Verkehr mit den Nebenbetrieben, mit anderen Stellen der Bundesbahnverwaltung und mit anderen Verwaltungszweigen und Betrieben des Bundes, den monatlichen und jährlichen Abschluß der Bücher und die auf Grund dieser Abschlüsse aufzustellenden Gebarungsnachweisungen.

Niederlande.

— Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft. In Eisenbahn- und Börsenkreisen ist die Nachricht, daß die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft am 15. d. M. vom Gericht in Rotterdam insolvent erklärt worden ist, mit einiger Verwunderung aufgenommen worden. Die finanzielle Lage der Gesellschaft war schon seit den siebziger Jahren schlecht, immer war es aber gelungen, die Schwierigkeiten zu überwinden. Zahlreich sind die mit den Gläubigern getroffenen Regelungen.

Die Gesellschaft ist bekanntlich Eigentümerin der 92 km langen Strecke von Boxtel über Gennep und Goch nach Büderich. Seit 1919 hat die Betriebsgesellschaft Niederländischer Staatseisenbahnen den Betrieb der Strecke übernommen. Man fragt sich jetzt, welche Folgen die Insolventerklärung — ein Novum in der Geschichte der niederländischen Eisenbahnen — haben wird.

Wohl scheint eine Einstellung des Betriebes vorläufig ausgeschlossen zu sein, indem die Betriebsgesellschaft sich vorläufig bereit erklärt hat, den Betrieb fortzusetzen. Die endgültige Lösung der Betriebsfrage kann aber noch Schwierigkeiten bieten. Auch weil die Bahn teils auf holländischem, teils auf deutschem Boden liegt und eine internationale Verbindung bildet, können möglicherweise noch Verwickelungen entstehen, welche diplomatische Verhandlungen erfordern.

Was die finanzielle Lage der Gesellschaft betrifft, ist folgendes zu bemerken: Ihr Aktienkapital beläuft sich auf rund 3 200 000 Fr. Weiter hat sie zwei hypothekarische Anleihen, eine von rund 8 500 000 Fr. und die andere von rund 6 000 000 Franken. Der ersten Hypothek waren beim Betriebsvertrag im Jahre 1919 4½ % Zinsen jährlich gesichert, der zweiten Hypothek waren keine Zinsen zugesprochen, sondern nur eine jährliche Pauschalsumme von 15 000 Fr. zur Auslösung. Dieser Regelung waren die Hypothekeninhaber im Jahre 1919 beigetreten.

Die zweite Hypothek ist teilweise entstanden aus der Konversion einer Obligationsanleihe, welche seit 1874 keine Zinsen getragen hat. Nicht alle Obligationeninhaber haben sich aber dieser Regelung unterworfen, und so gibt es noch eine kleine Zahl Obligationen (etwa 100 000 Fr.), welche nicht eingewechselt worden sind. Ein Inhaber dreier dieser Obligationen (1500 Fr.) hat wegen rückständiger Zinsen die Insolventerklärung veranlaßt. Die weitere Entwicklung der Sache wird von vielen Seiten mit großem Interesse gefolgt.

Übrige europäische Länder.

— Motorwagenbetrieb auf den schwedischen Staatsbahnen. Von den von der schwedischen Eisenbahndirektion bei den deutschen Werken in Kiel bestellten drei Motorwagen, bestimmt für den Personenverkehr auf gewissen Linien in Schonen, ist kürzlich der erste angeliefert worden, und die beiden anderen sind inzwischen wohl auch gefolgt. Der erste angelieferte Wagen soll im Verkehr der Linie Malmö-Trälleborg im Laufe des Oktober eingesetzt werden. Der neue Wagen zeichnet sich durch seine große Leichtigkeit aus. Die auf den schwedischen Staatsbahnen in Verwendung befindlichen Dieselmotorwagen wiegen 47 Tonnen. Sie enthalten außer dem Maschinenraum nur einen kleinen Gepäckraum. Sobald also auch Reisende befördert werden sollen, muß ein Schleppwagen angehängt werden. In dem deutschen Wagentyp, der in seiner Bauart das Automobil nachahmt, liegt die Maschinerie im Boden versenkt und verlangt also keinen Platz. Der ganze Wagenkorb kann daher verwendet werden, und hierdurch hat man Sitzplätze für 58 Reisende schaffen können. Doch kann noch ein Dutzend Reisende weiter untergebracht werden. Im ganzen kann der Wagen also 70 Reisende mitnehmen.

Die Wagen sind ungefähr von der gleichen Länge wie gewöhnliche Drehgestellwagen, aber etwas schmäler; sie werden mit Merzedesmotoren betrieben, die von 260 auf 130 Pferdestärken heruntergesetzt wurden. Die Energieüberleitung vom Motor geschieht nach der gleichen Art wie bei Automobilen unmittelbar auf die Radachsen, und die Wagen sind mit Wechsellade und Reibungskupplung ausgestattet. Der Gang wird hierdurch gleichmäßig und gut. Die Wagen können eine Geschwindigkeit von 80 km/St. leisten, also Schnellzugsgeschwindigkeit. Dank der kräftigen Maschinerie können zwei bis drei Schleppwagen je nach Bedarf angehängt werden. Für die Steuerung des Wagens ist nur ein Mann erforderlich. Was die Betriebskosten betrifft, so kann man sich darüber noch keine bestimmte Vorstellung machen, aber es ist behauptet worden, daß sie sich etwa 40 % billiger stellen als Dampfbetrieb. Die Anschaffungskosten sind ungefähr ein Viertel von dem, was ein Dieselwagen kostet, der im übrigen auch hohe Tilgungskosten erfordert. Von den Wagen soll einer, wie gesagt, auf der Strecke Malmö-Trälleborg und die beiden übrigen auf einer der Linien Höganäs-Åstorp oder Landskrona Billesholm Grube-Åstorp eingesetzt werden. Dr. S.

— Hundertjahrfeier der Västgötalinie des Götakanals. Am 23. September d. J. fand im Beisein des Königs von Schweden die Hundertjahrfeier der Västgötalinie des Götakanales statt. Der Rede, mit der der König hierbei der Götakanalgesellschaft seine Glückwünsche abstattete, entnehmen wir in Kürze folgendes:

Der Gedanke, einen Wasserweg zur Vermittlung des Verkehrs zwischen der Ostsee und dem Westmeer zustande zu bringen, reicht weit zurück. Der Bischof von Linköping, Hans Brask, der Reichsgründer Gustav Vasa, Karl XI., Kristofer Polhem und Karl XII. befaßten sich mit dem Plane; aber erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Gedanke an den eigentlichen Götakanal richtig aufgegriffen und auch gleich mit großem Erfolge durchgeführt, wiewohl damals die inneren und äußeren Verhältnisse des Landes für solch ein Riesenwerk recht ungünstig waren. Es ist schwer, sich in jetziger Zeit von den großen Anstrengungen eine Vorstellung zu machen, die das Unternehmen forderte, und von den Schwierigkeiten, mit denen man zu kämpfen hatte. Wahrscheinlich wäre das Werk nie vollendet worden, wenn nicht der Mann an die Spitze gestellt worden wäre, der allein zur Durchführung fähig war, Graf Baltzar von Platen, dessen Denkmal anläßlich der Festfeier in Motala enthüllt wurde. Es waren Platens ganzes Vertrauen in das Unternehmen, seine Energie und Arbeitskraft erforderlich, um unter den gegebenen, schwierigen Verhältnissen das Werk zu einem glücklichen Abschluß zu bringen. Im September 1822 hatte von Platen endlich die Freude, den Teil des Kanals, der Wenern- und Wetternsee miteinander verbindet, die sog. Västgötalinie, verkehrsfertig zu sehen, und am 23. Sep-

ıber wurde die Kanalstrecke unter großen Festlichkeiten rch König Karl XIV. Johann eröffnet. Auf Grund der außerlentlichen Entwicklung, die die Verkehrsmittel im letzten lhrhundert nahmen, hat der Kanal wohl nicht ganz die großen ffnungen erfüllt, die seine großen Urheber auf ihn setzten. er der Kanal hat doch eine große und wichtige Aufgabe gebt und besitzt sie fortdauernd noch als Verbindungsglied zwien der Ostsee und dem Westmeer, besonders für die Orte, innerhalb des Landes an den großen Binnenseen liegen, und Touristenlinie ist der Kanal eine der schönsten, die Schwe aufweisen kann. Die große Bedeutung des Kanales geht ht zum mindesten aus den Eingaben um seine Erweiterung d Abänderung in näherer Übereinstimmung mit neuzeitlichen forderungen hervor, die von verschiedenen Seiten auftraten, d die die Einsetzung eines Kanalausschusses zur Abgabe von richten und Anstellung von Erhebungen über einen möglichen nalumbau zur Folge hatten. Zwar legt die augenblickliche wierige wirtschaftliche Lage des Landes Hindernisse in den g. allein es ist zu hoffen, daß mit Eintritt besserer Zeiten Schweden dieses Verkehrsglied zu größerem Nutzen und winn für das Land sich entwickeln wird. Der Kanal war zu ner Zeit ein Riesenwerk und bleibt für alle Zeiten eine tionale Großtat. Die praktische Absicht, die den Grafen von iten anfeuerte, mit glühender Tatkraft seinen Plan durchzuıren, konnte freilich nicht verwirklicht werden, denn bevor h der Kanal lange im Betriebe war, hatte die Eisenbahn Stahlband zwischen Ost- und Westmeer gesponnen und eine it sicherere und schnellere Möglichkeit geschaffen, die beiden ßen Städte an der Ost- und Westküste, Stockholm und thenburg, miteinander zu verbinden. Der Kanal zeigt noch ız das Aussehen wie vor hundert Jahren. Neuzeitliche Einhtungen fehlen noch fast ganz, und nur die neuen Boote, die l bequemer sind als die, die zu Beginn der Kanalfahrten im brauch waren, erinnern an eine neue Zeit. Die Fahrzeit, die Beginn noch 5 bis 6 Tage in Anspruch nahm, ist zurzeit im den Falle immer noch zweieinhalb Tage. Dr. S.

— **Verbesserungen an der schwedischen Turbinenlokomotive ı Ljungström.** Über die neue, Aufsehen erregende schwehe Turbinenlokomotive von Ljungström haben wir in dieser r. 1921, Nr. 48, S. 909 und 1922, Nr. 17, S. 342 berichtet. Es d daran gearbeitet, die Ljungströmsche Lokomotive für großen Energiebedarf des Auslandes, besonders für Güterkehr, weiter zu entwickeln. Die ausgeführte Schnellzugomotive, an der diese Veränderungen in erster Linie erbt werden sollen, wurde aus diesem Anlasse noch nicht in rieb genommen, sondern für entsprechende Untersuchungen ückgestellt. Eine dieser Veränderungen, welche die Leing des Ventilationsmechanismus des Kondensor erhöhen l, ist nunmehr fertig und auf einer neulich vorgenommenen befahrt Hagalund-Upsala-Hagalund erprobt worden. Bei behaltung der gleichen hohen Kohlenökonomie wie bisher gte die Lokomotive ein bedeutend erhöhtes Vermögen, Steigen zu nehmen. Die Probefahrten wurden unter Schnellsbedingungen mit einem Zug von nicht weniger als Tonnen Wagengewicht vorgenommen, was bedeutend mehr als eine entsprechende Schnellzuglokomotive mit Kohlenzung leisten kann. Dr. S.

— **Deutsche Motorwagen auf schwedischen Staatsbahnen.** Mit durch die schwedischen Staatsbahnen bei den „Deutschen rken" in Kiel neubezogenen Motorwagen wurde Anfang Noıber eine letzte Probefahrt vor ihrer Inbetriebnahme auf Staatsbahnstrecke Malmö-Trälleborg vorgenommen. Der gen, der etwas kürzer ist als die gewöhnlichen Drehgestellgen, 60 cm schmäler und Raum für 61 Sitzplätze dritter sse bietet, ist mit einem 260pferdigen Mercedesflugmotor elektrischem Anlauf und 4 Geschwindigkeiten in der chsellade ausgestattet. Der Motor hängt zwischen den beiı Drehgestellen und die Energie wird zu den Innenrädern Drehgestelle mittels Zahnradauswechselung überführt. Die rt erreicht bei einer Regelgeschwindigkeit am Motor von 0 Umdrehungen in der Minute 66 km in der Stunde, wobei zweiachsige Schleppwagen mitgenommen werden können. r Wagen, der mit Druckluftbremse abgebremst wird, wiegt ganzen 20 Tonnen. Zum Vergleich sei benannt, daß ein wöhnlicher Schlafwagen 42 Tonnen wiegt. Der Benzintank d im wirksamen Blechschutz unter dem Wagen, so daß o im Wagen Raucherlaubnis gegeben werden konnte. Die kühlung erfolgt mittels Kühlwasser und es sind 2 Luftler am Wagendach angebracht. Die Räder laufen auf ihigen Kugellagern deutscher Herstellung. Der ganze Wa ist mit Ausnahme der Bänke und des Holzbelages der ienwände aus gepreßtem Blech gebaut. Die Probefahrt d nach Eslöv und zurück ohne Anstände statt. Bei der Notsung in der Neigung stand der Zug auf 200 bis 300 m. Auch voller Geschwindigkeit sind Erschütterungen wenig bemerkbar. Da nur 2 Schleppwagen mitgenommen werden können, so eignet sich diese Motorwagenart nur für leichteren Ortsverkehr. Dr. S.

— **Güterwagenwechselverkehr zwischen den schwedischen Staats- und Privatbahnen.** In einem Schreiben an die schwedische Regierung betreffend den Wagenwechselverkehr zwischen den Staats- und Privatbahnen spricht die Svenska Järnvägs föreningen (d. s. die Privatbahnen) ihre Auffassung dahingehend aus, es liege nicht in der Befugnis der Regierung, über Privateigentum so zu verfügen, wie dies der Vorschlag der Eisenbahndirektion im Auge habe. Die Vereinigung erhebt daher bestimmten Einspruch dagegen, daß die Regierung gewisse Hauptgrundlagen für den Wagenwechselverkehr festlegt und zugleich die Eisenbahndirektion ermächtigt, die übrigen Vorschriften nach dieser Richtung zu erlassen. Nach Anschauung der Vereinigung sollten derartige Grundlagen fortlaufend auf dem Wege freier Verhandlung zustande kommen nach eingehenden Untersuchungen durch Sachverständige und einwandfreie Leute, um die richtigen und billigen Grundlagen zu finden. Der Eisenbahndirektion allein es zu überlassen, über alle die vielen wichtigen Bestimmungen in den Hauptgrundlagen eines Wagenübereinkommens zu befinden, wäre dem gleichbedeutend, sämtliche Privatbahnen, die ungefähr 9500 km gegen 5700 km der Staatsbahnen ausmachen, in ein sklavisches Abhängigkeitsverhältnis von den Staatsbahnen zu bringen, das die Vereinigung unter keinen Umständen billigen könne. Da der Wagenverbandsausschuß einen Vorschlag für freie Verwendung aller regelspurigen Wagen im Lande ausarbeiten solle, so ist die Eisenbahnvereinigung der Ansicht, daß man diesen Vorschlag abwarte, bevor grundsätzliche Umwälzungen in den bisher gültigen Grundlagen einer Prüfung unterzogen werden. Unter anderem wendet sich die Vereinigung gegen eine der Neuerungen bei der Angabe der Wagenmiete, die die Eisenbahndirektion gebracht hat, nämlich daß diese nur für Wagen gelten soll, die mit Druckluftbremse oder Leitungen hierfür versehen sind, und daß für die übrigen Wagen nur halbe Miete erlegt werden soll. Die Privatbahnen, die in der Regel von der Druckluftbremse keinerlei Nutzen haben, sollten für die Staatsbahnwagen volle Miete bezahlen, während die Staatsbahnen nur halbe Miete für Privatbahnwagen bezahlen würden, soweit nicht Druckluftbremseinrichtungen eingebaut sind. Dieser Grundsatz führt nach Anschauung der Privatbahnvereinigung zu Ungereimtheiten und würde es für die Privatbahnen unmöglich machen, am Wagenwechselverkehr teilzunehmen. Dr. S.

— **Eisenbahnwerkstättengesellschaft in Kattowitz.** Unter dem Namen Warsztaty Kolejowe Towarystwo Akeyjne (Eisenbahn-Werkstätten-Aktiengesellschaft) ist, wie die „Ostdt. Wirtschaftsztg." berichtet, in Kattowitz eine Firma gegründet worden, die auf Grund von Abmachungen mit dem polnischen Eisenbahnministerium unter anderem auf Jahre Lokomotiven und Eisenbahnwagen aller Art zu reparieren hat.

— **Die Murmanbahn.** In letzter Zeit schweben in den Petersburger Eisenbahnorganisationen, insonderheit bei der Nikolaibahn, Verhandlungen über die Vereinigung des Teiles der Murmanbahn von Petrograd bis Petrosawodsk mit der Nikolaibahn und der Überlassung der Teilstrecke von Petrosawodsk bis Murman an das Kriegsressort. In der Praxis würde das zur Schließung der Eisenbahn von Petrosawodsk bis Murman für den Wirtschaftsverkehr und sehr leicht sogar zur völligen Einstellung der Arbeiten an der Bahn führen, da das Kriegsressort kaum die Mittel für die Unterhaltung einer Bahn aufwenden wird, die wegen mangelnder Kolonisation der durchzogenen Gegend verkehrslos ist. Wenn dieser Plan durchdringt, so wird nicht nur die Industrie der karelischen Arbeitsgemeinschaft und des Murmangouvernements wieder verschwinden, sondern auch die Ausfuhr von Holz, Glimmer, Spat, Marmor, Farben und Fischen unmöglich werden. Zwei Häfen, davon der eine eisfrei, würden brachgelegt werden, und eine strategisch wichtige Linie wieder verschwinden. Wirtschaftlich verbindet die Murmanbahn ein sehr großes, unerschöpflich reiches Gebiet mit dem Petrograder Industriegebiet. Mit dem Aufhören der Verbindung werden diese wirtschaftlichen Fäden reißen und das von der Bahn durchzogene Gebiet wird seinen Schwerpunkt wieder auf Finnland zu verschieben, wie dies schon vor Erbauung der Bahn der Fall war, wo der Handel und die Industrie des Kreises sich in den Händen finnisch-schwedischen Kapitals befanden. Die Bevölkerung würde teilweise wieder auf Nomadenleben hingewiesen werden. Es wäre nicht zu verantworten, für die vielleicht nur mehr kurze Zeit bis zum wirtschaftlichen Wiederaufbau Rußlands eine wirtschaftlich so wichtige und in der Herstellung so kostspielige Bahn aufzulassen, um sie dann später wieder neu herzustellen. Die Einrichtungen der Bahn, soweit sie nicht niet- und nagelfest sind, werden nach Auflassung des

Bahnbetriebes bei Fehlen entsprechender Aufsicht verschwinden; es wird schwer sein, diesen Lebensnerv des nördlichen Rußland später wieder anzuknüpfen.

In der russischen Fachpresse wird zurzeit lebhaft auf die Notwendigkeit, die Länderstriche längs der während des Krieges lediglich nach strategischen Gesichtspunkten entstandenen Murmanbahn zu kolonisieren, hingewiesen.

Das Plenum des soeben gebildeten Sopolkom der dritten Konferenz des karelischen Kreises beriet über das oben erwähnte Organisationsprojekt. In Anschung dessen, daß die Murmanbahn entscheidende Bedeutung für die Entwicklung der Berg- und Holzindustrie und für den Fischhandel des Nordkreises besitzt, beschloß das Plenum, beim Zentrum tatkräftig für den weiteren Betrieb der Murmanbahn auf die ganze Ausdehnung von Petrosawodsk bis Murman einzutreten. Die Verwaltung der Murmanbahn erachtete es in einer Sitzung vom 25. September mit Rücksicht darauf, daß die Murmanbahn in ihrem gegenwärtigen technischen Zustande nicht weiter bestehen kann, daß aber eine Überführung dieses Zustandes in einen den sonstigen Bahnen des Netzes entsprechenden nicht möglich ist, es am zweckentsprechendsten, solche technische Bedingungen zu schaffen, die einen Mittelzustand zwischen der Verfassung der im Betrieb befindlichen Bahnen des Netzes und dem gegenwärtigen der Murmanbahn bilden. Es sollte dann ein förmlicher Plan entworfen werden, wie in einer bestimmten Frist, vielleicht von 5 Jahren, die Gelder flüssig gemacht werden sollen, um die Bahn sowohl nach der Seite des Betriebes als nach der Seite des Baues auf die Höhe zu bringen. Dr. S.

— Die Schweiz und der Ausbau des Oberrheins. Der schweizerische Bundesrat hat in der Frage der Erteilung der Konzession für den von Frankreich geforderten Rückstau des Rheines bei Basel bis auf Schweizergebiet sich dahin entschieden, Frankreich die Einberufung einer gemeinsamen technischen Konferenz nach Basel vorzuschlagen, um die noch vorliegenden technischen Fragen abzuklären. Wie die Schweiz. Verkehrs-Korrespondenz meldet, sollen vorerst schweizerischerseits noch die Delegierten bezeichnet werden. Es kommen dem Vernehmen nach in Betracht die Herren Dr. Herold, Direktor der Eisenbahnabteilung des schweizerischen Eisenbahndepartements und erster Delegierter der Schweiz in der internationalen Rheinkommission, ferner Dr. Bertschinger, erster Gutachter der Rheinkommission und Payot, Direktor des Basler Kraftwerkes. Eine ganze Reihe von Fragen erscheint als bisher unabgeklärt, so daß man heute schon annehmen darf, daß die Erteilung der Konzession nicht so rasch vor sich gehen wird, wie man französischerseits erwartet. Das französische Konzessionsbegehren für die Stauung des Rheins, das dem schweizerischen Bundesrat zugestellt wurde, war von einem Aktenmaterial begleitet, wie es bei derartigen Konzessionsgesuchen üblich ist, aber die Prüfung hat ergeben, daß das Aktenmaterial nicht vollständig ist. In dem Konzessionsbegehren fehlt u. a. der Name des Konzessionärs, da nicht gesagt wird, ob die französische Regierung oder eine private Unternehmung als solche auftritt. Die Frist von einem Jahre für die Prüfung des Konzessionsbegehrens, wie sie in der Straßburger Übereinkunft aufgestellt wurde, beginnt nach schweizerischem Gesetz erst zu laufen, wenn das Konzessionsbegehren mitsamt dem vollständigen Aktienmaterial dem Bundesrat zugegangen ist. In der Antwort des Bundesrates an die französische Regierung wurde bekanntgegeben, daß eine schweizerische Kommission mit einer französischen Abordnung in Verbindung treten wird.

Am 2. November trat die schweizerische Rheinkommission in Bern zusammen und nahm Kenntnis vom Stande der Vorbereitungsarbeiten für die Regelung des Rheins auf der Strecke Basel-Straßburg und die Frage des Rückstaues des Rheines über die Schweizergrenze. Beschlüsse materieller Natur wurden nicht gefaßt. Die Kommission wird am 15. Dezember wiederum zusammentreten zur Besprechung der Frage der Revision der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte. Den Vorsitz führt Bundesrat Motta. Außer ihm gehören der Kommission an die Herren Dr. Bertschinger, Minister Dinichert, Dr. Herold und Dr. Vallotton (Delegierte in der Rheinkommission), Dr. Mutzner, Direktor des eidg. Wasserwirtschaftsamtes, Dr. Kaiser, Vertreter des eidg. Justizdepartements, Regierungsrat Dr. Miescher von Basel, Dr. Tanner, Vertreter des Kantons Baselland, Ständerat Dr. Wettstein, Präsident des schweizerischen Wasserwirtschaftsamtes, Prof. Dr. W. Burckhardt, Bern und Dr. Hohl vom politischen Departement. Zugezogen wurden ferner die Herren Oberbauinspektor Bürkly, Dr. Strickler, Vertreter des eidg. Departements des Innern und Regierungsrat Dr. Im Hof von Basel.

Nach einer Privatmeldung der Basler „National-Zeitung" soll mit der Ausarbeitung eines Entwurfes nicht das eidg. Wasserwirschaftsamt betraut werden. Der Bundesrat erörterte, wie er dabei vorzugehen gedenke. Da aber noch Verhandlungen nach dieser Richtung im Gange sind, hält man im Bundeshause mit den Einzelheiten noch zurück. Indes wird sich wahrscheinlich das eidg. Departement des Innern im Einverständnis mi dem Bundesrat an einige ausländische Fachleute in der Frag der Rheinregulierung wenden. Das Departement wird dabe auch die Vertreter der schweizerischen Rheinkantone anhören

— Zum Anschluß der Schweiz an die Po-Wasserstraße. Vo zwei Jahren wurden in der Schweiz und in Italien Anstalte getroffen zur Einberufung einer großen aus italienischen un schweizerischen Fachleuten zusammengesetzten Versammlung die in Locarno hätte stattfinden sollen, die aber seinerzeit durc italienische Instanzen vereitelt wurde. Eine lombardisch Gruppe mit dem Sekretariat des italienischen Verbandes fü Binnenschiffahrtskongresse in Mailand entfaltete damals ein gewaltige Propaganda für den Anschluß Mailands und des P an den Comersee statt an den Langensee, für den das vereitelt „Convegno di Locarno" hätte eintreten sollen. Der italienisch Binnenschiffahrtskongreß vom Oktober 1921 hat jedoch ergeben daß die Mehrzahl der italienischen Fachleute und Interessente sich nicht ohne weiteres dem Comerseeprojekt ergeben will sondern verlangt, daß der Anschluß an den Langensee in erste Linie nach allen Seiten geprüft werde. Der Jahresbericht de Tessinischen Wasserwirtschaftsverbandes kommt nun auf di Angelegenheit zurück und berichtet u. a. von einer vom italie nischen Nationalverband für Schiffahrtskongresse in Rom ange nommenen Resolution, in welcher es heißt, daß sich Italien da absolute Verfügungsrecht über die Wasser des Tessinflusses unterhalb des Lago Maggiore vorbehält, und daß die Verbindung Mailand-Lago Maggiore-Greina den italienischen Interessen de Ostschweiz und Mitteleuropa weniger entspreche als die Lini Mailand-Comersee, wenn diese einmal ihre Fortsetzung in Splügen finden werde. Als dann der Tessinische Wasserwirtschaftsverband das Convegno di Locarno im Frühjahr 1921 abhalten wollte, ließ die erwähnte italienische Organisation wissen, daß sie sich einer Einberufung der Versammlung widersetze bis die rechtliche Stellung Italiens in bezug auf die eigene Wasserwege von der italienischen Regierung deutlich und endgültig gemäß den Beschlüssen der internationalen Verkehrskonferenz in Barzelona festgelegt sei. Durch Vermittlung de italienischen Handelskammer für die Schweiz in Genf wurd es jedoch möglich, in Lugano am 9. Oktober 1921 eine Konferenz abzuhalten, an welcher eine Delegation des Tessinischen Wasserwirtschaftsverbandes und des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes mit Professor Mario Baroni, dem Präsidente des italienischen Nationalverbandes für Schiffahrtskongresse die Angelegenheit besprechen konnten. Baroni hat bei diesen Anlasse wichtige Eröffnungen gemacht. Er betonte, daß, wen auch die Studien für den Anschluß Mailands an den Comerse viel weiter vorgeschritten seien, dies keineswegs bedeute, da diejenigen für den Anschluß der oberitalienischen Wasserstraße an den Lago Maggiore vernachlässigt würden. Beide Projekt entsprächen großen Interessenkreisen, denen er in keiner Weis zuwiderhandeln wolle. Was die Beschlüsse von Barzelona an belange, so habe dort die italienische Auffassung gesiegt, un Italien sei entschlossen, die dort angenommenen Grundsätze gut zuheißen. Da von schweizerischer Seite, allerdings inoffiziell einmal die Internationalisierung des Po auf Grund des Wiene Vertrages verlangt wurde, kam Prof. Baroni auch auf diese Punkt zu sprechen und betonte, daß der Wiener Vertrag gege Italien nicht ins Feld geführt werden könne, weil Italien de Wiener Vertrag von allem Anfang an bis zum letzten große Kriege bekämpft habe. Immerhin aber sei Italien bereit, abge sehen von der rechtlichen Frage, durch Übereinkommen mit de Schweiz alle Fragen der Binnenschiffahrt, die beide Länder ge meinsam angehen, zu lösen. Zum Schlusse teilte er noch mit daß der Bürgermeister von Mailand eine Delegation des Tessi nischen Wasserwirtschaftsverbandes einladen werde, in Mailan die italienischen Binnenschiffahrtspläne und Projekte einzu sehen, aber diese Einladung ist, wie der Tessinische Wasser wirtschaftsverband feststellt, bis heute noch nicht eingetroffen

— Herabsetzung der Fahrpreise der Londoner Untergrundbahn. Vom 1. Januar an will die Londoner Untergrundgruppe zu der bekanntlich auch die Omnibusgesellschaft gehört, de Fahrpreis der Omnibusse so ermäßigen, daß für einen Penny zwei Teilstrecken, statt wie bisher einer, durchfahren werde können. Entsprechend soll der Fahrpreis der angegliederte Straßenbahnen herabgesetzt werden.

Bei den Untergrundbahnen selbst soll der Mindestfahrprei von 1½ Penny beibehalten werden; bis zum Betrage vo 4 Pence sollen aber die Fahrpreise abgestuft werden, daß au eine Meile (1,609 km) ein Penny zu zahlen ist. Darüber hin aus soll aber der Preis für die Meile etwas niedriger angesetz werden. Hierdurch soll das Wohnen in den entfernteren Vor orten und deren Entwicklung gefördert werden. Arbeiterkarte sollen zum einfachen Preis für Hin- und Rückfahrt, nach den

mäßigten Satz berechnet, bei einem Mindestbetrag von 3 Pence
sgegeben werden. Auch die Dauerkarten sollen im Preise
esen neuen Sätzen angepaßt werden.

Fremde Erdteile.

— **Übergang der Eisenbahnen und Häfen des früheren deutschen Schutzgebiets von Südwestafrika in das Eigentum der idafrikanischen Union.** Die Eisenbahnen und Häfen des frühe-n Schutzgebiets von Südwestafrika sind auf die Südafrikasche Union in ihrer Eigenschaft als Mandatarmacht gl. Art. 257 Abs. 2 des Friedensvertrages von Versailles) bergegangen. Der Südwestafrikanische Staatenbund hat also in freies Eigentum erworben, sondern nur eine Art fiduarischen Eigentums, da er in der Ausübung seines Herrhaftsrechts durch dessen Mandatscharakter beschränkt ist. as Uniongesetz, mitgeteilt als Gesetz Nr. 20, 1922, in der nions-Gazette vom 12. Juli 1922, in dem der Übergang der isenbahnen und Häfen des Schutzgebiets von Südwestafrika den Südafrikanischen Staatenbund mit dem 10. Januar 1920 sgesprochen wird, läßt jene Beschränkung außer acht. Auch e völlige Verschmelzung der Bahnen des früher deutschen hutzgebiets mit den Unionsbahnen in Betrieb und Verwaltung einem einheitlichen Netze dürfte mit dem Mandatscharakter icht vereinbar sein. Ein Recht gegen das Vorgehen der nion, Einspruch zu erheben oder eine Entschädigung zu verngen, steht aber Deutschland nicht zu, da es in Art. 119 des riedensvertrags auf alle seine Rechte und Ansprüche bezügch seines überseeischen Besitzes verzichtet hat. Auch dürfte n Einspruch beim Völkerbund keinen Erfolg versprechen, zual die unklaren Bestimmungen des Friedensvertrages über den egriff des Mandats als Rechtsgrundlage für einen Einspruch enig geeignet sind. In dem oben genannten Gesetz sind übrins folgende Privatbahnen von dem Übergang an den idafrikanischen Staatenbund ausdrücklich ausgeschlossen:

olmanskop-Bogenfels	74 englische Meilen,	
ne Zweiglinie der Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft	9 Meilen	54 Chains,
inie der Karibib-Marmor-Gesellschaft	7 „	46 „
„ der Kalkfeld-Eisengrube	6 „	71 „
„ der Arandis-Khangrube	6 „	60 „

— **Die Rhodesischen Eisenbahnen.** Dem Bericht über das echnungsjahr vom 1. Oktober 1920 bis 30. September 1921 entmmt die „Afric. World" vom 7. Oktober d. J. die nachstehenn Ziffern: Gesamte Betriebslänge 2462 engl. Meilen, davon 7 Meilen im Betriebe der Eisenbahnverwaltung von Südrika; die Betriebseinnahmen betrugen: 3 102 363 £ (23 % ehr als im Vorjahr), die Betriebsausgaben 1 748 215 £ (17 % ehr). Für Erneuerungen wurden 350 000 £ zurückgestellt, d zwar 200 000 £ für Oberbau, 150 000 £ für Fahrzeuge. Der insendienst der Anleiheschuld, Einkommensteuer und andere asten erforderten 892 475 £, so daß sich die Gesamtausgabe f 2 990 690 £ beläuft, mithin sich ein Reinüberschuß von 1 673 £ ergibt.

— **Eisenbahnsignale in den Vereinigten Staaten.** Von 312 548 km isenbahnen der Vereinigten Staaten, die dem Personenverkehr ienen, waren nach einem Bericht der Sicherheitsabteilung des undesverkehrsamts am 1. Januar 1922 62 864 km mit selbsttätigen Signalen ausgestattet, während auf 102 084 km andere lockeinrichtungen vorgesehen waren. Beide können in gewisser eziehung als gleichwertig gelten, und so kann man sagen, daß f Strecken von 164 948 km Länge der Zugverkehr durch Signale eregelt wird, während auf Strecken von 157 600 km Länge keine lche Sicherung vorhanden ist. Da nur ein Zehntel der amerikaischen Eisenbahnen zweigleisig ist und da nur 31 306 km der ngleisigen Strecken selbsttätige Signale besitzen, die in merika für eingleisigen Betrieb dem Blocksystem vorgezogen erden, so ist es verständlich, warum in den Vereinigten Staaten viele Zusammenstöße einander begegnender Züge auf eineisiger Strecke vorkommen. — Auf Strecken von 14 057 km änge sind die selbsttätigen Signale elektrisch beleuchtet, und ar wird die elektrische Beleuchtung durch den fahrenden Zug lbsttätig ein- und ausgeschaltet.

— **Die Eisenbahnen von Argentinien.** Die Regierung von Arntinien hat den Eisenbahnen des Landes eine mäßige Erhöhung ihrer Tarife zugestanden; die Kohlenpreise fallen; reitigkeiten mit den Arbeitern liegen nicht vor und stehen ch nicht in Aussicht; die Ernte ist gut; die Behörden stehen n Eisenbahnen wohlwollend gegenüber. So können diese denn, ie kürzlich bei den Generalversammlungen der vier bedeutenden Gesellschaften des Landes ausgesprochen wurde, hoffnungsll in die Zukunft sehen. Eine Anzahl kleinerer Neubauten t im Gange, und die Gesellschaften bemühen sich, Verkehrsverbesserungen durchzuführen. Die Buenos-Aires und Pacific-Eisenbahn baut drei Verlängerungsstrecken von Zweigbahnen mit zusammen etwa 50 km Länge. Die Große Südbahn hat durch die Fertigstellung der Strecke Bahia Blanca-Patagones den Süden der Provinz Buenos-Aires mit dem gewerblich hoch entwickelten Teil des Landes in Verbindung gebracht. Die über 800 km lange Fahrt nach Patagones kann in etwas weniger als 23 Stunden zurückgelegt werden. Auf der West-Eisenbahn verkehren seit Mitte Oktober täglich 32 elektrische Züge zwischen Buenos-Aires und Castelar. Bei der Mittelargentinischen Eisenbahn ist der Bau eines großen Endbahnhofs in Cordoba im Gang. Die Einnahmen sind in der letzten Zeit allenthalben gestiegen.

— **Die Eisenbahnen Venezuelas.** Wir haben den Bahnen Venezuelas stets ein reges Interesse entgegengebracht und über sie schon mehrfach eingehend berichtet, zumal die eine, die Große Venezuela-Bahn, hauptsächlich mit deutschem Gelde, von deutschen Ingenieuren und deutschem Material erbaut wurde. In der „D. A. Ztg." veröffentlicht nun Eugen Georg einen Aufsatz über den neuesten Stand des Eisenbahnnetzes Venezuelas, in dem folgendes ausgeführt wird:

Die erste Eisenbahn in Venezuela wurde 1866 gebaut, als man daran ging, die Kupferminen von Aroa auszubeuten. Das war die 88,6 km lange Strecke zwischen Aroa und dem Hafen Tucacas an der karaibischen Küste. 20 Jahre später waren erst 164 km Bahnlinien in Betrieb, und bis in die jüngste Zeit ging die Entwicklung des Eisenbahnwesens nur sehr langsam vor sich.

Um 1900 gab es 750 km Bahnen. Seither sind nur 180 km dazugebaut worden. Fast alle Linien sind schmalspurig, Fracht und Fahrt überaus teuer. Alle Bahnen beginnen an der Küste und dienen weniger dem Personenverkehr als der Transportverbindung mit den an Bodenschätzen reichen Gegenden. Über die Hälfte aller Bahnen ist in englischem Besitz.

Zu dem einzigen geschlossenen Bahnnetz, das die Häfen Puerto Cabello und La Guaira mit der hochgelegenen Hauptstadt Caracas (1920: 90 720 Einwohner) verbindet, gehören die 1885 gebaute und auf 99 Jahre konzessionierte Puerto Cabello-Bahn (Puerto Cabello-Valencia), der 1888—1894 von der deutschen Disconto-Gesellschaft gebaute Gran Ferrocarril de Venezuela (Valencia-Caracas) — die Hauptader des Landes mit nicht weniger als 86 Tunneln und 182 Brücken und Viadukten —, die La Guaira-Bahn, die Caracas mit La Guaira (20 000 Einwohner), dem Haupthafen Venezuelas, über den die Hälfte des Außenhandels geht, verbindet, die von diesem Hafen entlang der Küste aber in entgegengesetzter Richtung führende Guarenas-Bahn und schließlich die von Engländern gebaute und in englischem Eigentum stehende Venezuela Central-Bahn (Caracas-Santa Theresa). Ihre Fortsetzung nach Ocumare wurde Ende 1920 eröffnet.

In den um den Golf von Maracaibo gelegenen Provinzen gibt es mehrere Stichbahnen, die bis zum Fuß der Cordilleren reichen. Sie wurden gebaut, um für diese an Zucker, Öl und Kohle reichen Gebiete Transportgelegenheiten zur Küste zu schaffen. Die Castilletes-Bahn, die die Sierra de Perija (mit den Perija-Gruben) mit dem Hafen Castilletes verbindet, ist in den letzten Jahren fertiggestellt worden. Die Linie Encontrados-La Fria, nur einige Tagereisen von der kolumbischen Grenze entfernt, dient hauptsächlich für den Transport von Kaffee, dem wichtigsten Erzeugnis Venezuelas. Es gibt in Venezuela 260 Millionen Kaffeebäume mit einem Wert von 80 Millionen Bolivares. Die Encontradas-Bahn stellt die Verlängerung der für die kolumbische Ausfuhr so wichtigen Cucuta-Linie dar. Die Santa Barbara-El Vejia-Bahn, die oft unter den Überschwemmungen des Rio Chama zu leiden hat, wurde im Interesse der Zucker erzeugenden Provinz Merida gebaut. Die La Ceiba-Trujillo-Bahn (mit einer Abzweigung nach Valeria) befördert landwirtschaftliche Erzeugnisse, während die kurze Bahnlinie La Vela-Coro die beiden Seiten der Halbinsel Paraguana miteinander verbindet.

Tucacas an der karaibischen Küste ist der Endpunkt der wichtigen Bolivar Eisenbahn, deren Netz insgesamt 218,8 km lang ist. 180 km entfallen auf die Hauptlinie, die durch ein dünn bevölkertes Gebiet an den Kupferminen von Aroa vorbei bis nach Barquisimeto führt, der Hauptstadt der fruchtbaren, hauptsächlich Weizen, Kakao, Bohnen und Zucker erzeugenden Provinz Lara, der Rest auf eine Abzweigung nach San Felipe.

Die Länge der venezolanischen Eisenbahnen beträgt heute 928,28 km. Davon entfallen auf die Bahnen im Westen 279.73 Kilometer, auf den Ferrocarril Bolivar, die Puerto Cabello-Bahn, den Gran Ferrocarril und den Ferrocarril Central 562,74 Kilometer und der Rest auf die Bahnen im Osten. Da Venezuela 1 043 900 qkm groß ist, kommt sonach nur 0,1 km Eisen-

bahnstrecke auf 1 qkm Fläche des Staates. 1919 wurden 1018340 Reisende und 333076 t Güter befördert. Die Einnahmen beliefen sich auf 13,3, die Ausgaben auf 8,2 Mill. Bolivares.

Die wirtschaftliche Lage der venezolanischen Eisenbahnen war bis in die letzten Jahre wenig günstig. Die Cabello-Bahn war fast die einzige, die Erträgnisse abwarf. Seit Kriegsende hat sich die finanzielle Lage der Eisenbahnen Hand in Hand mit dem aufblühenden Wirtschaftsleben wesentlich gebessert. Insbesondere die Wiederbelebung des Kohlenhandels und die seit kurzer Zeit bestehende Fleischindustrie — die erste Gefrierfleischfabrik wurde 1915 in Puerto Cabello gebaut —, die jetzt auf breiter Grundlage fortgeführt wird, haben hierzu viel beigetragen. Auch von der immer mehr Bedeutung gewinnenden Petroleumindustrie (die Erdölfunde in der Umgebung von Maracaibo haben bekanntlich Aufsehen erregt), welche die Bahnen von der englischen Kohle unabhängig machen soll, ist Günstiges zu erwarten. Mit der zunehmenden Ausdehnung von Handel und Verkehr und mit der Aufschließung großer, bisher unbewohnter, aber äußerst fruchtbarer und reicher Landstriche ist die Erweiterung und Ausgestaltung des bestehenden Bahnnetzes eine brennende Frage geworden. Da der Bau von Bahnen aber große Schwierigkeiten und Kosten verursacht, außerdem lange Zeit beansprucht und die durch Erdrutsche und Absturz sehr gefährdete Instandhaltung große Summen erfordert, im Innern Venezuelas aber Tausende von Quadratmeilen große Gebiete ihren Überfluß an Vieh, Mais, Tabak, Zucker, Kaffee, Kakao und Kohle in den Handel zu bringen wünschten, wurde in den letzten Jahren der Ausbau von Bahnen vernachlässigt und dafür wurden Automobilstraßen in großem Umfange angelegt. Flugzeugverbindungen, die eingerichtet wurden, dienen dem Post- und in beschränktem Umfang dem Personenverkehr.

Auf die Dauer aber ließ sich — insbesondere für die Massenbeförderung von Gütern — die Anlage von Bahnen nicht umgehen. So vergab die venezolanische Regierung, da sie selbst nicht über das nötige Kapital verfügte, 1920 an einen Amerikaner eine Konzession für den Bau einer Bahn von San Felix am Orinoco nach Guacipati, wo reiche Goldminen liegen. Die in der Nähe befindlichen Caroni-Fälle sollen die für den elektrischen Betrieb der Bahn erforderliche Kraft liefern.

Ein aussichtsreiches Projekt sieht eine Bahnverbindung zwischen Ciudad Bolivar und der karaibischen Küste durch Verlängerung der Barcelona-Bahn über Maturin und St. Barbara bis zum Orinoco — an Kohlengruben, Goldminen und Petroleumfeldern vorbei — und ein zweites die Herstellung eines Anschlusses von Valencia über Maracai, Victoria, Ortiz und Calabozo bis nach S. Fernando de Apuré, dem Mittelpunkt des venezolanischen Viehhandels, vor. Auf Grund eines dritten Projektes schließlich soll noch eine zweite Bahn von Valencia aus, aber in südwestlicher Richtung über S. Carlos und Guanare nach Barinas führend, gebaut werden, um diese ebenfalls viehreichen Gegenden zu erschließen.

Die Länge der auf Grund dieser Projekte zu bauenden Bahnstrecken umfaßt 1280 km. Für die Ausführung interessieren sich Engländer und Nordamerikaner. Sind alle diese Linien einmal gebaut, so würde dadurch das venezolanische Bahnnetz auf das Dreifache seines heutigen Umfangs vergrößert werden.

— **Steilrampen in Brasilien.** Die Sao Paulo-Eisenbahn in Brasilien umfaßt ein Netz von 247 km Länge in 1,6-m-Breitspur mit 130 Lokomotiven, 200 Personen- und 4140 Güterwagen. Ihre Strecke Santos-Sao Paulo bietet infolge der eigenartigen Gestaltung des Geländes für den Betrieb erhebliche Schwierigkeiten. Sie verläuft nämlich auf den ersten 20 km von Santos an der Küste landeinwärts fast wagrecht, muß aber dann auf 10 km einen Höhenunterschied von 800 m überwinden. Hierzu sind fünf schiefe Ebenen von je 2 km Länge mit Seilbetrieb vorgesehen. Am Fuß dieser Steilrampen werden die Personenzüge in Teile von je drei Wagen zerlegt, und diese werden an ein endloses, umlaufendes Seil angehängt, das sie, angetrieben von einer Dampfwinde von 1000 PS, in 6 Minuten über die Steilrampe befördert. Die Zugteile folgen einander in 8 Minuten Abstand, so daß ein Spielraum von 2 Minuten für das Abwerfen des Seils auf der einen Rampe und das Abnehmen auf der nächsten verbleibt. Am oberen Ende wird der Zug wieder zusammengesetzt und legt dann den 48 km langen Rest der Strecke bis Sao Paulo auf einer gewöhnlichen Reibungsbahn zurück. Neuerdings verkehren zwischen Santos und Sao Paulo Züge, die aus einem Pullmanwagen und zwei Wagen I. Klasse bestehen; sie legen die Fahrt in 110 Minuten zurück, wovon 45 Minuten auf die 10 km lange Steilstrecke entfallen. Die 68 km der Reibungsstrecke werden also in 65 Minuten durchfahren. Für diese Züge sind zwei Pullmanwagen in den eigenen Werkstätten der Eisenbahn gebaut worden, bei deren Ausführung neben einer hohen Anforderungen genügenden Ausstattung des Inneren besonderer Wert auf gute Lüftung und ruhigen Lauf gelegt worden ist.

Rechtspflege.

— **Für den Schadenersatz für verlorengegangene Gegenstände ist der Wert zur Zeit der Urteilsfällung maßgebend.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 12. März 1921, Bd. 101, S. 418 f. der Entsch. des Reichsgerichts.) Über den Umfang der Entschädigung schreibt § 252 vor, daß der zu ersetzende Schaden auch den entgangenen Gewinn umfaßt. Danach erstreckt sich die Entschädigungspflicht auf Leistung des vollen Geldersatzes für allen Schaden, der sich als eine unmittelbare oder mittelbare Folge des schadenbringenden Ereignisses darstellt. Einen solchen Ersatz erhält der Kläger im vorliegenden Falle nur dann, wenn die Beklagte ihm einen Geldbetrag zahlt, für den er sich statt der verlorengegangenen Gegenstände gleichwertige Ersatzstücke anschaffen kann. Hierzu ist er jedoch nicht imstande, wenn der Berechnung des Wertesatzes, wie die Revision es für richtig hält, der Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses oder der Klageerhebung zugrunde gelegt wird. Denn unstreitig ist im Laufe des Rechtsstreits der Wert aller Sachen von der Art der verlorengegangenen bedeutend gestiegen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

Bundesbahndirektion Innsbruck. Vom 1. Dezember l. J. ab werden die Haltestellen Schwarzsee der Linie Salzburg-Wörgl, Bings der Linie Innsbruck-Bregenz und Schaanwald der Linie Feldkirch-Buchs (St. Gallen) bis auf weiteres nach beiden Richtungen für den Personenverkehr gesperrt werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Dezember 1922 an wird die Beförderung von Milch von und nach dem Personenhaltepunkt Dresden-Trachau zugelassen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs 4. Klasse Nienhagen (Kr. Celle) an der Bahnstrecke Celle-Plockhorst werden mit Wirkung vom 1. Dezember 1922 dahin erweitert, daß außer Wagenladungen auch Eil- und Frachtstückgutsendungen in Nienhagen angenommen und ausgeliefert werden können. Eil- und Frachtstückgutsendungen nach Nienhagen (Kr. Celle) dürfen nur in Frankatur, von Nienhagen nur in Überweisung abgefertigt werden. Nachnahmen sind nicht zulässig. Der Abfertigungsdienst wird wie bei Wagenladungen durch die Güterabfertigung in Celle wahrgenommen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Mainz. Vom 1. Dezember 1922 ab führt der Bahnhof Viernheim Stb. die Bezeichnung Viernheim Reichsb. Der Bahnhof liegt an der Strecke Lampertheim-Weinheim.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 127 vom 7. November 1922 an den Ausschuß für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend a) Antrag des Reichsbahn-Zentralamts auf Anwendung einheitlicher Abkürzungen in den Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen, b) Antrag der Südbahngesellschaft auf Verwendung von Stricken zur Befestigung der Wagendecken und zum Umspannen von Ladung und Decken, c) Antrag der Südbahngesellschaft auf Schaffung einer Ausnahmebestimmung von der Technischen Einheit im VWÜ. hinsichtlich der Untersuchungsfristen der Güterwagen;

Nr. I 133 vom 14. November 1922 an die Mitglieder des Ausschusses B für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag des Österreichischen Bundesministeriums für Verkehrswesen auf Ergänzung des § 134 der TV. durch eine Bestimmung über die Anbringung fester Ketten an den Drehschemeln;

Nr. IV 298 vom 19. November 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmäßigen Lieferfristen;

Nr. IV 299 vom 19. November 1922 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Erledigung von Entschädigungsansprüchen nach Artikel 17 bis 19 des Übereinkommens zum VBR.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 erhält der an der Bahnstrecke Falkenberg-Kohlfurt gelegene Bahnhof 3. Klasse Elsterwerda Oberlaus. Bf. die Bezeichnung Elsterwerda-Biehla, der an der Bahnstrecke Berlin-Dresden gelegene Personenhaltepunkt Elsterwerda Nord die Bezeichnung Biehla, der an der Bahnstrecke Berlin-Dresden gelegene Bahnhof 1. Klasse Elsterwerda Berl.-Dresd. Bf. die Bezeichnung Elsterwerda, der an der Bahnstrecke Merseburg-Schafstädt gelegene Bahnhof 3. Klasse Lauchstedt die Bezeichnung Lauchstaedt und der an der Bahnstrecke Jüterbog-Nauen gelegene Bahnhof 1. Klasse Treuenbrietzen Stb. die Bezeichnung Treuenbrietzen. (1652)

Halle (Saale), im November 1922.
Reichsbahndirektion.

Vom 1. Dezember 1922 ab führt der Bahnhof Viernheim Stb. die Bezeichnung Viernheim Reichsb. Der Bahnhof liegt an der Strecke Lampertheim-Weinheim.

Mainz, den 17. November 1922.
Reichsbahndirektion. (1626)

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.

Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs 4. Klasse Nienhagen (Kr. Celle) an der Bahnstrecke Celle-Plockhorst werden mit Wirkung vom 1. Dezember 1922 dahin erweitert, daß außer Wagenladungen auch Eil- und Frachtstückgutsendungen in Nienhagen angenommen und ausgeliefert werden können. Eil- und Frachtstückgutsendungen nach Nienhagen (Kr. Celle) dürfen nur in Frankatur, von Nienhagen nur in Überweisung abgefertigt werden. Nachnahmen sind nicht zulässig. Der Abfertigungsdienst wird wie bei Wagenladungen durch die Güterabfertigung in Celle wahrgenommen.

Hannover, den 15. November 1922.
Reichsbahndirektion. (1607)

3. Güterverkehr.

Güterverkehr der bad. schweizerischen Übergänge mit der Schweiz.

Für Kartoffeln, frische Zwetschgen und Pflaumen, frische Trauben, Obstwein und Obstmost, frische Äpfel und Birnen, sämtlich schweizerischer Herkunft, sind in den Gütertarifen Basel bad. Bf.-Schweiz und Waldshut usw.-Schweiz vorübergehende Frachtermäßigungen eingetreten. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1603)

Karlsruhe, den 18. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif. Tfv. 39 a.

Im Verkehr mit den Stationen der Privatbahnen Meckenbeuren-Tettnang und Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten wird mit Gültigkeit vom Tage des Beitritts dieser Bahnen zum Ausnahmetarif 7 für frischen Kohl in Wagenladungen für Sendungen dieses Ausnahmetarifs die Zuschlagsfracht auf 8 ℳ für 100 Kilogramm erhöht. (1614)

Stuttgart, den 20. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Badischer Gütertarif, Wechselgütertarife.

Auf 1. Dezember 1922 werden aufgehoben: Der Badische Gütertarif, Abt. 1, und der Anhang zu den direkten badischen Gütertarifen, ferner vom Gütertarif Baden — bad. Privatnebenbahnen die Abschnitte A—D. Die Bestimmungen gehen in die auf den gleichen Zeitpunkt erscheinenden neuen, für das gesamte Reichsbahngebiet sowie für den Verkehr mit den anschließenden Privatbahnen gültigen Hefte A, C I b und D über. Das Heft C I b enthält künftig auch die Stationsfrachtsätze Konstanz-Friedrichshafen und Lindau, die aus dem badisch-württemb. und -bayerischen Gütertarif übernommen werden. (1653)

Karlsruhe, den 24. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergänge mit der Schweiz.

Auf 16. November 1922 wird die Station Rapperswil in den Ausnahmetarif 36 für den Export von metallurgischen Erzeugnissen einbezogen. Näheres in unserm Tarifanzeiger. (1616)

Karlsruhe, den 16. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. Dezember 1922 wird Berlin Ostbf. in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, 25. November 1922. (1657)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnengütertarif der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Am 1. Dezember d. J. werden entsprechend dem Vorgehen der Reichsbahn die Expreßgut-, Tier- und Gütertarife um rund 150 % erhöht. Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1634)

Eschershausen, den 26. November 1922.
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Binnentarif.

Ab 1. Dezember 1922 werden die Tarifsätze des Güterverkehrs nach dem Vorgehen der Reichsbahn vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde um 150 % erhöht und die örtlichen Gebühren (Abschn. II. D. 2. A u. B des Tarifs) denen der Reichsbahn gleichgestellt. (1650)

Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Siegen, den 25. November 1922.
Die Direktion.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Binnen- und direkter Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Dezember 1922 tritt die gleiche Tariferhöhung wie bei der Reichsbahn ein. (1651)

Blankenburg (Harz),
den 27. November 1922.
Direktion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2 (Bezirk Dresden).

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Stückgutsendungen der Ausnahmetarife 14 a (frisches Stein- und Kernobst) und 15 (frische Kartoffeln) im Verkehr mit Stationen mit beschränkter Abfertigung, für die feste Anstoßfrachtsätze für Stückgut vorgesehen sind, ermäßigte Anstoßfrachtsätze eingeführt. Näheres hierüber ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (1649)

Dresden, am 27. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, ost-mitteldeutsch-sächsischer, mitteldeutsch-bayerischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 an werden die Entfernungen für den direkten Stückgutverkehr mit der Station Brotterode der Kleinbahn Kleinschmalkalden-Brotterode auf 70 km erhöht. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 454). (1604)

Erfurt, den 20. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Tierfrachtzeiger (Anhang zum Reichsbahn-Tiertarif) — Nr. 1504 a des Tarifverzeichnisses —.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden die Tierfrachten entsprechend der allgemeinen Tariferhöhung um 150 % erhöht. Die Erhöhung wird durch eine Umrechnungstafel Nr. 4 zum Tierfrachtzeiger vom 1. Dezember 1922 durchgeführt. Die Umrechnungstafel Nr. 3 vom 1. November 1922 tritt mit Ablauf des 30. November 1922 außer Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Berlin, 24. November 1922. (1658)
Reichsbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Tarifänderungen und Erhöhungen treten am 1. Dezember l. J. in den Binnentarifen in Kraft durch Nachtrag VI für die badischen und thüringischen und Nachtrag VII für die hessischen Linien.

Darmstadt, 25. November 1922. (1661)
Die Direktion.

Gemeinschaftliches Heft C I b (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 ab werden die im Verkehr mit der Südharz-Eisenbahn zur Berechnung gelangenden Umlade-, bzw. Rollbockgebühren und die im Verkehr mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bei Tarifbildung über die Südharz-Eisenbahn bestehenden besonderen Zuschlagsfrachten für Wagenladungen erhöht. Die neuen Sätze sind in der zum 1. Dezember 1922 erscheinenden Neuausgabe enthalten. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (1655)

Berlin, den 27. November 1922.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a/b, 1500, 2000).

Am 1. Dezember 1922 treten in Kraft:
1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A, gültig vom 1. Februar 1922, der Nachtrag IV;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, gültig vom 1. Februar 1922, der Nachtrag X;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag III;
4. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom 1. Oktober 1922, der Nachtrag III.

Die Nachträge enthalten Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs. Neben Frachtermäßigungen und sonstigen Verkehrserleichterungen treten auch Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 der EVO. genehmigt, ebenso die verkürzte Veröffentlichungsfrist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455). Druckabzüge der Nachträge können ab Ende November von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz), käuflich bezogen werden. (1631)

Berlin, den 23. November 1922.
Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Direktion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1922 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr (einschl. der Ausnahmetarife — jedoch n i c h t der Ausnahmetarife 14 a für frisches Stein- und Kernobst und 15 für frische Kartoffeln —), ferner die tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträge, die Neben- und örtlichen Gebühren erhöht. Die Durchführung geschieht teils durch Neuausgabe der Tarife oder durch Tarifnachträge, teils durch eine Umrechnungstafel, und zwar im allgemeinen in der Weise, daß auf die Novembersätze 150 % aufgeschlagen werden. Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Die neuen Tarifdrucksachen können ab Ende November 1922 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (1630)

Berlin, den 23. November 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5 —.

Am 1. Dezember d. J. wird die Station Buskow der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1632)

Berlin, den 24. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923, Frachterhöhungen ebenfalls gültig vom 1. Januar 1923 werden folgende Nachträge herausgegeben:

I zu B I Nachtrag 20,
II zu B II Nachtrag 20.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:
1. Änderungen der Entfernungen, die über die kürzesten deutschen Strecken im Gebiete westlich der an Polen abgetretenen Landesteile neu erstellt worden sind, soweit sie über noch jetzt polnische Strecken gerechnet sind.
2. Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Schottwitz-Meleschwitz.
3. Sonstige Änderungen.
4. Ein Abdruck der neu festgesetzten Titelblätter für die Teilhefte B I und B II.

Ferner werden die Teilhefte B I, 2, 4, 5, 8 und 9 neu herausgegeben. Auch erscheint ein Ergänzungsblatt, enthaltend ein Verzeichnis der an den einzelnen Teilheften B I und B II beteiligten Verwaltungen und Erläuterungen über die Ermittelung der Entfernungen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. November 1922.
Reichsbahndirektion. (1613)

Württ. Binnen-Gütertarif (Tfv. 391).

Auf 1. Dezember 1922 erscheint der Nachtrag 7 zum Binnen-Gütertarif der Deutschen Reichsbahn, württembergisches Netz. Er enthält in der Hauptsache die Änderungen, die durch die Ausgabe eines vom genannten Tag an für das ganze Reichsbahngebiet geltenden Gütertarifs, Teil II (Reichsbahn-Gütertarif, Hefte A, C und D) veranlaßt sind. Unter anderem werden die besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, zu den Tarifvorschriften, zum Nebengebührentarif aufgehoben, sie gehen zum größeren Teil unverändert oder in neuer Fassung in die Hefte A, C I b und D des oben genannten Reichsbahn-Gütertarifs über. Damit sind einige Tariferhöhungen verbunden. Der Binnen-Gütertarif wird künftig neben einem Stationsverzeichnis nur noch Entfernungen für den Binnenverkehr des württembergischen Reichsbahnnetzes und für den Verkehr mit den angeschlossenen Privatbahnen enthalten.

Näheres ist aus den Bekanntmachungen im Tarifanzeiger der Reichsbahndirektion Stuttgart zu ersehen.

Stuttgart, den 21. November 1922.
Reichsbahndirektion. (1620)

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Brenner und Tarvis.

T a r i f v o m 1. O k t o b e r 1921.

Die Schnittfrachtsätze des Schnittes I der Tariftafeln 1 und 2 der Abteilungen A und B des Tarifs und der Nachträge III und IV werden mit Wirkung vom 16. Dezember 1922 um 16 400 % erhöht. Die Erhöhung ist in der Weise durchzuführen, daß die Sätze des Schnittes I mit 165 vervielfacht werden.

Die Bekanntmachung vom 28. Oktober 1922 $\frac{\text{Nr. 213}}{\text{T 53/1}}$, wonach die Schnittfrachtsätze des Schnittes I der Tariftafeln 1 und 2 um 6500 % zu erhöhen sind, tritt mit 16. Dezember 1922 außer Kraft.

Sämtliche Sätze der Tariftafeln 3—13 bleiben außer Kraft. (1629)

München, den 24. November 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güt tarif Teil II.

Deutsch-dänischer Gütertarif Teil I

Die in den Schnittafeln A (im Ta 574 auch Schnittafel A I) der Tarifna träge vom 15. Oktober 1922 (Tarif 5 Nachtrag IV, 580 Nachtrag III) enth tenen deutschen Schnittfrachtsätze w den vom 1. Dezember 1922 an um 500 erhöht. Die erhöhten Schnittfrachtsät sind aus einer besonders herausgegel nen Einrechnungstafel, gültig vom 1. I zember 1922 an, zu entnehmen. Dur diese Einrechnungstafel wird die 1. November 1922 in Kraft getrete „Einrechnungstafel zur Erhöhung d deutschen Schnittfrachtsätze v 15. Oktober 1922 um 140 %" aufgehob

Nähere Auskunft erteilt unser V kehrsbüro. (163

Altona, den 23. November 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

Deutsch-dänischer Tiertarif.

Vom 1. Dezember 1922 an wird ebenso wie dies für Wagenladungen s dem 22. September 1922 der Fall (siehe Berichtigungsblatt vom 22. Se tember 1922) — auch bei Aufgabe e zelner Stücke lebender Tiere die Frac auf der deutschen Strecke in deutsch Währung (Pfennig) und auf der dä schen Strecke in dänischer Währu (Öre) berechnet.

Die dadurch bedingten Änderung des Tarifs werden in einem Berich gungsblatt zum Tarif durchgeführt.

Vom gleichen Tage an werden c Sätze der Schnittafel B der innerde schen Erhöhung entsprechend um 150 erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Güt abfertigungen. (163

Altona, den 23. November 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil Ausnahmetarif 6.

Ab 1. XII. 1922 werden Brieske, Gru Hansa, Schönborn b. Dobrilugk und S litz b. Senftenberg als Gewinnung stätten in den Ausnahmetarif 6 ein zogen.

Halle (Saale), den 21. November 19
Reichsbahndirektion. (161

Allgemeine Tarifvorschriften der Schweiz. Eisenbahnen.

Auf 20. XI. 22 wird der Art. 21 (sp rige Güter) erweitert. Näheres in un rem Tarifanzeiger. (16

Karlsruhe, den 20. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Hafenordnung für die Umschlagstell Cosel-Hafen.

Der im Nachtrag 6 enthaltene Gebü rentarif wird nebst den seither v öffentlichten Änderungen durch d vom 27. November d. J. ab gültig Nachtrag 7 ersetzt. Die Gebühren si im allgemeinen um 50 % erhöht, Gebühren für Rufzettel und Drucksach zu den Sätzen des Nebengebührentar zum deutschen Eisenbahngütertarif Beziehung gebracht. Stücke des Na trages 7 sind nach der Drucklegung der Stationskasse in Cosel-Hafen zu Preise von 35 ℳ erhältlich. — Die v zeitige Inkraftsetzung der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehen Änderung der Eisenbahn-Verkehrso nung (RGBl. 1914, S. 455). (164

Oppeln, den 21. November 1922.
Reichsbahndirektion.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 ird die Station Buskow der Paulinen-ue-Neuruppiner Eisenbahn in den Tarif inbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güter-bfertigungen sowie das Auskunftsbüro, ier. Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. November 1922.

Reichsbahndirektion. (1621)

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 reten in den Entfernungen der Duisbur-er Bahnhöfe Änderungen und Ergänzun-en ein, die durch den nächsten Tarif-nd Verkehrsanzeiger bekanntgegeben rerden.

Auskunft geben die beteiligten Güter-bfertigungen sowie das Auskunftsbüro, ier. Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. November 1922.

Reichsbahndirektion. (1624)

Tfv. 1101. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. gültig vom 1. 2. 22.

Am 1. Dezember 1922 tritt zum vorbe-eichneten Ausnahmetarif der Nach-rag 10 in Kraft; er enthält außer kleinen Änderungen neue um etwa 150 % er-öhte Frachtsätze der Frachtsatzzeiger 1 nd 2. Die Sätze des Frachtsatzzeigers 3 om 1. 10. 1922 (Nachtrag 7) bleiben un-erändert. Die verkürzte Veröffent-ichungsfrist gründet sich auf die vor-bergehende Änderung des § 6 der Eisen-ahnverkehrsordnung.

Essen, den 24. November 1922.

Reichsbahndirektion. (1625)

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. Dezember 1922 werden die Sta-onen Kläden (Kr. Osterburg) im Be-irk der RBD. Hannover, sowie Brieske nd Sedlitz b. Senftenberg im Bezirk er RBD. Halle (Saale) mit den ihrer nlage entsprechenden Beschränkungen i den Tarif aufgenommen. Näheres bei en beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. November 1922. (1635)

Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Dezember d. J. erden die Stationen Brieske und edlitz b. Senftenberg der Reichs-ahndirektion Halle in den direkten üterverkehr mit dem rechtsrh. bayeri-chen Netz der Reichsbahn sowie mit en bayerischen Strecken der Lokal-ahn-Aktiengesellschaft München und iit der Schaftlach-Gmund-Tegernseer isenbahn einbezogen. Näheres bei den eteiligten Abfertigungen. (1636)

Erfurt, den 21. November 1922.

Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1922 erden die Tarifentfernungen der Sta-ion Brotterode durchweg um 35 km er-öht. Das alsbaldige Inkrafttreten der rhöhung gründet sich auf die vorüber-ehende Änderung des § 6 der EVO. RGBl. 1914, S. 455). (1662)

Frankfurt (Main), 25. November 1922.

Reichsbahndirektion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 werden die Güter- und Tiertarife im Binnen- und Wechselverkehre — gemäß dem Vor-ehen der Reichseisenbahnen — um 50 % erhöht. Die Zuschlagsfrachten erden nicht geändert. (1660)

Braunschweig, den 28. November 1922.

Die Direktion.

Deutsch-dänischer Verbands-Kohlentarif.

Am 1. Dezember 1922 tritt Nachtrag XXIII mit erhöhten deutschen Schnittsätzen in Kraft, die den im deutschen Binnenverkehr vom 1. Dezember 1922 an gültigen Frachtsätzen entsprechen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1648)

Altona, den 23. November 1922.

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit ab 1. Dezember d. J. werden die Beförderungspreise im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Liegnitz. (1644)

Liegnitz, den 24. November 1922.

Die Direktion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güterannahme von Teilsendungen (Stückgut- und Wagenladungen) im Frachtgutverkehre nach Orsova und unterhalb gelegenen Stationen, ferner von und nach Györ, Vácz, Osijek und Vukovar.

Die Güterannahme von Teilsendungen (Stückgut und Wagenladungen) nach Orsova, Widin, Lom, Rahova, Sistov, Russe und Giurgevo wird

in Regensburg, Passau und Linz am 27. November,
in Wien und Bratislava am 2. Dezember und
in Budapest am 4. Dezember,
die Güterannahme von und nach den Stationen Györ, Vácz, Osijek und Vukovar am 29. November a. c.

diesjährig geschlossen.

Nach der Umschlagstation rollende Sendungen werden noch zum Transporte übernommen.

Bis auf weiteres bleiben noch offen der Frachtgutverkehr (auch für Teilsendungen) zwischen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Ujpest Budapest (auch Budapest DUB), Novisad, Zemun, Belgrad und den Stationen der Strecke Budapest-Mohács untereinander, sowie der gesamte Schleppladungsverkehr in allen Relationen. (1619)

Wien, am 22. November 1922.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güterannahme im Frachtgutverkehre nach Orsova und unterhalb gelegenen Stationen, ferner von und nach Györ, Vácz, Osijek und Vukovar.

Die Güterannahme nach Orsova, Widin, Lom, Rahova, Sistow, Russe und Giurgevo wird

in Regensburg, Passau und Linz am 25. November,
in Wien und Bratislava am 2. Dezember und
in Budapest am 4. Dezember,
die Güterannahme von und nach den Stationen Györ, Vácz, Osijek, Vukovar am 29. November a. c.

eingestellt.

Bereits rollende Sendungen werden noch zum Transporte übernommen.

Demgemäß werden bis auf weiteres noch offen bleiben der Frachtgutverkehr zwischen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (auch Budapest DUB), den Stationen der Strecke Budapest-Mohács, Novisad, Zemun und Belgrad untereinander. (1618)

Der Schleppladungsverkehr wird in allen Relationen weiter aufrechterhalten.

Wien, am 21. November 1922.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Teil II, Teil III (Sp. T. Nr. 1 für die Beförderung von Getreide) und Teil IV (Sp. T. Nr. 2 für die Beförderung von Holz.)

Änderung.

Mit Gültigkeit vom 27. November 1922 bis auf weiteres wird die Verhältniszahl zur Umrechnung

auf Pfennige . . . von 200 auf 250
auf öst. Heller . . „ 1500 „ 2000
auf ung. Heller . . „ 70 „ 140
auf Para . . . . . „ 6 „ 7

abgeändert. (1611)

Wien, am 22. November 1922.

Čechoslovakischer Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II. Änderung.

Mit Gültigkeit vom 27. November 1922 bis auf weiteres ist im Abschnitt IV D unter 1, Ziffer (2), die Verhältniszahl

zur Umrechnung auf Pfennige von 200 auf 250
zur Umrechnung auf Heller von 70 auf 140
zur Umrechnung auf Para von 6 auf 7

abzuändern. (An Stelle der unter 2 c enthaltenen Tarifziffern werden auch weiterhin jene des Lokalgütertarifes der beteiligten Schiffahrtsverwaltungen angewendet.) (1641)

Wien, am 22. November 1922.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Gütertarif, Teil II, vom 15. April 1921. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. Juni 1918.

Mit Geltung vom 27. November 1922 werden die Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in die

Markwährung auf 250,
ungarische Kronenwährung auf 140,
Dinarwährung auf 7 und
österreich. Kronenwährung auf 2000

erhöht. (1612)

München, den 22. November 1922.

Z. 30 539/T/21.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Mit Geltung vom 1. Dezember 1922 werden die im Abschnitt F, Ziffer XI — 2 — C. in Markwährung festgesetzten Verstellgebühren für ein unbeladenes Schiff auf 10 000 Mark und für ein beladenes Schiff auf 13 000 Mark erhöht.

München, im November 1922. (1659)

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Gültigkeit ab 1. Dezember d. J. werden die Beförderungssätze im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr erhöht.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Zülz (Oberschles.). (1647)

Neustadt (Oberschles.), 24. Nov. 1922.

Der Vorstand.

Nebenbahn Waldhof-Sandhofen.

Am 1. Dezember d. J. werden die Beförderungspreise im Güter- und Tierverkehr, wie bei der Reichsbahn, um 150 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die Betriebsleitung in Mannheim-Sandhofen.

Mannheim-Waldhof, den 24. Nov. 1922.

Bahngesellschaft Waldhof. (1627)

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 27. November 1922 bis auf weiteres wird betreffend
den allgemeinen Güterverkehr,
den Getreideverkehr,
den Holzverkehr
die Verhältniszahl zur Umrechnung

auf Pfennige . . .	von 200	auf	250
„ österr. Heller .	„ 1500	„	2000
„ ungar. Heller .	„ 70	„	140
„ Para	„ 6	„	7

abgeändert.

Die Güterannahme nach bulgarischen und rumänischen Donaustationen wird in Regensburg, Passau und Linz am 25. November, in Wien am 2. Dezember und in Budapest am 4. Dezember 1922 bis auf weiteres eingestellt. Der Schleppladungsverkehr dagegen bleibt nach wie vor offen. (1623)

Regensburg, am 22. November 1922.

4. Personen- und Güterverkehr.

Freien Grunder Eisenbahn.

Ab 1. Dezember d. J. werden die Personen-, Gepäck-, Güter- und Tiertarife im gleichen Umfang wie bei der Reichsbahn erhöht.

Vom gleichen Zeitpunkt wird die Eisenerzgrube „Pfannenberg", die bisher zur Tarifstation „Unterwilden" gehörte, als selbständige Tarifstation mit der Bezeichnung „Pfannenberg" eingerichtet.

Die Änderungen werden durch den Tarifnachtrag X durchgeführt.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1654)

Frankfurt a. M., den 25. Nov. 1922.
Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. tritt wie bei der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Personen-, Tier- und Gütertarifsätze ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1609)

Berlin, den 20. November 1922.
Die Direktion.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. tritt wie bei der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Personen-, Tier- und Gütertarifsätze ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1610)

Gütersloh, den 20. November 1922.
Die Direktion.

Ab 1. Dezember 1922 erhöhen sich die Fahrpreise und die Tarifsätze im Gepäck-, Tier- und Güterverkehr wie bei der Reichsbahn.

Die Erhöhungen sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Tegernsee, den 20. November 1922.
Eisenbahn-Aktiengesellschaft
Schaftlach-Gmund-Tegernsee.
Die Direktion. (1605)

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden die Frachtsätze im Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr um 150 % erhöht. Die bereits bekanntgegebene, zum gleichen Tage eintretende Erhöhung im Personenverkehr von 100 % wird ebenfalls auf 150 % ausgedehnt. (1646)

Grimmen, den 25. November 1922.
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden die Frachtsätze im Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr um 150 % erhöht. Die bereits bekanntgegebene, zum gleichen Tage eintretende Erhöhung im Personenverkehr von 100 % wird ebenfalls auf 150 % ausgedehnt. (1645)

Stralsund, den 25. November 1922.
Der Vorstand.

Zum 1. Dezember d. J. werden die Beförderungspreise unseres Binnen-Personentarifs (Nr. 2119 der Tfv.) und diejenigen unseres Binnen-Gütertarifs (Nr. 119 der Tfv.) in demselben Umfange wie bei der Reichsbahn erhöht.

Genehmigung auch hinsichtlich der verkürzten Veröffentlichungsfrist ist von unserer Aufsichtsbehörde erteilt.

Neuruppin, den 23. November 1922.
Direktion der Ruppiner Eisenbahn.
(1633)

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit ab 1. Dezember d. J. werden die Beförderungssätze im Güter-, Tier- und Expreßgutverkehr erhöht.

Vom gleichen Tage ab erfährt der Personenverkehr gegenüber der Bekanntmachung vom 16. d. M. eine weitere Erhöhung. Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Butzbach (Oberh.).
Der Vorstand (1643)

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden die Frachtsätze im Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr um 150 % erhöht. Die bereits bekanntgegebene, zum gleichen Tage eintretende Erhöhung im Personenverkehr von 100 % wird auf 200 % ausgedehnt. (1642)

Mühlhausen, den 25. November 1922.
Der Vorstand.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsche Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarife Teil I und II.

Am 1. Dezember 1922 tritt eine weitere Erhöhung des Expreßguttarifs um 150 % ein. Die Mindestfracht beträgt vom gleichen Tage ab 225 *M*. (1637)

Erfurt im November 1922.
Reichsbahndirektion.

Thüringische Nebenbahnen.

Am 1. Dezember 1922 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II (Tfv. 2192) der Nachtrag 10, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. (1617)

Berlin, den 20. November 1922.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 erscheint zum Binnen-, Personen- und Gepäcktarif, Teil II, der Nachtrag IX, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. (1608)

Berlin, den 18. November 1922.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Bentheimer Kreisbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 ab tritt im Personenverkehr eine weitere Erhöhung um 100 % ein. (1628)

Bentheim, den 24. November 1922.
Der Betriebsdirektor.

Tarif für die Beförderung von Person[en], Reisegepäck und Expreßgut im Berli[ner] Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1[922] werden die Fahrpreise im vorgenann[ten] Verkehr erhöht. Die neuen Preise [be]tragen künftig in der 1. Preisstufe [für] Einzelkarten 2. Klasse 30 *M*, 3. Kla[sse] 20 *M*, für Monatskarten 2. Klasse 720 [*M*], 3. Klasse 480 *M*. In jeder weite[ren] Preisstufe erhöhen sich die Preise [bei] den Einzelkarten in der 2. Klasse [um] 6 *M*, in der 3. Klasse um 4 *M*, bei [den] Zeitkarten in der 2. Klasse um 120 [*M*], in der 3. Klasse um 80 *M*. Im Stadt- u[nd] Ringbahnverkehr werden die Preise [der] ersten Preisstufe erhoben. Die Pre[ise] der Schülermonatskarten betragen w[ie] bisher die Hälfte der Monatskartenprei[se], die Preise der Wochenkarten 3. Kla[sse] ein Viertel der Preise der Monatskar[ten] 3. Klasse. Die feste Gebühr für die [Be]förderung eines Fahrrades (vgl. bes[on]dere Ausführungsbestimmungen B [zu] § 32 Eisenbahnverkehrsordnung) betr[ägt] künftig 30 *M*, das Lagergeld für Rei[se]gepäck (bes. Ausf.-Best. zu § 34 EV[O]) 48 *M*. Die in der bes. Ausf.-Best. 1 [zu] § 47 EVO. vorgesehenen Frachten [für] Beförderung von Leichen nach Buch u[nd] Stahnsdorf-Friedhof betragen künftig

unter 1 a 1: 88 *M*, 168 *M*, 272 [*M*],
„ 1 a 2: 2064 *M*,
„ 1 b 1: 112 *M*, 216 *M*, 328 [*M*],
„ 1 b 2: 2800 *M*,

Die in der bes. Ausf.-Best. 4 zu § 47 EV[O] angegebene Desinfektionsgebühr betr[ägt] 1445 *M*.

Die vorstehenden Tarifänderungen w[er]den im Verfügungswege durchgefüh[rt]. Die Tarifänderungen und die verkür[zte] Veröffentlichungsfrist sind gemäß §[…] der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. a[uf] Grund der vorübergehenden Änderu[ng] des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnu[ng] (Reichsgesetzblatt 1914 Seite 455) g[e]nehmigt. (16[…])

Berlin, den 24. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II. Verkehr der Deutschen Reichsbahn m[it] den Kleinbahnen und Fähren im Bezi[rk] der Reichsbahndirektion Oldenburg.

Zum 1. Dezember 1922 wird zum v[or]genannten Tarif ein Nachtrag II hera[us]gegeben. Er enthält Änderungen d[er] Tarifsätze der Strecke Carolinensi[el]–Wangerooge sowie Verdoppelung d[er] Sätze auf der Deutschen Reichsbahn u[nd] den übrigen Kleinbahnen und Fähr[en].

Oldenburg, den 18. November 1922.
Reichsbahndirektion. (16[…])

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton- u[nd] Nebenarbeiten zur Herstellung der La[de]steigmauern in der Umladehalle auf d[em] Verschiebebahnhof Seddin sowie der a[n]schließenden Rampenmauern soll v[er]geben werden. Die Angebotsmuster si[nd] gegen porto- und bestellgeldfreie Ba[r]einsendung von 60 *M* von der Eise[n]bahnbauabteilung Michendorf zu [be]ziehen. (165[…])

Die Angebote, auf dem verschlossen[en] Briefumschlag als solche kenntlich g[e]macht, sind bis zum Sonnabend, d[en] 16. Dezember 1922, vormittags 11¾ U[hr] pünktlich und postfrei an die Bauabt[ei]lung einzusenden.

Michendorf, den 27. November 19[22].
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 46. Berlin, den 7. Dezember 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kosten der Unterrichtseinrichtungen bei der Deutschen Reichsbahn im Gesamtbilde der Wirtschaftlichkeit.

Vom Regierungsbaurat **Karl Gotter** in Berlin.

Wie jeder Kaufmann sich Rechenschaft über alle Aufwenngen gibt, um jederzeit nachprüfen und vergleichen zu nnen, ob die in den einzelnen Konten auftretenden Beträge ch lohnend sind, und ob sie im richtigen Verhältnis zu allen rigen Ausgaben stehen, wie er diese Zahlen verwertet, um nn an der richtigen Stelle eine wirkliche Ersparnis zu erelen, wie er ferner bei allen Neueinrichtungen sich vorher ne genaue Kostenrechnung aufstellt, um beurteilen zu können, sie auch im Verhältnis zu seiner geschäftlichen Leistungshigkeit usw. liegen, so ist es in dem gleichen Maße notwendig, ß auch für die Unterrichtseinrichtungen der eichsbahn eine ähnliche Bilanz oder Rentalitätsberechnung aufgestellt wird. Das ist hr schwer, weil nicht alle Werte zahlenmäßig erfaßt werden nnen, besonders nicht die Erfolge. Wir wollen es aber doch rsuchen, uns wenigstens zu veranschaulichen, welche Gesamtfwendungen die Durchführung aller unbedingt notwendigen terrichtseinrichtungen erfordern, und ihnen auch die Vorle, die damit erreicht werden, gegenüberstellen. Wenn wir nn richtig zu lesen verstehen, so werden wir finden, daß als werbendes Kapital geforderten Mittel nur einen ganz ringen Bruchteil im Rahmen der Gesamtausgaben und der sen gegenüberstehenden Einnahmen der Reichsbahn beuten. Das Zahlenverhältnis zwischen der Aufwendung für sbildung und den erzielten Leistungen fällt nicht zu Unnsten der Bildungseinrichtungen aus. Bei der Wichtigkeit d Bedeutung eines jeden Unterrichts zum Zwecke einer weien Steigerung der Erfolge und zur Herabsetzung der Beebskosten müßte sogar nach und nach mehr aufgewendet rden; eine Sparsamkeit wäre also hier an falscher Stelle.

Bei unserer Gegenüberstellung gehen wir von den erforderlichen Ausgaben aus. Hier ist es schwierig, alle Aufwendungen wirklich und zahlenmäßig zu erfassen; zunächst müssen wir daher auf alle die Umstände und Einzelfälle hinweisen, die bei einer übersichtlichen Kostenberechnung zu berücksichtigen sind, um ein möglichst vollständiges Bild und auch annähernd richtige Werte vorzubereiten. Die Kosten aller Unterrichtseinrichtungen lassen sich in drei große Gruppen einteilen:

I. Das Anlagekapital für die Beschaffung aller äußeren Bedingungen eines Unterrichts einschließlich der damit verbundenen Verwaltung, bestehend in der Bereitstellung von Gebäuden und allen sonstigen für praktische Unterweisungen erforderlichen Anlagen, Herrichtung von einzelnen Räumen und deren Ausstattung, Verzinsung der gesamten Anlagen usw.

II. Die Kosten für die praktische Durchführung des Unterrichts:

1. Alle laufenden persönlichen Aufwendungen für Gehälter der unterrichtenden Lehrer, der Beamten und aller sonstigen erforderlichen Personen;
2. sächliche Ausgaben für Unterhaltung und Ergänzung aller Unterrichtseinrichtungen nebst dem erforderlichen beweglichen Inventar;
3. Aufwendungen für Heizung, Reinigung und Beleuchtung aller für den Unterricht und die damit zusammenhängende Verwaltung eingerichteten Räume;
4. Unterhaltung und Ergänzung der notwendigen Unterrichtshilfsmittel, bestehend in Lehr- und Lernmitteln, Modellen, Projektionsapparaten, Büchereien usw.;

5. Aufwendungen für die Unterrichtsteilnehmer im Interesse einer körperlichen und geistigen Förderung in enger Verbindung mit dem Unterricht.

III. Direkte und indirekte Aufwendungen für die Unterrichtsteilnehmer bestehend in der Bezahlung der notwendigen Ersatzkräfte während der Ausbildungs- oder Unterrichtszeit (Kosten für Vermehrung des Personals infolge Ausfalls von Dienst- und Arbeitszeit).

Diesen Gesamtausgaben stehen eigene Einnahmen nicht gegenüber; die Vorteile und Wirkungen eines Unterrichts lassen sich eben nicht in Zahlen festlegen, sondern sie können nur hervorgehoben werden. Sie bestehen in einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des gesamten Personals, in einer größeren Sicherheit des Betriebs, einer schnelleren und besseren Ausnutzung aller Einrichtungen, in einer sparsamen Verwendung des wertvollen Materials und der richtigen Behandlung teurer Anlagen, Bewahrung der Verwaltung vor Verlusten und Schäden im Betrieb und Verkehr, beim Bahnbau, seiner Unterhaltung, Sicherung usw. Durch alle diese Umstände können und werden auch bei einem richtig und sorgsam erzogenen Beamten- und Arbeiterheere Ersparnisse erzielt, die zwar nicht zahlenmäßig festgelegt werden können, die aber vorhanden sind und sich in das Gegenteil verwandeln, wenn Folgen einer versäumten Ausbildung eintreten; es entsteht dann ein unermeßlicher Schaden an Gut und Menschenleben. Die Vorteile der Ausbildung sind also meist indirekte und nur soweit direkte, wie sie alle Aufwendungen auf der geringsten Höhe halten und damit die Betriebskosten auf ein geringes Maß beschränken. Sie im einzelnen aufzuzählen, würde zu weit führen; nur kurz sei darauf hingewiesen, daß ein Unterricht, der sich die Aufgabe stellt, dem Beamten immer von neuem das Verständnis für Wirtschaftlichkeit und sparsame Betriebsführung an geeigneten Beispielen der Praxis zum Bewußtsein zu bringen, auch direkte Erfolge haben muß. Dem Lokomotivführer z. B. werden nicht nur hohe Sachwerte, sondern auch Menschenleben anvertraut, die er bei unvollkommener Ausbildung leicht in Gefahr bringt; ständige Belehrungen über eine sparsame Verwendung der Heiz- und Schmiermittel, über sachkundige Behandlung seiner Maschine sind gleichfalls erforderlich. Der Bahnbau und seine Unterhaltung kann bei richtiger Verwertung und sorgfältiger Behandlung der wertvollen Materialien durch die betreffenden Beamten und Arbeiter billiger durchgeführt werden. Im Verkehr ist für das Personal von besonderer Wichtigkeit die richtige Anwendung der Tarife bei der Frachtberechnung; die sichere und schnelle Beförderung der Güter ist oft ein Schutz vor großen Verlusten. Der Betrieb erfordert ein geschultes Personal für schnelle und sichere Durchführung. In den Werkstätten und den bahneigenen Nebenbetrieben sind Meister und Facharbeiter verantwortlich für eine richtige Behandlung und volle Ausnutzung der wertvollen Maschinen; gute Ausbildung führt zu einer Erhöhung der Arbeitsleistungen und zu besserer Güte der Arbeitsstücke. Wenn wir für jede einzelne Berufsgruppe nur einen Fall annehmen, der aus Unkenntnis oder Unerfahrenheit Schaden verursacht, so gelangt man schon zu ganz bedeutenden Summen, die durch eine planmäßige Ausbildung hätten vermieden werden können. Wir können sie als Ersparnisse zwar nicht in den Haushalt einsetzen, müssen sie aber doch bei der Bewertung der Unterrichtsergebnisse als Erfolg zur Gutschrift bringen. Die Gesamtaufwendungen für Unterricht ergeben zwar ganz erhebliche Summen; im Vergleich zum Gesamthaushalt bilden sie jedoch nur einen ganz geringen Prozentsatz. Wollte man in der gleichen gründlichen Weise die Verwaltungskosten berechnen, so würden wir ebenfalls zu ganz bedeutenden Beträgen gelangen. Sie werden aber als notwendig erachtet, weil sie zur Durchführung des Betriebs erforderlich sind. Unter demselben Gesichtspunkte müssen auch die Kosten für den Unterricht betrachtet und bewertet werden. Sie sind ein ebenso notwendiger Bestandteil der Verwaltung und des Betriebs; sie **bilden gewissermaßen die Versicherungsbeiträge, die aufgewendet werden müssen, u[m] Schäden zu verhüten und damit unwirtschaf[t]liche Ausgaben zu vermeiden.** Beschneiden wir d[en] Unterricht, so leidet das Ganze. Es ist wie mit einem Uhrwe[rk], bei dem auch das kleinste Rädchen ein notwendiger Bestan[d]teil des ganzen Werkes ist und nicht entbehrt werden ka[nn], ohne daß das ganze Werk Schaden leidet.

Nachdem wir die allgemeinen Gesichtspunkte, die bei ei[ner] Kostenberechnung der Unterrichtseinrichtungen ausschla[g]gebend sind, kennengelernt haben, dürfte es zweckmäßig se[in], uns ihre Wirkung auf die Praxis zu vergegenwärtigen. W[ir] wählen als Beispiel eine Zusammenstellung der Kosten für d[en] Direktionsbezirk Berlin, weil dem Verfasser hier die Verhä[lt]nisse am besten vertraut sind, so daß die Berechnung der Wi[rk]lichkeit ziemlich nahe kommen dürfte. Das Ergebnis läßt si[ch] nicht ohne weiteres auf andere Bezirke übertragen; es ka[nn] höchstens verwertet werden, um hieraus gewisse Einheit[s]sätze für eine Kostenaufstellung zu errechnen, die man a[uch] dann auch anderen Voranschlägen zugrunde legen könnte.

Kostenanschlag für die Unterrichtseinric[h]tungen im Direktionsbezirk Berlin.

I. Anlagekapital.

1. Zentralschule für Dienstanfänger durch Um- und Ausb[au] der zum Abbruch bestimmten Gebäude der früheren Pulv[er]fabrik in Plaue, jetzt Eisenbahnwerk Brandenburg-We[st]. Die Anlage kann für 5—6 Direktionsbezirke mit über [...] Betten für Schüler und einer ausreichenden Anzahl v[on] Lehrerwohnungen hergerichtet werden; sie ermöglicht e[ine] Jahresausbildung von 2000 Dienstanfängern in allen Zweig[en] des Eisenbahndienstes.
   a) Für bauliche Herrichtung der Gebäude . 13 000 000 [ℳ]
   b) innere Einrichtung für unterrichtliche Zwecke. Sie kann zu einem großen Teile aus den vorhandenen Lagerbeständen hergerichtet werden . . . . 2 000 000 [ℳ]
   c) Zuschüsse zum Bau von Familienwohnungen für Lehrer, Anlage von Gärten, Wegen und Umzäunungen . . . . 2 000 000 [ℳ]
2. Herrichtung (Um- oder Einbau) von Einzelunterrichtsräumen in den verschiedenen Dienstgebäuden, Werkstätten, Bahnmeistereien usw. Für jeden Raum etwa 60 000 ℳ für bauliche Aufwendungen und 40 000 ℳ für innere Einrichtung, insgesamt 100 000 ℳ. An 10 Stellen (zum großen Teil schon vorhanden) 1 000 000 [ℳ]

Zusammen I. 18 000 000 ℳ

II. Betriebskosten für laufenden Unterric[ht].

1. Unterrichtshonorare. Hauptamtliche Lehrer sind nicht [in] Ansatz gebracht, sondern nur die Kosten für nebenamtlic[he] Erteilung aller Unterrichtsstunden.

	Wochenstd.	Betrag
a) Werkschulen	520	1 040 000
b) Dienstanfänger		
c) Eisenbahnverwaltungsschule . .		
d) Sonstiger Unterricht, Zöglinge, Maschinenbaubfl. und sonstige Beamte, Lehrerausbildung . . .		
e) Dienstvorträge	200	400 000
f) Gehälter und Löhne an Beamte und sonstige Personen für dienstl. Leistungen		160 000
		1 600 000

(Positionen a) bis d) zusammen: 520 Wochenstd., 1 040 000.)

[1]) Die Beträge sind auf eine Reihe von Jahren (3—4) [zu] verteilen. Hiervon auf den Direktionsbezirk Berlin 3 830 000 [ℳ], verteilt auf drei Jahre ein Jahresbetrag von etwa 1 250 000 [ℳ], später dann fortfallend.

	Übertrag	1 600 000 ℳ
Sächliche Ausgaben für Lehr- und Lernmittel, Büchereien, Drucksachen, Schreibmaterial und Verbrauchsgegenstände	. . . .	500 000 „
Reinigung, Heizung und Beleuchtung	. . .	200 000 „
Ausgaben für Wohlfahrtszwecke, Jugendpflege und sonstige Einrichtungen, für körperliche und geistige Ertüchtigung	. . . .	100 000 „
Unterhaltungskosten der Räume und des Schulgeräts sowie sonstige Aufwendungen laufender Art (Miete usw.)	. . . .	600 000 „
	Zusammen II.	3 000 000 ℳ [2])

III. Aufwendungen infolge Ausfalls von Arbeitsleistungen.

1. Für die Zeit der Dienstunterweisungen:

14 000 Teilnehmer	mit einem Durchschnittsbetrag von 520 ℳ . . . =	7 280 000 ℳ
	2. Für Dienstbesprechungen:	
7 000 „	mit einem Jahresdurchschnittssatze von 160 ℳ =	1 120 000
21 000 Teilnehmer	Zusammen III.	8 400 000 = 66,4 %
	„ II.	3 000 000 = 23,7 %
	„ I.	1 250 000 = 9,9 %
	Insgesamt I.—III.	12 650 000 = 100 %

Zu I. Anlagekapital.

Von den 18 Millionen einmaligen Aufwendungen entfallen auf den Direktionsbezirk Berlin nur ein Sechstel der unter a—c genannten Beträge, dagegen die unter 2 in voller Höhe. Das ergibt 2,83 + 1,0 = 3,83 Millionen Mark, auf drei Jahre verteilt etwa 1¼ Millionen Mark. Diese Summe verglichen mit dem Betrag von 520 600 000 ℳ im außerordentlichen Haushalt für 1922 beträgt demnach nur 0,24 %.

Unter Übertragung des hier bestehenden Bedürfnisses auf das ganze Gebiet der Reichsbahn erhalten wir folgendes Bild: 5 Zentralschulen mit je 17 Millionen = 85 Millionen Mark für 28 Direktionsbezirke, außerdem noch etwa 25 Millionen Mark für Einzelunterrichtsräume ergibt einen Gesamtbedarf von etwa 110 Millionen Mark; diese verteilt auf 3—4 Jahre würden außerordentliche Aufwendungen in Höhe von jährlich 30 Millionen Mark erfordern. Diese Summe verglichen mit dem Gesamtbetrage von 6789 Millionen Mark des außerordentlichen Haushalts ergibt 0,44 % der Aufwendungen. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß diese Aufwendungen nach einigen Jahren fortfallen.

Zu II. Betriebskosten.

Auch hier ist die Berechnung der wirklichen Kosten recht schwierig, da sich z. B. die sächlichen Ausgaben für Heizung, Reinigung, Beleuchtung, ferner die persönlichen Aufwendungen für einzelne Beamte und sonstige im Interesse des Unterrichts tätigen Personen nur schätzungsweise einsetzen lassen. Ziemlich genau läßt sich im voraus nur der Bedarf an Unterrichtsstunden und deren Kosten ausrechnen.

Nach dem Personalbestande für 1922 kommen bei voller Durchführung des Unterrichts im Bezirk Berlin insgesamt 21 000 Teilnehmer in Betracht, von denen etwa 14 000 an den Dienstvorträgen und 7000 an den Dienstbesprechungen teilzunehmen hätten. Bei einer Teilnehmerzahl von 20—30 für jede Unterrichtsstunde würden 600 Unterrichtsgruppen für Dienstunterweisungen und 360 für Dienstbesprechungen zu bilden sein; das ergibt 200 Jahreswochenstunden für Dienstunterweisungen (jede 3. Woche 1 Std.) und 60 Jahreswochenstunden für Dienstbesprechungen (jede 6. Woche 1 Stunde oder vierteljährlich 2 Stunden). Für die Dienstunterweisungen ist die gleiche wie für sonstigen Unterricht zu gewährende Entschädigung von 2000 ℳ für die Jahreswochenstunde in Ansatz gebracht, ohne daß hiermit vorgegriffen werden soll, ob und in welcher Höhe die Bezahlung später geregelt wird. Dieser Satz entspricht einer Entschädigung von 40 ℳ für die wirklich erteilte Einzelstunde, wobei berücksichtigt wird, daß dem Lehrer für seinen Unterricht keinerlei Diensterleichterung gewährt wird. Für die Dienstbesprechungen, die zu den Dienstpflichten des Dienststellenvorstehers gehören, ist eine Vergütung nicht vorgesehen.

[2]) Sie umfassen die Kosten der Zentralschule für Dienstanfänger nur soweit, wie sie für den Bezirk Berlin in Betracht kommen.

Zu III. Aufwendungen für Ausfall an Dienstzeit.

Um für die Berechnung des Mehrbedarfs an Personal einen Maßstab zu gewinnen, empfiehlt es sich, vom Zeitausfall auszugehen. Wir kommen alsdann zu folgendem Ergebnis:

1. Dienstunterweisungen. Alle drei Wochen 1 Stunde Dienstvortrag, für Hin- und Rückweg zusammen ½ Stunde, insgesamt ein Ausfall von je 1½ Stunden ergibt einen Jahresverlust von $\frac{3.52}{2.3} = 26$ Stunden, oder bei $8.26.12 = 2496$ Jahresarbeitsstunden $= \frac{1}{8.12} = {}^1/_{96}$ Arbeitskraft; d. h. bei je 96 Unterrichtsteilnehmern ist stets eine volle Arbeitskraft mehr einzustellen.

2. Dienstbesprechungen. Alle Vierteljahre je 2 Stunden ergibt einen Ausfall von jährlich 8 Stunden oder einen vollen Arbeitstag. Bei 12.26 Arbeitstagen also $^1/_{312}$ Arbeitskraft, d. h. auf je 312 Unterrichtsteilnehmer ist stets eine volle Arbeitskraft mehr zu berechnen.

Dieser Maßstab angewendet auf die Teilnehmerzahl im Direktionsbezirk Berlin ergibt einen Mehrbedarf von 168 Personen. ($^1/_{96}$ von 14 000 und $^1/_{312}$ von 7000.) Unter Zugrundelegung des Durchschnittsgehalts der Teilnehmer lassen sich alsdann die indirekten Barauslagen infolge Unterrichtsteilnahme leicht errechnen. ($^1/_{96}$ von 50 000 ℳ, $^1/_{312}$ von 50 000 ℳ nach dem Satz vom 1. April 1922.) Auf das ganze Reichsgebiet übertragen würde das bei etwa 450 000 Teilnehmern für Dienstunterweisungen und 225 000 für Dienstbesprechungen einen Mehrbedarf von etwa 5400 Personen $\left(\frac{450\,000}{96} + \frac{225\,000}{312}\right)$ ausmachen. Die manchmal recht hohen Anforderungen von einzelnen Dienststellen an Beamte unter Hinweis auf ihre Entziehung durch Unterricht lassen sich hiernach leicht nachprüfen.

Bei den Dienstanfängern liegen die Verhältnisse anders; denn hier handelt es sich meist nicht um planmäßige Beamte, für die während der Zeit ihres Unterrichts jedesmal ein Ersatz notwendig ist, sondern um Beamte, die sich in der Ausbildung befinden; ihre Tätigkeit ist darauf zugeschnitten, sie erst für eine volle spätere Leistung heranzubilden. Nur für die Dienstanfänger, die schon eine planmäßige Stelle bekleiden und von hier aus zu einer Weiterausbildung herangezogen werden, muß ein Ersatz gestellt werden. Die Berechnung der hier entstehenden Kosten ist einfach, da es sich stets um eine begrenzte Zeit (mehrere Wochen) handelt.

Der Ausfall an Arbeitszeit bei den Lehrlingen durch Teilnahme am Unterricht in der Werkschule ergibt sich durch Vergleich der Gesamtunterrichtsstunden mit den Jahresarbeitsstunden. Bei einem wöchentlich 9stündigen Unterricht während einer Zeit von jährlich 40 Schulwochen beträgt dieser Ausfall rund $^1/_7$ der Arbeitszeit $\left(\frac{8.26.12}{9.40}\right)$, bei 10stündigem Unterricht dagegen $^4/_{25}$. Die Bestrebungen der Arbeitgeber (Lehrmeister) gehen dahin, einen Teil des Pflichtunterrichts, mindestens die über 8 Wochenstunden hinausgehende Zeit, in die Freizeit des Lehrlings legen zu dürfen. Das kann ohne Bedenken geschehen, wenn es sich, wie bei zahlreichen Werkschulen, um den Turnunterricht oder um sonstige Einrichtungen zur körperlichen Ertüchtigung handelt. In diesem Falle würde der Arbeitsausfall etwa nur $^1/_8$ betragen; erspart werden damit

wöchentlich 2 Arbeitsstunden während 40 Schulwochen, die etwa $^1/_{31}$ des Lehrlingslohns ausmachen. Ein Ausfall an produktiver Arbeitszeit entsteht eigentlich nur in den beiden letzten Lehrjahren, während welcher der Lehrling in einer Arbeitskolonne mit tätig ist.

Bei den Dienstanfängern beträgt der Ausfall nur $^1/_{13}$ bis ¼ der Jahresarbeitszeit, je nachdem die Teilnehmer auf 4—13 Wochen zum geschlossenen Unterricht herangezogen werden; dies aber nur einmal während der gesamten Ausbildung. Anders liegen die Verhältnisse bei den Dienstvorträgen; hier ist der Verlust ein jährlich wiederkehrender. Bei der Berechnung dieser Einheitssätze ist der Weg einzuschlagen, daß zuerst festgelegt werden muß, in welchem Umfange ein planmäßiger Unterricht überhaupt notwendig ist, um die von ihm gewünschten Erfolge zu erreichen. Auf Grund dieser Unterlagen und der Gesamtzahl der Teilnehmer sind dann die Kosten zu berechnen und mit den Gesamtaufwendungen zu vergleichen. Der gefundene Einheitssatz ist dann ein gerechter Maßstab für das Verhältnis zwischen Ausbildungskosten und Gesamtausgaben. Inwieweit im Rahmen dieses Maßstabs durch geeigne Maßnahmen Ersparnisse erzielt werden können, ist dann ei Frage des praktischen Unterrichtsbetriebs, mit der sich au die wissenschaftliche Betriebsführung zu beschäftigen hab wird.

Bei der hier aufgestellten Berechnung kommt es gar nic darauf an, die jetzt gültigen oder die erst in einigen Jahre wirklich zutreffenden Kosten zu bestimmen, sondern der Zwec ist lediglich der, auch zahlenmäßig nachzuweisen, daß die Au wendungen für Unterricht im Interesse der Betriebsführun liegen, und daß die Aufwendungen, selbst wenn sie uns, ei zeln betrachtet, hoch erscheinen, doch nur in dem gesunde notwendigen Verhältnis zu den Gesamtausgaben der Reich bahn sich befinden. Bei gründlicher Prüfung der gefundene Verhältniszahlen wird man dies zugeben müssen, selbst fü den Fall, daß von anderer Seite eine weniger günstige B rechnung, die aber wohl auch angreifbar wäre, aufgestel werden sollte.

(Schluß folgt.)

Ueber die große Völkernot.

Am 19. Januar 1922 hielt in der Jahresversammlung der Amerikanischen Gesellschaft der Zivilingenieure in New York Frank A. Vanderlip, Präsident der National City Bank von New York, einen Vortrag über die Wirkungen des Weltkrieges. Die National City Bank ist eine der führenden Banken der Vereinigten Staaten. Präsident Vanderlip, einer der besten Köpfe, die die Vereinigten Staaten auf finanziellem Gebiete besitzen, kennt Europa aus eigenen Anschauungen und ist gelegentlich schon mit gesunden Beurteilungen der europäischen Verhältnisse an die Öffentlichkeit getreten.

Vanderlips Vortrag ist in den Veröffentlichungen der Gesellschaft der Zivilingenieure, die ihre Drucksachen mit unserer Zeitung austauscht, abgedruckt, hierzulande aber trotz seines bedeutsamen Inhalts nicht bekanntgeworden. Dieser berührt die gesamte europäische Wirtschaftslage. Da das Eisenbahnwesen daran in hohem Maße mitbeteiligt ist, so ist die Wiedergabe des Vortrags, auch wenn das Eisenbahnwesen darin im besonderen nicht weiter behandelt ist, auch in dieser Zeitung gerechtfertigt. Er ist vor der Genueser Konferenz gehalten worden, verliert dadurch jedoch heute nicht an Bedeutung. Der Vortrag lautet wie folgt:

„Neulich wurde ein Herr in meiner Gegenwart gefragt: Was halten Sie von der Geschäftslage? Er antwortete: Wenn es gelingt, die europäischen Verhältnisse zu ordnen, werden wir gute Geschäftszeiten bekommen. — Und ich bin derselben Meinung. Ich bin zwar nicht sicher, ob die, welche von der Ordnung der europäischen Lage sprechen, auch wissen, wie sie eigentlich ist. Ich glaube, daß die Mißstände nicht mit einem Male behoben werden können. Wenn wir die heutigen Zustände mit denen nach dem Waffenstillstand vergleichen, so ist immerhin festzustellen, daß die Gesamtlage sich gebessert hat.

Die eigentlichen Kriegsschäden sind beseitigt. Das war nicht so schwierig, obwohl sie recht erheblich waren. Die Menschheit hat früher Kriege überwunden. Und deren Wunden sind mehr oder weniger schnell verheilt. Und so wären auch die eigentlichen Kriegsschäden des großen Krieges überwunden, ohne daß es zu einem solchen Zusammenbruch der allgemeinen wirtschaftlichen Lage zu kommen brauchte. An dem Zusammenbruch trägt nicht der Krieg die Schuld, sondern der unverständige Friedensschluß. Obgleich die Schäden des Krieges schwer waren, die des Friedensschlusses sind viel schrecklicher und folgenschwerer. Dies mag eine kühne Behauptung sein. Meine Ausführungen werden sie beweisen. Ich bin fest davon überzeugt, daß die Ursache der Leiden Europas in der Hauptsache in dem unweisen Frieden zu suchen ist, in einem Frieden, dem jede heilende Wirkung fehlt, in einem Frieden — ersonnen zu zerstören! Und es ist zu verstehen, wenn auch nicht zu billigen, weshalb er zerstören soll. Wer, wie ich, gleich nach dem Waffenstillstande die Kampfgrenze bereiste und den furchtbaren Schaden sah, kann begreifen, daß Feinde unter dem Eindrucke der zerstörten Gebiete keinen großmütigen Frieden gewährten. Es war in der Tat kein großmütiger Frieden, es war aber auch in wirtschaftlicher Hinsicht kein kluger Friede. Der Friede hat die alten Rassenvorurteile verschärft und einen heftigen Nationalismus entfacht. Der Friede war derart, daß das Vertrauen der Völker zueinander, der Glaube in ihren guten Willen, in ihre Gerechtigkeit und Selbstlosigkeit schwe Schaden erlitten hat.

Die Frage ist zuweilen aufgetaucht: Ist die europäische Ge sittung in Gefahr? Wenn Menschen nicht miteinander lebe können, hat die Gesittung schon angefangen zu verfallen. Ge sittung wird nicht nach der Anzahl der Badewannen und Pull man-Wagen beurteilt. Sie ist in dem Maße vorhanden, wie di Menschen die Fähigkeit besitzen, miteinander verständig zu leben. Das ist meine Begriffsbestimmung von Gesittung. Un die europäischen Völker zeigen eine große Unfähigkeit, ver ständig miteinander auszukommen. In Europa gibt es eine übertriebenen Nationalismus, eine übertriebene Selbstsucht jedes Volk sucht nur das Seine mit wenig, wenn überhaupt Rücksicht auf die anderen. Das ist engherzig. Aber es ist auch schädlich, da Europa eine wirtschaftliche Einheit bildet. Wenn die europäischen Völker das nicht einsehen und dement sprechend handeln, wird die europäische Gesittung weiter sinken.

In Europa und in den angrenzenden Teilen Asiens leben rund 500 Millionen Menschen, die durch den Krieg unmittelbar berührt worden sind. Das ist fast ein Drittel der Menschheit. Eine der bedeutungsvollsten Tatsachen in der Geschichte ist beiläufig das Anwachsen der Bevölkerung in dem letzten Jahrhundert.

Leute haben an die Wiederherstellung Europas nach den napoleonischen Kriegen erinnert und aus den Vergleichen Schlüsse für die Wiederherstellung nach dem letzten Krieg gezogen. Sie haben dies jedoch getan ohne die rechte Vorstellung, wie verwickelt die europäischen Verhältnisse geworden sind, was die wirtschaftliche Einheit für Europa bedeutet, insbesondere was der Zerfall dieser Einheit für Folgen gehabt hat.

Am Ende der napoleonischen Kriege hatte Europa nur 175 Millionen Einwohner — jetzt 440 Millionen. Diese Veränderung hat aber eine einschneidende Wirkung auf die Lebensweise. Vor hundert Jahren konnte Europa sich selbst ernähren. Der Außenhandel war gering. Ein Welthandel konnte damals nicht zerstört werden. Mit Eintritt in das industrielle Zeitalter, welches Ihre Vorgänger, meine Herren, die Ingenieure des 19. Jahrhunderts geschaffen haben, trat das riesige Anwachsen der Bevölkerung ein, ermöglicht durch die Erfindungen, durch die besseren Verkehrsmittel. Am Anfang des großen Krieges gab es in Europa 100 Millionen Menschen, die von der Industrie lebten, und die in bezug auf ihre Ernährung und auf die Rohstoffe vom Auslande abhängig waren.

Die europäische Lage ist deshalb so düster, weil die Handelsbeziehungen unterbrochen sind. England ist das bemerkenswerteste Beispiel. 30 Millionen Engländer leben von eingeführter Nahrung. England braucht geordnete Handelsbeziehungen, die den Güteraustausch ungehindert ermöglichen.

Das Deutsche Reich hat jetzt 60 Millionen Einwohner. Davon leben zehn Millionen von eingeführter Nahrung. Ähnlich liegen die Verhältnisse in der Schweiz, Belgien, Tschechoslowakei.

Der Zusammenbruch des internationalen Handels ist die **große Wunde, an der Europa wirtschaftlich verblutet. Warum**

st er zusammengebrochen? Die Bedürfnisse sind vorhanden. Die Leistungsfähigkeit ist da. Jeder, der Europa mit offenen Augen bereist, wird von seinen vielen leistungsfähigen Einrichtungen in der Landwirtschaft, Industrie und im Verkehrswesen überrascht sein. Alle Voraussetzungen für Wohlfahrt und Entwicklung sind vorhanden. Aber es scheint, als ob eine Lähmung die Völker Europas befallen hat. Es gibt keinen Güteraustausch wie vor dem Kriege.

Wir wollen den Gründen nachgehen. Ein Grundsatz des Friedens von Versailles war das Selbstbestimmungsrecht. Dieses Recht zerbrach einige alte Reiche und schuf neue Staaten. In Österreich-Ungarn lebten fünfzig Millionen Menschen in einer wirtschaftlichen Einheit mit freiem Güteraustausch. Von Österreich ist nur ein kleines Alpenland mit 6 500 000 Einwohner übriggeblieben, von denen 2 Millionen in einer Großstadt leben. Zwei Drittel sind Industriearbeiter, 2 Millionen Landleute, deren Boden nur mager ist, so daß sie nicht mehr als ihren eigenen Bedarf erzeugen können. Österreich bringt seine Nahrung nur für 100 Tage hervor. Was es darüber hinaus braucht, muß es durch Ausfuhrgüter eintauschen.

Österreich ist aber von Staaten umgeben, die aus seinen früheren Teilen gebildet und ihm feindlich und wirtschaftlich engherzig gesinnt sind. Sie erschwerten den Güteraustausch. Die Eisenbahnen waren Österreich verblieben. Kreuzten Züge die Grenze, so kamen sie nie wieder. Daher haben für Monate keine Güterzüge die Grenzen überschritten. Auf den Flüssen und Kanälen herrschten ähnliche Zustände. Dies war eine Schwierigkeit.

Eine andere war die Entwertung des Geldes in fast allen Staaten, insbesondere in Mitteleuropa. Fast alle Staatshaushalte Europas wiesen große Fehlbeträge auf, die durch keine Besteuerung beseitigt werden konnten.

Zwei Wege gibt es, Fehlbeträge zu decken. Der eine ist der durch Anleihen. Dazu gehört politischer Mut und Kredit. Und dann gibt es einen anderen leichteren Weg — wenigstens erscheint er zu Beginn leichter zu sein: Die Regierung druckt Geld. Und das war der Weg Mitteleuropas. Das unvermeidliche Ergebnis ist die Entwertung der Währung. Fast alle Regierungen betreiben Eisenbahnen, einige auch andere Unternehmungen. In dem Maße als die Entwertung des Geldes fortschritt, wuchsen auch die Betriebskosten. Die Regierungen konnten die Frachtsätze nicht so schnell in dem Maße erhöhen als die Betriebskosten sich erhöhten. So entstanden riesige Fehlbeträge. Im Deutschen Reiche betrug der Fehlbetrag im Jahre 1920 bei den Eisenbahnen 17 Milliarden, und im Jahre 1921 war er schon bedeutend höher.

Völker, die Nahrungsmittel brauchten, waren genötigt, zu einem anderen Mittel zu greifen, welches aber auch ihre Fehlbeträge erhöhte. Ihre Regierungen führten Getreide ein. Sie kauften Weizen auf dem Weltmarkte zu Goldpreisen ein. Sie mußten aber das Getreide im Inlande zu Papierpreisen verkaufen, die den niedrigeren Löhnen angepaßt waren, denn die Löhne veränderten sich nicht so schnell wie der Geldwert. Wuchsen die Fehlbeträge, so mußte mehr Geld gedruckt werden. Je mehr Geld gedruckt wurde, desto größer die Währungsentwertung, desto größer wieder die Fehlbeträge. In manchen Ländern war Ende 1921 der Geldwert auf ein Zehntel seines Wertes von Anfang 1921 gesunken, in anderen auf die Hälfte oder auf ein Drittel. Die Wirkung der Entwertung auf das ganze Leben ist erschütternd. Es gibt keine feste Grundlage mehr für irgendwelche Berechnungen und Voranschläge im Handel und Gewerbe. Die Entwertung des Geldes hat allerdings auch zeitweise scheinbar gute Wirkungen, wie wir später sehen werden.

Ich spreche hier von der üblen Lage, in der sich Europa befindet. Es wird Anwesende geben, die meine Ausführungen bezweifeln. Sie entgegnen: „Wir sind auch drüben gewesen. Wir haben große Fortschritte feststellen können. Die Leute sind beschäftigt." Sie sind in Deutschland gewesen. Sie haben sich gewundert über die gewaltige Betriebsamkeit dort. Das ist in der Tat so. Ich bin in Deutschland gewesen und habe die riesige industrielle Betätigung wahrgenommen. Ich habe gesehen, wie die deutsche Industrie sich von der Kriegswirtschaft auf die Friedenswirtschaft in einer bewunderungswürdigen Weise umgestellt hat. Ganz Deutschland ist beschäftigt. Sein Außenhandel entwickelt sich wieder mit großer Schnelligkeit. Die Deutschen beherrschen schon wieder einige fremde Märkte in einer Weise, die die Wettbewerber erschreckt. Deutschland liefert Waren zu erstaunlich billigen Preisen, zu denen wir nicht liefern können. Warum kann es das? Weil die Entwertung der deutschen Währung die Ausfuhr fördert. Die Güter, die im Inlande zu Papierpreisen erzeugt sind, werden auf dem Weltmarkte zu Goldpreisen verkauft. Der Goldwert steigt. Die Löhne steigen nicht so schnell nach. Solange die Entwertung anhält, bringt sie dem Außenhandel großen Nutzen. Das Gegenteil tritt ein, sobald der Wert der Währung wieder wächst.

Ich glaube, daß Deutschland auf der Entwicklungsstufe angelangt ist, wo der Vorteil aufhört. Die Löhne sind zwar noch nicht den Weltlöhnen angepaßt. Die Löhne in Deutschland sind am Golde gemessen zurzeit geradezu widersinnig. Daher kann Deutschland zeitweise alle anderen Länder unterbieten. Heute hörte ich von einem Manne, der in Berlin ein Klappmesser für 35 Cents gekauft hat. Er hielt es für ein gutes Messer. Um zu vergleichen, fragte er in einem Geschäft in Chicago nach dem Preise eines solchen Messers. Es kostet dort 5,5 Dollar. Dies mag ein besonderer Fall sein, aber es gibt mehr solcher scheinbar unerklärlicher Fälle. Aber allmählich wird Deutschland nicht mehr imstande sein, so billig zu liefern. Die Löhne werden sich den Goldlöhnen anpassen. Sie sind dauernd dabei, sich anzupassen. Und die Mark kann bald nicht mehr entwertet werden, sie wird dann überhaupt wertlos. Die Mark kann allerdings noch mehr fallen; sie kann den Weg der österreichischen Krone und der polnischen Mark gehen.

Für die Geldentwertung sind Österreich und Polen die bemerkenswertesten Beispiele, und Deutschland das bedeutungsvollste wegen seiner wirtschaftlichen Wichtigkeit. Ungarn, Rumänien und andere mitteleuropäische Staaten haben die Folgen der Entwertung ihrer Währungen gespürt. Das gesamte Wirtschaftsleben wurde zerrüttet. Handel und Wandel wurden gelähmt. Der Handel liegt darnieder und erreicht längst nicht den früheren Umfang. Man hört von einer besseren Lage oberflächlich reden, aber ich denke, daß man tiefer in die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse eindringen muß. Die Finanzlage ist ausschlaggebend!

Möglich ist es schon, daß es trotz der schlechten Regierungsfinanzen zeitweise gute Geschäftszeiten gibt. Die Finanzen aller Staaten Europas sind schlecht, in manchen sogar auf dem Wege der Verschlimmerung. Die Zunahme der Schulden seit dem Waffenstillstand ist eine bestürzende Tatsache der europäischen Finanzen.

Frankreichs Schulden sind seitdem um die Hälfte der gesamten Kriegsschulden gewachsen, Italiens um 25 bis 30 Milliarden Lire. Deutschlands Schulden sind riesenhaft. Österreich und Polen haben nicht so große Schulden, aber dafür eine ungeheure Flut von Papiergeld im Umlauf. (Sie besitzen keinen Kredit, um Schulden zu machen.) Im Jahre 1921 betrugen die polnischen Staatsausgaben 111 Milliarden poln. Mark, während die Steuern nur 10 Milliarden einbrachten. Da ein solcher Staat kein Mittel hat, den Fehlbetrag anderweitig zu decken, wird Papiergeld gedruckt. Das führt dann zum Staatsbankrott.

Wenn dies das Finanzbild Europas ist — und dies ist es — was wird dann werden? Ich höre jemanden einwenden: Das ist nicht alles so. Frankreich hat erst kürzlich seine Schuld bei der Bank von Frankreich ermäßigt und seinen Staatshaushalt ins Gleichgewicht gebracht. Das ist richtig, aber — Frankreich stellt zwei Staatshaushalte auf. Einen gewöhnlichen, der ausgeglichen ist, und einen außergewöhnlichen, in gleicher Höhe, der unausgeglichen ist. Frankreich hofft, daß es den außergewöhnlichen Haushalt durch Zahlungen Deutschlands decken wird. Da aber Deutschland nicht zahlt und niemals solche Beträge überhaupt zahlen kann, so macht Frankreich Schulden. Seine schwebende Schuld beträgt bereits 65 Milliarden Franken und weitere 60 Milliarden will Frankreich für die restlichen „Wiederherstellungen" noch ausgeben. Frankreichs ungedeckte Schulden wachsen stetig und schnell.

Ähnlich sieht es in Italien aus. Italien besteuert am unentwegtesten. Es schreibt nicht nur neue Steuern aus, sondern zieht sie auch ein. Die Steuern aller Staaten Europas sind schwer, aber manche Steuerbehörden sind in der Eintreibung lässig. Vor zwei Jahren betrug der Fehlbetrag in Italien noch 14 Milliarden Lire. Er wird im laufenden Jahre auf 4 Milliarden ermäßigt. Italien muß aber Getreide und seinen gesamten Kohlenbedarf einführen. Früher hat es seine Handelsbilanz dadurch ausgleichen können, daß der Fremdenverkehr eine Milliarde ins Land brachte, und die ausgewanderten Italiener eine Milliarde Ersparnisse vom Auslande nach Hause sandten. Die Einfuhren sind in Gold zu zahlen. Italien führt aber zweieinhalbmal so viel ein wie aus. Dadurch ist Italien, was den Außenhandel anbelangt, in einer schlimmen Lage. Sonst hat es seine inneren wirtschaftlichen und sozialen Angelegenheiten mit Geschick gehandhabt. Vor einem Jahre hieß es, daß Italien dem Bolschewismus zutreibt. Und dafür waren auch Anzeichen vorhanden. Da waren Streiks! Die Arbeiter vertrieben die Werkherren und erklärten, daß sie die Werke selbst betreiben wollten. Die Regierung und die Besitzer sagten: tut es! Bereits nach 14 Tagen sahen die Arbeiter ein, daß sie es nicht konnten und übergaben die Leitung der Werke wieder den Eigentümern.

Am trübsten ist die Arbeiterlage in England. Arbeitslose, die eine wöchentliche Unterstützung erhalten, gibt es

1 600 000 *). Zwei Millionen Mann arbeiten mit verkürzter Zeit. Und dies bei einer Arbeiterbevölkerung von nur 7 bis 8 Millionen. England ist so industrialisiert, daß es für 30 Millionen Einwohner die Nahrung einführen muß. Und das ist schließlich der Grund der Entfremdung zwischen England und Frankreich.

England kann nicht ohne ein wiederhergestelltes Europa leben. England leidet an Arbeiterschwierigkeiten. Aber selbst, wenn diese behoben sein würden, wird England doch in die schwerste Krise, die es je durchgemacht hat, geraten, England braucht Absatzgebiete, Güteraustausch. England tut alles, um Europa wiederherzustellen und auch Deutschland. Deutschland war Englands bester Kunde und fällt jetzt fast ganz aus. England wünscht Ruhe und die alten Zeiten zurück, wo es seine Güter nach allen Erdteilen ausführen und dafür Nahrungsmittel einführen konnte. Die englische Lage ist die ernsteste in Europa. Die Engländer werden sie mit vollendeter Geschicklichkeit meistern. Sie werden mit den Schwierigkeiten besser fertig werden wie irgendein anderes Volk. Nichtsdestoweniger stehen sie einer Krise gegenüber, die die Wiederherstellung der wirtschaftlichen Ordnung Europas und die Wiedererschließung der Märkte fordert. Dies kann nicht in England allein geschehen. Es ist eine allgemeine Angelegenheit. Darum hat Lloyd George eine Konferenz vorgeschlagen. Darum setzt sich die ganze Staatskunst Englands für die Wiederherstellung ein.

Frankreich dagegen nährt sich selbst. Seine Ein- und Ausfuhr gleichen sich aus. Es hat aber eine furchtbare Angst vor seinem größeren Nachbar — Deutschland. Frankreich weiß nicht recht, was es in bezug auf Deutschland will. Eine Zeitlang wollte es ein vernichtetes Deutschland und eine Entschädigung. Aber es kann nicht beides haben. Es kann nicht einmal die ganze Entschädigung haben, die es erhofft. Die geforderte Entschädigung ist viel zu groß, als daß sie je gezahlt werden könnte. Alle Sachverständigen außerhalb Frankreichs sind sich in dieser Beurteilung einig.

Frankreich fürchtet die wirtschaftliche Erstarkung Deutschlands, fühlt jedoch weder den künstlich gesteigerten Export Deutschlands noch die Verluste der Märkte so, wie England sie empfindet. Hier liegen zwei sich widerstreitende Belange vor. England weiß, daß sein Gedeihen von der allgemeinen wirtschaftlichen Aufrichtung Europas abhängt, von der Wiederherstellung der alten Welthandelsordnung. Frankreich dagegen dringt darauf, daß es Kriegsentschädigungen bekommt und fühlt, daß es des Schutzes bedarf, und daß es gute Arbeit geleistet haben würde, wenn es Deutschland durch Entschädigungszahlungen vernichten würde. Aber es darf es nicht zu früh vernichten.

Was nun? Etwas sollte auf der Wirtschaftskonferenz zu Genua herauskommen. Ich zweifle aber daran, es sei denn, daß die Großmächte mit einem festen (gemeinsamen!) Vorschlag auftreten. Und dafür sind die Aussichten gering. Also das Ergebnis der Konferenz wird nicht bedeutend sein. Trotzdem halte ich die Konferenz für wichtig. Sie wird wenigstens auf Europa Eindruck machen, vorausgesetzt, daß Frankreich und Rußland vertreten sein werden. Rußlands Beschickung scheint ziemlich sicher. Die Frankreichs ist abhängig von der Ausschließung einiger Verhandlungsgegenstände, die eigentlich besprochen werden müßten. Und die Vereinigten Staaten — — zögern!

Ich bin der Ansicht, daß die Genuakonferenz abgehalten werden und daß die Vereinigten Staaten teilnehmen sollten. Sie mögen sagen, das ist eine europäische Angelegenheit. Durch eigene Schuld ist Europa in die üble Lage geraten, weil die Völker nicht gesittet genug waren, verständig zusammen zu leben. Wenn Selbstsucht, Beschränktheit, Rassenkampf und Haß derartig sind, daß sie die verwickelte Zivilisation zerstören, so können Europas Leiden nur durch eine innere Erneuerung geheilt werden. Es gibt sonst kein Allheilmittel oder etwas Ausgeklügeltes, um Europa zu helfen. Nur wenn die Völker Europas rücksichtsvoller miteinander leben. Europa lebt in einer internationalen Anarchie. Es besteht aus einer Anzahl Völker und Rassen, die dauernd in Streit liegen. Jedes Volk glaubt an seine Oberherrlichkeit, an sein Recht zu tun, was ihm gut scheint, ohne Rücksicht auf seine Nachbarn. Alle diese Völker werden ohne ein Gesetz geleitet, das ihr Zusammenleben ordnet. Die internationale Anarchie, das nationale Selbstbewußtsein macht die Wiederherstellung so schwierig.

Was würde unsere Aufgabe sein, wenn wir nach Genua gingen? Die Antwort ist nicht leicht. Zunächst glaube ich, daß wir nicht eine genügende Anzahl geeigneter Männer zusammenbekommen würden, die unser Land zu bestimmten Maßnahmen verpflichten könnten. Daher wären wir im Nachteil bei einer Konferenz, auf welcher andere Staaten durch Bevollmächtigte vertreten sind, die ihre Regierungen auch verpflichten könnten. Wir sind auch besorgt, daß die internationalen Schulden besprochen würden. Das ist wohl der Fall; doch würde es eigentlich nicht die rechte Stelle sein. Und doch ist das gerade ein Gegenstand, den wir in erster Hinsicht besprechen müßten. Die Schulden sind eine von den schweren Sorgenwolken, die über Europas Wirtschaftsleben schweben.

Wir könnten auf einer Wirtschaftskonferenz wohl nützliche Mitarbeit leisten. Ich würde vorschlagen, daß die Staaten Europas, deren Währung zusammengebrochen ist, eine neue Währung in Umlauf setzen. Das neue Geld darf keine Regierungsverpflichtung oder Verpflichtung einer Staatsbank sein. Es hat mit der Regierung und der staatlichen Geldpresse nichts zu tun. Es wäre von einer großen Privatbank herauszugeben. Ich bin überzeugt, daß eine Bank für einen großen Teil Europas gegründet werden könnte, die eine neue Währung ausgibt. Sie müßte unserer Federal Reserve Bank nachgebildet werden. Wenn wir auf der Konferenz vertreten wären, könnten wir die Besprechung auf die Wiederherstellung der Währungen lenken, auf die Gründung einer großen internationalen Bank, an der wir uns auch beteiligen könnten.

Sicherlich müßten wir unsere klügsten und besten Bankherren, Wirtschaftler und Staatsmänner zu einer solchen Konferenz senden. Europa braucht mehr sittliche Führung als sachliche Hilfe. Ich fürchte, daß wir nicht viel sachlich helfen können, aber desto mehr könnten wir durch sittliche Führung Hilfe gewähren.

Wir besitzen die Erfahrung, die kein anderes Volk vor uns jemals gemacht hat: Ein weites Land unter einer einheitlichen wirtschaftlichen Ordnung. Wir könnten daher die Völker Europas auf die Bedeutung einer wirtschaftlichen Einheit hinweisen, auf die Notwendigkeit, ihre Angelegenheiten weniger selbstsüchtig zu betreiben, auf den Nutzen der Einsicht, daß das Wohl jedes Landes in dem Wohlergehen aller anderen liegt. Sie können nicht hier ein wenig helfen und dann wieder dort. Es muß eine allumfassende Aufgabe daraus gemacht werden. Und diese Aufgabe verlangt sittliche Führerschaft, um sie in das rechte Licht zu stellen. Wir sollten groß genug fühlen, um diese auf uns zu nehmen, groß genug, wenigstens behilflich zu sein und unseren Anteil zu übernehmen. Ich wünschte, daß die Vereinigten Staaten an der Konferenz von Genua teilnehmen, und zwar mit ihren größten sittlichen Kräften. Und dann müßte hinter den Männern, die wir senden, das ganze Land stehen. Da ist dann die Gelegenheit für den Einzelnen!

Man hört allgemeine Redensarten, unbegreifliche Zahlen, man hört von unermeßlichen, wirtschaftlichen und politischen Kräften. Man ist gestimmt, die Hände zu falten und zu sagen: „Was kann ich in solcher Lage tun?“ Ich denke doch, daß jeder seinen Anteil zu tun verpflichtet ist. Jeder hat sich zu bemühen, um mit einem feinem Geiste zu einem Verständnis für die große Völkernot zu gelangen, so daß wir eine öffentliche Meinung bilden, die selbstlos ist.

Wenn wir Europa zu internationaler Selbstlosigkeit führen wollen, so müssen wir selbst national selbstlos werden. Und wir sollten eine verständnisvolle öffentliche Meinung haben, gestützt auf einen vornehmen, großmütigen Geist, als ein Volk, das bei der sittlichen Führerschaft eine große Rolle zu spielen berufen ist. Ein großer Fortschritt ist in dieser Richtung noch nicht gemacht. Es ist eine gewaltige Aufgabe. Aber das Verständnis wächst. Es gibt da ein Verständnis, das der wirtschaftlichen Furcht entspringt. Ich messe ihr keine Bedeutung zu. Ich habe keine Befürchtungen für Amerikas wirtschaftliche Zukunft, ganz gleich wie die europäische Wirtschaft sich entwickelt. Ich will damit nicht sagen, daß wir nicht stark an der europäischen Entwicklung beteiligt sind. Sicherlich wäre es das Angenehmste, in einer wohlgeordneten Welt zu leben, in der wir einen großen, überseeischen Handel pflegen könnten. Aber wir befinden uns in einer Lage, wie kein anderes Volk. Wir beherrschen einen ganzen Erdteil, ausgestattet mit jeder Art von Hilfsquellen und Rohstoffen. Und alles dies unter einer Regierung, in einer wirtschaftlichen Einheit. Wir können daher einen hohen Grad von Wohlstand in uns selbst erreichen. Absonderung, es ist wahr, würde uns in einigen Zweigen der Wirtschaft überentwickelt finden. Aber es wäre in den Fällen nur eine Anpassung notwendig. Und warum sollte ein Land mit solchen Hilfsquellen sich nicht anpassen können? Wir werden uns anpassen und ein großes Maß von Gedeihen haben. Wir haben es also nicht nötig, uns aus Besorgnis in die europäischen Angelegenheiten zwingen zu lassen.

Ich bin durchaus nicht blind gegen die wirtschaftlichen Vorteile, die ein geordnetes Europa uns bieten würde. Die Vorteile sind groß. Und schon aus diesem Grunde allein sollten wir Anteil nehmen und helfen. Aber es gibt einen gewichtigeren Grund!

Der wahre Grund sollte sein, daß wir die sittliche Führerschaft zu unseren Füßen gelegt finden. Wir sollten uns anschicken, die Führerschaft und die Verantwortung auf uns zu

*) Inzwischen hat diese Zahl abgenommen und die Löhne und die Preise sind im Sinken begriffen.

ehmen. Das bedeutet, daß es viele solcher Versammlungen bei ns geben sollte, wie die heutige, in der wir ernstlich über die uropäische Frage nachdenken, ernsthaft unsere Verantwortchkeit abmessen und erkennen, daß die europäische Frage eine eistige ist, daß zunächst eine innere Wiedergeburt in Europa tattzufinden hat, und daß wir dem neuen Geiste entgegenommen und ihn in Selbstlosigkeit, mit Billigkeit und gutem Villen leiten sollen. Das wird freilich nicht sogleich gehehen. Unzählige Redner und Schriftsteller werden mit dem esten, was in ihnen ist, die europäische Not erwägen und eine esunde öffentliche Meinung für sie schaffen. Das wird unseren eitrag für Europa ausmachen."

Soweit Präsident Vanderlip.

Nachschrift des Übersetzers: Präsident Vanderlip hat ziemch genau den Verlauf der Genuakonferenz vorausgesagt. Er ält es auch für notwendig, daß Amerika bei Europas Wiederufrichtung mitwirkt. Er weist den Vereinigten Staaten sogar ie Führung zu.

Vanderlip hat eine klare Vorstellung von den europäischen Verhältnissen. Er weist darauf hin, daß Deutschland die riesige riegsentschädigung, die ihm aufgezwungen ist, niemals beahlen kann.

Vanderlip hebt hervor, daß die Kriegsschäden zwar groß ewesen, aber nicht die Ursache der wirtschaftlichen Nöte uropas gewesen sind, daß vielmehr alle Schwierigkeiten durch en unsinnigen Friedensschluß hervorgerufen werden.

Sicherlich hat Präsident Vanderlip aber auch recht, wenn er ine dauernde, gründliche Besserung von der inneren Erneueung abhängig macht. Und wenn die Amerikaner den Europäern abei behilflich sein wollen, so sollten sie ihnen danken. Aber - wir leben nicht nur in einer geistigen Welt, sondern auch in iner sinnlichen (materiellen). Darum ist es mit dem Hinweis uf innere Erneuerung nicht getan. Man gibt einem Hungernen nicht nur gute Ratschläge, daß er sich bessern soll, und äßt ihn weiter hungern, sondern man gibt ihm zunächst Brot. Und daher sollten die Amerikaner helfen, daß der Frieden von Versailles abgeändert wird. Erst dann wird Deutschlands wirtchaftliche Lage sich auch bessern, und damit werden manche nliebsamen und unsittlichen Erscheinungen aus unserem wirtchaftlichen und politischen Leben verschwinden. Die Vereinigen Staaten haben entscheidend in den Krieg eingegriffen, und Wilson hat das Vertrauen des deutschen Volkes gröblich mißraucht und ist einer der „Macher" (Verbrecher!) des Friedens on Versailles. Daher sind die Vereinigten Staaten mitverantvortlich für die Folgen. Sie haben also die Pflicht, nach Mögichkeit wiedergutzumachen. Daran ändert nicht, daß der Friede von Versailles vom amerikanischen Volke später abgeehnt worden ist. Der Frieden von Versailles ist eine schwere Versündigung an der ganzen Menschheit. Für die führenden Männer der Vereinigten Staaten ist es selbstverständlich peinlich, einzugestehen, daß die Wilson-Regierung durch Eingriff in die europäischen Verhältnisse einen groben Fehler und beim Friedensschluß einen schweren Vertrauensbruch begangen hat.

Der Schluß wird vielleicht manchem unklar erscheinen. Es wird Leser geben, die damit nicht viel anzufangen wissen. Sie werden die Schlußworte als Redensarten eines Idealisten werten. Aber das ist ein Irrtum. Gerade der letzte Teil von Vanderlips Ausführungen ist von ganz außerordentlicher Bedeutung. Präsident Vanderlip weiß, was heute schon viele gebildete Amerikaner wissen, daß das Deutsche Volk kein Hunnenvolk ist, daß die amerikanische öffentliche Meinung mit gewaltigen Mitteln von England und Frankreich vergiftet, und daß das amerikanische Volk von der Entente auf das schamloseste belogen worden ist. In seinem Schlußworte verlangt er nichts Geringeres als die Abkehr von der Lügenpropaganda. Er verpflichtet jeden Amerikaner dazu, daß er sich über die wahre Sachlage aufklären läßt. Er verlangt unzählige Versammlungen, in denen das amerikanische Volk aufgeklärt werden soll. Er fordert die Redner und Schriftsteller auf, dazu beizutragen, die öffentliche Meinung zu entgiften und eine gesunde öffentliche Meinung zu schaffen. Der Umschwung der öffentlichen Meinung ist die Voraussetzung für die Hilfe der Vereinigten Staaten. Wie im Grunde genommen die Vereinigten Staaten den Krieg entschieden haben, so werden sie auch den Frieden „entscheiden". Da Frankreich von blindem Haß erfüllt ist und England zurzeit nicht die Machtmittel besitzt, so können nur die Vereinigten Staaten helfen. Sie können es, wenn sie wollen.

Und das deutsche Volk? Dieses geht das alles doch in erster Linie an. Gerade die Schlußworte Vanderlips sollten eine Mahnung auch für das deutsche Volk werden. Der Friede von Versailles steht und fällt mit der Schuldlüge. Ist die Behauptung von Deutschlands Schuld eine heuchlerische Lüge und eine niederträchtige Verleumdung, was sie tatsächlich ist, so wird dem Frieden von Versailles die sittliche Grundlage entzogen.

Und was hat das deutsche Volk bisher zur Aufklärung des eigenen Volkes und der übrigen Menschheit getan? Von Einzelnen und einigen Vereinen ist etwas geschehen, amtlich aber bisher so gut wie nichts — aus Rücksicht auf kleinliche Parteibelange und aus Rücksicht auf die Feinde. Wie ein Sturm müßte es durch das ganze deutsche Volk gehen. Eine gewaltige Wahrheitswelle müßte auch die Lauen und Gleichgültigen mitreißen. Das deutsche Volk dürfte nicht eher ruhen, bis die Lüge von Deutschlands Kriegsschuld von jedem erkannt, bis selbst die ehrlichen und anständigen Feinde schamrot eingestehen, daß sie von ihren Regierungen belogen worden sind. Das deutsche Volk möge Präsident Vanderlips Schlußworte beherzigen: Aufklären!

Sch.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Prämien für Entdeckung oder Verhütung von Schäden an Bahnanlagen. Für die Gewährung von Prämien für die Entdeckung oder Verhütung von Schäden an Bahnanlagen hat der Reichsverkehrsminister mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab die nachstehenden Richtlinien erlassen:

I. Ordentliche Prämien.

Werden an Fahrgleisen oder an in Dienst gestellten oder zu stellenden Fahrzeugen (Lokomotiven, Triebwagen, Tendern, Wagen usw.) Schäden entdeckt, die die Sicherheit des Betriebs zu gefährden geeignet sind, so erhalten die Entdecker — wenn die Anzeige so rechtzeitig erfolgt, daß ein weiterer Schaden verhütet wird — Geldprämien nach folgenden Grundsätzen:

1. Für die Entdeckung nachstehend aufgeführter Schäden durch Beamte und Arbeiter des Betriebsdienstes sind an Prämien zuzubilligen:
   a) Brüche oder Anbrüche von Schienen, eisernen Schwellen oder Herzstücken in Gleisen, die von Lokomotiven befahren werden, 50 bis 200 ℳ,
   b) Anbrüche von Achswellen, Brüche oder Anbrüche von Radreifen und Scheibenrädern, Brüche von Radnaben oder Losesitzen von Rädern, Anbrüche von Kolben, Kolbenstangen, Trieb- und Kuppelstangen, sowie Kurbelzapfen, Schäden an Maschinen, Transformatoren und den übrigen elektrischen Ausrüstungen der Fahrzeuge, Kraftwerke und Unterwerke, sofern besondere Aufmerksamkeit vorliegt, 100 bis 500 ℳ,
   c) Anbrüche an Teilen der Kuppelungen einschl. der Zugstangen, Anbrüche von Bremswellen, Bremszugstangen usw., sofern besondere Aufmerksamkeit vorliegt, 50 bis 200 ℳ,
   d) Beschädigungen von Drähten und Seilen, Vogel-, Blitzschutzeinrichtungen usw. elektrischer Hochspannungsleitungen einschl. der Fahrleitungen, sowie Risse und Sprünge an Isolatoren solcher Leitungen, sofern besondere Aufmerksamkeit vorliegt, 100 bis 500 ℳ,
2. Werden die unter 1 b und c aufgeführten Schäden durch Beamte und Arbeiter der Werkstätten ermittelt, so können ihnen gleiche Prämien gewährt werden, wenn das Auffinden des Schadens infolge besonderer Aufmerksamkeit erfolgt ist. Desgleichen unter gleichen Voraussetzungen für die unter 1 a aufgeführten Schäden, die durch Beamte und Arbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes ermittelt werden.
3. Für die Entdeckung sonstiger betriebsgefährlicher Unregelmäßigkeiten am Oberbau, an den Weichen, Sicherungsanlagen und Bauwerken, namentlich an eisernen Brücken — auch der im Bau begriffenen —, sofern nicht die Untersuchung und Verantwortung für die betriebsfähige Instandhaltung der Anlage dem entdeckenden Bediensteten obliegt, bis 500 ℳ.

II. Außerordentliche Prämien.

1. Wird eine — infolge von Schäden der zu I bezeichneten Art oder aus sonstigem Anlaß — unmittelbar drohende Betriebsgefahr durch entschlossenes und zweckmäßiges Handeln von Eisenbahnbediensteten oder Privatpersonen rechtzeitig abgewendet oder wesentlich herabgemindert, so sind hierfür Prämien bis zum Betrage von 10 000 ℳ zuzubilligen, sofern nicht im Einzelfall eine darüber hinausgehende Anerkennung geboten erscheint.

2. Entsprechende Prämien und Belohnungen sind zu gewähren:

a) für Beteiligung an der Bekämpfung und Beseitigung von Hochwasserschäden, Schneeverwehungen und ähnlichen unvorhergesehenen Naturereignissen,

b) für Beteiligung an Rettungs- und Aufräumungsarbeiten, sofern besondere Verhältnisse vorliegen,

c) für entschlossenes und zweckmäßiges Handeln bei der Entdeckung und Unterdrückung von Wald- und andern Bränden, die beim Betriebe der Bahn entstanden sind, sowie bei der Rettung von Personen aus der Gefahr des Überfahrenwerdens oder aus andern durch den Bahnbetrieb verursachten Gefahren.

III. Allgemein.

1. Für die Bewilligung der ordentlichen Prämien (I) sind die Amtsvorstände (Betriebsdirektionen) zuständig. Die Bewilligung der außerordentlichen Prämien (II) bis zum Betrage von 10 000 *M* für jeden Beteiligten erfolgt durch die Reichsbahndirektionen.

Die örtliche Zuständigkeit der Ämter (Betriebsdirektionen) und Reichsbahndirektionen richtet sich bei Bediensteten der Reichsbahnverwaltung nach ihrer dienstlichen Unterstellung, im übrigen nach dem Tatort.

2. Innerhalb der zu I und II bezeichneten Grenzen ist die Höhe der Prämien nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach der Schwierigkeit der Auffindung und dem Maße der hierbei aufgewendeten Sorgfalt, zu bestimmen.

Erscheinen die Höchstgrenzen zu I und II im Einzelfall nicht ausreichend, so ist zur Gewährung höherer Beträge die Genehmigung des Reichsverkehrsministers, von den der Zweigstelle Bayern unterstellten Reichsbahndirektionen die Genehmigung der Zweigstelle einzuholen.

— **Erhöhung der Personentarife.** Mit Wirkung vom 1. Januar 1923 ab werden die Fahrpreise für den allgemeinen Verkehr nach folgenden Einheitssätzen berechnet: Für das km 4. Klasse 4 *M*, 3. Klasse 6 *M*, 2. Klasse 12 *M* und 1. Klasse 24 *M*. Die Fahrpreise bis 100 *M* werden auf volle 2 *M*, über 100 bis 500 *M* auf 10 *M*, über 500 bis 1000 *M* auf 20 *M*, über 1000 bis 2000 *M* auf 50 *M* und über 2000 *M* auf 100 *M* abgerundet.

An Schnellzugszuschlägen werden in der Zone I (1—75 km), Zone II (76—150 km), Zone III (über 150 km) erhoben für die 3. Klasse 100, 200 und 300 *M*, für die 2. Klasse 200, 400 und 600 *M*, für die 1. Klasse 400, 800 und 1200 *M*.

Die Gepäckfracht wird von demselben Tag ab auf 1 *M* (bisher 40 *ℌ*) für je 10 kg und 1 km erhöht. Die Mindestfracht wird auf 100 *M* (bisher 40 *M*) festgesetzt. Der Expreßguttarif entspricht dem jeweils um 60 % erhöhten Eilguttarif.

Vom 1. Januar 1923 ab werden alle fertig gedruckten Fahrkarten nach Reichsbahnstationen, also neben den einfachen Karten auch die Zeitkarten, Sonntagskarten, Arbeiterrückfahrkarten usw., anstatt des Fahrpreises nur die Kilometerzahl enthalten. Der Fahrpreis wird auf Grund der Kilometerzahl in Verbindung mit einer Preisberechnungstafel bei Verabfolgung der Fahrkarte vom Schalterbeamten ermittelt. Die aus den Schalterdruckmaschinen zu verkaufenden Fahrkarten sind nach wie vor mit der Preisangabe versehen.

Ebenso werden bei Fahrkarten, die erst ausgeschrieben werden müssen, und bei den Scheinen der Mitteleuropäischen Reisebüros (MER.) die Fahrpreise nach wie vor eingesetzt.

Im Verkehr mit dem Ausland verbleibt es bei dem bisherigen Verfahren der Ausgabe von Fahrkarten mit Preisangabe.

— **Fahrpreisermäßigung für gemeinnützige Unternehmungen.** Die Mitglieder von Theaterunternehmungen und Orchestervereinigungen erhalten vom 1. Dezember an eine Fahrpreisermäßigung von 50 % bei gemeinschaftlichen Reisen nach und von gemeinnützigen Veranstaltungen.

Die Eisenbahnverwaltung, in deren Bezirk das Unternehmen seinen Sitz hat, stellt dafür eine Bescheinigung für zwei Kalenderjahre aus. In diesem Ausweis wird angegeben, ob die Veranstaltung zugunsten der Kunstpflege oder der Volksbildung stattfindet, von der Landesregierung im öffentlichen Interesse unternommen, unterhalten oder wesentlich unterstützt wird, und ob sie ohne Absicht auf Gewinnerzielung unternommen und von der Landesregierung als gemeinnützig anerkannt ist.

— **Luxuszug Berlin-Hoek van Holland (London).** Vom 2. Dezember 1922 ab verkehrt wöchentlich 3mal in beiden Richtungen ein Luxuszug Berlin-Hoek van Holland (London), und zwar Montags, Mittwochs und Freitags ab Berlin Stadtbahn, Dienstags, Donnerstags und Sonnabends ab Hoek van Holland. Der Luxuszug führt nur die erste Wagenklasse; er ist aus Wagen der Mitropa gebildet. Abfahrts- und Ankunftszeiten des Zuges werden durch Fahrplanaushänge auf den Stationen bekanntgegeben.

Die Reisenden müssen Schnellzugfahrkarten 1. Klasse und für die deutsche Strecke eine Expreßzug- und Luxuszuschlagkarte lösen; außerdem eine besondere Zuschlagkarte der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G. Der Preis der letzteren Zuschlagkarte wird in holländischer Währung oder zum gleichen Wert in Mark erhoben.

Auf die Beförderung im Zuge kann nur gerechnet werden, wenn ein Platz vorausbestellt wird. Solche Vorausbestellungen werden 14 Tage vor dem Reisetage angenommen. In England und in den Niederlanden ist die Vorausbestellung schon einen Monat vor dem Reisetage zulässig. In der Richtung von Deutschland können die Bestellungen von jedem Mitteleuropäischen Reisebüro angenommen werden. Für die Platzbestellung wird eine Vormerkungsgebühr von 1,50 Gulden, außerdem für Bestell- und Antworttelegramm die Privattelegrammgebühr erhoben.

Reisegepäck wird durchgehend abgefertigt. Auf den deutschen Strecken wird zu der Gepäckfracht ein Zuschlag von 100 % und eine Abfertigungsgebühr von 80 *M* für je 10 kg des der Preisberechnung zugrunde gelegten Gewichts erhoben.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk wickelte sich in der Woche vom 19. bis 25. November 1922 ohne Schwierigkeiten ab. Es konnten sowohl die für Brennstoffe als auch für andere Güter angeforderten leeren offenen Wagen ohne Ausfall gestellt werden. Auch in der Wagengestellung für bedeckte Wagen hielt die Besserung weiter an, so daß der Bedarf mit nur geringen Ausnahmen an einzelnen Tagen gedeckt werden konnte. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche einschließlich der nachträglich bestellten Wagen im arbeitstäglichen Durchschnitt 23 403 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und auch gestellt. (Höchstgestellung am 21. November 24 173.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die Durchschnittsgestellung 20 238 Wagen. Die Verkehrsverhältnisse auf den Wasserstraßen haben sich gegen die Vorwoche nicht wesentlich verändert; der Brennstoffumschlag belief sich an den Kippern auf 26 947 (22 459) t, in den privaten Rheinhäfen auf 5981 (4385) t und in den Zechenhäfen der Kanäle auf 26 517 (26 154) t werktäglich.

— **Frachtbriefmuster.** Das heute gültige Frachtbriefmuster kann nach einer Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 18. November 1922 jedenfalls noch bis zum 1. Januar 1924 benutzt werden. Die Verfrachter können sich daher unbedenklich wieder einen entsprechenden Vorrat von Frachtbriefen drucken lassen.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß der Neudruck verkleinerter (doppelseitig bedruckter) Frachtbriefe nicht mehr genehmigt wird. Die vorhandenen Frachtbriefe dieses Musters und die gewöhnlichen (großen) Frachtbriefe, deren Aufdruck den neueren Bestimmungen nicht entspricht, dürfen nach der Verordnung vom 31. August 1922 vorläufig noch bis zum 31. März 1923 verwendet werden.

— **Eisenbahnfrachten und Rollgelder.** In der letzten Zeit ist es die Regel geworden, für die jetzigen Preissteigerungen in allen Zweigen der Lebenshaltung und des Handels in erster Linie die angeblich hohen Eisenbahnfrachten verantwortlich zu machen. Hierbei wird aber stets vergessen, zu prüfen, welche Gebühren eigentlich der Eisenbahn selbst zufließen. Nachnahmeprovision, Rollgeld und sonstige bare Auslagen, alles wird als Eisenbahnfracht angesehen, weil es von der Eisenbahn eingezogen wird. Um ein einigermaßen zutreffendes Urteil darüber zu gewinnen, ob die Eisenbahnfrachten zu hoch und danach angetan sind, die Bedürfnisse des täglichen Lebens in der heute üblichen Weise zu verteuern, wird man lernen müssen, einen Unterschied zwischen Eisenbahnfracht und den sonstigen, auf einem Gute haftenden Gebühren, die von der Eisenbahn erhoben werden, zu machen. Nachnahmeprovision, Rollgeld und sonstige Spesen, z. B. bare Auslagen der Eisenbahn, werden kurzweg als Eisenbahnfracht angesprochen. Bis zu welcher Höhe z. B. die Rollgelder der Privatspediteure gestiegen sind, wird niemals in Betracht gezogen, geschweige denn geprüft, ob sich die geforderten Rollgebühren mit den Selbstkosten und einem angemessenen Verdienst einigermaßen in Einklang bringen lassen. Und doch verdient gerade dieser Punkt die ernsteste Beachtung. Zur Illustration hierzu nur ein Beispiel:

In einer großen Stadt des Ostens rollte Ende September d. J. ein Privatspediteur von einer in einer Vorstadt gelegenen Wohnung eine Stückgutsendung Umzugsgut im Gewicht von 257 kg nach der nächsten Güterabfertigung. Die Sendung war nach einem 378 km entfernten Orte bestimmt. Für diese Sendung

rug die Eisenbahnfracht 1 724,40 *M* und das Rollgeld 1000 *M*! erdem wurden von dem Spediteur an Versicherungs-ühren 8 ‰ = 960 *M* erhoben. Die außer der Eisenbahn-ht entstandenen Speditionsgebühren allein auf der Abgangs-ion betrugen somit 1000 *M* und 960 *M* = 1960 *M* für eine dung von 5 Zentnern! Und diese hohe Forderung wurde der Berufsorganisation der Spediteure in jener Stadt als emessen gebilligt.

Namensänderung der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen in enscheid. Die Gesellschaft der Kreis Altenaer Schmalspur-nen in Lüdenscheid hat ihren Namen in Kreis Altenaer nbahn-Aktiengesellschaft, abgekürzt: Kreis Altenaer Eisen-n, geändert.

Verkehr im Memelland. Wie die D. A. Z. meldet, ist der für Memeler Wirtschaftsleben bedeutsame Wasserweg auf dem elstrom noch immer dadurch unbenutzbar, daß die Litauer Flußverkehr von und nach Litauen durch Flußgrenzposten ren lassen. Um einer Stockung des polnischen Exportver-s nach Memel und des Transitverkehrs über Memel hinaus ubeugen, hat die polnische Bahnverwaltung den Memeler rthandelsinteressenten Ausnahmetarife für die Holzdurch-bzw. Ausfuhr aus Polen nach Memel und über Memel hinaus illigt. Die Waren- und vorwiegend Holztransporte Polen-el werden nunmehr auf der polnischen Seite bis zur Grenz-on Prostken geleitet und von da auf deutschen Eisenbahn-n bis Memel. Zur besseren Verkehrsregelung hat Memel Anzahl Wagen für Holztransporte von der Deutschen hsbahn gekauft.

Neue Schnellzuglokomotiven der Hanomag. Das November-der Hanomag-Nachrichten gibt an Hand neuer von der omag gebauter Schnellzugtypen einen Überblick der Ent-elung des Lokomotiv-Baues in Deutschland während der en 30 Jahre. Für alle Teile der Erde hat die Hanomag omotiven geliefert. Das Heft führt die einzelnen Loko-v-Bauarten mit den wissenswertesten technischen Angaben Bilde vor und bereichert dadurch wieder die Lokomotiv-hichte um einen wesentlichen Beitrag.

Nachklänge zum Eisenbahnerstreik. Der durch den letzten nbahnerstreik bekannte ehemalige Eisenbahnbeamte Menne gelegentlich eines Vortrags behauptet, es sei ihm seiner-von der Eisenbahnverwaltung eine Stelle als Regierungs-und als er dies abgelehnt habe, seien ihm späterhin Mil-n angeboten worden, wenn er von der Beamtenbewegung cktrete. Wie der Reichsverkehrsminister auf eine im hstag gestellte Anfrage mitteilt, sind diese Behauptungen hr; gegen Menne ist Strafantrag wegen Beleidigung ge-t.

Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn sind nde Änderungen eingetreten: Der Regierungsrat H e i g e s Reichsverkehrsministerium, Eisenbahnabteilungen, ist zum regierungsrat ernannt.

rsetzt sind: der Regierungsrat S t e f f l e r, bisher in gsberg (Pr.), zur Reichsbahndirektion Osten nach Berlin, Regierungsbauräte L a u s e r, bisher in Stettin, als Mit-der Reichsbahndirektion nach Altona, M a n k e r, bisher in urg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Lucken-e, Martin L u t h e r, bisher in Berlin, als Mitglied der sbahndirektion nach Stettin, A n d r a e, bisher in Anna-als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Halle e), Friedrich M ü l l e r, bisher in Gießen, als Mitglied der sbahndirektion nach Frankfurt (Main), B u d d e, bisher in ln, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Essen, er, bisher in Betzdorf (Sieg), als Vorstand des Eisen-Betriebsamts 1 nach Gießen, J o n a s, bisher in Duisburg, orstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Betzdorf (Sieg), K u h n, bisher in Görlitz, als Vorstand des Eisenbahn-ebsamts 2 nach Oppeln, E r b e, bisher in Coblenz, als Vor-der Eisenbahn-Bauabteilung nach Osnabrück, W i n d e, r in Oelde, zur Reichsbahndirektion nach Altona, T i m p e, r in Hannover, zur Reichsbahndirektion nach Oldenburg, z, bisher in Glückstadt, als Vorstand des Eisenbahn-inenamts nach Münster (Westf.), Heinrich S c h u-h e r, bisher in Münster (Westf.), als Vorstand des Eisen-Maschinenamts 5 nach Berlin, H o e n i k e, bisher in Dort-, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Osna-und H e y d e m a n n, bisher in Schneidemühl, zum Eisen-Ausbesserungswerk nach Wittenberge.

ertragen ist: den Regierungsbauräten L e o p o l d in ln die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 bst und H e i n e c k, bisher im Reichsverkehrsministerium erlin, die Stellung als Vorstand des Eisenbahn-Betriebs-3 daselbst.

Der Regierungsrat P a e t z o l t, bisher Mitglied der Reichsbahndirektion Osten in Berlin, ist in gleicher Eigenschaft der Reichsbahndirektion Berlin überwiesen.

Die Gerichtsassessoren Otto K e l l e r und Johannes B r u n-n e r in Berlin sind unter Beilegung der Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den Dienst der Reichsbahn übernommen.

Österreich.

— Statistik der Vertragsangestellten des Bundes. Nach den Feststellungen des Bundesamtes für Statistik beläuft sich die Zahl der Vertragsangestellten des Bundes auf 71 543, hiervon entfallen auf die Bundesbahnen 24,506 (= 34 %). Bei den Bundesbahnen sind 328 Vertragsangestellte im höheren Dienste (306 Bahnärzte), 24 178 unter das Hilfspersonal eingereiht.

— Bundesbahnwerkstätten. Der Gesamtpersonalstand der neun Hauptwerkstätten beträgt derzeit 11 307 Mann. Dazu kommen noch 15 Neben- und 17 Heizhauswerkstätten mit 3743 Mann. Die Anzahl der ausbesserungsbedürftigen Fahrbetriebsmittel betrug im Jahre 1913 bei Lokomotiven 18, bei Personenwagen 9,2, bei Güterwagen 3 % des vorhandenen Standes. Nach dem Umsturze wurde der höchste Ausbesserungsstand mit 44,3 % Lokomotiven, mit 43,7 bei Personenwagen und mit 29,7 % bei Güterwagen erreicht. Derzeit beträgt der Ausbesserungsstand bei Lokomotiven 36,1, bei Personenwagen 29,7 und bei Güterwagen 13,2 %.

— Neue elektrische Lokomotiven. Kürzlich hat der Bundesminister für Verkehrswesen die erste fertiggestellte elektrische Lokomotive, die für den Betrieb auf der Arlbergbahn bestimmt ist, besichtigt. Der leitende Gedanke für den Entwurf dieser Lokomotive liegt darin, daß über die beiderseitigen Arlbergrampen, also über die Rampe von Landeck nach St. Anton mit einer Steigung von rund 25 Promille und über die Rampe von Bludenz nach Langen von rund 31 Promille, schwere Schnell- und Personenzüge etwa im Gewichte von ungefähr 380 t auf der Ostrampe und 300 t auf der Westrampe ohne Vorspann- und ohne Nachschublokomotive, mithin einspännig, geführt werden sollen. Diese Forderung bedingte ganz außerordentliche Leistungen, nämlich solche von 2000 bis 3000 PS. Da auf den in Betracht kommenden Strecken ziemlich kleine Krümmungsradien vorkommen, war die Konstruktion einer sogenannten Gliederlokomotive gegeben. Als solche wurde sie gewissermaßen dreiteilig gebaut, wovon zwei Teile als Drehgestelle ausgebildet wurden und der dritte Teil, der die gemeinsamen Apparate und Einrichtungen enthält, mittels Drehzapfens mit seitlichen Abstützungen aufgesetzt wurde. Die Geschwindigkeit ist mit 65 km in der Stunde als Höchstgeschwindigkeit und eine Normalgeschwindigkeit von 45 bis 50 km vorgesehen. Die Lokomotivmotoren haben eine Dauerleistung von 2000 PS. Die Dauerzugskraft der Lokomotive beträgt 10 000 kg, die Stundenzugskraft 11 400 kg und die Anfahrzugskraft 16 500 kg. Die Gewichte betragen für den elektrischen Teil rund 45 t, für den mechanischen Teil 69 t. Sie hat von Puffer zu Puffer gemessen eine Länge von 20.3 m. Die fertiggestellte Lokomotive kostete rund 2 Milliarden K. Außer dieser ersten Bundesbahnlokomotive, die schon in den nächsten Tagen auf der Strecke Großschwechat-Deutsch-Altenburg ihre erste Probefahrt unternehmen soll, sind in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik derzeit sieben andere solcher elektrischer Lokomotiven im Bau. Ihre Herstellungszeit kann mit rund 1½ Jahren bemessen werden.

— Bundesminister für Verkehrswesen a. D. Doktor Walter Rodler. Der ehemalige Bundesminister für Verkehrswesen Dr. Walter Rodler scheidet aus dem Amte. Doktor Rodler ist aus dem Beamtenstande der ehemaligen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hervorgegangen und war nach kurzer Verwendung bei der Baudirektion vor 19 Jahren in das ehemalige Eisenbahnministerium gekommen, wo er, vom Jahre 1910 angefangen, ununterbrochen auf leitendem Posten wirkte. Im Jahre 1919 wurde Dr. Rodler zum Vorstande der Kanzlei des Staatssekretärs bestellt und mit außerordentlichen Befugnissen ausgestattet. Am 21. Januar 1921 wurde Sektionschef Dr. Rodler vom Nationalrate zum Bundesminister für Verkehrswesen gewählt und verblieb nach der Demission des Kabinetts am 26. Januar 1922 auch in der folgenden Regierung bis zum 30. Mai 1922. In unermüdlicher hingebungsvoller Tätigkeit hat sich Dr. Rodler der Behandlung aller dieser schwerwiegenden, die verschiedensten Dienstzweige des Verkehrswesens berührenden Fragen mit allgemein anerkanntem Erfolge gewidmet. Erwähnt seien hier die großzügigen Arbeiten zur Kraftbeschaffung für die elektrische Zugförderung, die durch die wirtschaftliche Lage erzwungene Um-

stellung des Tarifdienstes, die Neugestaltung des Personalbesoldungswesens und nicht zuletzt die Vorarbeiten für eine umfassende Reorganisation des gesamten Bundesbahnbetriebes.

Ungarn.

— Lokalgütertarif der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen. Von dem mit Gültigkeit vom 20. November 1922 in Kraft getretenen Lokalgütertarif, Teil II, redigiert vom Oberinspektor der königl. ung. Staatseisenbahnen, Sektionsleiter Ludwig von Strowski, ist im Verlage des Amtsblattes der ungarischen Verkehrsanstalten „Vasuti és Közlekedési Közlöny“, Budapest VI, Csengery-utca 68, eine deutsche Übersetzung erschienen.

Übrige europäische Länder.

— Luftverbindung mit Schweden. Nach langen Vorarbeiten ist es, nach einer Meldung der „D. A. Z.“, in Stockholm zur Gründung einer Luftverkehrsgesellschaft gekommen, die die Einrichtung einer täglichen Flugverbindung nach Hamburg zur Aufgabe hat. Es soll in beiden Richtungen ein täglicher Personen- und Postverkehr eingerichtet werden, zu welchem Zwecke vier Flugzeuge in Dienst gestellt werden.

— Rumänische Wagenbestellung in Deutschland. Die rumänische Regierung hat eine Wagenbestellung in Deutschland genehmigt. Es handelt sich um 100 Stück Personenwagen im Werte von 8 Millionen Goldmark. — Diese Summe wird von den 25 Millionen Goldmark abgezogen, die Rumänien von Deutschland als Entschädigungsquote für Eisenbahnmaterial pro 1922 bis 1923 zu erhalten hat. Die 100 Wagen, wovon 25 Stück 1. Klasse, 15 Stück 1. und 2. Klasse und die restlichen 3. Klasse haben, werden in acht Monaten an Rumänien geliefert werden.

— Von russischen Bahnen und russischem Verkehr. Über die Verkehrslage verlauten wieder ungünstigere Nachrichten. Von der Murmanbahn wird vom August Anhäufung von gegen 500 leeren Bahnwagen gemeldet, die den regelmäßigen Zugverkehr durch Verstopfung stören. Die Mehrzahl der Ladungen kann von den Empfängern wegen Mangel an Wertzeichen, aber auch wegen der hohen Tarife nicht ausgelöst werden. Aus der Ukraine wird um die gleiche Zeit infolge der Verstärkung der Brennstoffkrisis eine Einschränkung des Reisendenverkehrs um 40 und des Güterverkehrs um 50% berichtet. Die Permbahn beabsichtigt, zur Einschränkung der Betriebsausgaben innerhalb einiger Teilstrecken den sog. Einlokomotivbetrieb einzuführen, d. h. die Züge werden auf den Stationen einer solchen Teilstrecke nicht eher abgelassen, bis die Lokomotive des vorher abgelassenen Zuges in die Station zurückgekehrt ist. Damit ergibt sich die Möglichkeit, in der Teilstrecke den Telegraphendienst aufzulassen. In einigen Teilstrecken wird ein Ausnahmebetrieb eingeführt werden, der die Belassung von nur 1—2 Weichenstellern gestattet. Bei einem solchen Verkehr, wie z. B. auf der Schadrinskerbahn, woselbst innerhalb 30 Tagen 26 Züge abgefertigt werden, ist es ein unnötiger Luxus, den ganzen Bestand an Stationsbediensteten herzuhalten. Außerdem besteht die Absicht, 40 Haltestellen, darunter 20 Tarifstellen, zu schließen, eine Frage, die die Interessen der Uralindustrie nahe berührt.

Der Zustand des Fahrparkes verschlechterte sich. Im April waren es noch 292 036 gebrauchsfähige Wagen, im Mai 279 623, im Juli 274 000 und danach immer weniger und weniger. Aber auch diese bescheidenen Zahlen zeigen nicht lauter unbedingt gebrauchsfähige Wagen an. Wagen erster Güte sind an sich nicht viel darunter. Das Volkskommissariat für Verkehr (Narkomput) verfügte in Berücksichtigung dieses Umstandes, daß für die regelmäßige, störungsfreie Durchführung der Getreidebeförderungen im laufenden Herbste der Wagenbestand um 40 000 Wagen über die gestellte Aufgabe hinaus erhöht werden müsse. Zur Erreichung dieses Zieles sind vorläufige Maßnahmen getroffen und 10 Trillionen Rubel, die unter den Bahnen schon verteilt sind, angewiesen worden. Die Instandsetzung dieser 40 000 Wagen muß um jeden Preis durchgeführt werden.

Die Verkehrsleistung der Jekaterinenbahn hat nach Ekon. Schisn vom 8. September eine merkbare Besserung erfahren. Der Zustand des Fahrparkes ist folgender: von 511 Lokomotiven sind 124 gebrauchsfähig und 387, d. i. 76%, nicht gebrauchsfähig. Die Zahl der gebrauchsfähigen Lokomotiven ist völlig ausreichend. Außerdem erhält die Bahn 30 Auslandslokomotiven als Ersatz für alte. Die Verschuldung der Bahnen ist außerordentlich groß. Sie betrug Ende Juli 1 Trillion 250 Milliarden Rubel. Im Zarizinsker Verkehrsgebiet wird Mangel an Fahrpark beobachtet. Die Wagenkrise versto den Warenverkehr und hindert die Verteilung des Getrei Die Verwaltung der Nordwestbahn ist auf der Suche n Mitteln, die Erträgnisse der Bahnen zu erhöhen. Um Handelsverkehr zu heben und mit der Handels- und Indust welt enge Fühlung zu bekommen, wird die Notwendigkeit Errichtung einer Handels- und Kommerzagentur mit Vorsch lagereinrichtungen in Aussicht genommen. Zur Einricht dieser Agentur sollen Privatkapitalien herangezogen wer Um Mitte Oktober wird von den Nordwestbahnen eine sta Verschlechterung der Verkehrslage gemeldet. Die Nikol bahn stellte die Annahme der für Petrograd-Güterstation stimmten Getreidemengen ein. Anfangs wurden die Wagen der Rangierstation Petrograd zurückgehalten, da aber der lauf von Getreidesendungen auf der Nikolaibahn nicht hörte, mußte auch eine große Anzahl Wagen auf den Statio Oredesch und Dno abgestellt werden. Die Verschuldung Nikolaibahn erreichte am 10. August 137 Millionen Rubel Wertzeichen der Geltung von 1922*). Die Lage der Bahn sehr bedenklich, da sie Akkordanten auszahlen soll, die Gleisunterhaltung, Ausbesserung von Stationsgebäuden, beiterwohnungen u. ä. unverschiebliche Arbeiten ausführ Neben einer Reihe von Maßnahmen zur Hebung der Erträgn der Bahn denkt die Verwaltung auch an eine Sonderanleihe Deckung der Schulden der Bahn. Die Verwaltung ist dahe Moskau vorstellig geworden. Auch im Rybinsker Kno punkt hat sich die Lage arg verschlechtert. Am 4. Okto häuften sich dort 278 Wagen mit Getreide, am 11. Okto waren es schon 446. Außerdem standen im genannten Kno punkt 500 leere Zisternenwagen. Die Getreideentladung in binsk war im Verlauf einer Woche ganz unbedeutend, da den Nordwestbahnen, an deren Adresse die Getreidewagen richtet waren, Zahlungsmittel für die Arbeiter fehlten. A mangelte es außerordentlich an Arbeitskräften für die ladung. Später besserte sich die Entladung etwas, aber Lage ist an dem durch Getreidewagen verstopften Kno punkte nach wie vor sehr ernst.

Auf der am 3. September in Moskau eröffneten zweiten russischen Verkehrssitzung berichtete Dserschinskij ü die Verkehrslage. Nach Kennzeichnung des Zustandes des komotiven- und Wagenparkes führte er zur Beleuchtung Materialbestände des Verkehrs Ziffern über die Verschuld des Narkomput an die Truste der metallurgischen Industrie Die Verschuldung für Metalle betrug 8½ Trillionen Rubel, für Holz 6 Trillionen und die für sonstige Materialien 1½ T lionen. Der Zustand der Gleise wird durch folgende Ziff gekennzeichnet: der Bedarf an Schwellen im Jahr 1921, spar berechnet, war reichlich 19 Millionen, empfangen und au wechselt wurden nur 5 Millionen, für 1922 wurden 22,765 lionen Schwellen verlangt, empfangen und ausgewechselt w den 8½ Millionen. (Andere Nachrichten geben den Bedarf Schwellen für 1920, 1921 und 1922 zu 18,30 und 44 Millionen Ausgewechselt worden seien 8,6, dann 6 und 5 Millionen.) diesem Zusammenhange schreibt die Sowjetpresse, es sei ni zu verwundern, wenn auf der Jekaterinenbahn innerhalb ei Woche auf einer 120 Werst langen Strecke 3 Eisenba katastrophen erfolgt seien.

Bezüglich der Heizstoffe tritt der Betrieb mit Vorräten 2—3 Tage in die Winterperiode ein. Man wird im laufen Jahre um 15 bis 20 Millionen Pud Naphtha weniger bekomm als nach dem erstmaligen Plan vorgesehen war. Außer wird mit der gleichen angeforderten Heizstoffmenge au blicklich weit weniger geleistet als vor dem Kriege. Folge Ziffern, in den Wert von trockenem Holz umgerechnet, ke zeichnen den Verbrauch: im Jahre 1913: 1,27, im Jahre 19 2,24, d. h. der Heizstoffverbrauch ist fast doppelt so groß vor dem Kriege. Die Hauptrolle beim Betriebsabschluß sp die Arbeitsleistung. Vor dem Kriege wurden auf 1 Werst Mittel 12,8 Arbeiter berechnet, im laufenden Jahre, nach stärkter Einschränkung der Arbeiterstände, treffen auf 1 W 10,4 Arbeiter. In der Bezahlung der Arbeit der Eisenbah im Vergleich zu anderen Zweigen der Volkswirtschaft best ein bedeutender Unterschied. Das führt zur Vergeudung Arbeitskraft im Verkehr und beeinflußt die Arbeitsleistu Folgende Ziffern beweisen dies: im Jahre 1913 waren zur A wechslung einer Schwelle 1,25 Arbeitsstunden erforderl im Jahre 1922 sind es 1,6; für Schienenauswechslung waren 1 für jedes Werst 318 Arbeitsstunden erforderlich, im Jahre 1 420 Arbeitsstunden. Im Betriebsdienste waren für Arbeit die mit dem Betrieb in Beziehung stehen, auf 1 Million Wag achswerst im Jahre 1913 4½ Arbeitsstunden, im Jahre 1 6,6 Arbeitsstunden nötig. Im Zugdienst waren 1913 auf 1 Mill Wagenachswerst 9,5 Arbeitsstunden, 1922 aber 28,12 erford

*) Die Sowjetregierung bringt ständig neue Wertzeichen h aus. Für 1923 sollen solche erscheinen: 1 Rubel glei 1 Million Rubel der Wertzeichen 1921.

Auf das Pudwerst der Beförderung ausgerechnet ging Arbeitsleistung auf ein Drittel bis ein Viertel zurück.

er die Beschaffung von Heizstoffen lauten die Nachen nach wie vor ungünstig. Nach Nachrichten der „Pravda" 16. August waren die Lebensmittelvorräte im Donezbecken g erschöpft. Im Zusammenhange damit fiel die Verladung Kohle und Anthrazit in der ersten Augusthälfte um 10 % Vergleich zu den Vormonaten. Die Ausbeute von Kohle chte nur 6,7 Millionen Pud, während im Juni und Juli 31.8 und 22 Millionen Pud anfielen. Bei einer Halbtssolleistung von 12.45 Millionen Pud wurden im halben im ganzen 9,8 Millionen erreicht, so daß 10,6 % Fehlbetrag en. In der gleichen Zeit ist ein Arbeiterabgang von Mann, d. i. 3,5 %, zu verzeichnen, während im ganzen Vort der Abgang 260 Mann betragen hatte. Dabei wird auch schlechte Arbeitsleistung geklagt. Die allerneuesten richten des Ek. Schisn Nr. 208 berichten allerdings wieder geringen Zugang von Arbeitern nach Beendigung der rbeiten, doch geht der Bestand an gelernten Arbeitern in- Lebensmittelmangel nach wie vor zurück. Am 1. Seper waren an gelernten Arbeitern noch 5780 Mann gegen am 1. Juli vorhanden. Im ganzen August ging die Kohlenute im Donezbecken auf 16,3 Millionen Pud gegen 22,4 im onat zurück. Für eigene Bedürfnisse wurden 6,9 Millionen verbraucht, abbefördert wurden 16,9 Millionen. Die am August in Moskau eröffnete 3. Sitzung der Steinkohlenstrie brachte einige interessante Angaben über die Lage r Industrie. Das erste Viertel des Betriebsjahres (Oktober Dezember) war für das Moskauer Becken in Bezug auf tung recht günstig. Die Solleistung kam fast ganz zustande. zweite Vierteljahr war noch besser, es lieferte 16,2 Miln Pud gegen 13,5 im ersten Vierteljahr. Ab Januar ging Abfuhr zurück und, um Selbstentzündung der Vorräte zu eiden, mußte auch die Ausbeute abgemindert werden. Im betrug diese 1 Million Pud. Die scharfe Finanzkrisis te, eine Anzahl von Arbeitsstellen und Schächten zu eßen, um auf diese Weise die Kohlengewinnung zu konieren, um mehr Wirtschaftlichkeit in den Ausgaben zu ern. Weder im Juni noch auch im Juli wurde die im Prom vorgesehene Solleistung von 2 Millionen Pud erreicht. Moskauer Becken kann im ganzen heurigen Jahre höch; 38 Millionen Pud, d. i. 68 % des Programms liefern. Abfördern ist nicht einmal so viel möglich, sondern höchstens des Programms. In Sibirien ist die Lage insoweit günstig, ie gestellte Aufgabe bezüglich Kohlenausbeute voll erfüllt en konnte, wenn nur die Eisenbahnen der Kohlenabfuhr würden (die Kohle häuft sich in den Lagern von Monat onat, es liegen jetzt 13 Millionen Pud bereit), und wenn es wegen Versagen des Verkehrs nötig wäre, die Kohlenute künstlich einzuschränken. Noch schlimmer lauten die richten vom Ural. Die Eisenbahnen können dort auf enbezug nicht rechnen. Die Kohlenabgabe an die Eisenen hörte am 26. Juli auf und wurde nach neuesten Nachn seitdem nicht wieder aufgenommen. Der Ural hat zwar Holz, aber gleichwohl ist für den Winter hier eine ernste stoffkrisis zu befürchten.

züglich der ausländischen Lokomotivbestellungen verlautet, von 1200 in Schweden und Deutschland bestellten Lokomobis Jahresschluß 950 angeliefert werden sollen. Bis Seper waren 773 in den Fabriken fertiggestellt, 689 abgesandt 529 in Rußland angekommen. Das deutsche Motorfahrzeug das bisher die Lokomotivbeförderung von Landskrona in eden nach Petersburg besorgte, im ganzen 10 Reisen te und dabei 90 Lokomotiven nach Rußland überführte, durch das Motorfahrzeug Ägir der gleichen Reederei erwerden. Nach Mitteilungen von Professor Lomonosow Oktober hat Deutschland von 700 bestellten Lokomotiven eliefert; Schweden hat 180 geliefert. Da man nunmehr in und selbst angefangen habe, Lokomotiven zu bauen, seien uslandsbestellungen eingestellt worden, aber schwedische en bemühen sich immer noch, in Rußland Konzessionen für motivbauten zu erhalten. Nach Ek. Schisn Nr. 208 wurde nsehung des Umstandes, daß sich einige Brücken für den ehr der schweren deutschen Lokomotiven als zu schwach sen, von der Petrograder Abteilung der Verkehrsverwaldie Frage angeregt, die für die Nikolaibahn angelieferten motiven an andere Bahnen abzugeben.

15. Oktober wurden für den Fernverkehr neue Tarife führt. Für Polsterwagen sind die Tarife um 100 %, für itzwagen um 50 % erhöht worden. Nach dem neuen Tarif t die Reise von Petersburg nach Moskau im Postzug und itzwagen 1920 Rubel und im beschleunigten Zug 25 % Zug. Für Platzkarten wird für einen unteren Platz 10 %, inen oberen 25 % Zuschlag zur Fahrkarte erhoben. Ein schein nach Sebastopol kostet im Holzsitzwagen 6000, im ersitzwagen 16 000 Rubel, nach Rostow a. Don 5550 und), nach Baku 7508 und 20 000, nach Rybinsk in Holzsitzwagen 1860 R., nach Bologoje 1140 und nach Saratow 3240 R. Wie es sich mit dem Fahrkartenverkauf verhält, darüber gibt folgende neueste Nachricht Auskunft. Infolge des äußersten Andranges von Reisenden auf den Sowjetbahnen und des Rückgangs des Verkehrs ist die Erlangung von Fahrkarten mit geradezu märchenhaften Schwierigkeiten verbunden. So ist eine Fahrkarte von Kiew nach Moskau, die 21 Millionen (offensichtlich Sowjetrubel schlechtester Währung) kostet, bei spekulierenden Gepäckträgern kaum für 100—125 Millionen zu erhalten und in Richtung Moskau-Kiew eine Fahrkarte bis zu 150 Millionen. In allen großen Städten und größeren Stationen ist die Fahrkartenabgabe mit Schießereien der Schutzwachen, Verwundungen und selbst Tötungen verknüpft. Die Kassenbeamten sind einer schwerfälligen Überwachung unterworfen, aber dadurch werden die Fahrkarten nur teurer, der unrechtmäßige Verkauf hört damit nicht auf. Um eine Fahrkarte zu erhalten, muß man oft 2 bis 3 Wochen am Bahnhof oder in städtischen Stationen aufwenden. Nach allerneuesten Nachrichten aus Moskau hat Sownarkom ab 1. November die Post- und Telegraphengebühren um 100 %, die Eisenbahntarife für Reisende um 50, für Güter um 25 % erhöht.

Sehr reichhaltig sind wieder die Nachrichten über Beraubungen und Bestechungen. Wegen Beraubung von Auslandsendungen für das Hungergebiet wurden einige Personen durch das Revolutionstribunal in Saratow verurteilt. Einer wurde erschossen, die anderen bekamen Gefängnisstrafen verschiedener Dauer. Am Moskauer Revolutionstribunal begann die Verhandlung gegen 133 Bedienstete der Moskauer Bahnhöfe wegen Spekulation mit Fahrkarten, ungesetzmäßiger Beförderung von Gütern und Durchlassung von Reisenden ohne Fahrkarten. Unter den Angeklagten befindet sich der Vorstand des Bahnhofes Moskau-Rjasanbahn, der Privatpersonen Plätze verkaufte, die für Vertreter des Verkehrskommissariats bestimmt waren. Am Rasaner Bahnhof bestand eine förmliche Organisation, die in Eisenbahnfahrkarten spekulierte. Am Nikolaibahnhof bestand ein besonderes Bureau für ungesetzmäßigen Fahrkartenverkauf. Auf allen Stationen der Sowjetbahnen bestehen jetzt „Schutzwachen für öffentliche Ordnung". Die Schutzwachen nahmen die Räumlichkeiten der früheren Gendarmen ein und haben auch die gleiche Aufgabe zu erfüllen. Sie tragen blaue Mütze mit karmesinrotem Besatz, mit Sowjetstern, Axt und Ankerabzeichen, alle sind gleich gekleidet, sauber, alles junge Leute. Unter ihnen herrscht das ärgste Bestechungswesen, da sie die Prüfung des Bestandes an Reisenden, den Schutz der Gütersendungen und sonstige Aufgaben im Güterverkehr unter sich haben. Sie genießen von seiten der Bevölkerung besondere Geringschätzung, die diese offen zu zeigen sich bei jedem Anlaß bemüht. Von der Jekaterinenbahn wird gemeldet, daß in letzter Zeit dem Kampf gegen die Güterberaubungen besondere Aufmerksamkeit zugewendet wurde, und daß insbesondere die strafrechtliche Haftung des Personals eingeführt wurde; 15 Eisenbahnbeamte wurden dem Gericht übergeben.

Auf allen Moskauer Bahnhöfen wurden im September unangesagte Razzien abgehalten, die massenhaft Verhaftungen zur Folge hatten. Die Razzien sollen besonders dem Bestechungs- und Spekulationsunwesen im Fahrkartenverkauf, in der Güterannahme u. a. gegolten haben. Es wurden im ganzen 211 Personen der Bestechung überführt. Die übrigen wurden wieder freigelassen. Unter den Verhafteten sind 80 Packträger, 60 Vertreter der Schutzwache, 3 Stationsbeamte, 3 Kassierer, 3 Kontrolleure, 2 Schaffner, 4 Wagenmeister, 7 Wächter, 11 Bedienstete des Stationsbuffets und 38 Fremde.

Vom Verkehr außerhalb der Eisenbahnen verlautet diesmal nicht viel. Der Verkehr im Weißen Meere ist Gegenstand ständiger Klagen. Das Gebiet der Petschora mit seinem Reichtum an Fischen und Pelzwerk und seinen großen Hirschrudeln bedarf zu seiner Versorgung der schärfsten Ausnützung der nur 2 Monate dauernden Schiffahrtsperiode. Für die Beförderung eines Pudes Last aus Archangelsk nach der Petschora verlangt der Weißmeerverkehr (Bjelmortran) allein an Fracht 2 Millionen Rubel gegenüber 15—30 Kopeken auf den Dampfern vor dem Krieg. Das können die Waren von der Petschora nicht tragen. Zum Beispiel Getreide, das die Hauptzufuhr bildet, wird durch die Beförderung an die Mündung der Petschora um ein Drittel verteuert, und wenn es gar auf der Petschora noch Tausende von Werst hinaufbefördert werden muß, so verdoppelt sich der auf Warenaustausch am Markt von Archangelsk aufgebaute Preis. Viele Waren können die Beförderung überhaupt nicht tragen, da die Fracht ihre Kosten übersteigt. Merkwürdig ist, daß derartige Erscheinungen neben ungeheuren Hilfsgeldern, welche die Republik für die Aufrechterhaltung regelmäßigen Verkehrs auf dem Meere aufwendet, nebenhergehen und daß Segelschiffe die Beförderung um 50 % billiger besorgen als „Bjelmortran". Der erstklassige Hafen von Archangelsk mit seinen ungeheuren Gleis- und Kaianlagen, seinen tiefgehenden Meerdampfern, seinen technischen Einrichtungen, Hebekranen, Hunderten von Magazinen, Schuppen, Baracken

Pflasterungen, Hilfsbahnen u. a. steht in völligem Gegensatz zu den Verkehrsmaßnahmen. Nach Mitteilungen, die „Oblekoso“ zukamen, wurden im Vorjahre im ganzen 60 Fahrten gemacht und 1 073 650 Pud Güter und 2695 Reisende befördert. Erforderlich war hierfür ein Stand von gegen 7000 Arbeitern und Bediensteten. Dabei verschlang „Bjelmortran“ in einem einzigen Winter gegen 1 200 000 Pud Auslandkohle. Im laufenden Jahr ist das Ergebnis noch ungünstiger.

Vom Petersburger Hafen verzeichnen wir folgende zufällige Angaben: Am 2. und 3. September liefen ein 7 Dampfer: ein deutscher mit 3289 t Kohle, ein schwedischer mit 4295 t Kohle, ein englischer mit 3875 t Kohle, ein norwegischer mit 7316 t Fischen, 2 finnische Dampfer mit Holz und ein deutscher mit 12 Lokomotiven und Tendern. Am 7. September lief ein englischer Dampfer mit Kohle, ein deutscher mit Kohle und ein finnischer mit Holz ein. Am 2. und 3. September liefen ohne Beladung 10 finnische Dampfer, 1 russisches und 1 estnisches Schiff aus. Am 7. September lief der russische Dampfer „Konkordia“ mit verschiedener Beladung aus, desgl. ein englischer und ein norwegischer ohne Beladung. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Ein kanadischer Ausstellungszug in Europa.** Die kanadischen Eisenbahnen beabsichtigen, im nächsten Jahre einen Ausstellungszug nach Frankreich zu schicken und mit ihm die französischen Eisenbahnen zu bereisen. Präsident Millerand hat Anfang November einen kanadischen Beauftragten empfangen, der die Reise dieses Zuges durch Frankreich vorbereitet, und ihm jede Unterstützung der französischen Behörden zugesagt.

— **Ausbau der Angola-Eisenbahnen.** Der Ausbau der Eisenbahnen Angolas soll, wie wir der „D.-A. Z.“ entnehmen, mit allen Mitteln gefördert werden. Bisher sind drei Hauptlinien mit einem Meter Spurweite in Betrieb: die Linien Loanda-Malange (500 km), Lobito-Chinguar (530 km) und Mossamedes-Chella (180 km). Man beabsichtigt den Ausbau der Benguellabahn bis zur Ostgrenze Angolas und hofft, den Anschluß mit der Kap-Kairo-Bahn zu gewinnen und so durch Südrhodesien die Verbindung mit Beira, der Hauptstadt der portugiesischen Kolonie Mosambik, an der Ostküste von Afrika herzustellen.

Der Schriftleitung sind folgende Bücher und Schriften zugegangen:

Sicherungsanlagen im Eisenbahnbetriebe. Von Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. W. Cauer, Berlin. Mit einem Anhang „Fernmeldeanlagen und Schranken“ von Regierungsbaurat Dr. Ing. Fritz Gerstenberg, Berlin. (Handbibliothek für Bauingenieure, II. Teil, 7. Band.) Verlag von Julius Springer, Berlin.

Heizung und Lüftung der Bahnhofshochbauten. Bearbeitet vom Baurat a. D. Carl Guillery in Pasing. (Handbuch der Ingenieurwissenschaften. V. 5. X. Kap., II. Abteilung.) Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig.

Stations- und Sicherungsanlagen. Für den Unterricht und Übungen an technischen Lehranstalten sowie zum Gebrauc der Praxis und bei der Vorbereitung für den mittleren t nischen Eisenbahndienst bearbeitet von Dipl. Ing. Prof. Kochenrath, Frankfurt a. M. (Bibliothek der gesamten Tech Band 287. Grundzüge des Eisenbahnbaues II. Teil.) Ve von Dr. Max Jänecke, Leipzig.

Technischer Index. Jahrbuch der Technischen Zeitschrift Buch- und Broschürenliteratur. Ausgabe 1921. Band VI/ Herausgegeben von Heinrich Rieser. Verlag von Carl Step son, Wien IV.

Graphische Thermodynamik und Berechnen der Verbrennu Maschinen und Turbinen. Von M. Seiliger. Verlag von Ju Springer, Berlin.

Taten der Technik. Ein Buch unserer Zeit. Herausgeg von Hanns Günther. In 20 Lieferungen mit 20 farbigen Ta und mehreren hundert Bildern im Text. Verlag von Ras & Cie., A.-G., Leipzig.

Die bisherigen Ergebnisse der Holzprüfungen in der Mate prüfungsanstalt an der Technischen Hochschule Stuttgart, R. Baumann. Heft 231 der Forschungsarbeiten auf dem Geb des Ingenieurwesens. Dazu ein besonderes Heft mit Abbil gen auf 13 Doppeltafeln. Verlag des Vereins Deutscher I nieure, Berlin. Zu beziehen durch die Verlagsbuchhandlung Julius Springer, Berlin.

Die Fördermittel. Einrichtungen zum Fördern von Mas gütern und Einzellasten in industriellen Betrieben. Von O ingenieur O. Bechstein. (Aus Natur und Geisteswelt, Samml wissenschaftlich gemeinverständlicher Darstellungen, Band 7 Verlag von B. G. Teubner, Leipzig.

Was muß der Betriebsbeamte vom Eisenbahnsicherungswe wissen? Ein Vortrag, gehalten in der Eisenbahnfachschule K vom Eisenbahn-Oberinspektor Kohl, Betriebs-Kontrolleur Reichsbahndirektion Köln. Zu beziehen durch den Eisenba Obersekretär Baltus, Leiter der Fachschule des Direkti bezirks Köln, Reichsbahndirektion Köln, Wohlfahrtsbüro.

Zurück zur Goldmark! Vom Oberregierungsbaurat E Rinteln, Köln. (Schriftenreihe der Preußischen Jahrbü Nr. 12.) Verlag von Georg Stilke, Berlin NW 7.

Handbuch der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen, verbun mit einem Verzeichnis der Eisenbahn-Neu-, Um- und Erg zungsbauten. Verlag technischer Zeitschriften, H. Apitz, l lin W 57, Mansteinstr. 12.

Handausgabe der Vermögenssteuergesetze 1922. Vom Sen präsidenten des Reichsfinanzhofs Dr. Strutz. Verlag von Liebmann, Verlagsbuchhandlung für Rechts- und Staatswis schaften, Berlin W 57.

2. Nachtrag zur Handausgabe des Einkommensteuergeset Vom Senatspräsidenten beim Reichsfinanzhof Dr. Strutz. Ve von Otto Liebmann, Verlagsbuchhandlung für Rechts- Staatswissenschaften, Berlin W 57.

Das Herz der Natur. Von Sir Francis Younghusband. Ve von F. A. Brockhaus, Leipzig.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsdrucksachen.

Der Nachtrag II des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923) ist erschienen und an die Verwaltungen versandt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektion Halle. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 ab hat der an der Bahnstrecke Falkenberg-Kohlfurt gelegene Bahnhof 2. Klasse Elsterwerda Oberlaus. Bf. die Bezeichnung Elsterwerda-Biehla, der an der Bahnstrecke Berlin-Dresden gelegene Personenhaltepunkt Elsterwerda Nord die Bezeichnung Biehla, der an der Bahnstrecke Berlin-Dresden gelegene Bahnhof 1. Klasse Elsterwerda Berl.-Dresd. Bf. die Bezeichnung Elsterwerda, der an der Bahnstrecke Merseburg-Schafstädt gelegene Bahnhof 3. Klasse Lauchstedt die Bezeichnung Lauchstaedt und der an der Bahnstrecke Jüterbog-Nauen gelegene Bahnhof 3. Klasse Treuenbrietzen Stb. die Bezeichnung Treuenbrietzen erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 143 vom 30. November 1922 an die Herren Mitglieder des Preisausschusses und nachträglich an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 60 über die Sitz am 23./24. November 1922 in Leipzig. (Abgesandt am 2. zember d. J.);

Nr. III 250 vom 1. Dezember 1922 an sämtliche Vereinsverw tungen, betreffend das neue Übereinkommen für die ge seitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Berei des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen;

Nr. IV 284, (II. Ang.) vom 25. November 1922 an sämtli Vereinsverwaltungen, betreffend Änderungen des Übereink mens zum Vereinsbetriebsreglement; Berechnung der Ent nungen für die Verteilung von Ausfällen und Entschädigun nach Tarifkilometern statt nach Wagenkilometern, und A hebung der Vereinskilometerzeiger.

Nr. IV 308 vom 27. November 1922, a) an sämtliche Vere verwaltungen, b) an die österreichischen Bundesbahndir tionen und die vereinsfremden Bahnen, die Abdrucke des Ü zum VBR. bezogen haben, betreffend Nachtrag II des Üb einkommens zum Vereinsbetriebsreglement.

Nr. V 655 vom 1. Dezember 1922 an sämtliche Vereinsverw tungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 30. November starb in Altona, wo er im Ruhestande lebte, der

Regierungs- und Baurat Herr **Antonio Schmidt**

[i]m fast vollendeten 68. Lebensjahre.

Über 33 Jahre hat der Verstorbene im Dienste des preußischen Staates [g]estanden und seit dem 1. Mai 1893 der Eisenbahndirektion Altona bis zu [s]einem Übertritt in den Ruhestand angehört.

Als Beamter zeichnete er sich aus durch reiche Sachkenntnis und strenge [P]flichterfüllung, als Mensch durch aufrechte, gerade Gesinnung und liebens[w]ürdiges Wesen.

Wir werden ihm stets ein treues Andenken bewahren. (1702)

Altona, den 1. Dezember 1922.

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Reichsbahndirektion.

[2.] Aenderung von Stationsnamen.

[Mi]t Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. [erhä]lt der auf der Strecke Kreuzburg [(O]rschl.)-Namslau gelegene Bahnhof [4.] Klasse Polnisch Würbitz die Be[zeich]nung „Würbitz". (1670)

[Op]peln, den 24. November 1922.
Reichsbahndirektion.

3. Wagenstandgeld.

[Erhö]hung der Wagenstandgeldsätze und der Abbestellgebühr.

[Mit] Genehmigung der Landesaufsichts[behö]rde werden gemäß § 80 (8) EVO. [vom] 1. Dezember 1922 bis auf weiteres [die W]agenstandgelder und die Abbestell[gebü]hr auf Bahnhof Fraustadt auf das [...]elte der jeweiligen tarifmäßigen [...] erhöht. (1689)

[Ch]arlottenburg, den 25. November 1922.
[Rei]chsbahndirektion Osten in Berlin (Zoolog. Garten).

[D]ie vorübergehende Erhöhung der [Wage]nstandgeldsätze für frische Äpfel [und f]rische Birnen im Bezirk der Reichs[bahn]direktion Stuttgart tritt mit Ablauf [des M]onats November 1922 außer Kraft.

[Stu]ttgart, den 27. November 1922.
Reichsbahndirektion. (1680)

4. Gebühren.

[Erst]e Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

[Gü]lgütertarif Teil I, Abteilung B vom [A]pril 1918. Änderung von Nebengebühren.

[Mit] Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 [werde]n die im Abschnitt D, Punkt XII, [in M]arkwährung festgesetzten Verstell[gebüh]ren

[für e]in leeres Fahrzeug auf 10 000 ℳ

[für e]in beladenes Fahrzeug auf 13 000 ℳ

[er]höht. (1692)

[Wi]en, 27. November 1922.

[5.] Verkehrsstörungen und Wiederaufnahme.

[We]gen Lawinengänge wurde am [.. N]ovember 1922 der Gesamtverkehr [auf d]er Strecke St. Anton a. Arlberg-[Blude]nz der Linie Innsbruck-Lindau [...] auf unbestimmte Zeit eingestellt. [Mitte]ilge hiervon gemäß § 10 VWÜ. [mit] Befreiung von Wagenmiete.

[Inn]sbruck, am 30. November 1922.
Bundesbahndirektion. (1696)

Der Gesamtverkehr auf der Strecke St. Anton a. Arlberg-Bludenz der Linie Innsbruck-Lindau-Stadt ist am 1. Dezember wieder aufgenommen worden. Mitteilung gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ.

Innsbruck, am 1. Dezember 1922.
Bundesbahndirektion. (1707)

Zu § 10 Abs. 1a VWÜ./RIV. Die Strecke Waldkirchen (Niederbayern)-Haidmühle ist vom 29. November 1922 an wegen Schneeverwehung gesperrt.

München, den 1. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (1705)

Am 20. November d. J. mußte der Gesamtverkehr auf der Zahnradstrecke Eisenerz-Vordernberg wegen Schneesturm eingestellt werden. Die Unterbrechung dauerte vom 20. November 15 Uhr Zug 77 bis zum 23. November 6 Uhr, an welchem Tage der Verkehr mit Zug 62 wieder aufgenommen werden konnte. Mitteilung gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. (1706)

Villach, am 29. November 1922.
Bundesbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden die Zuschlagsfrachten der Hetzbach-Beerfelder, Osthofen-Westhofener, Reinheim-Reichelsheimer, Selztalbahn, Sprendlingen-Fürfelder und Worms-Offsteiner Eisenbahn erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie die Auskunftei der deutschen Reichsbahn, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Dezember 1922. (1708)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Zuschlagsfrachten der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn im Abschnitt F. I a) des Tarifs erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1704)

Berlin, den 30. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge — Schweiz.

Auf 1. Dezember 1922 tritt der neue schweiz. Ausnahmetarif 18 für Linoleum in Kraft. Ferner erscheint zum AT. 18 für Holz Nachtrag I. Ausn.-Tarif 2 für leb. Pflanzen wird in Anhang Basel usw. — Schweiz aufgenommen, die Taxzuschläge für Basel Bad. Bf. werden geändert. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 28. November 1922.
Reichsbahndirektion. (1665)

Gemeinsames Heft A für den Wechselverkehr der Deutschen Reichseisenbahnen untereinander vom 1. Dezember 1922.

Die am 10. August 1922 für das Umladen der Wagenladungen auf den Spurwechselstationen der Strecken Dorndorf-Kaltennordheim, Eisfeld-Unterneubrunn und Hildburghausen-Lindenau-Friedrichshall eingeführte Zuschlagsfrist von 3 Tagen wird ab 15. Dezember 1922 auch auf die umzuladenden Stückgüter ausgedehnt. (1697)

Erfurt, den 30. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 werden die Güter- und Tiertarife, wie bei der Reichsbahn, erhöht. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen. Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt. (1684)

Dahme (Mark), 27. November 1922.
Die Direktion.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Dezember 1922 werden die Frachtsätze im diesseitigen Binnen-, Expreßgut- und Güterverkehr um 150 % erhöht. (1676)

Finsterwalde, den 28. November 1922.
Die Direktion.

Ausnahmetarif für die regelmäßige Beförderung von Milch zwischen den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn untereinander, sowie für den Wechselverkehr dieser Bahn und den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Altona, der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Infolge Beitritts der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn und Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn zum Ausnahmetarif 25 für die regelmäßige Beförderung von Milch usw., Heft C II. Tfv. 200, wird der vorbezeichnete besondere Ausnahmetarif nebst Nachträgen mit Wirkung vom 1. Dezember 1922 ab aufgehoben. (1686)

Elmshorn, den 27. November 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 86. Binnen-Gütertarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil II.

Am 1. Dezember 1922 werden entsprechend dem Vorgehen der Reichseisenbahn die Frachtsätze um 150 % erhöht. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1687)

Elmshorn, den 27. November 1922.
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1922 sind in „Zuschläge in Pfennig für 100 kg" auf Seite 5/6 des Nachtrags I folgt in Mark zu ändern:

Stationen und Haltestellen	Zuschläge in Mark für 100 kg: Eil- und Frachtstückgut, für Güter der Ausnahmetarife 13 u. 15	14 u. 14a	für alle übrig. Güter	Wagenladungsklassen einschl. Ausnahmetarife, für Güter der Ausnahmetarife 14, 14a, 15 u. 17	10, 10c u. 11	für alle übrig. Güter einschließlich Kohlen
Altenau			3		2	
Altstädten (Allgäu)	50	40	2	12	1	
Au b. Aibling			3		2	
*Bach			3		2	
Bad Aibling E. B.	0	0	0	1	1	
Bad Heilbrunn ü/Mü. Süd			3		2	
Bad Heilbrunn ü/Bichl.			2		1	
Bad Kohlgrub			3		2	
Bad Wörishofen			3		2	
Baierbrunn			3		2	
Balteratsried			3		2	
Berbling			2		1	
Beuerberg						
Bolzwang						
Cadolzburg						
Degerndorf						
*Demling-Steinbruch	50	40		12		
Dettendorf						1
*Donaustauf			3		2	
Ebenhausen-Schäftlarn						
Egersdorf						
Eurasburg						
Feilnbach						
Fischen (Allgäu)						
Fletzen ü/Mü. Süd						
Fletzen ü/Bichl.						
Fürth-Dambach			2		1	†
Fürth Lokalbf.	0	0	0	1	1	†
Fürth Westvorstadt			2		1	†
Füssen			3		2	
Grafenaschau			3		2	
Großhesselohe Isartalbf.	50	40	2	12	1	
Hohenschäftlarn			3		2	
Höllriegelkreuth-Grünwald			3		2	
Hörmatzen			3		2	
Jägerhaus			3		2	
Icking			3		2	
Kohlgrub Ort			3		2	
Langenwang (Schw.)	50	40	3	12	2	
Lengenwang			3		2	
Leuterschach			2		1	
Lippertskirchen			3		2	
Maria Einsiedel-Zentrallände	0	0	0	0	0	
München Isartalbf.	0	0	0	1	1	
München-Thalkirchen	50	40	2	12	1	
Murnau E. B.	0	0	0	0	0	
Oberammergau			3		2	
Oberstdorf			3		2	
Prinz Ludwigshöhe			2		1	
Pullach			3		2	
Saulgrub			3		2	
Scherenau			3		2	
Seeg			3		2	
Seeleiten-Berggeist			2		1	
*Stadtamhof			2		1	
*Stadtamhof-Reinhausen	50	40	2	12	1	
*Sulzbach (Donau)			3		2	
Thalhofen			3		2	
Unterammergau			3		2	
Weiherhof			3		2	
Weizern-Hopferau			3		2	
*Wiesent			3		2	
Willing			2		1	
Wolfratshausen			3		2	
*Wörth (Donau)			3		2	
Zirndorf			2		1	

* Für Lang- und Stammholz, lange Eisenteile und sonstige schwere Güter, zu deren Umladung in Walhallastraße Bockkran benützt wird oder zu deren Umladung besondere Hilfskräfte notwendig sind, wird eine Umladegebühr von ℳ 7.— je 100 kg (steuerfrei) erhoben.

† Für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art 0,5 ℳ für 100 kg.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

II. Im Nachtrag I ist auf Seite 4 unter B, nach Absatz 2, zu ergänzen: 3. Tarifbildung nach den Stationen der Isa bahn (München Süd—Wolfratshausen—Bichl). — Fletzen hat Tarifbildung mit Buxheim über Bichl, sonst über München Süd. Heilbrunn hat Tarifbildung mit allen bayerischen Übergangsstationen über Bichl. Alle übrigen Stationen der Isartalbahn b die kürzesten Entfernungen nach den bayerischen Übergangsstationen über München Süd. — Unter „C. Verkehrsleitung" ist der vorletzten Zeile (VAE 1922/3113) zu ergänzen: Fletzen leitet nach allen bayerischen Übergangsstationen über München Bad Heilbrunn nach Buxheim über Bichl, sonst über München Süd; alle übrigen Stationen der Isartalbahn leiten über München

München, 28. November 1922. Tarifamt beim RVM, Z. B. (1

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mit Genehmigung des Herrn Reichsverkehrsministers werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 die besonderen Frachtzuschläge wie folgt erhöht

	Eilstückgut	Stückgut	Kohlen in Wagenladungen	übrige Wagenladungsgüter
im Verkehr mit Ebeleben ℳ	30,00	15,00	5,00	6,00 pro 100 kg
im übrigen „	100,00	50,00	35,00	36,00 pro 100 kg.

Mühlhausen, den 28. November 1922. (1667)
Der Vorstand.

Deutsch-dänischer Ausnahmetarif für Kohlen.

Am 1. Dezember 1922 werden die im Bezirk Halle (Saale) gelegenen Kohlengruben Brieske, Grube Hansa, Schönborn b. Dobrilugk und Sedlitz b. Senftenberg als Tarifstationen eröffnet.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1666)

Altona, den 27. November 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. Dezember 1922 tritt der Nachtrag XVI in Kraft, der in Anlehnung an die allgemeine Tariferhöhung neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife 5 und 5c enthält. Die Einführung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der EVO. (1693)

Dresden, am 29. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Verbandsgütert Teil II.

Entsprechend der Erhöhung in ordentlichen Tarifklassen werden die deutschen Schnittsätze in den nahmetarif 1 für Steine usw. gemäß Einrechnungstafel vom 1. Dezember an um 150 % erhöht. (16

Altona, den 28. November 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverk

Mit sofortiger Geltung treten in Entfernungstafel I anderweite Ans entfernungen für die Stationen Gm a. Tegernsee, Moosrain und Tegern der Eisenbahn-Aktiengesellsch Schaftlach-Gmund-Tegernsee in Kr Näheres bei den beteiligten Abfe gungen. (16

Erfurt, den 28. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Die unterm 28. v. M. veröffentlichten, mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. zur
ıebung kommenden Frachtzuschläge ändern sich wie folgt:

	Eil-stückgut ℳ	Fracht-stückgut ℳ	Wagenladungs-güter (ausschl. Kohlen) ℳ	Kohlen in Wagen-ladungen ℳ
ım Verkehr mit Ebeleben†	15,—	7,50	3,— *	2,50
.m übrigen	50,—	25,—	17,50 *	17,50

*Ausnahme: Für Sendungen des Ausnahme-
:arifs 10 für frische Kartoffeln und des Ausnahme-
:arifs 11 für Düngemittel (s. Heft C II) beträgt der
Frachtzuschlag
.m Verkehr mit Ebeleben† . . . . 28,—
ım übrigen . . . . 43,—

† Die Zuschläge werden nur erhoben bei Abfertigung und Verrechnung für die
hlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mühlhausen (Thür.), den 1. Dezember 1922. (1701)

Der Vorstand der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Deutsche Reichsbahn.

ım 1. Dezember 1922 wird das Tarif-
t 1 des Binnen-Gütertarifs für die
.lspurigen Linien der Reichsbahndirek-
n Dresden vom 1. Dezember 1920 nebst
chträgen I—III aufgehoben und durch
gleichzeitig in Kraft tretenden
ichsbahn-Gütertarife Heft A (Tfv. 2)
d Heft C I b (Tfv. 4) ersetzt. In den
ften A und C I b sind die in dem Ta-
hefte 1 und den Binnentarifen anderer
ichsbahnbezirke enthaltenen Sonder-
stimmungen zu gemeinsamen Bestim-
ıngen zusammengefaßt, geändert oder
lweise beseitigt. Namentlich treten
ısichtlich der Ausführungsbestim-
ıngen zu den §§ 63 und 80 der EVO.
risten für die An- und Abnahme der
ıter) und der örtlichen Bestimmungen
sentliche Veränderungen ein. Die
uen örtlichen Bestimmungen bringen
a. für die Beförderungen innerhalb
rselben Tarifstation die Einführung
ıes Bahnhofscheines mit sich; in dem
bührenzeiger sind Bahnhofgebühren,
astellgebühren, Überfuhrgebühren,
ellgebühren und Rückholungsgebühren
rgesehen. Von den Bestimmungen und
bühren für die Elbumschlagplätze in
esden und Riesa sind die besonderen
bengebühren in den Abschnitt C (Be-
ndere Bestimmungen zum Nebenge-
hrentarif) des Heftes A, die teilweise
u gefaßten Bestimmungen sowie die
.hnhofgebühren in den Abschnitt III
rtliche Gebühren) des Heftes C I b
fgenommen worden. Ferner werden die
erfuhrtarife für die Stationen Boden-
ch, Ebersbach (Sa.), Johanngeorgen-
ıdt, Reichenberg, Reitzenhain, Sebnitz,
tschen, Warnsdorf und Zittau aufge-
ben. Neue Bestimmungen und Ge-
hrensätze sowie die Überfuhrgebühren
Altwarnsdorf befinden sich in dem
ichsbahn-Gütertarif Heft C I b (vom
Dezember 1922). Im weiteren sind
erbei die am 1. Dezember 1922 ein-
tenden allgemeinen Erhöhungen durch-
führt. Die verkürzte Veröffentlichungs-
st gründet sich auf die vorübergehende
ıderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914,
455). Im übrigen zu vgl. auch die Be-
nntmachung der Reichsbahndirektion
rlin vom 16. November 1922. (1674)

Dresden, den 28. November 1922.

Reichsbahndirektion.

Für den Güterverkehr mit Geeste-
inde Fähre über Blexen — Tarifverz.
. 312, Abschnitt II — treten am
Dezember 1922 neue, erhöhte Tarif-
tze in Kraft. (1681)

Näheres ist auf den Stationen zu er-
ıren.

Oldenburg, den 28. November 1922.

Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Gütertarife Teile II.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden aus Anlaß der angekündigten Tariferhöhungen herausgegeben:

1. Heft C I a, Frachtsatzzeiger für die regelrechten Tarifklassen, Tfv. 3,
2. Heft C II, Ausnahmetarife, Tfv. 5,
3. der Sonderabdruck des Ausnahmetarifs für Milch (Ausnahmetarif 25 im Heft C II).

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1679)

Berlin, den 27. November 1922.

Reichsbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 tritt im Binnen- und Wechselverkehr der Köln-Bonner Eisenbahnen gleich wie bei den deutschen Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Frachten- und Nebengebühren von etwa 150 % ein.

Ferner werden auch die örtlichen Gebühren erhöht. Ein besonderer Nachtrag wird nicht herausgegeben.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro und die beteiligten Güterabfertigungen. (1663)

Köln, den 28. November 1922.

Die Direktion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. April 1920 der Nachtrag XVI und zu dem ab 19. Juni d. J. eingeführten Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Schmalspurbahnstationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice und denjenigen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln usw. der Nachtrag II in Kraft.

Die Nachträge enthalten Erhöhungen der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt bis zum Erscheinen der Nachträge im Druck das Verkehrsbüro der RBD. Oppeln Auskunft. Abdrücke des Nachtrags sind demnächst bei der Stationskasse Gleiwitz (Schmalspurbahn) sowie beim Verkehrsamt in Tarnowitz zu haben.

Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden. (1678)

Oppeln, den 27. November 1922.

Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 tritt der Nachtrag 7 in Kraft. Durch ihn wird die am gleichen Tage eintretende Erhöhung der Nebengebühren, örtlichen Gebühren usw. um 150 % durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. November 1922. (1694)

Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die besonderen Stationsfrachtsätze für beschleunigtes Eilstückgut von Stuttgart Hbf. und Tamm b. Bietigheim nach Bremen und Hamburg wieder durch besondere Stationsentfernungen ersetzt. (1695)

Hannover, den 30. November 1922.

Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz), Tarifheft 7 B.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1922 werden die Entfernungen für die an den Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt übergegangenen Stationen Gera (Reuß) Süd, Weida Ost und Zwötzen Ost aufgehoben. Vom 1. Dezember 1922 ab sind die Entfernungen für diese Stationen im Verkehre mit den bayerischen (rechtsrhein.) Stationen in dem von diesem Zeitpunkte an gültigen neuen Mitteldeutsch-Bayerischen Gütertarif enthalten. (1671)

Dresden, am 29. November 1922.

Reichsbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden die für die deutsche Strecke geltenden Mindestfrachten und Sondergebühren um 150 % erhöht und die deutsche Schnittfracht auf volle Mark abgerundet. (1675)

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 27. November 1922.

Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Gütertarif über die Schweiz vom 1. Oktober 1921.

Mit Geltung vom 16. Dezember 1922 werden die Frachtsätze für den außeritalienischen Durchlauf um 13 900 % erhöht.

Die Erhöhung ist in der Weise durchzuführen, daß die Schnittfrachtsätze auf Seite 41—65 des Tarifs und die besonders bekanntgegebenen Schnittfrachtsätze für die Saarbahnen mit 140 vervielfacht werden.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftsbüros. (1677)

Frankfurt (Main), 27. November 1922.

Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Dezember d. J. wird die Station Buskow der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn in den direkten Güterverkehr einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen. (1672)

Erfurt, den 27. November 1922.

Reichsbahndirektion.

Tfv. 205. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Auf Seite 21 des Tarifs werden im Abschnitt II unter „C. Leichen" die Gebührensätze mit sofortiger Gültigkeit auf folgende Beträge erhöht:

a) im Absatz 1
in der 3. Zeile auf 42 ℳ
„ „ 4. „ „ 64 „
„ „ 5. „ „ 600 „
„ „ 9. „ „ 22 „

b) im Absatz 3 in der 3. Zeile auf 2250 Mark

c) im Absatz 4
in der 4. Zeile auf 2250 ℳ
„ „ 5. „ „ 3375 „
„ „ 6. „ „ 5625 „

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden. (1699)

Charlottenburg, den 2. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion Osten als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. Nr. 4).
Binnen-Gütertarif (Tfv. Nr. 148, 159, 189 und 192).

Vom 1. Dezember 1922 ab sind im Verkehr mit der Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener, Greußen-Ebeleben-Keulaer, Hohenebra-Ebelebener, Neubrandenburg-Friedländer, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer, Südharz, Weimar-Berka-Blankenhainer, Weimar-Rastenberger- und Wenigentaft-Oechsener Eisenbahn die besonderen Zuschlagsfrachten sämtlich auf volle Mark nach oben abzurunden. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist ist genehmigt.

Berlin, den 30. November 1922 (1700)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.
Die Direktion der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1922 werden sämtliche Frachtsätze um 150 % erhöht. Die neuen Frachtsätze sind auf Grund des mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 ausgegebenen Frachtsatzzeigers zu ermitteln. — In gleicher Weise ändern sich: Auf Seite 3, Absatz 4 (Nachtrag I, Seite 1) die Nebengebühren in Eichstätt Bahnhof unter a) von 288 ₰ auf 720 ₰ von 144 auf 360 ℳ, unter b) von 144 auf 360 ℳ. — Auf Seite 6 (Nachtrag I, Seite 1) sind die Zustreif- und Schleppgebühren bei Ludwigsmühle und Weißenstadt Ladestelle zu streichen; an deren Stelle sind nunmehr die Gebühren nach den Bestimmungen des Abschnitts D (örtliche Gebühren) im Heft A des Reichsbahn-Gütertarifs zu erheben. — Unverändert bleiben die Zuschlagsfrachten bei Lehesten (Seite 5) sowie bei den Stationen Altenhammer usw. (Nachtrag I, Seite 1). — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO.

München, 1. Dezember 1922. (1698)
Tarifamt beim RVM., ZB.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Mit Genehmigung des Herrn Reichsverkehrsministers werden die besonde[ren] Frachtzuschläge ab 1. Dezember d. J. wie folgt erhöht

		für Eil- und Frachtstückgut	für Kohlen in Wagenladungen	für die übrigen Wagenladungsgü[ter]
im Verkehr mit der Stralsund-Tribseer Eisenbahn . . .	ℳ	24,00	7,00	7,50 pro 100 k[g]
im übrigen	„	48,00	14,00	15,00 pro 100 k[g]

Grimmen, den 28. November 1922. (16..)
Die Direktion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Genehmigung des Herrn Reichsverkehrsministers werden die besonde[ren] Frachtzuschläge ab 1. Dezember d. J. wie folgt erhöht

		für Eil- und Frachtstückgut	für Kohlen in Wagenladungen	für die übrigen Wagenladungsgü[ter]
im Verkehr mit Greifswald-Grimmen	ℳ	18,00	10,20	11,00 pro 100 kg
im übrigen	„	36,00	20,40	22,00 pro 100 kg

Stralsund, den 28. November 1922. (16..)
Der Vorstand.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarif Teil I Abteilung B vom 15. April 1921.
Änderung von Nebengebühren.

Mit Geltung vom 1. Dezember 1922 werden die im Abschnitt F, Ziffer XII — 4 in Markwährung festgesetzten Verstellgebühren für ein unbeladenes Schiff auf 10 000 ℳ und für ein beladenes Schiff auf 13 000 ℳ erhöht. (1703)

Regensburg, 30. November 1922.

7. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Reichsbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden infolge der im Güter- und Tierverkehr sowie im Personen- und Expreßgutverkehr eintretenden Tariferhöhungen zu den Tarifen für den Bezirk Dresden ausgegeben: a) Nachtrag XIII zum Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1921, b) Nachtrag XIII zum Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien vom 1. Dezember 1920, c) Nachtrag XIV zum Tarif für die schmalspurige Linie Klingenthal - Untersachsenberg - Georgenthal vom 1. Dezember 1920.

Ferner treten geringfügige Änderungen der Kürzungsbeträge für die Frachtsätze der Ausnahmetarife 14 a und 15 im Übergangsverkehr zwischen Schmalspur- und Vollspurstationen ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Die Durchführung der Tariferhöhung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 (5) der EVO. Die Tarifnachträge können durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden, auch erteilt unser Verkehrsbüro hier, Wiener Str. 4, II Auskunft. (1673)

Dresden, am 28. November 1922.
Reichsbahndirektion.

Am 1. Dezember treten Erhöhungen der Personen- und der Gütertarife, sowie der Umladegebühren in Kraft. Nähere Auskunft erteilt die Direktion.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion. (1664)

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Brandenburgische Städtebahn-Aktien-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1. J. werden im diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäckverkehr die Fa[hr]preise und Frachten auf die von dies[em] Tage ab gültigen Sätze der Reich[s]bahnen erhöht. (168.)

Berlin, im November 1922.
Die Direktion.

Ermäßigte Aufbewahrungsgebühren f[ür] Fahrräder von Zeitkarteninhabern.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 19[22] werden die vorgenannten Gebühren e[r]höht, und zwar:

der Preis der Monatskarte für Fahrra[d]aufbewahrung von 140 auf 280 ℳ
der Preis der Wochenkarte für Fahrra[d]aufbewahrung von 35 ℳ auf 70 ℳ.

Berlin, den 27. November 1922. (168.)
Reichsbahndirektion
für die Verwaltung der deutschen Reichsbahn.

Vorläufiger Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckve[r]kehr über Kufstein-Brenner und üb[er] Salzburg-Piedicolle. Gültig vom 1. F[e]bruar 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezemb[er] 1922 wird der Nachtrag III zum Ta[rif] ausgegeben.

Er enthält Änderungen und Ergänzu[n]gen der Tarifbestimmungen, der Dien[st]anweisung, der Preistafeln und der A[n]teilsübersicht. Der Anhang A zum Ta[rif] (Umrechnungstafel für den Verkehr v[on] Deutschland) ist aufgehoben worden.

In den Preistafeln für die Streck[e] nördlich Piedicolle sind die deutsche[n], die österreichischen und die jugosla[w]schen Einrechnungssätze gesondert ang[e]geben.

Der für die österreichischen Streck[en] anzuwendende Erhebungssatz sowie d[er] Kurs für die Umrechnung der italie[ni]schen Anteile von Lire in Mark wi[rd] nach wie vor von der RBD. Berlin b[e]stimmt. Die Einrechnungssätze für d[ie] Strecke Jesenice-Piedicolle sind [zu] einem festen Satz von Dinar in Ma[rk] umgerechnet.

Die Gebühr für die Überführung v[on] Reisegepäck in Berlin (Seite 11 d[es] Tarifs, Seite 2 des Nachtrags III) wi[rd] gleichzeitig von 10 auf 50 ℳ erhöht.

München, den 27. November 1922.
Verkehrsamt (169.)
beim Reichsverkehrsministerium Zwei[g]stelle Bayern in München.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 47. Berlin, den 14. Dezember 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kosten der Unterrichtseinrichtungen bei der Deutschen Reichsbahn im Gesamtbilde der Wirtschaftlichkeit.

Vom Regierungsbaurat **Karl Gotter** in Berlin.

(Schluß.)

Von großer Bedeutung ist nunmehr die Frage, ob und an welchen Stellen man durch Einschränkung oder durch Anwendung anderer Mittel wirklich Ersparnisse herbeiführen kann, ohne den Wert der Einrichtungen und ihre Wirkung herabzusetzen. Eine Verminderung der Kosten kann in zweifacher Weise durchgeführt werden, einmal materiell, durch Fortfall oder Kürzung bestimmter Unterrichtseinrichtungen, zum anderen ideell, durch Anwendung zweckmäßiger, auf gründlicher Durcharbeit aufgebauter Sparmaßnahmen. Der erste Weg ist wegen der damit verbundenen Nachteile nicht zu empfehlen; der andere ist als einzig gangbarer anzusehen, und wenn die genannten Mittel sich als brauchbar erweisen, zu beschreiten. Diese Frage soll nunmehr im einzelnen geprüft werden.

Zu I. Anlagekapital.

Die unter dieser Bezeichnung auftretenden Beträge gehören dem außerordentlichen Haushalt und dienen, wie schon bemerkt, zur Wertsteigerung der gesamten Anlage. Sie werden, da ja das Unterrichtswesen seinem Umfange nach nur einen ganz bescheidenen, wenn auch recht wertvollen Bestandteil des ganzen Betriebs bildet, auch nur bescheiden im Verhältnis zum Gesamtwert sein können. Bei diesen Anlagen unterscheiden wir zwischen solchen, die an jeder Betriebsstelle einzeln vorhanden sein müssen, und solchen, die nur in ganz geringer Zahl an wenigen größeren Stellen für mehrere Bezirke in Betracht kommen. In der Hauptsache handelt es sich um die Beschaffung von Gebäuden und Einzelräumen nebst allen inneren Einrichtungen für Unterricht und bei den Dienstanfängerschulen auch um Wohngelegenheit, ferner um Turn- und Spielplätze sowie um Anlagen für einen praktischen Unterricht an Lehr- und Übungsständen. Da die Herrichtung von Gebäuden infolge der hohen Baukosten ganz gewaltige Aufwendungen erfordert, so werden Neubauten in absehbarer Zeit wohl nicht in Betracht kommen. Wir werden also Umschau halten müssen, ob sich nicht durch anderweitige Verteilung von Gebäuden oder Räumen zweckmäßige Unterrichtsräume beschaffen lassen. In einem so gewaltigen Betriebe, wie ihn die Deutsche Reichsbahn darstellt, kommen öfters Änderungen vor, die auch eine andere Raumverteilung zur Folge haben. Aufgabe der einzelnen Dienststellen und auch des Bildungsdezernenten ist es, zu geeigneter Zeit zuzugreifen. Es lassen sich schon mit geringen Mitteln vorhandene Gebäude, vielleicht durch Umbau eines sonst wenig gebrauchten Raumes oder durch Ausbau des Dachgeschosses zu zweckmäßigen Unterrichtsräumen herrichten. In ähnlich billiger Weise lassen sich auch Schulgeräte und Lehrmittel zurichten, so daß sie noch auf Jahre hinaus die gestellten Anforderungen gut erfüllen. Hierzu gehört nur ein scharfer Blick, etwas Verständnis und vor allen Dingen ein guter Wille. Eine Arbeit der Bildungsdezernenten, in diesem Sinne durchgeführt, kann schon Ersparnisse erzielen, die

ihr Jahreseinkommen bei weitem übersteigt. Jede Dienststelle ist, wie die Erfahrung zeigt, froh, wenn sie einen freundlichen, zweckmäßig ausgestatteten Raum für Unterricht besitzt, den sie sonst ausnahmsweise auch noch für andere dienstliche Zwecke benutzen kann. Schwieriger ist allerdings die Frage der Beschaffung einer größeren Anzahl von geeigneten Gebäuden für eine Zentralschule. Hier verweise ich auf den Artikel in Nr. 32 d. Ztg., in dem die Frage der Zentralschule ausführlich erörtert worden ist.

Angeregt ist ferner, in ähnlicher Weise wie in Plaue (Brandenburg-West), auch in Hanau eine frühere Kaserne, die infolge ihrer günstigen Lage in den Besitz der Reichsbahn übergehen soll, und ein sehr großes, demnächst freiwerdendes Barackenlager in Württemberg in der Nähe von Stuttgart zur Einrichtung von Zentralschulen zu verwenden. Beide Pläne lassen sich, ohne Aufführung von Neubauten, in vorzüglicher Weise für Unterrichtszwecke durchführen, so daß also schon mehr als die Hälfte der für das ganze Reich erforderlichen Zentralschulen geschaffen wäre. Kurz zusammengedrängt werden zum Zwecke einer sparsamen Wirtschaft etwa folgende Gesichtspunkte zu beachten sein:

1. Zusammenfassung einer größeren Anzahl von Dienstanfängerschulen in wenigen Zentralschulen (etwa 4—5 auf das ganze Reich);
2. die Einzelräume für sonstigen Unterricht (Werkschulen, Dienstunterweisungen und Dienstbesprechungen)[3] sind durch vollkommene Ausnutzung auf die geringste Anzahl zu beschränken; ihre Lage ist so zu wählen, daß sie von recht vielen Dienststellen mitbenutzt werden können;
3. für die Abmessungen aller Räume, ihre Einrichtung und Ausstattung sind die bisherigen Erfahrungen in bau- und schultechnischer Hinsicht sowie in gesundheitlicher Beziehung auszunutzen, damit von vornherein spätere kostspielige Änderungen möglichst ausgeschlossen werden. Mit der Raumersparnis durch Abmessungen auf das unbedingt notwendigste Maß gehen gleichzeitig einher solche für Heizung, Beleuchtung und Reinigung. Zweckmäßigkeit sei oberster Grundsatz, daher die ganze Einrichtung einfach und schlicht, ohne überflüssigen Schmuck.

Zu II. Betriebsmittel.

Auch sie müssen auf das unbedingt notwendigste Maß beschränkt werden. Bei der jetzt bevorstehenden Änderung durch Abtrennung der Werkstätten vom Reichshaushaltsplan ist es ganz selbstverständlich, daß auch die Werkschulen, die ja einen Bestandteil des Werkstattbetriebs bilden, aus dem Haushaltsplan ausscheiden, indem ihre Kosten, als zu den Betriebsunkosten der Werke gehörend, von ihnen in der gleichen Weise wie alle anderen, im Interesse eines guten Betriebs erforderlichen Aufwendungen getragen werden. Indem sich die Werkstätten selbst erhalten, werden sie auch die Kosten für die Heranbildung ihrer Facharbeiter und Beamten als zu ihren Aufgaben gehörend zu betrachten und daher zu übernehmen haben.

Dasselbe gilt auch für etwaige Ausbildungseinrichtungen der Werkmeister durch Sonderkurse und Vorträge, für Bildungsbestrebungen im Interesse des Arbeiterstandes durch Einrichtungen von Werkbüchereien, Werkzeitungen, Vortragsabenden und sonstigen Veranstaltungen, zuletzt auch für das gesamte Dienstvortragswesen, soweit es hier als notwendig zur Durchführung gelangen soll. Die Ausbesserungswerke würden hiernach in Zukunft also in der gleichen Weise auf eigene Kosten die notwendige Weiterbildung durchzuführen haben, wie es in der Maschinenindustrie schon seit vielen Jahren für ihr Personal mit gutem Erfolge geschieht. Durch die finanzielle Abtrennung dieses Teiles der Ausbildungseinrichtungen tritt schon eine wesentliche Entlastung des Haushalts der Reichsbahn ein. Hier würden demnach nur noch verbleiben die Kosten für die Unterrichtseinrichtungen in den Dienstanfängerschulen, die Dienstvorträge für Verkehr, Betrieb, Bahnbau, Unterhaltu[ng] und Sicherung und für das Lokomotivpersonal.

Ersparnisse zu erzielen an den Unterrichtsvergütungen f[ür] die Lehrer ist nur möglich durch eine volle Ausnutzung we[ni]ger, aber sorgfältig ausgewählter und gut vorgebildeter Le[hr]kräfte. Die Anstellung hauptamtlicher Lehrer, teilweise au[ch] als Wanderlehrer für größere Bezirke, ist das bestgeeign[ete] Mittel und bürgt vor allen Dingen für einen guten Erfo[lg]. Einen nicht zu unterschätzenden Bestandteil der sächlich[en] Ausgaben werden in Zukunft die Aufwendungen für Lehr- u[nd] Lernmittel, einschl. Lehrer- und Schülerbücherei, die je[de] Schule in ausreichendem Maße und auch der Entwicklung f[ol]gend, immer den jedesmaligen Fortschritt darstellend, besitz[en] muß. Hier lassen sich bei zweckmäßiger Durchführung ga[nz] bedeutende Ersparnisse erzielen. Wer mit einem Unterricht[s]betrieb vertraut ist, weiß, daß oft wertvolle Lehrmittel u[n]beachtet und schutzlos umherstehen, Platz fortnehmen und [da]recht wenig gebraucht werden; das ist Verschwendung. D[ie] Ersparnis setzt schon ein, wenn nur die Unterrichtsmittel a[n]geschafft werden, die unbedingt notwendig sind, und die B[e]schaffung aller sonstigen zur Befriedigung der Liebhaber[ei] und Neigung von Lehrern und Schülern dienenden Modelle me[hr] der Selbstanfertigung überlassen bleibt. Um auf dem Gebie[te] der Lehrmittelbeschaffung recht sparsam zu wirtschaften, i[st] die Einrichtung einer Lehrmittelzentrale mit der weiteren Aufgabe als Verteilungs- un[d] Verleihstelle ein recht geeigneter Weg, den auch die Pr[i]vatindustrie für ihre Unterrichtseinrichtungen bereits b[e]schritten hat. Mit ihr zu verbinden ist auch eine Drucksache[n]stelle. Eine einheitliche Organisation des Bildungswesens b[e]dingt auch einheitliche Leitfäden und Berichte. Die einzeln[en] Unterrichts- und Bildungsausschüsse beschäftigen sich a[uf] Veranlassung des Reichsverkehrsministeriums zurzeit scho[n] mit der Frage der Ausarbeitung einheitlicher Unterrichtshilf[s]mittel und einheitlicher Formblätter für Verwaltungszweck[e]. Die Preise für Druck und Papier rechtfertigen eine Verei[n]fachung und bedingen Sparsamkeit im Verbrauch.

Infolge der hohen Kosten, die heute Heizung, Reinigung un[d] Beleuchtung verursachen, ist, wie schon unter Abschnitt I hi[n]gewiesen, eine volle Ausnutzung der Räume dringend gebote[n]. Es ist unwirtschaftlich, für nur wenige Stunden am Tage a[n] zahlreichen Stellen Räume zu beschaffen und sie gebrauch[s]fähig zu erhalten, wenn eine Zusammenlegung mehrere[r] Dienststellen ohne Schwierigkeiten möglich ist. Die Kosten f[ür] Beleuchtung können vermieden werden, wenn der Unterric[ht] oder die Vorträge in die Tageszeit gelegt werden; dies läßt sic[h] in den meisten Fällen ohne Schädigung des Dienstes recht gu[t] durchführen. Wenn sich trotzdem eine künstliche Beleuc[h]tung nicht umgehen läßt, dann gelten hierfür die Bestimmunge[n], die auch sonst im Interesse einer Sparsamkeit erlassen sin[d]. Maßnahmen zur guten Erhaltung der wertvollen Lehrmittel un[d] Sammlungen sowie des sonstigen Inventars, Erweiterung de[r] Statistik zwecks Ermittlung von Einheitssätzen als Unterlag[e] zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sind ebenfalls Einrich[tungen] eines sparsamen Betriebes und daher notwendig.

Zu III. Aufwendungen infolge Ausfall vo[n] Dienstleistungen während der Zeit der Unterricht[s]teilnahme.

Diese Kosten sind bis jetzt im Haushaltsplan nicht offen [in] die Erscheinung getreten, da sie als Gehalt oder Lohn sic[h] unter den persönlichen Ausgaben befanden. Die regelmäßig[e] Entziehung eines bestimmten Teiles der Bediensteten aus ihre[r] planmäßigen Arbeit zur Teilnahme am Unterricht bedingt i[n]direkt eine Erhöhung des gesamten Personalbestandes und is[t] daher bei Aufstellung einer einwandfreien Kostenberechnun[g] mit in Ansatz zu bringen. Diese Aufwendungen sind infolg[e] der großen Zahl der zum Unterricht verpflichteten Bedienstete[n]

[3]) Hierüber ist bereits in einem besonderen Artikel dies[er] Zeitung Nr. 52, 1921, S. 977 eingehend berichtet worden.

nd des hohen Multiplikators, der anzuwenden ist, die höchsten, ie der Unterricht, wenn auch indirekt, verursacht; sie beagen nach der vorausgegangenen Berechnung 66,4% aller Unrrichtskosten. Es ist deshalb besonders an dieser Stelle rage zu prüfen, wieweit hier Ersparnisse erzielt werden önnen. Wenn überhaupt eine bedeutende Kostenverringerung ntreten soll, so kann es am wirksamsten nur an dieser Stelle eschehen; denn die sichtlich offenen Beträge für die Unterchtsverteilung bilden hierzu nur einen ganz kleinen Bruchil. Es ist daher notwendig, zu prüfen, ob nicht alle Beamten nd Facharbeiter selbst, nicht nur die, die sich in der Ausbilung für ihren Beruf befinden, berechtigterweise mit heranezogen werden können. Im allgemeinen wird man mit einem usfall an Arbeit und einer damit zusammenhängenden Mehrnstellung von Personen infolge Unterrichts in der gleichen Veise rechnen müssen, wie man es auch aus anderen Gründen, ie Krankheit und sonstiger Behinderung, zu tun gezwungen t; auch Betriebsstörungen führen zu einem Ausfall an Areitsleistung, der von vornherein mit in Ansatz gebracht wird. in gleicher Umstand ist der Unterricht, der ja eine Verminderung von Betriebsstörungen auf das möglichst geringste Maß urch verständnisvolles Ineinanderarbeiten aller Dienststellen erbeiführen soll, um an Betriebskosten zu sparen. Es ist leicht erständlich, daß bei Berechnung des Personalbedarfs die für den höchst zulässige Arbeitszeit bei der planmäßigen Dienstistung gern voll in Ansatz gebracht wird, damit eben auch ne möglichst geringe Anzahl von Bediensteten errechnet und nn an Gehältern und Löhnen gespart wird. Hierbei sollte er berücksichtigt werden, daß ein gut vorgebildetes und mit inen Dienstpflichten voll vertrautes Beamten- und Arbeiterer besonders dazu beiträgt, die höchsten Leistungen bei gegstem Aufwand an Zeit und Arbeitskräften zu erzielen, und ß beim Fehlen dieser Vorbedingungen nur zu leicht Schäden rbeigeführt werden, die dann in gar keinem Verhältnis zu n geringen Ersparnissen, die durch Unterrichtseinschränkung ziełt worden sind, stehen. Betrachten wir unter diesem Gechtspunkte die unter Gruppe III entstehenden Mehraufwenngen, so darf ihre Höhe, wenn die Unterrichtszeit auf das rklich notwendigste Maß festgelegt wird, keinen Einfluß auf Durchführung des erforderlichen dienstlichen Unterrichts süben. Trotz dieser anerkannten Notwendigkeit erscheint es er berechtigt, auch von den Unterrichtsteilnehmern selbst fer zu erwarten. Wieweit dies geschehen kann, ohne den zelnen zu stark zu belasten, bedarf noch eingehender Prüg. Jedenfalls ist aber die Anregung, in das kommende Artszeitgesetz eine Bestimmung dahin lautend aufzunehmen, ß im Interesse einer Ausbildung die sonst täglich achtstündige beitszeit um einen bescheidenen Teil für notndigen Unterricht erhöht werden darf, so daß vielht statt der monatlichen 208 Arbeitsstunden bei Bedarf bis (abgestuft nach dem Lebensalter) in Anspruch genommen rden können, recht beachtenswert. Eine solche Bestimmung leutet keine Härte, keine Ungerechtigkeit, ist auch keine rchbrechung der 8stündigen Arbeitszeit, namentlich, wenn der terricht in die Zeit der Arbeitsbereitschaft gelegt wird; sie sogar billig und recht, besonders bei den jüngeren Bensteten, einschließlich Lehrlingen, die sich in ihrer Ausłung befinden. Eine gute Ausbildung liegt nicht r im Interesse der Verwaltung, sondern in eichem Maße auch in dem des Auszubildenn selbst. Seine Arbeit wird ihm erleichtert, sie wird ihn beständigem Gelingen auch befriedigen, ihm vielfach Ärger Verdruß ersparen, vielleicht sogar vor persönlichem Schabehüten. Die Ausbildung kann auch noch dazu beitragen, Interesse soweit zu fördern, daß er sogar freiwillig wei- Opfer zu bringen gewillt ist, um im Berufe oder im Amte einer Stelle mit größerer Verantwortung aufzusteigen. che Ziele und Erfolge sind wirklich auch einige Opfer wert, es ist daher kein Unrecht, wenn neben das dienstche Interesse gleichwertig auch das perliche gestellt wird und die Aufwendungen gleichmäßig verteilt werden. Sollte diese Einsicht dazu führen, dann wäre die Grundlage für Millionenersparnisse gewonnen, obwohl jeder einzelne nur in ganz bescheidener Weise zu Leistungen an Zeit herangezogen werden würde. Der Arbeitslohn hatte früher in Kostenberechnungen für Ausbildungszwecke nicht die Bedeutung wie heute. Er hat jetzt einen ungemein höheren Wert; daher ist er für eine wirtschaftliche und sparsame Durchführung der Unterrichtseinrichtungen besonders ausschlaggebend. Bei einem Personalbestande der Deutschen Reichsbahn von etwa 675 000 zum Unterricht verpflichteter Teilnehmer würden die Ersparnisse bei gleicher Verteilung nach der aufgestellten Kostenberechnung (160 und 520 ℳ jährlich für jeden Teilnehmer) schon 135 Millionen Mark im Jahre betragen oder, nach Arbeitskräften berechnet, statt eines Mehr von 5400 nur 2700 Bedienstete. Inwieweit auch durch die Beschäftigung hauptamtlicher Wanderlehrer eine Ersparnis an Ersatzkräften erzielt werden kann, ist weiter unten nachgewiesen. Später nach vollendeter Durchführung aller Dienstanfängerschulen wird ein so umfangreicher Unterricht als Dienstunterweisung, wie er jetzt noch für alle Bedienstete notwendig ist, nicht mehr erforderlich sein; er wird nach und nach, folgend dem Aufbau der Anfängerschulen, eingeschränkt werden können, bis er etwa den Umfang der jetzt bestehenden Dienstbesprechungen (jährlich 6—8) für die Zukunft beibehalten kann. Das freiwillige Bildungswesen wird damit später zu einer größeren Bedeutung gelangen als jetzt.

Bei der gegenwärtigen, infolge der Kriegsverhältnisse eingetretenen recht mangelhaften Durchbildung des Personals, über die in allen Direktionen und auch Dienststellen geklagt wird, kann eine Einschränkung des dienstlichen Unterrichts z. Zt. ohne Nachteile nicht eintreten. Der Schwerpunkt des Unterrichts, der jetzt in den Dienstvorträgen liegt, wird sich in Zukunft nach den Dienstanfängerschulen verschieben. Ihrem Aufbau ist also von Anfang an, auch aus rein wirtschaftlichen Gründen, die größte Sorgfalt zuzuwenden.

Zusammenstellung

der Ausgaben für Unterricht im Vergleich zu den Gesamtausgaben im Reichsbahnbezirk Berlin unter Zugrundelegung der Zahlen des Haushalts 1922.

Ordentlicher Haushalt				Außerordentlicher Haushalt		Ordentlicher und außerordentlicher Haushalt. Insgesamt	
Gesamtausgaben	Aufwendungen für Unterricht			Gesamtausgaben	Aufwendungen für Schulzwecke		
	Unterrichtserteilung	Ausfall an Zeit	Insgesamt			Ausgaben	für Unterrichtszwecke
Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.	Mill.*	Mill.	Mill.
4470 100 %	3 0,07 %	8.4 0,18 %	11,4 0,25 %	520,6 100 %	1,25 0,24 %	4990,6 100 %	12,65 0,25 %

* Nur für wenige Jahre bis zur Einrichtung.

Eine Anwendung dieser ermittelten Prozentsätze auf das gesamte Gebiet der Reichsbahn ist insofern nutzlos, als bei dem beständig sinkenden Geldwerte die gefundenen Zahlen in recht kurzer Zeit meist überholt sind; es ist daher notwendig, für die Ermittlung der Bedürfnisse einen anderen, möglichst unveränderlichen Maßstab zu wählen. Dies ist die erforderliche Zahl der Beamten, die notwendig sind,

1. um den Unterricht zu erteilen,

2. um die durch Teilnahme am Unterricht ausfallende Dienstzeit zu ersetzen. Nach dem Haushaltsplan der Deutschen Reichsbahn für 1922 ist der Personalbestand im Reiche etwa 27mal so hoch wie der im Reichsbahnbezirk Berlin. Wir können daher bei Errechnung der Bedürfnisse diesen Multiplikator ohne Bedenken zugrunde legen. Die höchsten Aufwendungen liegen, wie schon vorher betont, in dem Ausfall an Dienstzeit zum Zwecke der Dienstvorträge. Nur hier kann eine wirklich merkliche

Ersparnis erzielt werden. An der Zahl der Unterrichtsstunden selbst ist dies nicht möglich, sondern nur dadurch, daß die Verluste an Dienstzeit durch Zurücklegung von Wegen von der Dienststelle zum Vortragsorte möglichst gering gehalten werden. Diese tote Zeit wird je nach der Ausdehnung der Bezirke zwischen einer halben und 3 Stunden schwanken. Der beste Weg, hier zu helfen, ist die Anstellung hauptamtlicher Wanderlehrer. Neben dem Wanderlehrer wird aber überall dort, wo diese Zeitverluste gering und geeignete Lehrer vorhanden sind, die nebenamtliche Tätigkeit zu wählen sein, weil in diesem Falle die Kosten der Unterrichtserteilung niedriger sind. Hieraus ersehen wir, daß gründlich zu prüfen sein wird, welcher Weg als der zweckmäßigere einzuschlagen ist. Ja es wird sich sogar empfehlen, auch dort, wo der Unterricht nebenamtlich erteilt wird, in bestimmten Zeitabschnitten Einzelunterrichtsstunden durch Wanderlehrer abhalten zu lassen, um durch Mustervorträge auf Lehrer und Teilnehmer anregend einzuwirken. Der Bedarf an Wanderlehrern und die damit zu erzielende Ersparnis ergibt sich aus der folgenden Berechnung:

Bei wöchentlich 20—24 Vortragsstunden für jeden einzelnen Lehrer und einer durchschnittlichen Besetzung von 20—30 Zuhörern würde die wöchentliche Teilnehmerzahl 4—500 betragen. Da jeder Bedienstete nur alle 3 Wochen einmal zum Vortrag erscheint, so ist insgesamt für etwa 12—1500 Teilnehmer ein Wanderlehrer erforderlich. Bei der Annahme von nur ½ Stunde Zeitersparnis für jeden Teilnehmer an jedem Vortrag ergibt das schon eine Ersparnis an Zeit, die etwa im Jahr der Arbeitsleistung von 5 Bediensteten gleichkommt (480 Bedienstete wöchentlich $\frac{480 \cdot 52}{2 \cdot 8 \cdot 26 \cdot 12} = 5$). Dem Gehalt des Wanderlehrers, das höher sein wird als die nebenamtliche Vergütung, steht demnach die Ersparnis von 5 Bediensteten gegenüber. Die Wirkung ist also die (sie beträgt 33⅓%), daß statt auf je 96 Teilnehmer erst auf je 144 ein voller Ersatzmann erforderlich ist.

großen Schülerzahl recht hohe Kosten verursachen wird. U auch hier zu sparen, empfiehlt es sich, in den Zentralschul selbst durch die Verwaltung Wohnung und Verpflegung für d Schüler einzurichten; ferner, soweit nur möglich, die Ausz bildenden schon in jungen Jahren, solange sie noch unverhe ratet sind, zum Unterricht heranzuziehen, damit eine Versetzun der Ledigen für die Zeit ihrer Ausbildung ermöglicht wird. I dieser Weise ist z. B. bisher schon bei der Generaldirekti Karlsruhe bei Einberufung in die dortige Zentralschule ve fahren worden. So werden im Laufe der Jahre die Aufwe dungen für Unterricht sich beständig verschieben, indem fi die älteren Beamten ein Abbau zugunsten eines erweitert Unterrichts der Anfänger eintreten wird.

Betrachten wir zum Schluß noch einmal im Zusammenhan alle Vorschläge, die eine sparsame Durchführung des in Vo schlag gebrachten notwendigen Unterrichts herbeiführen könne so kommen wir zu dem Schluß, daß schon jetzt bei Anwendu dieser wenigen Beispiele recht hohe Beträge erspart werde können, obwohl noch nicht einmal alle möglichen Maßnahme erwogen worden sind. Erfahrungen an anderen Stellen we den ebenfalls zu Vorschlägen führen, die neben Verbesserunge auch eine billigere Durchführung bezwecken. Wenn die Ergel nisse auch manchmal nur gering sein dürften, so sind sie doc willkommen; denn viele Wenig machen doch ein Viel. Im al gemeinen darf aber der Grundsatz, daß die Billigkeit ausschla gebend sein müsse, nicht zur Durchführung gelangen. Da Merkwort: „Billig und schlecht", mit dem man früher unse Industrieerzeugnisse kennzeichnete, und das dann zu eine völligen Umstellung führte, muß uns bei der Durchführung d Unterrichtseinrichtungen jederzeit als warnendes Beispiel v Augen schweben.

Nachdem die Wissenschaft ihre Arbeit auch auf die Fra der Wirtschaftlichkeit aller Betriebseinrichtungen ausgedehn hat, wird sie nicht achtlos an den Unterrichtsmaßnahme

Übersicht der Unterrichtsteilnehmer, Personalbedarf für Ersatz, Gesamtbedarf an Unterricht und Lehrkräften in den Dienstvorträgen.

Bezeichnung des Unterrichts	Zahl der Unterrichtsteilnehmer		Ersatz für Zeitausfall 1)		Zahl der Unterrichtsgruppen 2)		Unterrichtswochenstunden 3)		Zahl der erforderlichen Wanderlehrer		Ersparnis an Personal 4)	
	Berlin	Reich	Berlin	Reich	Berlin	Reich	Berlin	Reich	Berlin	Reich	Berlin	Reich
a) Dienstunterweisungen	14 000	378 000	146	3 940	600	16 200	200	5 400	8—10	250—270	40—50	1250—135
b) Dienstbesprechungen	7 000	189 000	22	595	360	9 700	60	1 600	—5)	—5)	—	—
Insgesamt	21 000	567 000	168	4 535	960	25 900	260	7 000	8—10	250—270	40—50	1250—135

1) 1/96 und 1/312 der Unterrichtsteilnehmer. 2) 20—30 Teilnehmer in jeder Gruppe. 3) Jede 3. Woche und vierteljährlich 2ma 4) Auf jeden Wanderlehrer durchschnittlich 5 Beamte. 5) Durch den Dienststellenvorsteher.

Gleichfalls recht hohe Aufwendungen für Ersatz oder Ablösung werden die Unterrichtseinrichtungen für Dienstanfänger in der Zentralschule verursachen; um hier eine größere Anzahl von Schülern zusammenzuziehen, muß man sie von der bisherigen Stelle abbeordern. In diesem Falle ist ihnen außerdem auch noch eine Aufwandsentschädigung zu zahlen, die bei der

vorübergehen können. Man würde ihr eine Versäumnis vo werfen können, wenn sie nicht mithelfen wollte, daß die dr Grundbedingungen des Unterrichts, Umfang, Art und Koste ebenfalls unter dem Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit, d. mit den geringsten Mitteln an Zeit und Geld auf dem best Wege zu den höchsten Ergebnissen, zur Durchführung gelange

Der Wiederaufbau Österreichs und die Bundesbahnen.

In der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses des Nationalrates am 16. November berichtete Abgeordneter Dr. Strasser gelegentlich der Generaldebatte über das Wiederaufbaugesetz über den Abschnitt Bundesbetriebe. An der sich anschließenden Erörterung führte der Bundesminister für Verkehrswesen aus, das Defizit bei den Bundesbahnen sei wohl darauf zurückzuführen, daß wir nur über Bahnstümpfe verfügen.

Wenn man Ersparnisse erzielen will, muß man sich vor allem mit dem Gedanken vertraut machen, die Bahnhöfe, die einerseits örtlich einander nahe liegen, andererseits nur dazu dienen, die Personen und Güter in das Ausland zu führen, möglichst zusammenzulegen. Gegenwärtig wird die Frage der Zusammenlegung des Franz-Josef-, Nordwestbahn- und Nordbahnhofes erwogen. Ebenso wird bei einer allfälligen Übernahme der Sü bahn durch den Bund auch die Frage der Zusammenlegung de Süd- und Ostbahnhofes spruchreif werden.

Daß mit den Eisenbahnen während des Krieges Raubbau g trieben wurde, wurde wiederholt hervorgehoben. In ander Staaten wurden den Eisenbahnen zur Behebung dieser Schäde sehr bedeutende Subventionen zugeführt. Vielleicht wird si dieser Weg auch in Österreich als gangbar erweisen. Beim Ge barungsausfall der Bundesbahnen ist auch die Übernahme d Landesbahnen, die mit ihrem großen Fehlbetrag übernomme wurden, zu berücksichtigen. Der Minister beabsichtige, überal dort, wo Kopfstationen von Landesbahnen an die Hauptbahne stoßen, die bisher getrennten Bahnhöfe zusammenzulegen. Vo Bedeutung für das Ergebnis der Bundesbahnen ist auch di

ansportsteuer, die 30 % der Bruttoeinnahmen beträgt. Es ar möglich, den Gebarungsausfall dadurch teilweise wettmachen, daß die Bundesverwaltung durch den Beschluß des auptausschusses ermächtigt wurde, die Tarife soweit zu erhen, daß 75 v. H. des Gebarungsausfalles gedeckt werden, ährend die restlichen 25 v. H. durch Sparmaßnahmen hereinbracht werden sollten.

Die geschilderten Umstände sind gewiß nicht auf die schlechte erwaltung der Bahn, von der so viel gesprochen wird, zurückführen. Es ist richtig, daß die Tariferhöhungen seit Februar eses Jahres mit der fortschreitenden Geldentwertung nicht mer Schritt hielten. Gegenüber der Behauptung jedoch, daß e Tariferhöhungen immer zu spät einsetzten, möchte der inister nur darauf hinweisen, daß sich die Tariferhöhungen cht auf einfache gleichmäßige Erhöhungen beschränken, sonrn daß ein Reformtarif für den Personen- und Güterverkehr sgearbeitet wurde, der natürlich längerer Vorbereitungen berfte. Allerdings gibt es für Tariferhöhungen eine Grenze, d es kann vorläufig aus volkswirtschaftlichen Gründen an eitere Tariferhöhungen nicht gedacht werden.

Die Forderung nach finanzieller Selbständigmachung des isenbahnbetriebes vertrete der Minister schon mit Rücksicht rauf, weil nur dadurch eine wirkliche und dauernde Gesunng erzielt werden kann. An eine Zusammenlegung der ndesbahndirektionen außerhalb Wiens ist wohl kaum zunken, doch könnte zu gelegener Zeit daran gedacht werden, e beiden Wiener Direktionen zusammenzulegen.

Was die Werkstätten anbelangt, so haben die Heizhauswerkätten die notwendigen, nicht allzu schwierigen Wiederherellungen möglichst rasch zu bewerkstelligen, um die Lokomoven und Wagen rasch wieder in den Dienst stellen zu könn. Im letzten Sommer konnte der außerordentlich starke erkehr nur aufrechterhalten werden, weil die Heizhauserkstätten ihre Aufgabe rasch bewerkstelligten. Von nem Abbau der Heizhauswerkstätten kann daher keine Rede in. Von den Hauptwerkstätten sollen die maschinell am odernsten ausgestatteten im Staatsbetriebe bleiben, während ber die Abstoßung der übrigen Werkstätten sicherlich gerochen werden kann. Ein großer Teil des reparaturbedürftin Wagenparks wurde bisher der Privatindustrie übergeben. unmehr konnten diese Verträge gekündigt werden und die agen werden in den eigenen Werkstätten wiederhergestellt. urch Abnahme der Wiederherstellungen wird sich ebenfalls e Möglichkeit ergeben, einige Hauptwerkstätten auflassen zu nnen.

Schon wegen ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung wird an nicht daran denken, die Bundesbahnen abzustoßen. Man ird im Gegenteil alles aufbieten müssen, um sie als selbstänge Betriebe zu erhalten, die unter Umständen auch Erträgse für den Staat abwerfen sollen. Richtigstellen möchte der inister, daß an Personal auf einen Betriebskilometer 19,4 gen 18 Angestellte in Deutschland entfallen. Den Personalerschuß bei den Bundesbahnen leugnet niemand. Er wird lbstverständlich im Interesse des Staates in Wegfall kommen üssen.

Die Frage, wie die Betriebs- von der Hoheitsverwaltung zu heiden sein wird, wird erst reif werden, wenn es gelungen ist, e Bundesbahnen aus dem Gröbsten herauszubringen. Im undesministerium für Verkehrswesen wird es sich vor allem rum handeln, Abteilungen zusammenzulegen und die Beiebsgeschäfte, die nicht zentral zu behandeln sind, an die ndesbahndirektionen zu übertragen. Eine große Vereinchung soll auch durch Abkürzung des Instanzenweges herbeiführt werden.

Die Frage der Auswirkung der Dienstzeit und andere auf rsparungen abzielende Fragen werden im Einvernehmen mit n Personalvertretungen geregelt werden.

Auch bei der Pressekonferenz, die am 16. November nter dem Vorsitz des Bundesministers für Verkehrswesen attfand, fand die Lage der Bundesbahnen und deren Neudnung eine eingehende Behandlung.

Sektionschef Hirt erstattete Bericht über die finanzielle Lage r Staatsbahnen. Er erläuterte den Voranschlag der Bundeshnen für 1923. Dieser ist auf Grund der Tariferhöhungen m 1. und 8. Oktober und der Septemberausgaben aufgestellt, übrigen jedoch noch ohne Bedachtnahme auf den von der egierung eingebrachten Wiederaufbauplan. Vom Jahre 1923 wird die Buchführung bei den Staatsbahnen zum erstenmal cht mehr auf kameralistischer, sondern auf kommerzieller loppelter) Grundlage erfolgen und einen klaren Einblick in die irtschaft der Verwaltung und in die finanzielle Lage der ahnen gestatten. Schon der Voranschlag trägt der neuen uchführungsmethode Rechnung. Er enthält einen Betriebsnd einen Ertragsvoranschlag. Auf Grund dieser Voranschläge erden die vom Nationalrat zu bewilligenden Ausgaben in einem einzigen Posten „kassamäßiger Zuschuß des Staates zum Betrieb der Bundesbahnen" zusammengefaßt, sie sind für 1923 mit 1,5 Billionen Kronen veranschlagt. Diese einheitliche Zusammenfassung gibt der Bundesverwaltung insofern die Möglichkeit einer freieren und gesünderen Wirtschaft, als dadurch die Fragen des „Revirements" völlig ausgeschaltet werden. Wenn bisher im Budget ein bestimmter Betrag für Bahnerhaltung und ein anderer bestimmter Betrag für Kohlenanschaffung bewilligt wurden, so konnten Ersparnisse an der Bahnerhaltung nicht zu Mehrausgaben für Kohlen verwendet werden, was den Betrieb ungemein erschwerte.

Der Betriebsvoranschlag weist Einnahmen von 3,2 und Ausgaben von 4,7 Billionen aus, so daß sich ein Betriebsabgang von 1,5 Billionen (genauer 1,482 Billionen) ergibt. Von den Ausgaben erscheinen etwa 1,67 Billionen als Personalausgaben (270 Milliarden allgemeine Ausgaben für Alters-, Kranken- und Unfallversicherung, 50 Milliarden Übernahme der Steuer- und Pensionsabzüge durch den Bund und 1300 Millionen Aktivitätsbezüge für 58 000 Angestellte). Unter diesen Ausgaben sind nicht enthalten die Ausgaben für die Streckenarbeiter und Signalwärter (15 100), für die Bediensteten der Hilfsbetriebe (Gaswerke, Kraftwerke 15 000 Mann), für die Angestellten der Nebenbetriebe (Bodenseeschiffahrt, Rollfuhrwerk, 140 Mann), die Personalausgaben, die zu Lasten der Baurechnung gehen (220 Mann), und die Ausgaben für die Bediensteten auf den für fremde Rechnung betriebenen Bahnen (2430 Mann). Diese Personalausgaben sind unter den Sachausgaben verrechnet. Insgesamt beträgt die Anzahl aller im Bundesbetriebe beschäftigten Eisenbahner 95 000, wobei schon ein Abbau von 8500 Mann vorgenommen und in Rechnung gestellt ist.

Interessant ist ein Vergleich der relativen Angestelltenanzahl jetzt und im Frieden. Im Jahre 1913 entfielen bei den österreichischen Staatsbahnen 11,8 Angestellte auf ein Betriebskilometer, jetzt kommen bei den österreichischen Bundesbahnen 19,4 Angestellte auf ein Kilometer. Die Ursachen sind bekannt: 1. Es mußten und müssen viel mehr Instandhaltungsarbeiten vorgenommen werden als im Frieden, wegen des Raubbaues, der im Kriege mit dem Eisenbahnmaterial getrieben wurde. 2. Die notwendig gewordene Übernahme von Bediensteten aus den Nachfolgestaaten. 3. Die größeren Schwierigkeiten des Betriebs auf Gebirgsbahnen, die sich z. B. darin ausdrücken, daß im alten Österreich nur 1,6 % der Gesamtstrecke eine Steigerung von mehr als 25 % aufweisen gegen 3,4 % bei den österreichischen Bundesbahnen. 4. Die Art der Anwendung des Achtstundentages. 5. Die geminderte Arbeitsleistung und Arbeitsintensität des Personals. 6. Ein Mehrbedarf an Verwaltungspersonal infolge der unstabilen Lohnverhältnisse (insbesondere im Rechnungsdienste).

Die Sachausgaben erfordern 3055 Milliarden Kronen. Davon entfallen rund 500 Milliarden auf die Erhaltungsarbeiten, 1125 Milliarden auf den Fahrpark, rund 1000 Milliarden auf die Betriebsstoffe (vor allem Kohle) und 70 Milliarden auf die Fürsorgeabgaben, die nunmehr auch gegenüber den Bundesbahnen wirksam geworden sind. Die großen Ausgaben für Erhaltungsarbeiten und für den Fahrpark erklären sich gleichfalls aus der Notwendigkeit, die Schädigungen und die Versäumnisse der Kriegszeit gutzumachen. Die meisten Sachauslagen sind weit über die Goldparität gestiegen. So z. B. kosten die 1,9 Millionen Tonnen Kohle, die zu mehr als 90 % aus dem Auslande beschafft werden müssen, das 40 000- bis 50 000fache der Friedenspreise, also das Dreifache der Goldparität. Heizöl kostet das Zweifache, Schienen das Anderthalbfache der Friedensgoldparität. Dagegen sind die Gütertarife (vom Oktober) nur 16 800fach so hoch wie im Frieden, also eine Kleinigkeit höher als die Goldparität, während die Personen- und Gepäcktarife mit dem 8600fachen der Friedenssätze noch beträchtlich hinter der Goldparität zurückgeblieben sind. Eine weitere Erhöhung der Tarife dürfte zurzeit mit Rücksicht auf die heimische Volkswirtschaft nicht mehr zu vertreten sein.

Zu dem Betriebsabgang der Bundesbahnen von 1452 Milliarden kommen auf der Sollseite noch hinzu: Betriebsabgang der Bodenseeschiffahrt 3,4 Milliarden, Erfordernis für den Schuldendienst 23,3 Milliarden, Wertabschreibungen 150 Milliarden und 90 Milliarden Passivzinsen (in erster Linie wegen der an den Staat abzuführenden Zinsen für die kassamäßigen Zuschüsse). Bezüglich der Wertabschreibungen ist zu bemerken, daß die Erhaltung der Bauanlagen schon aus dem Betriebe erfolgt, ja sogar eine Verbesserung der Anlagen, da z. B. bei der Schienenauswechslung meist stärkere Schienen eingesetzt werden als die bisherigen. Die Wertabschreibungen sind hauptsächlich zur Erneuerung des Fahrparks bestimmt (nach Maßgabe der beträchtlich notwendig werdenden Ausscheidung alter Wagen und Lokomotiven). Als Summe des Solls der Ertragsrechnung ergibt sich demnach ein Betrag von 1,7 Billionen. Durch verschiedene Aktiven (in erster Linie den Überschuß der Nebenbetriebe, namentlich des Rollfuhrwerks und des Salzgeschäfts)

verringert sich dieses Erfordernis auf 1,507 Billionen, wodurch sich die anfangs erwähnte Ziffer des kassenmäßigen Zuschusses des Staates an die Bundesbahnen ergibt.

Sektionschef Hirt faßte nochmals ausführlich die Ursachen zusammen, welche die Gebarung der Bundesbahnen ungünstig beeinflussen — dazu gehört unter anderm auch die geringere Bevölkerungsdichte, die geringere landwirtschaftliche und industrielle Besiedlung des österreichischen Verkehrsnetzes und der Mangel an Bodenschätzen, deren Massenbeförderung für Bahnen besonders gewinnbringend ist —, und weist darauf hin, daß die Kriegsfolgen auch die Gebarung anderer Bahnen, auch in den neutralen Ländern, ungünstig beeinflussen. Bei den Schweizer Bundesbahnen blieben vom Januar bis Mai 1922 die Einnahmen hinter den Ausgaben zurück, bei den niederländischen Bundesbahnen stieg der Betriebskoeffizient im Jahre 1921 auf 99,95 %, so daß sich mit Rücksicht auf den Schuldendienst ein Verlust von 30,9 Millionen Gulden ergab. Das Betriebsdefizit der französischen Bahnen für 1921 wird auf 1,1 Milliarden Franken, das der italienischen Staatsbahnen auf eine Milliarde Lire geschätzt. Sogar die englischen Bahnen konnten ihren Schuldenverpflichtungen im Jahre 1921 nur mit Hilfe eines Zuschusses der englischen Regierung von 55 Millionen Pfund nachkommen, der allerdings zum größten Teil mit Entschädigungsverpflichtungen der Regierung wegen der staatlichen Führung der Eisenbahnen im Kriege begründet wird. Die österreichischen Privatbahnen sind zum Teil noch ärger daran als die Bundesbahnen. Der Staatszuschuß an die Südbahn betrug im September 55, im Oktober 32 Milliarden, für das Jahr 1923 ist er mit einer Billion Kronen veranschlagt.

Sektionschef Hirt gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Schwierigkeiten der Übergangszeit bei den Bahnen, nicht nur den ausländischen, sondern auch den österreichischen, ihren Höhepunkt bereits erreicht haben. Von der Stabilisierung und Besserung der Währung sei eine Herabmindung nicht nur der sachlichen, sondern auch der persönlichen Ausgaben zu erwarten. Eine bedeutendere Herabminderung wird durch eine zielbewußte ökonomische Verkehrspolitik und durch sparsamste Material-, insbesondere Kohlenwirtschaft erzielt werden. Weitere erhebliche Ersparnisse sind aus der durchzuführenden Neuordnung der Verwaltung zu erhoffen, wobei die verständnisvolle Mitwirkung des Personals sicher ist. Es kann daher der sicheren Erwartung Ausdruck gegeben werden, daß nach einer angemessenen Übergangszeit der finanzielle Stand der Bundesbahnen bei Erfüllung der ihnen in der heimischen Volkswirtschaft zugewiesenen wichtigen Aufgaben sich auch für unsere Staatswirtschaft durchaus annehmbar gestalten wird. Die Frage der Entstaatlichung unserer Bahnen muß mit ihren für die heimische Volkswirtschaft verbundenen großen Gefahren und schweren Nachteilen der schärfsten Zurückweisung begegnen.

Es kam auch die Frage des Durchzugsverkehrs zur Besprechung, wobei vom Vertreter des Bundesministeriums betont wurde, daß die Bedeutung dieses Verkehrs in der Öffentlichkeit oft überschätzt werde. Etwa 10 v. H. des Gesamtverkehrs entfallen auf den Durchzugsverkehr; überdies werde dieser Verkehr naturgemäß geringer werden, je mehr wir mit den Tarifen in die Höhe gehen, da ihm Konkurrenzwege zur Verfügung stehen.

Sodann besprach Ministerialrat Dr. Auguste die Neuorganisation der Bundesbahnen. Er erörterte die Vorteile und Nachteile eines zentralisierten Betriebes gegenüber einer Dezentralisation und sprach seine Meinung dahin aus, daß es in unsern Verhältnissen möglich erscheine, den Dienst so zu organisieren, daß die gleichartigen Massengeschäfte zentral behandelt werden, im übrigen aber eine möglichst weitgehende Dezentralisation Platz greife. Es bliebe dann ein kleines Ministerium, das gerade noch groß genug wäre, um die Einheitlichkeit des Unternehmens, seiner Ziele und Arbeitsweise zu verbürgen, während der Schwerpunkt der eigentlichen Verwaltung in den Direktionen läge. Der Berichterstatter besprach auch die wiederholt erhobene Forderung nach einem Generaldirektor, der nur einem Verwaltungsrate verantwortlich sein soll. In Italien habe dieser Gedanke Schiffbruch gelitten. In Frankreich und Nordamerika habe man mit den mehr nach politischen Gesichtspunkten als nach der fachlichen Eignung zusammengesetzten Verwaltungsräten nicht gerade ermutigende Erfahrungen gemacht. Was mit solchen Vorschlägen bezweckt wird, dürfte sich zum Teil durch den Verkehrsbeirat erreichen lassen.

Auf die Forderung nach einer kaufmännischen Betriebsführung übergehend, sagte Redner, das Wesentlichste des kaufmännischen Betriebes ist, daß er einzig und allein zum wirtschaftlichen Vorteile des Betriebsführenden geführt wird; Betriebszweige, welche unrentabel sind, müßten — soweit sie nicht eine lebenswichtige Bedeutung für den gesamten Betrieb haben — abgestoßen oder aufgelassen werden. Man stelle sich nun vor, wenn das Unternehmen der österreichischen Bundesbahnen den unter allen Umständen unrentablen und für das gesamte Unternehmen nicht lebenswichtigen Teil seines Liniennetzes auflassen sollte! Die Möglichkeit der freien Preisbildung des Kaufmanns ist den Eisenbahnen benommen, sie sind der Tarifhoheit des Staates unterworfen und müssen es sein, weil sie sonst durch eine nur auf ihre eigenen Interessen abgestellte Tarifbildung die ganze staatliche Zoll- und Handelspolitik durchkreuzen könnten. Auch der Rohstoffbezug vollzieht sich beim privaten Kaufmann anders als bei einem staatlichen Eisenbahnunternehmen, das aus vielen Gründen fast ausschließlich an die heimische Erzeugung gebunden ist; aber erprobte kaufmännische Arbeitsweisen sollen auch bei den Bundesbahnen eingeführt werden.

Diese sind unmittelbar daran, die kaufmännisch bewährte doppelte Buchhaltung einzuführen, sie sind auch darangegangen, den Betrieb nach Möglichkeit zu taylorisieren. Soweit unter kaufmännischer Betriebführung die Erzielung der sparsamsten und zweckmäßigsten Arbeitsweise verstanden wird, bildet sie eines der wichtigsten Ziele, die sich die Bundesbahnverwaltung gesteckt hat.

Die Hauptgedanken, die der vorbereitenden Reform der Bundesbahnverwaltung zugrunde liegen, faßte Ministerialrat Auguste im folgenden zusammen:

1. Das Ministerium wird von allen laufenden Betriebsgeschäften entlastet und auf die Eisenbahnpolitik, die Angelegenheiten der Staatshoheit, der Staatsaufsicht und der obersten Geschäftsleitung der Bundesbahnen beschränkt. Die Zahl der Sektionen und Departements und damit der Personalstand des Ministeriums erfährt eine außerordentlich einschneidende Verminderung, der Anfang ist bereits gemacht.

2. Gleichartige Betriebsgeschäfte, die in großer Menge vorkommen, also Massenarbeit erfordern, werden zusammengefaßt und einheitlich zentral besorgt. Es werden vier Hauptämter (darunter ein Tarifamt, ein Haupteinnahmen- und ein Güterbeschaffungsamt) errichtet werden.

3. Alle übrigen Betriebsgeschäfte fallen den Direktionen zu, die aber auch eine Verringerung der Zahl ihrer Abteilungen und ihres Personalstandes erfahren.

4. In allen Stellen soll eine Vereinfachung des Geschäftsganges dadurch herbeigeführt werden, daß die Zuständigkeit zur Erledigung und Hinausgabe von Geschäftsstücken nach unten verschoben wird. Damit im Zusammenhang steht die Erhöhung der Verantwortlichkeit.

5. Berufungen gegen Erledigungen der Direktionen oder Hauptämter an das Ministerium werden grundsätzlich ausgeschlossen, wenn gegen solche Erledigungen der gerichtliche Weg offen steht.

6. Zur Sicherstellung möglichster Sparsamkeit soll sowohl im Ministerium als auch bei den Ämtern und Direktionen je ein Wirtschaftsdezernent bestellt werden, dem ein tiefgehender Einfluß auf die Aufstellung der Leistungswirtschaftspläne, den Jahresvoranschlag und auf die gesamte Ausgabenwirtschaft seiner Dienststelle zustehen soll. Diese Einrichtung wurde bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen bereits 1895 eingeführt und hat sich vorzüglich bewährt.

Der Berichterstatter ging hierauf auf die Fragen des Personalabbaues über, dessen Grundlagen das Angestelltenabbaugesetz bilde. Der Grundgedanke des Gesetzes sei: Jüngere Beamte erhalten bei ihrem Ausscheiden Abfertigungen, die beim freiwilligen Ausscheiden höher, beim zwangsweisen niedriger sind. Ältere Beamte werden in den Ruhestand versetzt und erhalten, wenn sie freiwillig ausscheiden, nach dem zwanzigsten anrechenbaren Dienstjahre, bei zwangsweisem Ausscheiden schon nach dem zehnten Dienstjahre fortlaufende Ruhegenüsse. Das Gegenstück zum Zwangsabbau bildet die Aufnahmesperre, die das Gesetz für zwei Jahre verfügt. Eine Ausnahme von der Aufnahmesperre ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Bundesregierung nach Durchführung eines sehr umständlichen Verfahrens zulässig. Wir rechnen damit, daß wir im Laufe der uns zur Verfügung stehenden Abbaufrist ungefähr auf den Personalstand des Jahres 1914 zurückkommen können, was einer 25- bis 30prozentigen Verminderung des Personals gleichkommen würde. Sowie das Gesetz im Einvernehmen mit dem Personal zustande gekommen ist, muß es auch im Einvernehmen mit dem Personal durchgeführt werden. Das Ministerium werde selbstverständlich die Rechte des Personals, die aus Gesetzen und Verordnungen fließen, voll achten.

Auch auf dieses Referat folgte eine Wechselrede, in deren Verlauf Minister Dr. Odehnal erklärte, daß zurzeit der Plan einer Zusammenlegung des Nordwest- und Nordbahnhofes studiert werde. Die Errichtung eines Zentralbahnhofes in Wien, durch den aus den ererbten Bahnstümpfen ein einheitliches Netz geschaffen werden könnte, sei zurzeit unmöglich. Man müsse sich zunächst bemühen, leidliche Zustände zu schaffen und unmittelbar wirkende Maßnahmen durchzuführen; eine grundsätzliche Neuordnung müsse einer späteren Zukunft vorbehalten

rden. Was die Frage der Eisenbahnwerkstätten betrifft, so üsse man bedenken, daß sie allerdings nicht so billig wie vor m Kriege arbeiten.

Sektionschef Ing. Enderes besprach in ausführlicher Weise die age der Eisenbahnwerkstätten und erklärte es als unrichtig, ß dieselben teuerer arbeiten als die Privatindustrie; allerngs sei es richtig, daß die Leistung des einzelnen Arbeiters der Privatindustrie höher sei. Jedenfalls aber sei es besser, e Werkstätten in eigener Hand zu behalten, und die Abstoßung derselben wäre nur eine Notmaßnahme, falls die Nachteile größer wären als die Vorteile. Der Berichterstatter betonte noch, daß der Wagenpark der österreichischen Bundesbahnen jetzt annähernd wieder normal sei, während dies bei den Lokomotiven erst in zwei Jahren der Fall sein wird. Später werde es sich vielleicht zeigen, daß die Zahl unserer Eisenbahnwerkstätten, staatlicher wie privater, überhaupt zu groß sei, und dann werde man unter anderm vielleicht die Werkstätte auf der Westbahn auflassen müssen.

Beschlüsse des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Technische Ausschuß des Vereins hat in seiner 100. gung in Heidelberg am 4./6. Oktober d. Js. verschiedene ichtige Beschlüsse gefaßt, auf die kurz hier hingewiesen rden soll.

a) Die am 7./9. September 1921 in Berlin abgehaltene Verisversammlung hatte einer Ausgestaltung des Technischen isschusses in dem von einem gemischten Ausschuß vorgehlagenen Umfange zugestimmt. Der Ausschuß hat daher die ırchführung der ihm übertragenen Aufgaben in Angriff genmmen und sich zu diesem Zweck zunächst eine neue Gehäftsordnung gegeben, die der zukünftigen Entwicklung Rechng trägt und ein Werkzeug sein soll, um die weitere Ausstaltung des Technischen Ausschusses zu ermöglichen und ine Arbeiten durch ein neues Verfahren zweckmäßig zu geılten. Der Technische Ausschuß ist in einen Ausschuß A d einen Ausschuß B gegliedert. Dem Ausschuß A obliegt diglich die Behandlung von technischen Fragen der Eisenhnfachwissenschaften und die Abgabe von Gutachten hierer; dem Ausschuß B fallen alle übrigen Aufgaben des bisrigen Technischen Ausschusses in bezug auf die technischen reinsbestimmungen in ihrem vollen Umfange zu. Die Zuhung von Vereinsverwaltungen, die dem Technischen Ausıuß nicht angehören, sowie von vereinsfremden Verwaltungen r Mitarbeit im Ausschuß A ist im Sinne der Vereinsversammıgsbeschlüsse geregelt. Diese Mitarbeit kann sich auf die Gentheit oder nur auf einzelne der im Ausschuß A zu bendelnden technischen Fragen erstrecken. Eine weitere Entckelung des Technischen Ausschusses ist die Einrichtung ındiger Unterausschüsse, die vom Technischen Ausschuß achausschüsse" genannt worden sind. Die Ständigen Fachsschüsse werden für je ein engeres Fachgebiet auf vier Jahre igesetzt. Ihre Beratungsgegenstände werden ihnen in der gel schon von der Vorsitzenden Verwaltung des Technischen isschusses zugeteilt, es kann aber auch der bisherige Vorng der Einzelberichterstattung zunächst an den Vollausschuß allen nicht dringenden Fällen eingehalten werden. Für die genstände, die nicht in den Rahmen eines Fachausschusses len, oder die dessen Arbeitsumfang zu sehr belasten würı, werden von Fall zu Fall „Sonderausschüsse" eingesetzt, ebenfalls als Unterausschüsse anzusehen sind, sich aber ch Erledigung der überwiesenen Arbeit wieder auflösen. ide Arten der neuen Ausschüsse sind berechtigt, aus ihren eisen Unterausschüsse einzusetzen, die namentlich bei Aufllung von Entwürfen, Anstellung von Versuchen, Umfragen d dergleichen nicht immer entbehrt werden können. Im allneinen werden aber die Fachausschüsse und auch die Sonausschüsse alle ihnen zugeteilten Beratungsgegenstände in Tagesordnungen der einzelnen Sitzungen zusammenfassen l unmittelbar erledigen, was wesentlich zur Beschleunigung Arbeiten beitragen wird. Die Ständigen Fachausschüsse ben das Recht, sich für die Behandlung einzelner Beratungsgenstände zu ergänzen, auch den Sonderausschüssen kann ses Recht von Fall zu Fall gegeben werden. Besonders chtig ist, daß jeder Fachausschuß berechtigt ist, neue Anungen, die in bezug auf die Bearbeitung von technischen agen, auf die einheitliche Stellungnahme des Vereins in innationalen Angelegenheiten usw. auftauchen, unmittelbar in läufige Behandlung zu nehmen. Da die Zahl der Fachsschüsse und ihre Arbeitsgebiete sich ändern können, sind in der neuen Geschäftsordnung namentlich nicht angeführt. r die nächsten vier Jahre sind folgende Fachausschüsse einetzt worden:

. Fachausschuß für allgemeine Angelegenheiten des Techchen Ausschusses (Allgemeiner Ausschuß). — Geschäftsordg, Zuständigkeit der einzelnen Fachausschüsse, Eintritt versfremder Bahnen, Zuständigkeit des Technischen Aususses für die Behandlung der technischen Angelegenheiten VWÜ., Anregung und Art der Behandlung von technischen ıgen, Gutachten für die Preisausschreiben und dergleichen.

. Fachausschuß für Baustoffe (Baustoffausschuß). — Allgeine Baustoffragen, insbesondere Güteprobensammlung, Altstoffuntersuchungen, Altstoffverwertung, Baustoffprüfungsverfahren, zulässige Beanspruchung der Baustoffe in Abhängigkeit von den Stoffeigenschaften (Baustofffragen in Abhängigkeit von den Verwendungszwecken bleiben den zuständigen Fachausschüssen vorbehalten) und dergleichen.

3. Fachausschuß für Betriebsfragen (Betriebsausschuß). — Im allgemeinen die Angelegenheiten der Abschnitte C und D, §§ 155—189 der TV. Ausgabe 1909, für alle Betriebsfragen, Bahnhofs-, Signal- und Sicherungsanlagen in betrieblicher und baulicher Hinsicht.

4. Fachausschuß für Bahnbau, Bahnbewachung und Unterhaltung (Bauausschuß). — Das ganze Gebiet des Bahnbaues, der Bewachung und Unterhaltung.

5. Fachausschuß für Oberbau (Oberbauausschuß). — Oberbauangelegenheiten.

6. Fachausschuß für Brücken und andere Tragwerke (Brückenausschuß). — Angelegenheiten des Brückenbaues und des Baues anderer Tragwerke.

7. Fachausschuß für Lokomotivangelegenheiten (Lokomotivausschuß). — Lokomotivbauangelegenheiten.

8. Fachausschuß für Wagenbau (Wagenbauausschuß). — Wagenbauangelegenheiten.

9. Fachausschuß für die technischen Angelegenheiten der Wagenübereinkommen (Wagenübergangsausschuß). — Technische Angelegenheiten des VWÜ. und der anderen Wagenübereinkommen. — Streitfälle hierüber.

10. Fachausschuß für Bau und Betrieb elektrischer Bahnen (Elektrotechnischer Ausschuß). — Elektrotechnische Angelegenheiten einschl. elektrischer Fahrzeuge.

11. Fachausschuß für Werkstättenangelegenheiten (Werkstättenausschuß). — Werkstättenangelegenheiten, Ausbesserungsmethoden, Einführung der Betriebswissenschaft und dergleichen.

12. Fachausschuß für das technische Fachblatt des Vereins (Fachblattausschuß). — Angelegenheiten des technischen Fachblattes.

Die neue Geschäftsordnung sieht auch die Möglichkeit vor, sowohl den Ausschuß A als auch den Ausschuß B zur Technikerversammlung zu erweitern, eine Erweiterung im Ausschuß A wird jedoch später kaum nötig werden, wenn dieser Ausschuß sich erst einmal entwickelt haben und eine große Zahl von Verwaltungen — Vereinsverwaltungen und auch fremde Verwaltungen — in sich schließen wird. Die sofort in Kraft gesetzte neue Geschäftsordnung enthält als Anlage eine Zusammenstellung über die Anzahl der im einzelnen Fall zu versendenden Schriftstücke, die für die im Ausschuß mitarbeitenden Verwaltungen von Interesse sein wird.

b) Weitere Beschlüsse hat der Technische Ausschuß hinsichtlich der Güteprobensammlung gefaßt. Er hat vereinfachte und verbesserte Meldebogen für eine solche Statistik aufgestellt, die auf neuer Grundlage wieder aufgebaut werden soll. Die Allgemeinen Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen, die völlig veraltet waren, sind neu aufgestellt worden.

Von besonderer Bedeutung aber ist, daß der Ausschuß beabsichtigt, wichtige Neu- und Altstoffuntersuchungen unter Heranziehung vereinsfremder Verwaltungen zu bearbeiten. Zu diesem Zwecke sollen Beschreibungen mit bildlichen Darstellungen wichtiger Neu- und Altstoffuntersuchungen und Forschungsarbeiten an die Geschäftsführende Verwaltung zwecks weiterer Bearbeitung durch den Technischen Ausschuß A und etwaiger späterer Veröffentlichung eingesandt werden. Diese Beschlüsse unterliegen jedoch noch der Genehmigung durch die Vereinsversammlung.

c) Zur Erhöhung der Preise für Wiederherstellung von Wagen nach Anlage V des früheren VWÜ. war noch für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1921 die Teuerungszahl festzusetzen, mit der die Preise der Anlage V der bis dahin gül-

tigen VWÜ. in den Abrechnungen über Wagenwiederherstellungskosten zu vervielfältigen sind. Hierüber hat der Ausschuß folgendes Gutachten abgegeben:

1. Die in der Anlage V des VWÜ., Ausgabe 1912, vorgesehenen Vergütungssätze sind für Beschädigungen und Abgänge, die laut Meldebuch in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1921 eingetreten oder festgestellt sind, mit dem zehnfachen Betrage zu verrechnen.

2. Für stark beschädigte oder zertrümmerte Wagen, die vor dem 1. Januar 1917 beschafft worden sind, ist bei Berechnung der Vergütung nach § 24 Abs. 6 des VWÜ. der Neuwert mit dem zehnfachen Betrage zu vergüten, wenn die Beschädigung oder Zertrümmerung laut Meldebuch in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1921 stattgefunden hat.

Der Neuwert des Wagens ist in Markwährung in Rechnung zu stellen. Bei Anschaffung in anderer Währung erfolgt die Umrechnung zum Kurse der Anschaffungszeit.

Bei den Abrechnungen ist die in § 18 Abs. 4 und § 22 Abs. c angegebene Grenze von 40 *M* in den Rechnungen für die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1921 auf das Zehnfache zu erhöhen, so daß nur die Beträge in Frage kommen, die den Betrag von 400 *M* überschritten haben.

Dem Gutachten ist inzwischen von allen Vereinsverwaltungen zugestimmt worden.

d) Die Vorbemerkungen des Radstandsverzeichnisses (RV.) sind hinsichtlich des zulässigen Raddruckes klarer gefaßt worden. Der Ausschuß hielt es mit Rücksicht auf die bestehenden Brücken für nötig, das Gewicht für das lfd. Meter Wagenlänge einzuführen. Hierdurch wird vermieden, daß die Brücken durch die Wagen ungünstiger belastet werden, als durch die Lokomotiven. Durch die bisherige Fassung war dies zwar auch erstrebt, wurde aber infolge der verschiedenartigen Auslegung des Wortlauts nicht immer erreicht. Ferner wird es nach dem neuen Wortlaut möglich, eine große Reihe von Schwerlastwagen, die mit Rücksicht auf die Brücken ungehindert verkehren können, ohne weiteres zuzulassen, obwohl die Wagen Achsenentfernungen unter 2,5 m besitzen. In die Vorbemerkungen ist ferner ein Zusatz aufgenommen, der besagt, daß alle Vereinsverwaltungen ihre Dienststellen anhalten sollen, die Bestimmungen und Angaben des RV. genau zu beachten.

e) Um die Nachprüfung von Ladungen, die auf vereinsfremde Bahnen übergehen, zu erleichtern, sind die Lademaßzeichnungen des RV. verbessert worden. Neben den Darstellungen der vereinsfremden Lademaße, um die das auf den Vereinsbahnen fast allgemein übliche Lademaß I herumgezeichnet ist, sind die Unterschiede in den wagerechten Breitenmaßen der vereinsfremden Umgrenzungslinien gegenüber dem Lademaß I für den oberen Teil der Lademaße in Höhenabständen von je 10 cm besonders angegeben. Die Vorbemerkungen sind entsprechend ergänzt worden. Den Verwaltungen wird empfohlen zum Nachprüfen von Ladungen, die auf den Versandbahnhöfen vorhandenen Lademaße I so einzurichten, daß in den Höhen, für welche im RV. die erwähnten Stichmaße angegeben sind, diese Maße leicht und genau abgenommen werden können.

Die Beschlüsse unter d) und e) unterliegen noch der Genehmigung der Vereinsverwaltungen.

f) Dem Ausschuß wurde im Entwurf ein Verzeichnis vorgelegt, das in deutscher, französischer und italienischer Sprache die einheitliche Benennung wesentlicher Wagenteile festlegen soll. In erster Reihe war das Verzeichnis als Nomenklatur der Wagenteile, die beschädigt werden oder fehlen können, gedacht. Darüber hinaus soll es eine erschöpfende Zusammenstellung der Wagenteile und Inventargegenstände geben, die von den einzelnen Verwaltungen als Grundlage für die Aufstellung eines Preisverzeichnisses der von Dritten zu erhebenden Ersatzkosten benutzt werden könnte. Schließlich soll es aber auch möglichst alle im Schriftwechsel der Eisenbahnverwaltungen vorkommenden Bezeichnungen von Wagenteilen enthalten, damit bei etwaigen Auseinandersetzungen eine einwandfreie Bezeichnung der Teile auch in fremder Sprache gegeben ist. Das Verzeichnis ist durch Skizzen erläutert. Es lehnt sich in bezug auf seine Einteilung an die bisherige Einteilung der Gegenstandsbezeichnungen in der früheren Anlage V des VWÜ. an und gliedert sich in XIX Abschnitte. Die einzelnen Gegenstände sind mit durchlaufenden Nummern bezeichnet, damit diese bei Anforderung von Teilen den fremden Verwaltungen mit angegeben werden können. Das Verzeichnis wird von einem Sonderausschuß weiter bearbeitet, wobei insbesondere angestrebt werden soll, das Verzeichnis mit einem ähnlichen, vom deutschen Normungsausschuß aufgestellten Verzeichnis von Wagenteilen in Übereinstimmung zu bringen.

g) Zur Erleichterung des allgemeinen Gebrauches der Güterwagenparkverzeichnisse wurden einheitliche Abkürzungen für besondere Einrichtungen der Eisenbahnfahrzeuge, wie Bremsen, Heizung, Beleuchtung usw., aufgestellt, die aber schon eingebürgerte oder vorgeschriebene anderweitige Abkürzungen nicht verdrängen sollen. Bei Herausgabe neuer Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse werden die Abkürzungen angewendet werden.

h) Der Ausschuß hat sich mit der Frage diebessicherer Verschlüsse an gedeckten Güterwagen befaßt, jedoch davon Abstand genommen, den Vereinsverwaltungen bestimmte Bauarten zu empfehlen.

Als geeignete Vorrichtungen zur Verhinderung des Aushebens der Tür werden der von der Deutschen Reichsbahn eingeführte Steuerverschluß und der Verschluß durch Öse mit Dorn angesehen.

Zur Sicherung gegen das Aufschieben der Tür wird der Drahtverschluß der Deutschen Reichsbahn sowie der von österreichischen Bahnen und einigen ihrer ausländischen Anschlußbahnen verwendete Rekord-Verschluß für zweckmäßig gehalten.

i) Nachdem die meisten der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Verwaltungen sich für das Einfach-Wechselstromsystem entschieden haben, hat der Unterausschuß zur Prüfung der Fragen des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen sich vorwiegend mit diesem System befaßt und folgende einheitliche Richtlinien aufgestellt:

Die Periodenzahl soll 16⅔ in der Sekunde betragen. Im Betriebe sind Schwankungen der Periodenzahl 5 % nach oben und 10 % nach unten zugelassen.

Die Fahrdrahtspannung soll 15 000 Volt betragen. Die Spannung darf 10 % nach oben und 20 % nach unten schwanken, so daß 16 500 Volt als höchste, 12 000 Volt als niedrigste Fahrdrahtspannung im Betriebe zu bezeichnen sind. Um Unzuträglichkeiten an den Steuerapparaten zu vermeiden, empfiehlt sich die Vorschrift, daß alle elektro-magnetisch betätigten Apparate auch bei einer Fahrdrahtspannung von 10 500 Volt noch sicher arbeiten müssen.

Um den Zusammenschluß verschiedener Kraftwerke und Hochspannungsnetze zu erleichtern, wird empfohlen, die Fernübertragungsspannungen zu 55 000 oder 110 000 Volt zu wählen.

Für den durchgehenden Verkehr wird die Dampfheizung beibehalten. Die elektrische Widerstandsheizung, die durch die gleichmäßige Erwärmung aller Wagen im Zuge und ihre einfache Bedienung große Vorteile in betrieblicher und wirtschaftlicher Beziehung aufweist, wird zunächst nur für in sich abgeschlossene Strecken eingeführt. Um jedoch das einmal gewählte System später auch allgemein für Fernzüge anwenden zu können, sollen folgende Vorschriften aufgestellt werden:

Die Heizung erfolgt mittels einer den ganzen Zug durchlaufenden einpoligen Heizleitung. Die höchste Spannung in der Heizleitung beträgt 1000 Volt, gemessen bei 15 000 Volt Fahrdrahtspannung und Leerlauf des Heiztransformators. Die Heizkörper der Wagen werden zwischen Heizleitung und Erde geschaltet.

Die Heizkupplungen und die durchlaufende Heizleitung sind für eine größte Stromstärke von 400 Amp. zu bemessen, so daß also die größte Heizleitung 400 kW. betragen kann.

Die Regelung der Heizung erfolgt in der Hauptsache durch Spannungsregelung, indem der Heizleitung von der Lokomotive aus verschiedene Spannungen aufgedrückt werden. Als Spannungsstufen sind vorgesehen:

1000 Volt entsprechend 100 % der vollen Heizwirkung
600 „ „ 64 % „ „ „
800 „ „ 36 % „ „ „

Es bleibt den einzelnen Verwaltungen überlassen, außer dieser Spannungsregelung noch eine weitergehende Regelung, sei es in jedem Abteil, in Gruppen von Abteilen oder für den ganzen Wagen gemeinschaftlich, einzurichten.

Der Technische Ausschuß hat den Bericht hierüber zur Kenntnis genommen und den elektrotechnischen Fachausschuß beauftragt, die noch offen stehenden Fragen zu klären und zu gegebener Zeit endgültig Bericht zu erstatten.

k) Der Ausschuß nahm eine Ergänzung des § 140 der TV. an, die lautet:

„Es wird empfohlen, die Güterwagen für die Anbringung der übrigen Zettel mit Zettelhaltern zu versehen, in denen die Zettel auf einer mit Stiften besetzten Unterlage durch einen klappbaren, mit Drahtgeflecht bespannten Verschluß-Rahmen festgehalten werden. Die Zettelhalter sind nach Möglichkeit in der Nähe der für die Übergangszettel bestimmten Beklebefläche anzubringen.“

Der Beschluß unterliegt noch der Zustimmung der Vereinsversammlung.

l) Hinsichtlich der Untersuchungsfrist der Güterwagen gibt der Technische Ausschuß sein Gutachten dahin ab, daß es

inschenswert sei, wenn die Vereinsverwaltungen wieder — e es ja auch schon angestrebt wird — zu einer dreijährigen itersuchungsfrist der Güterwagen zurückkehren würden. Für e Unterhaltung und die Lebensdauer der Wagen werde dies r vorteilhaft sein. Wo sich die Einhaltung dieser Frist ch nicht durchführen lasse, sollten die Dienststellen gehalten in, für den Lauf von Wagen ins Ausland nach Möglichkeit nur solche Wagen auszuwählen, deren letzte Untersuchung noch innerhalb dreier Jahre bleibt.

m) Ein Antrag auf Vereinfachung und Vereinheitlichung des Streckenbewachungsdienstes auf völlige Umarbeitung des Radstandsverzeichnisses und andere Anträge, die auf eine Ergänzung des VWÜ. hinzielen, wurden den zuständigen Fachausschüssen überwiesen.

Neuerungen im deutschen Eisenbahnwesen.

Die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure hat letztn eins ihrer Hefte (Nr. 38 vom 23. September 1922) Fragen s Eisenbahnwesens gewidmet. Nachstehend sei auf den ißerordentlich bemerkenswerten Inhalt des auf Anregung und irch hilfsbereite Mitarbeit des Präsidenten Hammer und r technischen Dezernenten des Eisenbahn-Zentralamts der eutschen Reichsbahn entstandenen Fachheftes aufmerksam macht.

An erster Stelle finden wir eine vom Regierungs- und Baurat ustav Laubenheimer, Berlin, verfaßte Abhandlung ber Großgüterwagen für Massenverkehr. Bekanntlich werden auf der deutschen Reichsbahn, dem Vorbilde r Vereinigten Staaten folgend, zur schnelleren und wirtschaftcheren Beförderung von Massengütern Großgüterwagen von t Ladegewicht eingeführt, die mit Selbstentladevorrichtung, rner, wie alle neuen Güterwagen, mit durchgehender Luftuckbremse, schließlich versuchsweise mit Mittelpufferkupping, Rollen- und Kugellagern versehen sind. Da hiermit eine rhöhung des Achsdruckes verbunden sein muß, ist eine neue lasseneinteilung der deutschen Eisenbahnstrecken und deren rücken nötig, und schließlich hat man aus wirtschaftlichen ründen späterhin den Fahrschienen und Schwellen neue Foren zu geben. Vorschläge für die Gestaltung des Oberaues für erhöhte Raddrücke macht in dem Sonderefte Ministerialamtmann Stierl, Berlin. Bei der Prüfung, ie weit die bestehenden Gleisanlagen für erhöhte Raddrücke isreichen, wird von statischen Unterlagen ausgegangen, ren Genauigkeitsgrad näher erörtert ist. Nach der Berechung können die deutschen Strecken mit den in den einzelnen ändern üblichen schweren Oberbauarten unbedenklich mit roßgüterwagen und Lokomotiven von 10 t Raddruck befahren erden. Für künftige Verlegung ist ein neuer Reichsoberbau f Eisenschwellen in Aussicht genommen, dessen Einzelheiten iher beschrieben werden. Inwieweit eine Verstärkung er Eisenbahnbrücken bei der Einführung von roßgüterwagen und schwereren Lokomoiven nötig ist, untersucht Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. ommerell, Berlin. Nach seinen Ausführungen sind die chslasten der Lokomotiven in den letzten 25 Jahren ständig ngewachsen. Bei der Festsetzung der neuen Lastenzüge zur erechnung der Brücken mußte auf die Entwicklung des Lokootiv- und Wagenbaues Rücksicht genommen werden. Im Hinlick auf den Massenverkehr mit Großgüterwagen von 50 t ragfähigkeit waren Wagenlasten von 8,0 t/m an Stelle der itherigen 3,6 t/m einzuführen. Bei den Lokomotiven ist mit chsdrücken bis zu 25 t zu rechnen. Die seitherige Klasseninteilung der Brücken gibt kein Bild über die tatsächlichen eanspruchungen unter den Betriebslastenzügen. Das ganze ahnnetz ist unter Anlehnung an die neuen gleichnamigen astenzüge N, E, G und H, die im Bilde vorgeführt werden, N-, E-, G- und H-Strecken einzuteilen. N- und E-Strecken ommen für den künftigen Verkehr in geschlossenen Zügen aus roßgüterwagen von 50 t Tragfähigkeit in Betracht. Ehe olche Züge verkehren können, müssen die Brücken für diese astenzüge verstärkt werden. Die seit 1902 gebauten Brücken ollen aber im allgemeinen schon diesen Lastenzügen genügen; s handelt sich im wesentlichen um ältere, vor 1895 gebaute rücken, die ohnedies auch ohne Rücksicht auf die Einführung von Großgüterwagen oder schwereren Lokomotiven ausgewechselt werden müssen.

Bei steigender Leistung der Dampflokomotive muß sich auch die Handbeschickung mit Kohle immer schwieriger gestalten und schließlich unzureichend werden. Über neue mechanische Lokomotivfeuerungen verbreitet sich Dr.-Ing. F. Meineke, Berlin; er beschäftigt sich auch mit der Frage, wie mangels guter Kohle minderwertige und flüssige Brennstoffe herangezogen werden können. Die hierzu nötigen Vorkehrungen, Heizeinrichtungen für flüssige Brennstoffe, Ölzusatzfeuerung für Kohle, Torfpulver, Kohlenpulver sowie die mechanischen Rostbeschicker werden beschrieben.

Da von den mit den geplanten Verbesserungen im Güterverkehr verbundenen Fragen die Bremsfrage einstweilen immer noch die wichtigste ist, muß es begrüßt werden, daß auch in der vorliegenden Aufsatzfolge wieder einmal auf die durchgehende Güterzugbremse näher eingegangen wird. Hierüber berichtet Oberregierungsbaurat Kurt Wiedemann, Berlin, soweit die Bauart Kunze-Knorr in Frage kommt, die bekanntlich auch auf einigen ausländischen Bahnen, zum Beispiel bei der schwedischen Staatsbahn, eingeführt ist; auch wird auf die bisher benutzten Bremsbauarten und deren Vor- und Nachteile eingegangen.

Es folgen die für den Eisenbahnbetriebsingenieur wichtigen Darlegungen des Regierungsbaurats Dr.-Ing. Neesen, Kirchmöser bei Brandenburg, über die der Neuzeit entsprechende Umgestaltung des Betriebes der Eisenbahnwerkstätten, und Anpassung an die heute in der Privatindustrie üblichen Verfahren der Massenbearbeitung. In diesem Zusammenhange werden die Grundlagen des Arbeitsdiagrammes eines Lokomotivuntersuchungswerkes beschrieben; es wird eine Richtlinie für die Entwicklung der Eisenbahnwerkstätten aufgestellt und gezeigt, wie sich im Rahmen dieser Richtlinie ein neues Arbeitsverfahren, „das Zerlegungsverfahren“, unter Aufstellung eines Arbeitsdiagrammes folgerichtig auf den bisher von der Eisenbahnverwaltung angewandten Maßnahmen aufbaut. Das Zerlegungsverfahren, eine nach diesem eingerichtete Werkstatt, das dazugehörige Arbeitsdiagramm, die erzielten Vorteile, sowie ein durch die neuen Arbeitsverhältnisse bedingter weiterer Ausbau des bestehenden Lohnsystems werden beschrieben. In einem die Lohnfrage behandelnden Aufsatz, betitelt „Das Gedingeverfahren in den Werkstätten der Deutschen Reichsbahn“, verbreitet sich Dr. Hans A. Martens über die Grundlagen des Gedingeverfahrens, wie es seit zwei Jahren in den Werkstätten der Deutschen Reichsbahn eingeführt ist, und über die Maßnahmen zur planmäßigen Fertigung unter besonderer Hervorhebung der Zeitstudien, die im Lohntarifvertrag vereinbart sind; außerdem werden wichtige Einzelheiten aus dem Lohnwesen mitgeteilt.

Das bezeichnete, für die gesamte Fachwelt wertvolle Sonderheft enthält neben den vorstehend aufgeführten umfangreichen schriftstellerischen Arbeiten noch einige kürzere Beiträge, in denen die ersten Kühlwagen der Deutschen Reichsbahn, das Schweißen eiserner Schwellen, das Schmieden der Rohre von Lokomotivkesseln, die Probleme der elektrischen Zugbeleuchtung, die Anlage von Eisenbahnbetriebswerkstätten u. a. m. behandelt werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Schülerferienkarten.** Schüler und Studierende, die Schülererienkarten lösen wollen, müssen einen Personalausweis mit ichtbild und Unterschrift vorzeigen. Während bisher nur ersonalausweise anerkannt wurden, die von den Gemeinde-Ortspolizei-) Behörden ausgestellt waren, werden für die chüler und Studierenden der staatlichen und städtischen Anstalten jetzt zur Ersparung von Kosten auch von den Schul- und Hochschulleitungen ausgestellte Personalausweise zugelassen.

— **Bettkartenpreise.** Vom 1. Januar 1923 ab betragen die Bettkartenpreise 1. Kl. 5000 *M*, 2. Kl. 2500 *M*, 3. Kl. 1200 *M*; die Vormerkgebühr beträgt 500, 250, 120 *M*.

— **Zur Verkehrslage im Ruhrgebiet.** Der Betrieb wickelte sich in der Woche vom 26. November bis 2. Dezember im allgemeinen befriedigend ab. Der Wagenumlauf und die Wagengestellung wurden gegen Ende der Woche durch die am 1. Dezember eingetretene Tariferhöhung ungünstig beeinflußt. Infolgedessen traten an den letzten drei Tagen der Woche in der Wagen-

gestellung für den Brennstoffversand vorübergehend geringere Ausfälle ein. Auch die Anforderungen an Wagen für den Versand von anderen Gütern als Kohle, Koks und Briketts konnten an diesen Tagen nicht voll befriedigt werden. Der Bedarf an bedeckten Wagen stieg infolge der Tariferhöhung im ganzen Reichsbahngebiet an, vereinzelte geringere Ausfälle in der Gestellung dieser Wagen waren daher unvermeidlich. Für Kohlen, Koks und Briketts wurden in der vergangenen Woche im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 22 354 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert. Höchstgestellung am 27. November 23 349. Im gleichen Zeitraum des Vorjahrs betrug infolge des Wagenmangels die Durchschnittsgestellung nur 15 520 Wagen. Die Schiffahrtsverhältnisse auf den Wasserstraßen sind immer noch verhältnismäßig günstig. An den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen wurden werktäglich 21 130 t (26 947) umgeschlagen, während sich der Brennstoffumschlag in den privaten Rheinhäfen auf 6025 t (5981) und in den Zechenhäfen der Kanäle auf 25 929 t (26 517) werktäglich belief.

— Güterverkehr mit Polen. Im Verkehr zwischen Deutschland und Polen bestehen häufig Unklarheiten darüber, in welcher Weise Sendungen nach Polen abzufertigen sind. Die Reichsbahndirektion Breslau gibt deshalb im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güterverkehr die augenblicklich wichtigsten Bestimmungen bekannt, die wir nachstehend abdrucken. Für den Güterverkehr mit Polen gelten die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens (I. Ü.) über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den Änderungen und Ergänzungen in der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und in den Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und 19. September 1906 und folgenden Sonderbestimmungen: Die Sendungen müssen mit internationalem Frachtbrief aufgeliefert werden. Von der Beförderung mit durchgehendem internationalem Frachtbrief sind außer den im § 1 (1) Ziffer 1 und 2 der Ausf.-Best. zum I. Ü. aufgeführten Gegenständen ausgeschlossen: Gold- und Silberbarren, Platina, Gold, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguß und Antiquitäten sowie Leichen. Letztere müssen an der Grenze neu aufgegeben werden. Nachnahmen und Barvorschüsse sowie die Angabe des Interesses an der Lieferung sind bis auf weiteres ausgeschlossen. Zu den Lieferfristen werden die in Deutschland und Polen jeweilig geltenden Zuschläge für den Auslandsverkehr hinzugerechnet. Nachträgliche Verfügungen des Absenders sind nur zulässig, solange sich die Sendungen im Gebiete des Versandlandes befinden. Alle Sendungen sind gemäß der Ausfuhrdienstanweisung zollamtlich abzufertigen. Im übrigen findet die deutsche Zollabfertigung auf den Grenzübergangsstationen statt. Der Versender hat den Frachtbriefen alle zur Ein-, Aus- und Durchfuhr erforderlichen Zoll- und Begleitpapiere beizugeben und hat alle Folgen zu tragen, die sich aus dem Fehlen oder der Unrichtigkeit der Zollpapiere ergeben. Im Frachtbriefe ist vom Absender die Grenzübergangsstation vorzuschreiben. Die Fracht ist bis zur Landesgrenze in Frankatur (also von der Versandstation), ab Landesgrenze bis zur Empfangsstation in Überweisung (also von der Empfangsstation) zu erheben. Unterwegsgebühren einschl. Zollkosten, die von der Versandstation bis zur Übergabe an die Nachbarbahn entstehen, sind vom Absender zu tragen. Die nach Übergabe bis zur Empfangsstation erwachsenden Kosten werden vom Empfänger erhoben. Bis auf weiteres sind im Verkehr mit Polen nur die Übergänge Bomst, Costau, Dt. Eylau, Firchau, Fraustadt, Gr. Boschpol, Korsent, Kreuz, Marienburg (Westpr.), Prostken, Schneidemühl, Stentsch und Wehrse geöffnet. Eines besonderen Frachtbriefes bis zu diesen Übergängen bedarf es nicht mehr. Der internationale Frachtbrief hat vielmehr auf die Bestimmungsstation der Sendungen zu lauten. Es muß aber unbedingt der Grenzübergang vom Absender vorgeschrieben werden. Ein beschränkter Verkehr bewegt sich zurzeit auch noch über einige andere Übergänge (z. B. Freyhan, das für den Übergang von Umzugsgut, Kartoffeln, leere Wagen und Ententesendungen freigegeben ist). Auf diesen Verkehr finden noch die hierüber von den einzelnen Grenzverwaltungen erlassenen Verfügungen Anwendung. Im Verkehr von Deutschland nach Polen durch Polnischoberschlesien ist, da auch in Polnischoberschlesien die Markwährung gilt, die Abfertigung bis zu den ehemaligen deutsch-österreichischen bzw. deutsch-russischen Übergangsstationen Dzieditz, Myslowitz, Oswiecim und Kattowitz Landesgrenze auf Grund des oberschlesischen Verbandstarifs oder des Kartierungstarifs vorzunehmen. Der Versender muß bei solchen Sendungen außer dem deutsch-polnischoberschlesischen Grenzübergange auch die Übergangsstationen zwischen Polnischoberschlesien und Polen vorschreiben. Als Übergänge zwischen Deutsch- und Polnischoberschlesien sind im Verkehr mit Polen zugelassen: Borsigwerk, Bryneck, Beuthen (Oberschlesien) Hbf., Cziasnau, Gieraltowitz, Makoschau, Nensa, Olsau, Pluder, Radzionkau und Ruda. Für Holzsendungen in Wagenladungen und Güter in Kesselwagen kommt als Übergang für die Zollabfertigung Sosnitza in Betracht. Während nun die Fracht für nach dem Verbandstarif abzufertigende Sendungen (Erze, frische Seefische usw.) von der deutschen Versandstation bis zu der Übergangsstation (Myslowitz, Oswiecim usw.) ohne weiteres in einer Summe in Frankatur erhoben werden kann, ist dies für andere Gütersendungen nicht möglich. Für solche Sendungen ist die Abfertigung auf Grund des Kartierungstarifs vorzunehmen. Der Kartierungstarif schreibt aber getrennte Frachtberechnung und Frankierung bis und ab deutschoberschlesischer Landesgrenze vor. Jenseits dieser Grenze gilt für den Kartierungstarif Frachtüberweisung. Es muß daher bei den durch Polnischoberschlesien nach Polen aufgelieferten Sendungen z. B. von Berlin nach Krakau über Makoschau Landesgrenze Myslowitz den Sendungen eine Frankaturrechnung beigegeben werden, damit die Fracht für die Strecke in Polnischoberschlesien (Makoschau Landesgrenze-Myslowitz) vom Versender nachträglich eingezogen werden kann. Andernfalls wäre eine Abfertigung durch Polnischoberschlesien nicht möglich, da Polen die Einziehung von Gebühren in deutscher Währung vorläufig ablehnt. Sofern zwischen der Versandstation und den Stationen Oswiecim, Myslowitz usw. eine Abfertigung auf Grund des oberschlesischen Verbands- oder Kartierungstarifs nicht möglich sein sollte, so ist auf die Versender einzuwirken, daß sie zur Entlastung der deutschoberschlesischen Grenzstationen die Umbehandlung der Sendungen nicht in diesen Grenzstationen, sondern in größeren deutschoberschlesischen Knotenpunkten, wie Kreuzburg, Vossowska, Peiskretscham, Oppeln, Kandrzin, Cosel oder Ratibor vorschreiben. Fehlt eine derartige Vorschrift, dann haben es die Versandstationen in der Hand, die Sendungen nach den vorgenannten Knotenstationen zur Umbehandlung abzufertigen. Von diesen Stationen können die Sendungen alsdann auf Grund des oberschlesischen Wechseltarifs unmittelbar auf Myslowitz, Oswiecim weiter abgefertigt werden. Eine Frankaturrechnung ist der Sendung aber auch in diesem Falle beizufügen.

— Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland und Rumänien. Am 24. und 25. November d. J. haben in Dresden unter dem Vorsitz der Reichsbahndirektion Breslau Verhandlungen über die Einrichtung des direkten Güterverkehrs zwischen Deutschland und Rumänien stattgefunden. An den Beratungen beteiligten sich Vertreter der rumänischen Eisenbahnen, der polnischen Staatseisenbahnen, der tschechoslowakischen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnen sowie der Deutschen Reichsbahn einschließlich des Saargebiets. Es wurde eine Einigung über die anzuwendenden reglementarischen Vorschriften und besonderen Bestimmungen im Verkehr Deutschland-Rumänien erzielt. Die Aufnahme des Verkehrs ist vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden für den 1. Februar 1923 in Aussicht genommen, vorausgesetzt, daß sich die besonderen Vorkehrungen bis dahin durchführen lassen, die von den Eisenbahnverwaltungen der verschiedenen am deutsch-rumänischen Verkehr beteiligten Staaten zu seiner Aufnahme noch zu treffen sind. Für den deutsch-rumänischen Verkehr sind gewisse Einschränkungen vorgesehen. Er wird vorläufig nur auf den Wegen durch folgende Staaten zugelassen, zwischen denen der Versender die Wahl hat:

1. durch Polen allein;
2. durch Polnischoberschlesien und Polen;
3. durch die Tschechoslowakei und Polen;
4. durch die Tschechoslowakei allein;
5. durch die Tschechoslowakei und Ungarn;
6. durch Österreich und Ungarn.

Der gewählte Weg ist vom Versender durch Angabe der Grenzübergangsstationen von Staat zu Staat im Frachtbriefe vorzuschreiben. Andere Durchfuhrwege, insbesondere solche durch mehrere Länder (z. B. durch die Tschechoslowakei-Österreich-Ungarn) dürfen zunächst nicht gewählt werden. In Anbetracht der Schwierigkeiten, die bei der Erhebung und Verrechnung der Frachten und Gebühren in verschiedenen fremden Währungen unter den gegenwärtigen unsteten Währungsverhältnissen sowohl für die Verfrachter als auch für die Eisenbahnverwaltungen entstehen, wird der neue deutsch-rumänische Tarif keine direkten Frachtsätze zwischen deutschen und rumänischen Stationen enthalten. Er ermöglicht ebenso wie die bisher bereits herausgegebenen direkten Tarife zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn nur eine direkte Abfertigung der Sendungen mit durchlaufenden internationalen Frachtbriefen zwischen deutschen und rumänischen Stationen und erübrigt somit die Vermittlertätigkeit in den Grenzübergangsstationen. Die Fracht wird zum Teil als Frankatur von den Versendern in den Versandstationen, zum

deren Teil auf die Empfänger in den Bestimmungsstationen Sendungen überwiesen und von diesen eingezogen werden.

— **Die Reichsbahn** führt einen vom 7. bis zum 31. Dezember 2 gültigen Ausnahmetarif für Christ- (Weihnachts-) Bäume durch den die Fracht zu den Sätzen und Bestimmungen der sse E statt C berechnet wird. Dies entspricht einem Frachthlaß von rund 30 %.

— **Elektrischer Bahnbetrieb Dessau-Magdeburg.** Am 19. Deber werden einer WTB.-Meldung zufolge die Fahrleitungen elektrischen Zugförderungsanlage auf dem Streckenabnitt Dessau-Magdeburg unter Spannung gesetzt werden. nit ist die ganze 120 km lange Bahn Leipzig-Magdeburg trisiert. Diese durch das mitteldeutsche Braunkohlengebiet rende Linie gehört dann zu den längsten in Deutschland er für elektrische Zugförderung eingerichteten Vollbahnen. Bahnanlage entspricht denen der bereits fertigen Strecken, Betriebsspannung beträgt 15 000 Volt, welche in den Kraftken bei Bitterfeld erzeugt werden.

— **BzBg. (Bahnamtlich zugelassene Berliner Gepäckbeförde-g).** Die im Frühjahr des Jahres 1909 gegründete „Bahnlich zugelassene Berliner Gepäckbeförderung" („BzBg"), che zur An- und Abfuhr des Reisegepäcks mit der Eisenbahn ondere Vereinbarungen getroffen hatte und von allen Reilen gern benutzt wurde, hat am 2. Dezember ihren Betrieb gestellt. Die Gründe für die Auflösung der Gesellschaft hauptsächlich in der Ungunst der Zeitverhältnisse zu nen. Die Überführung wird seit 1. Dezember von der Berr Paketfahrt-Gesellschaft Starke & Co. wahrgenommen, erhin auch die übrigen Geschäfte.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn sind ende Änderungen eingetreten: Ernannt sind: zum erregierungsbaurat: der Regierungsbaurat Wilhelm ber in Köln; zum Regierungsbaurat: die Regiegsbaumeister des Hochbaufaches Krug in Breslau und ttich in Berlin sowie der Eisenbahnamtmann Lüttgerg in Königsberg (Pr.); zum Eisenbahnamtmann: Eisenbahnoberlandmesser Höfer in Altona und die Eisenoberinspektoren Rechnungsrat Fleckner in Mainz, zelmann in Berlin und Wohllebe in Dresden; zum gierungsbaumeister: die Regierungsbauführer des hinenbaufaches Heinrich Stinner aus Köln-Deutz unter berufung zur Beschäftigung im Reichsbahndienst bei der hsbahndirektion in Berlin und Wilhelm Kunze aus Höxter r Einberufung zur Beschäftigung im Reichsbahndienst bei Reichsbahndirektion in Hannover. — Dem Regierungsbaurat wig Maas in Heidelberg ist die nachgesuchte Entlassung dem Reichsdienst erteilt.

Österreich.

Der Weihnachtsverkehr auf den Bundesbahnen. Um eine e Abwicklung des Schnellzugsverkehrs in der Weihnachtsie zu ermöglichen, wird für diese Zeit das Platztensystem wieder eingeführt werden.

Die Wirkungen der Einschränkungen im Bahnverkehr. Die desbahnverwaltung hat zum Zwecke der Erzielung von Ernissen eine Anzahl von Eisenbahnzügen aufgelassen. Daist diese Ersparungsaktion keineswegs beendigt. Die Erngen bezüglich der Notwendigkeit der Führung einzelner werden fortgesetzt und von den zu diesem Zwecke abveren Berichten der Bundesbahndirektionen wird es abhängen, och weitere Einschränkungen im Bahnverkehr vorgenommen en. Gegenwärtig werden durch das die einzelnen Züge berende Revisionspersonal Zählungen des reisenden Publikums enommen, die darüber Aufschluß geben sollen, ob bei den planmäßigen Zügen eine Verringerung der Wagenzahl mögist, und wo dies ohne Schädigung des Verkehrs tunlich wird die Zugstärke entsprechend herabgemindert. Die seit 6. November verfügten Einschränkungen ergeben eine tägErsparnis von ungefähr 160 t Kohle, das macht bei einem enpreis von ungefähr 600 000 K. 96 Millionen, also fast lliarden im Monat aus.

Ungarn.

Erhöhung der Eisenbahntarife auf den ungarischen Staatsen. Die Eisenbahntarife wurden mit Wirksamkeit vom ovember d. J. erhöht, und zwar im Personenverkehr um , im Eil- und Lastgüterverkehr um 30 bis 200 %. Die erhöhung wird diesmal damit begründet, daß die Staatsbahnen — trotz Verringerung der Betriebsausgaben und Bemühens zur Erhöhung der Betriebseinnahmen — mit außerordentlichen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Von den Maßnahmen zur Herabsetzung der Ausgaben ist der Abbau des Eisenbahnpersonals hervorzuheben, wodurch sich die Zahl der Angestellten von 62 700 auf 35 800 verringerte. Ferner wurde eine der Budapester Betriebsleitungen aufgelöst, die Zahl der Sektionen der Direktion herabgesetzt und der Geschäftsgang auf der ganzen Linie vereinfacht.

Erhebliche Ausgaben sind infolge der ungeregelten Wirtschaftsordnung und der Änderung unserer politischen Grenzen erwachsen. Aus den abgetrennten Gebieten sind 14 000 Eisenbahner ausgewiesen worden, deren Unterbringung und Versorgung mit erheblichen Kosten verbunden war. Ferner ist zu erwähnen, daß der gegenseitige Übergang des Verkehrs mit den Nachbarstaaten statt auf den bisher 28 auf 50 Grenzstationen abgewickelt werden muß, was naturgemäß ein größeres Personal erfordert. Ferner haben sich Mehrausgaben in der Versorgung des Personals mit Lebensmitteln und Brennholz ergeben. Schließlich bedeutet eine erhebliche Last die Beschaffung der meisten Bedarfsartikel, wie Kohle, Öl, Schwellen usw., die zum größten Teile vom Auslande bezogen werden müssen.

Es muß ferner berücksichtigt werden, daß die Streckenerhaltung und Instandsetzung des Wagenparkes sich während des Krieges infolge des Materials- und Arbeitermangels bloß auf das Mindestmaß beschränkte. Die Verschiebung dieser Instandhaltungsarbeiten hat die starke Abnutzung der Strecken zur Folge gehabt, infolgedessen diese Arbeiten schon vom Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit mit erheblichen Kosten durchgeführt werden mußten. Schließlich muß erwähnt werden, daß infolge der fortschreitenden Verteuerung sämtlicher Lebensmittel und Bedarfsartikel die Gehälter bzw. Löhne der Angestellten erhöht werden mußten.

Indem nun auf dem Gebiete der Personalauslagen und sonstigen Ausgaben keine wesentlichen Ersparnisse erzielt werden können, mußte sich die Regierung entschließen, an eine Steigerung der Betriebseinnahmen, namentlich im Wege der Eisenbahntariferhöhung zu schreiten.

Trotzdem die Tarife im Monat März d. J. erhöht wurden, wird die im Monat Juli d. J. maßgebende Geschäftsbilanz vom Jahre 1921/22 mit einem Fehlbetrag von nahezu einer Milliarde abschließen. Die Ausgaben bezifferten sich auf etwa 8,4 Milliarden, während die Investitionen auf 600 Millionen veranschlagt werden. Dieser Umstand hat die Regierung dazu bewogen, im Monat August eine neuerliche Tariferhöhung vorzunehmen. Seit der Tariferhöhung im Monat August d. J. haben sämtliche Eisenbahnbetriebsmaterialien — wie Kohle, Schwellen, Rapsöl, Holz, Eisen, Stahl usw. — eine erhebliche Verteuerung erfahren, sodaß bloß bei der Kohle eine Mehrausgabe von 6,4 Milliarden, bei Schwellen von 2 Milliarden, bei Eisen- und Stahlmaterial von 1,3 Milliarden verursacht wurde. Durch die abermals eingetretene Verteuerung der Lebensmittel und Bedarfsartikel sind die Beiträge der Staatsbahnen zur Verpflegung des Eisenbahnpersonals — die Kosten der Versorgung mit Kohle und Holz hinzugerechnet — auf 9,6 Milliarden gestiegen.

Die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnangestellten hat sich infolge der neuerlichen Preissteigerung wieder derart verschlimmert, daß vom 1. Dezember an die außerordentlichen Hilfszulagen verdoppelt und im Oktober d. J. das Doppelte der vereinigten außerordentlichen Unterstützungen gewährt werden mußte. Außer den erwähnten Ausgaben tauchen noch andere erhebliche Mehrausgaben auf, so die des Amortisations- und Zinsenbedarfs der Eisenbahnanleihen, für dessen Deckung die Staatsbahnen aufzukommen haben.

Wenn nun sämtliche in der Geschäftsbilanz der Staatsbahnen sich ergebenden Mehrausgaben berücksichtigt werden, so kann man — die Investitionsbedürfnisse nicht in Rechnung gezogen — für ein Jahr mit Ausgaben von beiläufig 47 Milliarden Kronen rechnen, während demgegenüber aus den derzeitigen Tarifen und den aus der Transport- und Eisenbahnsteuer sich ergebenden ärarischen Einnahmen — 26 Milliarden Kronen als Betriebseinnahmen zu gewärtigen sind. Es liegt daher klar auf der Hand, daß Maßnahmen zur Verringerung der Ausgaben nicht hinreichen, um den erheblichen Fehlbetrag der Staatsbahnen zu decken, demzufolge die Tariferhöhung gebieterisch erfolgen mußte.

Die Tariferhöhung erstreckt sich auf die sämtlichen Linien der Kön. ungarischen Staatsbahnen, ferner auf die unter ihrer Verwaltung stehenden Lokalbahnen. Gleichzeitig wurden die Personen- und Gütertarife mit Wirksamkeit vom 20. November 1922 erhöht auf den unter Verwaltung der Kön. ung. Staatsbahnen stehenden Linien der Arader und Csanáder Vereinigten Eisenbahnen.

Von demselben Zeitpunkte an treten auf den ungarischen Strecken der Südbahngesellschaft erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Schließlich wurden sämtliche Personen- und Gütertarife ab 20. November d. J. auf der Györ-Sopron-Ebenfurter und auf der unter ihrer Verwaltung stehenden Fertövidéker Bahn erhöht.

— **Wirtschaftliche Annäherung zwischen Ungarn und Oesterreich.** Staatssekretär Dr. Elemér Hantos hat in der Österreichisch-Ungarischen Handelskammer einen beachtenswerten Vortrag gehalten, aus dem wir die wichtigsten Erörterungen folgen lassen:

Redner verwies zunächst auf die Bestimmungen des Trianoner Vertrags, laut welchem Oesterreich, Ungarn und die Tschecho-Slowakei einander für fünf Jahre zolltarifarische Zugeständnisse machen können, auf die die Meistbegünstigung keine Anwendung findet. Er erörterte sodann, daß es zurzeit ausgeschlossen ist, daß die Annäherung zwischen Ungarn und Oesterreich in der Form einer Zollunion zustande komme. Demgegenüber wäre eine Annäherung in der Form eines Zoll- und Wirtschaftsbündnisses angebracht. Das Bündnis sollte auf Grund wechselseitiger Begünstigungen, der Erleichterung des Zwischenverkehrs, der Gewährung von Zollbegünstigungen und einer Zollvorzugsbehandlung geschlossen werden. Es sollte zwischen den beiden zollverbündeten Ländern eine Verkehrsgemeinschaft geschlossen werden. Die geographische Lage der beiden Staaten erfordert von beiden die bestmögliche Ausbildung des Transitverkehrs und ein vertieftes Zusammenarbeiten auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Redner betonte ferner, daß im Interesse einer anstandslosen Entwicklung gegenseitiger Beziehungen gewisse Schwierigkeiten des alltäglichen Verkehrs beseitigt werden müssen. Der Vortragende schloß seinen Vortrag mit der Bemerkung, daß wir für ein das ganze Mitteleuropa umfassendes Zoll-, Wirtschafts- und Währungsbündnis eintreten.

— **Der Herbstverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Der diesjährige Herbstverkehr hat sich bis jetzt dem vorjährigen gegenüber viel günstiger gestaltet. Während nämlich die Anzahl der in den ersten drei Monaten des Wirtschaftsjahres 1921/22 (Juli, August, September) aufgegebenen Güter insgesamt 341 709 Wagenladungen betrug, bezifferte sich deren Anzahl in der gleichen Zeit des laufenden Wirtschaftsjahres auf 401 237 Wagenladungen, so daß die Steigerung rund 17 % beträgt. Dieses günstige Ergebnis ist einerseits auf die kürzeren Umlaufzeiten der Wagen, andererseits auf den Umstand zurückzuführen, daß infolge des anhaltenden Regenwetters die Zufuhr der Rohstoffe zur Eisenbahnstation erheblich erschwert ist, somit die Güter nicht in längeren Zeitabschnitten, sondern in gleichmäßigem Tempo zur Aufgabe gelangten, während die Zufuhr zur Eisenbahnstation im Herbste des Vorjahres stoßweise erfolgte.

— **Die Ablösung der Budapester Vereinigten Stadtbahnen.** Im Laufe dieses Monats wird die Stadtrepräsentanz in Angelegenheit der Ablösung der Vereinigten Stadtbahnen zu einer außerordentlichen Vollversammlung einberufen werden. Auf die Tagesordnung gelangt der Bericht der zuständigen Abteilung über die bisherigen Maßnahmen und Vorbereitung zur Durchführung der Ablösung der Vereinigten Stadtbahnen. Nach Vorschlag dieser Abteilung sollen die Straßenbahnen durch eine Aktiengesellschaft verwaltet werden. Zu diesem Zwecke hat ein aus französischen und belgischen Finanzinstituten bestehendes Konsortium an den hauptstädtischen Magistrat eine Eingabe gerichtet, in der es die Bedingungen mitgeteilt hat, unter denen es die abzulösenden Straßenbahnen für längere Zeit in Pacht nehmen würde. Der Magistrat hat eine besondere Kommission damit betraut, das Angebot eingehend zu besprechen und festzustellen, ob die Verpachtung der Straßenbahnen an die oben erwähnte Gesellschaft für die Hauptstadt vorteilhaft wäre oder nicht. Diese Kommission wurde angewiesen, in dieser Angelegenheit konkrete Vorschläge zu unterbreiten. Da aber die Studien dieser Frage längere Zeit in Anspruch nehmen werden, so daß die Entscheidung bis zur Frist der Ablösung nicht erfolgen kann, wurden Maßnahmen getroffen, daß in diesem Falle es dem ausländischen Konsortium freistehe, mit der von der Hauptstadt zu bildenden Aktiengesellschaft, der die Leitung der Straßenbahnen anvertraut werden soll, behufs Pachtung der Eisenbahn in Verbindung zu treten.

— **Einführung der 4. Wagenklasse auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen.** Um das Reisen auf der Eisenbahn denjenigen zu erleichtern, die die erhöhten Fahrpreise zu erschwingen außerstande sind, sah sich die Direktion der ung. Staatsbahnen veranlaßt, bei den Personen- und gemischten Zügen die vierte Wagenklasse einzuführen. Da jedoch entsprechende Wagen nicht vorhanden sind, hat die Staatsbahndirektion eine Anzahl gedeckter Güterwagen für den Personenverkehr umbauen lassen, die demnächst in die Züge eingereiht werden.

— **Der Bau des Budapester Handelshafens.** Die Bauarbeite des Budapester Handels- und Industriehafens schreiten günsti vorwärts. Zurzeit werden die Erweiterung und Regulierung de Soroksárer Donauarmes, ferner der Ausbau der durch di Hauptstadt errichteten Kaimauer und der Gubácser Brücke vo genommen. Begonnen wurde der Bau von zwei Hafenbassin auf der Donauseite der Csepelinsel, ferner die Umgestaltun der Inselgleise zu einem Kohlen- und Baumaterialien-Verlad platz. Weiterhin wird der Bau der Straßenzüge und Eise bahnverbindungen vorgenommen, und zwar zu dem Zwecke, u die obenerwähnten Hafenanlagen in den bereits bestehende Eisenbahn- und Straßenverkehr einzufügen. Ferner ist au eine neue Eisenbahnstationsanlage für die Station Budape Hafenbahnhof im Zuge. — Von der Csepeler Seite führt ein Zufahrt zu einer Eisenbrücke, über welche drei Eisenbahngleis und drei Straßenzüge führen. An der nördlichen Seite de Hafens wird außerdem eine zweigleisige Eisenbahnbrücke ge baut. Acht Brückenpfeiler sind bereits fertiggestellt.

— **Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.** Bekann lich liegt ein Teil der Vereinigten Arader und Csanáder Eise bahnen auf ungarischem, ein anderer Teil auf rumänische Gebiete. Laut einer Verordnung der rumänischen Regierun übernimmt nun der rumänische Staat die auf seinem Gebiet liegende Teilstrecke dieser Bahn in eigene Verwaltung.

— **Die Wiederaufnahme des ungarisch-rumänischen Güter verkehrs.** Anläßlich der Gyalafehérvarer Krönungsfeier hatt die rumänische Regierung die strengste Grenzsperre angeordne und mit Ungarn sämtlichen Verkehr eingestellt. Nach Ablau der Krönungsfeier wurde die Grenzsperre behoben, jedoch de Verkehr nur teilweise wieder aufgenommen. Gegenüber de in Wirtschaftskreisen verbreiteten Gerüchten, als wäre de Verkehr hinsichtlich der Holzeinfuhr aus Rumänien noch imme eingestellt, äußerte sich der Direktionspräsident der Kön. ung Staatsbahnen, Dyonis Kelety, zu einem Mitarbeiter einer haupt städtischen Zeitung, daß der Wagenverkehr zwischen Rumänie und Ungarn reibungslos abgewickelt wird. Aus rumänische Gebiete treffen täglich durchschnittlich 270 Wagenladungen ein Die Staatsbahndirektion setzt alles daran, damit der Verkeh zwischen diesen beiden Staaten auch in Zukunft anstandslo abgewickelt werde.

— **Todesfall.** Emanuel Chlumszky, Kön. Rat, Direktionsstell vertreter, ist nach einer schweren Operation gestorben. De Verblichene war während 52 Jahren im Dienste der Kön. ung Staatsbahnen und führte als Sektionsleiter in vorbildliche Weise sein Amt. Sein zuvorkommendes, herzgewinnendes Wese erwarb ihm die Zuneigung und Hochachtung aller seiner Fach genossen.

— **Personalnachrichten.** Der Reichsverweser hat den Eise bahn- und Schiffahrt-Oberinspektoren Paul Hieronymi un Egyed Szálágyi den Titel und Charakter von Ministerialräte den Eisenbahn- und Schiffahrt-Kommissären Karl Stoll und Bél Alczeghy den Titel von Kön. ung. Eisenbahn- und Schiffahrt inspektoren verliehen.

Niederlande.

— **Lohnabbau.** Der Konflikt zwischen der Eisenbahnverwa tung und den Fachverbänden des Eisenbahnpersonals ist be endet. Anfang Oktober d. J. teilte die Generaldirektion de Fachverbandsvorständen mit, daß — mit Rücksicht auf di notwendige Ermäßigung der Betriebskosten — eine Herabsetzun der Löhne und Gehälter um 8½ % vom Januar 1923 ab unab wendbar sei. Falls aber vom Personal die Form eines Pen sionsbeitrags vorgezogen und der Generaldirektion kein Vor wurf gemacht würde, daß sie dadurch von dem 1921 an genommenen Prinzip der prämienfreien Pensionen abkomme so sei die Generaldirektion bereit, sich auf einen Pension beitrag von 8½ % (5½ % der ersten 3000 Fr. und 3 % de vollen Besoldung) festzulegen.

Nach einer Reihe von Protestversammlungen der Arbeite und Beamten und langen Verhandlungen — wobei ein Kon flikt wiederholt als sicher bevorstehend erschien — und nac Erklärung der Regierung, daß jedes weitere Entgegenkomme ausgeschlossen sei, haben die Fachverbandsvorstände die For des Pensionsbeitrags gewählt.

Das Entgegenkommen besteht darin, daß die früher scho eingeführte Herabsetzung von 10 % der Löhne und Gehälte des Werkstättenpersonals auf 7 % ermäßigt wird und daß di Generaldirektion für 1923 von weiterer Herabsetzung der Löhne Abstand nimmt, es sei denn, daß die Besoldung des Eise bahnpersonals die Besoldungen in anderen Betrieben wei übersteigen sollte. Ferner soll die neue Pensionsregelung fü

Eisenbahnpersonal so viel wie möglich übereinstimmen der Reichsregelung. Was die neue Einteilung der verschiedenen Gemeinden betrifft (Löhne nach Wohnort), so hat die Generaldirektion zugesagt, die daraus zu erzielende Ersparung auf ca 1 Million Gulden zu beschränken.

Übrige europäische Länder.

— **Kritik der Staatsrevisoren an den schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedischen Staatsrevisoren haben nunmehr ihren üblichen Bericht über die Staatsverwaltung abgestattet. Der vorjährige Bericht hatte eine Reihe von Überraschungen gebracht und man hatte daher dem heurigen Bericht an manchen Stellen mit großer Spannung entgegengesehen. Doch ist die Ausbeute diesmal bedeutend geringer als voriges Jahr, wenn auch einige Aufsehen erweckende Anmerkungen nicht fehlen. Die Staatsbahnen sind der bedeutendste Zweig der Staatsverwaltung und auf sie beziehen sich denn auch die meisten Bemerkungen.

Während die Bahn Mora-Vänern vor dem Übergang auf den Staat jährlich ungefähr 4—5 % des staatlichen Einkaufpreises von 11 275 000 Kr. abgeworfen hatte, hat sich der Überschuß, seitdem die Bahn in Staatsbesitz gelangte, in einen jährlichen Verlust umgewandelt, der z. B. in den Jahren 1918 und 1921 auf 2 248 000 und 2 566 000 Kr. hinaufging. Die Revisoren schreiben dieses schlechte Ergebnis hauptsächlich der Verwaltung der Bahn zu, die anscheinend in hohem Grade die rein wirtschaftlichen Gesichtspunkte hintansetzte und dafür dem Verlangen nach einer, wie man sagt, staatsbahnmäßigen Anlage nachgab. Während das Personal 1915 und 1916, den beiden letzten Privatbahnjahren, noch 412 bzw. 441 betrug, wurde 1919 die Zahl 716 erreicht und 1921 war sie noch 601. Dazu kommen die bedeutend erhöhten Unterhaltungskosten. Trotz der ungünstigen Ergebnisse hat die Eisenbahndirektion kostspielige Erweiterungs- und Verstärkungsarbeiten an den Anlagen nach erholter Genehmigung der Regierung und des Reichstags vorgenommen. Diese Verstärkungsarbeiten haben nach den bei der Eisenbahndirektion erholten Angaben bis zum Oktober 1922 nahezu 5 Millionen verschlungen. Da ein Teil der Arbeiten sich noch auf nicht ganz begründete Weise auf Unterhaltung übernommen worden sei, seien diese 5 Millionen sogar noch überschritten worden. Eine geotechnische Untersuchung, die stattfand, nachdem die besprochenen Verstärkungsarbeiten im wesentlichen zu Ende geführt waren, hat erwiesen, daß der Grund, über den die Bahn läuft, an einer großen Anzahl von Stellen von solcher Beschaffenheit ist, daß er die Lokomotiven, zu deren Durchführung die Bahn verstärkt wurde, nicht trägt, wenigstens nicht ohne große Herabsetzungen der Geschwindigkeit. Aus allen dem schließen die Revisoren, daß die Eisenbahndirektion bei ihrer Verwaltung der Bahn Mora-Vänern es an wirtschaftlicher und auch technischer Voraussicht und an sparsamem Umgehen mit den Staatsmitteln hat fehlen lassen.

Die Revisoren weisen darauf hin, daß, obwohl die Geschäfte der Eisenbahndirektion seit 1918 wesentlich abgenommen hätten, die Anzahl der Direktionsbeamten zugenommen habe. Die Beamtenstellen sollten, nötigenfalls unter Minderung der Anzahl der Büros, baldigst vermindert werden. Einziehung des Militärbüros, das täglich durchschnittlich einen Geschäftseinlauf habe und sieben Personen beschäftige, komme in Frage. Aus dem Bericht der Bahnabteilung gehe hervor, daß die Architektenabteilung mit einer großen Anzahl von Verneuzeitlichungs- und Erweiterungsbauten beschäftigt gewesen sei. Die Revisoren sind der Anschauung, daß mit Rücksicht auf das Betriebsergebnis der Staatsbahnen solche Arbeiten vorderhand eingestellt und nur Ertrag abwerfende Anlagen ausgeführt werden sollen.

Die Inlandbahn werde allzu „staatsbahnmäßig“ ausgerüstet. Die Revisoren weisen hierbei auf einen von der Eisenbahndirektion vorgenommenen Ausbau des Halte- und Ladeplatzes Åsån zwischen den Stationen Vimo und Vik der Teilstrecke Östersund—Mora hin, da der Verkehr hier besonders unbedeutend sei. Ferner ist den Revisoren aufgefallen, daß für Expeditionszwecke auf Station Sveg die gleiche Personenzahl, usf. wie für Wagenauswechslung, Güterladen u. a. angestellt sei. Solange der Verkehr auf neuen Staatsbahnlinien gering sei, sollte der Betrieb so billig wie möglich gehandhabt werden, kein ausgebildetes Personal sollte nicht verwendet und es sollte überhaupt die Personenzahl so niedrig wie möglich gehalten werden. Die auf der Strecke Sveg-Brunflo eingeführte Einrichtung von Halteplatzstationen, denen nur ein Bahnwächter unter Beihilfe der Ehefrau vorsteht, findet den Beifall der Revisoren, doch hätte der Entschluß zu dieser Einrichtung schon früher gefaßt werden und nicht, wie geschehen, jeder Stationsbau zweiwohnig für einen Vorsteher und einen Bahnwächter ausgestattet werden sollen. Beim Bau neuer Staatsbahnlinien ist es von Bedeutung, daß die „staatsbahnmäßigen“ Einrichtungen, die bisher allzusehr im Schwunge waren, durch Anordnungen ersetzt werden, die sich dem Verkehrsbedarf anpassen. Besonders gelte dies bei der Länge der Ausweichgleise. Wenn die strategischen Anforderungen weiter gingen, so müßten die Kosten hierfür vom Militär übernommen werden. Die Revisoren betonen, daß auf dem noch nicht fertiggestellten Teil der Inlandbahn die Kosten durch Vereinfachung der Einrichtungen herabgesetzt werden müßten.

Die Revisoren beanstanden weiter den zu großen Holzvorrat der Staatsbahnen. Am 1. Juli 1922 habe der Holzvorrat 784 200 Kubikmeter betragen und er sei mit 9 046 000 Kr. zu Buch gestanden, also etwa zum doppelten dessen, was zum gleichen Zeitpunkt für den Kohlenvorrat angesetzt gewesen sei. Der Kohlenvorrat entspreche aber dem Verbrauch des Jahres. Ein großer Teil des Holzes sei von minderwertiger Beschaffenheit. Im ersten Halbjahr 1922 wurden davon nur 152 000 cbm verbraucht. Wenn die Verwendung gleich langsam weitergeht, dürfte ein großer Teil des Holzes wertlos werden. Die Revisoren schlagen daher einen Verkauf des Holzes vor. Die Einkaufpreise würden dabei zwar nicht erzielt, doch würden die Verluste nicht größer werden, als wenn, wie es jetzt der Fall ist, das Holz hauptsächlich als Lokomotivbrennstoff verbraucht wird. 6 cbm Holz zu 13 Kr. entsprechen als Lokomotivbrennstoff nicht mehr als 1 t Kohlen zu 30 Kr. Das Holz sei zu hoch eingesetzt worden und die Eisenbahndirektion habe damit gegen gesunde Geschäftsgrundsätze verstoßen.

Weiter beziehen sich die Beanstandungen der Revisoren auf eine Anzahl Bauten, die Erweiterung des Bahnhofes Storvik und der Lokomotivstation Mjölby, sowie die Umbauten an der Station Katrineholm, die nur dazu bestimmt gewesen seien, dem ganzen ein besseres Aussehen zu geben. Die Revisoren haben die neue, für 1 210 000 Kr. ausgeführte Lokomotivstation in Örebro besucht. Da Örebro kein Schwerpunkt des Lokomotivdienstes sei, so bezweifeln die Revisoren die Notwendigkeit der Anlage und glauben, daß vorteilhafter die Lokomotivstation in Hallsberg erweitert worden wäre. Das Personal bei verschiedenen Eisenbahnexpeditionen und Maschineningenieurbüros sei zu zahlreich und überqualifiziert.

Dann haben sich die Revisoren auch eingehend mit dem Freifahrtwesen der Staatsbahnen befaßt und dabei festgestellt, daß außer den Freikarten für Eisenbahnbeamte im Staats- und Privatdienst 1065 Personen (Staatsräte, Bischöfe, Landeshauptleute, Provinzialstaatsanwälte und Polizeibeamte u. a.) im Jahre 1922 ständige Staatsbahnfreikarten besessen hätten. Sie weisen darauf hin, daß dieses Freifahrtrecht vom Reisezweck unabhängig sei, und daß die Staatsbahnen dadurch um wesentliche Einkünfte kämen. Sie fordern eine Umänderung der Freifahrtbestimmungen und insbesondere des Übereinkommens zwischen Staats- und Privatbahnen. Die ständigen Freikarten sollten bedeutend eingeschränkt werden und nur für solche Fälle vorbehalten bleiben, wo wichtige und sachliche Gründe vorliegen. Endlich bezieht sich eine Beanstandung noch darauf, daß die Witwen- und Waisenkasse der Staatsbahnen zu große Einkünfte habe. Dr. S.

— **Vorbereitungen der schwedischen Staatsbahnen auf den nächstjährigen großen Verkehr.** Um dem erwarteten großen Verkehr der nächstjährigen Ausstellung in Gothenburg sowie auch dem damit in Verbindung stehenden Verkehr von Auslandstouristen Rechnung zu tragen, hat die schwedische Eisenbahndirektion einige Verbesserungen ihres Wagenparkes vorgenommen. Ein wichtiger Teil dieser Vorbereitungen ist die Verbesserung des Schlafwagenparkes. Doch finden eigentliche Neuherstellungen nicht statt. Nur 3 Stück vereinigte 1. und 3. Klasse Schlafwagen — von der gleichen Art wie in den Norrlandzügen angewendet — sind für Mittel, die zur Linderung der Arbeitslosigkeit angewiesen sind, bestellt worden. Um so umfassender waren dagegen die Umbauten und Verneuzeitlichungen. Im laufenden Jahre wurden sonach 10 Stück alte 2.-Klasse-Sitzwagen vom Drehgestelltyp zu Schlafwagen umgebaut, wodurch man in jedem Wagen an Stelle von 6 Sitzplatzabteilen 12 Stück Halbabteile für Schlafwagenreisende erhalten hat. Neuerdings hat die Eisenbahndirektion noch größere Umbauten dieser Art in Aussicht genommen. Es sollen 20 Stück alte, ausschließlich aus Ganzabteilen zusammengesetzte Schlafwagen, die nunmehr wegen ihrer Unbequemlichkeit nur mehr an großen Festen oder bei anderen zufälligen Verkehrsanschwellungen verwendet werden, verneuzeitlicht werden. Diese Wagen sollen während des Winters für 44.000 Kr. für den Wagen umgebaut und ausschließlich für Halbabteile neuzeitlichster Art mit schiefen Wänden, Wasserleitung und anderen Bequemlichkeiten eingerichtet werden. Aber auch nach diesem Umbau sind noch gegen 40 von den alten Wagen vorhanden, die fortlaufend auf den Stationen als Rückhalt für äußerste Fälle herumstehen. Dr. S.

— **Die elsaß-lothringischen Bahnen.** Die elsaß-lothringischen Blätter veröffentlichen, wie die D. A. Z. meldet, den Gesetzentwurf betreffend Genehmigung eines Übereinkommens zwischen

dem französischen Minister der öffentlichen Arbeiten und der Ostbahngesellschaft, „betreffend die Betriebsübernahme des Netzes von Elsaß und Lothringen". Die Kammer wird in Bälde zu beschließen haben, ob die lange beabsichtigte Aufhebung des staatlichen Betriebes der elsaß-lothringischen Bahnlinien Tatsache werden soll. Der Gesetzvorschlag sieht Aufrechterhaltung der Rechte der Beamten und Angestellten vor. Eine Versetzung in das französische Netz soll nur mit schriftlicher Zustimmung zulässig sein. Die Gehalts- und Anstellungsbedingungen der großen französischen Bahnen sollen auf das elsaß-lothringische Teilnetz so angewandt werden, als handle es sich um ein besonderes Netz.

Der Betrieb soll als eine Einheit weitergeführt werden (besondere Konten für den Betrieb, die Instandsetzungsarbeiten, für Ankauf von Wagenmaterial und Bau neuer Linien). Eine regionale Direktion ist in Straßburg aufrechtzuerhalten. Ihr ist eine „Commission consultative" beizugeben, „zusammengesetzt aus 12 Mitgliedern, bezeichnet durch die Körperschaften, Handelskammern, Landwirtschaftskammern, Gewerbekammern, welche die wirtschaftlichen Interessen der drei Departements vertreten."

— Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Der schweizerische Bundesrat hat sich anläßlich der Vorlage des Etatsvoranschlags für 1923 (vgl. Nr. 40, S. 791 d. Ztg.) in einer Botschaft an die Bundesversammlung über die allgemeine Finanzlage der S. B. B. ausgesprochen. Der Chef des Eisenbahndepartements, Bundespräsident Haab, hatte schon bei früherem Anlaß gegenüber der Forderung auf allgemeinen Tarifabbau Vorsicht und Zurückhaltung empfohlen. Wenn auch in der jetzigen Botschaft derselbe Gedanke vorherrscht, so soll doch die Generaldirektion der S. B. B. prüfen, ob nicht im Interesse der Volkswirtschaft schon im Frühjahr 1923 ein erster Schritt auf dem Wege der allgemeinen Tarifermäßigung gemacht werden könne. Im übrigen wird damit gerechnet, daß im nächsten Jahr bereits eine entscheidende Wendung zur Besserung der Finanzlage der S. B. B. eintreten werde. Die Gewinn- und Verlustrechnung soll mit einem Fehlbetrag von 25 Millionen Franken abschließen, also etwa mit einem Drittel des Verlustes von 1921. Es heißt dann: „Die Entlastung berechtigt zu der Annahme, daß es möglich sein wird, bei größter Sparsamkeit auf allen Gebieten, bei strengem Maßhalten im Materialverbrauch und zweckmäßiger Verwendung der Arbeitskräfte sowie bei der Vermeidung aller nicht durchaus notwendigen Ausgaben, die Defizitperiode in nicht allzu ferner Zeit zu überwinden und mit der Tilgung der in der Krisenzeit angewachsenen Schulden zu beginnen."

Eine Entscheidung über die Tarifermäßigungen ist also noch nicht getroffen worden. Immerhin wird aber in der Presse schon mit Sicherheit damit gerechnet, daß mit Wirkung vom 1. Mai 1923 die Rückfahrkarten, die bisher nur auf große Entfernungen eine Ermäßigung gegenüber den einfachen Fahrkarten genießen, allgemein um 20 % herabgesetzt werden sollen. Bekanntlich waren die Rückfahrkarten in der Schweiz vor dem Kriege außerordentlich begünstigt; der Grundtarif III. Klasse betrug z. B. 5,2 Rappen für ein Kilometer, die Rückfahrkarten kosteten dagegen nur 6,5 Rappen. Schnellzugszuschläge gab es nicht. Die einfachen Fahrpreise III. Klasse sind inzwischen von 5,2 auf 7,5 Rappen erhöht worden, die Rückfahrkarten auf das Doppelte des einfachen Fahrpreises, d. h. auf 15 Rappen. Die Ermäßigung der Rückfahrkarten um 20 %, also auf 7,5 Rappen würde das alte Verhältnis nicht ganz wiederherstellen, aber doch für den gerade in der Schweiz sehr stark beanspruchten Rückreiseverkehr eine fühlbare Erleichterung bringen. An die Abschaffung der sehr unbeliebten Schnellzugszuschläge scheint nicht gedacht zu werden. Auf die Generalabonnements dürfte die neue Berechnungsgrundlage aber jedenfalls eine Rückwirkung haben. Weitere Tarifermäßigungen werden wohl an den immer noch nicht genügend gesicherten Finanzverhältnissen scheitern, denn es ist ohnehin nicht anzunehmen, daß der Einnahmeausfall durch vermehrten Verkehr voll ausgeglichen werden wird.

Vor kurzem ist das Kraftwerk Amsteg am nördlichen Hang der Gotthardstrecke fertig geworden. Es liegt am Fuß des Bristenstocks und nutzt die gewaltige Wasserkraft der Reuß, die von dem sog. Pfaffensprung aus in einer Leitung von über 7 km nach Amsteg geführt wird. Der Bau des Werkes hat 800 000 Tagewerke in Anspruch genommen. Es sind 180 t Dynamit und 15 000 t Zement verwendet worden. Die Gesamtkosten betrugen rd. 45 Millionen Franken. — Bisher hat bekanntlich das Kraftwerk Ritom (südlich von Airolo) den Strom für die elektrisch betriebenen Strecken der Gotthardbahn geliefert. Das neue Werk in Amsteg tritt nun zur Ergänzung hinzu. Beide Werke zusammen sollen genügen, um 32 000 PS im Jahresdurchschnitt zu liefern und das 525 km große Netz, das die Linien Basel-Chiasso, Zürich-Arth-Goldau und Zürich-Olten-Bern umfassen soll, zu speisen.

Jetzt hat auch die Filmindustrie die elektrische Ausrüstung der Gotthardlinie in den Kreis ihrer Darstellungen einbezogen. In Zürich findet ein Film große Beachtung, der auf Veranlassung der Firma Brown, Boveri & Co. in Baden bei Zürich hergestellt worden ist, und der in seinem ersten Teil den Einbau der elektrischen Teile in eine Gotthardlokomotive zeigt. Es werden die einzelnen Teile der Maschine, ihre Zusammensetzung, ihre Zusammenhänge und ihre Wirksamkeit in so übersichtlichen Bildern vorgeführt, daß der Laie ein wirklich gutes und für ihn verständliches Bild erhalten soll. In einem zweiten Teile wird der Betrieb der Gotthardbahn, der Lauf eines durch die Kehren sausenden Schnellzuges im Rahmen der unvergleichlich schönen Landschaft gezeigt.

— Statistisches aus dem rumänischen Verkehrswesen. Statistischen Berichten zufolge stellt sich mit Abschluß vom 30. Juni 1922 die Lage der Eisenbahnen wie folgt dar: Die Schienenlänge betrug im Altreiche 4358 km, in Siebenbürgen und im Banat 5533, in Bessarabien 1129, in der Bukowina 659, zusammen daher 11 679 km. An Lokomotiven, Personen- und Güterwagen waren vorhanden: im Altreich 1234 — 2012 — 27 130; Siebenbürgen, Banat: 1081 — 3863 — 54 680; Bessarabien: 433 — 334 — 6812; Bukowina: 644 — 740 — 11 252; zusammen daher 3392 Lokomotiven, 6979 Personenwagen, 99 87[illegible] Güterwagen.

— Selbsttätige Kuppelungen und durchgehende Bremsen für den Fahrpark der russischen Bahnen. Der Nr. 1 der Technika i Ekonomika, des Organs des russischen Volkskommissariats für den Verkehr, entnehmen wir einen Ausschußbericht von Professor Schtschukin über die Einführung selbsttätiger Kuppelungen und durchgehender Bremsen am Wagenpark der russischen Bahnen. Schtschukin weist darauf hin, daß die jetzt bestehende russische Einheitskuppelung ihr Entstehen auf die Zeit des japanischen Krieges, 1905, zurückführt und daß noch unter dem Zaren kurz vor dem Umsturz ein Ausschuß die Frage des Überganges des russischen Fahrparkes von der europäischen auf die amerikanische Kuppelung behandelte. Am 4. Januar 1921 wurde neuerdings ein Ausschuß für Einrichtung des russischen Fahrparkes mit amerikanischen Kuppelungen und durchgehenden Bremsen, System Westinghouse, mit der kurzen Bezeichnung „Ksant", eingesetzt. Der Ausschuß schloß seine Beratungen mit dem Beschlusse, daß man in kürzester Frist auf die amerikanische Kuppelung übergehen solle, daß in der Übergangszeit für Güterwagen nur 2 Arten von Kuppelungen, die russische und die amerikanische, zugelassen werden sollen, daß die Übergangszeit für den Betrieb möglichst erleichtert werden soll und daß die Vorzüge der amerikanischen Kuppelung möglichst schnell der Ausnützung zugeführt werden sollen. Für den Übergang standen zwei Vorschläge der russischen Ingenieure Levi und Noltein zur Erörterung.

Der Bericht wurde dem Rate des höchsten technischen Ausschusses unter Vorsitz von Professor Dubelir unterbreitet. Dieser bezeichnete das im Bericht von Schtschukin enthaltene Material als genügend für die Beurteilung der Einführbarkeit und der Art des Überganges zur amerikanischen Kuppelung; weiter erklärte er einstimmig die Masseneinführung der amerikanischen selbsttätigen Kuppelung beim russischen Fahrpark in gegenwärtiger Zeit für unmöglich. Für den späteren Massenübergang zur amerikanischen Kuppelung sieht er folgenden, die Vorschläge Noltein und Levi vereinigenden Plan vor: 1. Die Güterwagen werden auf amerikanische Kuppelung (verstärkten Rahmen, nichtdurchgehende, federnde Zugvorrichtung) derart umgearbeitet, daß auf der einen Seite die amerikanische Kuppelung angebracht wird, auf der anderen Buffer, Haken und russische Kuppelung. 2. Die Wagen werden sodann paarweise, durch amerikanische Kuppelung vereinigt, in Verkehr gesetzt. 3. Die Lokomotiven werden mit doppelter Übergangskuppelung ausgestattet, die die Kuppelung der Lokomotiven sowohl mit Wagen, die auf die amerikanische Kuppelung umgearbeitet sind, erlaubt. 4. Neue Wagen werden an beiden Enden mit amerikanischen Kuppelungen und Vorrichtungen für Anbringung von Buffern, Haken und Zugvorrichtungen der russischen Kuppelung ausgestattet. Diese Wagen müssen mit schwereren selbsttätigen Bremsen versehen sein. 5. Die Frage der Möglichkeit des vollständigen Überganges einzelner besonderer Strecken auf die amerikanische Kuppelung soll bearbeitet und der Übergang des ganzen russischen Bahnnetzes auf diese Kuppelung nicht abgewartet werden.

Damit dürfte der erste, vermutlich aber auch für einige Zeit letzte Schritt zur „Verwirklichung einer großen tiefgehenden Umstellung des russischen Fahrparkes", von der sich der Bericht Schtschukins „eine neue Zeit wirtschaftlichen, haushälterischen, politischen und überhaupt kulturellen Fortschritts Rußlands,

ssen Beispiel zweifellos die anderen Staaten Europas folgen
erden", verspricht, geschehen sein. Dr. S.

— Die Eisenbahnen von Irland. Irland besitzt ein Eisenbahn-
tz von 5560 km Länge, von denen 4662 km in 1,60-m-Spur, der
gelspur für Irland, und 898 km in Schmalspur, in der Haupt-
che von 914 mm, angelegt sind. Diese Eisenbahnen gehören
verschiedenen Gesellschaften, von denen aber nur 28 selb-
ändig verwaltet werden, während die übrigen 18 Netze von
nen 28 mit betrieben werden. Das Anlagekapital beträgt
853 324 £. Außerdem bestehen drei Zechenbahnen von zu-
mmen 40 km Länge, die auf Staatskosten gebaut worden sind.
Infolge der politischen Veränderungen wird auch eine Neu-
gelung des irischen Eisenbahnwesens erwogen; der Mehrheits-
richt des Ausschusses, der zur Vorbereitung dieser Neuord-
ng eingesetzt worden ist, beginnt mit der Feststellung, daß
Eisenbahnen Irlands bisher nicht schlecht verwaltet worden
ien. Ihre Papiere waren beliebte Anlagewerte, die eine leid-
he Dividende ergaben, obgleich die Kräfte der irischen Eisen-
hngesellschaften in dieser Beziehung noch nicht auf das
ßerste ausgenutzt waren. Ein Hauptmangel, der sich auch in
n Überschüssen zu erkennen gab, war die schlechte Bezahlung
r Arbeiter. Die Tarife, sowohl im Personen- wie im Güter-
rkehr, waren so hoch, daß sie Handel und Verkehr des Landes
hädigten, und die Gesellschaften sind nicht in der Lage, sie
nnenswert herabzusetzen. Es besteht die Gefahr von Streitig-
iten mit den Arbeitern. Ein Zusammenschluß der Eisenbahnen
rd zwar Ersparnisse ermöglichen, doch wird es geraume Zeit
uern, ehe diese in die Erscheinung treten, und sie werden
ht so erheblich sein, daß sie die Lage wesentlich ändern.
ne Anzahl Eisenbahnen erhält Zuschüsse von den Groß-
undbesitzern, doch klagen diese über die unerträgliche Höhe
eser Zahlungen. Eine Eisenbahn muß wegen der Bedrohung
rch das Meer, das den von ihr eingenommenen Grund und
den verschlingt, unter erheblichen technischen Schwierigkeiten
deinwärts verlegt werden.

Zur Beseitigung der Schwierigkeiten schlägt der Bericht den
werb der Eisenbahnen durch den Staat vor; verwaltet werden
len aber die Staatseisenbahnen durch eine unabhängige Kör-
rschaft, an deren Spitze ein Eisenbahnfachmann stehen soll.
r Leitung soll außerdem ein Vertreter von Handel und Ge-
rbe, zwei Vertreter der Landwirtschaft, ein Vertreter der
briken und zwei Arbeitervertreter angehören. Außerdem soll
Beamter des Finanzministeriums die staatlichen Interessen
hrnehmen.

Der Übergang des Eigentums an den Staat soll durch Erwerb
Aktien bewerkstelligt werden. Den Wert der Aktien soll ein
chter, dem zwei erfahrene Rechnungsbeamte beratend zur Seite
hen, bestimmen; einer dieser Ratgeber soll von der Regierung,
andere von den Eisenbahngesellschaften ernannt werden.
Besitzer der Aktien sollen durch staatliche Schuldverschrei-
ngen abgefunden werden.

Der Minderheitsbericht ist gegen den Erwerb der Eisenbahnen
rch den Staat, will aber die einzelnen Gesellschaftsbahnen zu
em einheitlichen Netz unter staatlicher Aufsicht und mit staat-
her Gewährleistung der Dividenden des Jahres 1921 auf drei
hre zusammengefaßt sehen. Für die Leitung sieht er eine
liche Körperschaft wie der Mehrheitsbericht vor, doch sollen
ihr auch vier Vertreter des Aktienkapitals beteiligt sein.

— Die englischen Eisenbahnen vor dem Parlament. Dem
lischen Parlament liegen für seine soeben eröffnete Tagung
11 Anträge von Eisenbahngesellschaften vor, sie durch
setze zu Bauten u. dgl. zu ermächtigen. Die meisten An-
ge beziehen sich auch auf die Genehmigung, das Aktien-
ital zu erhöhen. Die Kaledonische Eisenbahn will ein
el bauen lassen und einen Golfplatz anlegen. Die Große
stbahn will den Hafen von Swansea erwerben und eine
zahl Um- und Erweiterungsbauten vornehmen, auch Woh-
gen für ihre Angestellten errichten. Die London- und
lwestbahn will neben der Beseitigung einiger Schienen-
uzungen ein Schwimmdock in Southampton ausführen.
rkwürdigerweise findet sich unter ihren Anträgen auch
Bitte um Genehmigung zur Stillegung mehrerer Eisen-
nen. Die Middland-Eisenbahn will die Gleiszahl bestehen-
Strecken vermehren, die Nordostbahn sechs kurze Eisen-
nen von zusammen etwa 9 km Länge bauen.

uch Erweiterungen der Londoner elektrischen Bahnen sind
erheblichem Umfang geplant. Die City and Südlondoner
nbahn, die im Umbau begriffen ist, soll nach Süden bis
Anschluß an eine Verlängerung der District-Eisenbahn
Wimbledon bis Sutton ausgedehnt werden; beide Bahnen
en von denselben Zügen befahren werden. Die Verbin-
gen zwischen den Hampstead- und Bakerloo-Strecken einer-
s und der City und Südlondon Bahn andererseits sollen
h acht Anschlüsse von zusammen 8 km Länge verbessert
werden. Die Metropolitan-Eisenbahn bedarf unter anderem
der Zustimmung des Parlaments zur Hinausschiebung von
Bauten, die schon früher genehmigt worden sind. Die Stadt
Glasgow will die dortige Untergrundbahn ankaufen, um sie
nach neuzeitlichen Grundsätzen auszubauen.

— Neue Namen für die englischen Eisenbahnen. Die Namen-
gebung für die vier Gruppen, deren Bildung das englische Eisen-
bahngesetz von 1921 vorgeschrieben hat, scheint den beteiligten
Kreisen viel Kopfzerbrechen gemacht zu haben. In „Railway
Gazette" ist im Laufe der Zeit eine ganze Anzahl Vorschläge
und Gegenvorschläge hierfür gemacht worden. Jetzt sind bei
besonderen Generalversammlungen, um über die sich hauptsäch-
lich aus der Übernahme der Aktien der alten durch die neuen
Gesellschaften ergebenden Fragen zu beraten und sie zu geneh-
migen, die Namen von zwei Gruppen festgesetzt worden; für
die dritte Gruppe, die westliche, hat das Gesetz den Namen
bestimmt, und für die vierte steht die Entscheidung noch aus.
Die nordöstliche, östliche und ostschottische Gruppe wird den
Namen „London and North Eastern Railway Company" führen.
Die Bahnen südlich und südöstlich von London sollen kurz als
„Southern Railway Company" bezeichnet werden. Unter der
„Great Western Railway Company" sollen außerdem Bahnen,
die bisher diesen Namen geführt haben, auch die übrigen Eisen-
bahnen des Südwestens von England und von Wales, verstan-
den werden. Zwischen die Nordost- und die Westgruppe schiebt
sich das vierte Gruppennetz ein, für das voraussichtlich der
Name „London, Midland and Northern Railway Company" ge-
wählt werden wird. Damit verschwindet eine Anzahl Namen,
die in der Verkehrsgeschichte von England große Bedeutung
erlangt haben.

Fremde Erdteile.

— Schantungbahn. Nach dem Wortlaut des chinesisch-japani-
schen Abkommens über Schantung soll die Übergabe der Schan-
tungbahn an China noch vor März nächsten Jahres erfolgen.
Hierzu ist der Abschluß eines besonderen Abkommens erforder-
lich.

— Aus der belgischen Kongokolonie. (Afric. World v.
28. 10. 22). Die Verwaltung der Gesellschaft der Oberkongo-
Eisenbahnen (Große Seenbahnen) ist ermächtigt worden, für
den Bau der längst geplanten Eisenbahn von Stanleyville
nach dem Goldbezirk von Kilo eine Anleihe von 50 Millionen
Franken aufzunehmen. Wegen Ausführung dieses Bahnbaues
soll bereits mit der Brüsseler Société Coloniale de Construction
(Sokol) verhandelt werden. Die verstaatlichte Magumbe-
Kleinbahn (von Boma in nördlicher Richtung zur französi-
schen Grenze) soll in ihren Steigungs- und Krümmungsver-
hältnissen einer weitgehenden Umgestaltung unterzogen wer-
den; in der nächsten trockenen Jahreszeit sollen die Bauarbeiten
beginnen.

Zum Bau von schmalspurigen Kleinbahnen im belgischen
Kongo soll demnächst eine Société Nationale des
Chemins de fer Vicinaux au Congo Belge (the
National Company for Narrowgange Railways in the Belgian
Congo) unter Führung der Brüsseler Société Commerciale et
Minière du Congo (the Comminière) gebildet werden. Ihre
erste Bauausführung soll die geplante Neubaulinie von Buta
am Rubi-Fluß (ein Nebenfluß des Oberen Kongo) nach Bam-
bili am Uele-Fluß sein. Der Bau wird mit besonderen Schwie-
rigkeiten nicht verbunden sein, da das Schienengleis im allge-
meinen auf der bestehenden 250 km langen Kraftwagenstraße,
welche die beiden genannten Orte verbindet, verlegt werden
soll. Die Oberbaustoffe und Fahrzeuge für die Bahn sind be-
reits beschafft und befinden sich zum Teil schon im Schutz-
gebiet. Der Bahnbau soll insbesondere den reichen, gut be-
völkerten Bezirk von Uele, in dem Baumwolle gebaut wird,
erschließen.

Die Katanga-Eisenbahn hat im Rechnungsjahr 1921
1 092 400 t Güter befördert, d. h. 33 % mehr als im Vorjahr; die
Güterbeförderung hat damit zum ersten Mal die erste Million
Tonnen überschritten. Aber der Betriebsüberschuß von nur
445 482 Fr. genügte nicht zur Deckung der finanziellen Lasten
der Gesellschaft. Die technische Eingeborenenschule hat gute
Erfolge zu verzeichnen, und die Führung der Züge soll dem-
nächst eingeborenen Lokomotivführern anvertraut werden. Am
31. Dezember 1921 betrug das Personal der Gesellschaft 482
weiße Angestellte (einschließlich 248 Bürobeamte und Arbeiter)
und 5350 Eingeborene. Der Fahrzeugpark, der beträchtlich ver-
mehrt wurde, umfaßte am 31. Dezember 1921 63 Lokomotiven im
Betriebe, 20 im Bau oder unterwegs; 26 Personenwagen,
2 Speisewagen und 7 Dienstwagen, 921 Güterwagen im Betriebe,
219 im Bau oder unterwegs. F. B.

— **Der Übergang der Eisenbahnen von Rhodesien an den Südafrikanischen Staatenbund.** Die Regierung des Südafrikanischen Staatenbundes will nach einer Mitteilung aus dem Ministerium in Kapstadt das Eigentum der Britischen Südafrika-Gesellschaft, die Rhodesische und die Maschonaland-Eisenbahn übernehmen, die zusammen 3225 km lang sind. Dabei sollen zugleich folgende Rechte der Gesellschaft an die Regierung übergehen: die Ansprüche einer Tochtergesellschaft aus Vorschüssen, das Vorkaufsrecht in bezug auf die Verbindungsbahn Rhodesien-Katanga, die Anteile an der Beira-Eisenbahn, das Recht, die nach Beira führenden Eisenbahnen bis zum Jahre 1951 zu betreiben und endlich das Vorkaufsrecht auf die Blinkwater-Eisenbahn, die einzige dann noch verbleibende Privatbahn Rhodesiens, das aber bis zum 10. Juli 1924 ausgeübt werden muß. Zugleich würde die südafrikanische Regierung auch den Betriebsfehlbetrag der Gesellschaft übernehmen, die einen Anspruch auf dessen Ersatz aus dem Erlös gewisser Ländereien hat. Sobald Rhodesien dem Südafrikanischen Staatenbunde beitritt, wird dieser nämlich etwa 26 Mill. ha Kronländer in Rhodesien übernehmen, und der Verkauf beim Erlös dieser Flächen wird der Südafrika-Gesellschaft zugute kommen. Endlich gehen dann auch alle öffentlichen Bauten und Anlagen, Telegraphen und Fernsprecher, die mit einem Aufwand von etwa 1 750 000 £ gebaut und eingerichtet worden sind, und sonstige Rechte im Werte von 500 000 £ an den Staatenbund über. Der Eigentumsübergang der Eisenbahnanlagen ist in der Form in Aussicht genommen, daß der Staatenbund die Aktien erwirbt. Im ganzen hat er 6 215 000 £ zu bezahlen, die aber vom 31. März 1922 mit 5 % zu verzinsen sind, auch wenn die Anlagen, wie zu erwarten ist, erst am 31. März 1924 übernommen werden. Zugleich fallen aber von dem erstgenannten Zeitpunkt an die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb und dem Landverkauf an die Regierung. Auch die Anrechte der Gesellschaft auf Grund und Boden in Betschuanaland gehen an die Regierung über, so daß die Gesellschaft nur ihre Bergwerks- und Mutungsrechte, ihre Pflanzungen und Handelsunternehmungen behält. Voraussetzung ist dabei, daß das Parlament von Südafrika den Eintritt von Rhodesien in den Staatenbund vor dem 31. März 1924 genehmigt. Rhodesien scheint aber neuerdings seinen Plan, in den Staatenbund einzutreten, aufgegeben zu haben, und so ist dieser denn vor die Frage gestellt, ob er die Eisenbahnen der Südafrika-Gesellschaft auch dann übernehmen will, wenn sie außerhalb seines Staatsgebiets liegen. Der Staatenbund würde dadurch manche Verkehrsbeziehungen für Südafrika fördern können; es ist aber zweifelhaft, ob diese Vorteile durch die Schwierigkeiten aufgewogen würden, die für die Regierung entstünden, wenn sie Eisenbahnen betreibt, die im Hoheitsbereich einer fremden Regierung liegen.

— **Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten.** Der Rückgang im Verkehr hat in Amerika, wie übrigens in England auch, eine Verminderung der Unfälle zur Folge gehabt. Eine Veröffentlichung des Bundesverkehrsamts berichtet für das Jahr 1921 von 5102 Zugzusammenstößen, gegen 1920 mit 10 110 eine sehr erhebliche Verbesserung. Entgleisungen kamen 13 615mal gegen 22 477 im Vorjahre vor. Die Zahl der bei Zugunfällen getöteten Reisenden ist allerdings von 95 auf 110 gestiegen, dagegen ist die Zahl der dabei Verletzten von 4631 auf 2601 gefallen. Bei den Eisenbahnbediensteten unterscheidet der Bericht Zugunfälle und Unfälle an bewegten Zügen; bei ersteren wurden 195 (1920: 422) Bedienstete getötet und 1296 (3385) verletzt, bei letzteren waren die entsprechenden Zahlen 901 (1685) und 27 228 (43 535). Bei Unfällen, die sich nicht an bewegten Zügen ereigneten, kamen 409 (463) Todesfälle und 77 361 (104 522) Verletzungen vor. Bei Würdigung all dieser Zahlen muß natürlich auch der Umfang des Eisenbahnnetzes berücksichtigt werden; seine Länge betrug 1920 425 640 und wird sich 1921 nur wenig verändert haben.

Eine besondere Rolle spielen bei den Berichten über amerikanische Eisenbahnunfälle immer die „trespassers", Leute, die das Eisenbahngelände unbefugt betreten, meist um den Bahndamm als Weg zu benutzen. Unsere Quelle enthält diesesmal keine näheren Angaben darüber, sondern beziffert nur deren Zahl auf 2481 Tote. Außer den Reisenden, Bediensteten und „trespassers" wurden noch 1740 Personen getötet, davon 1705 an schienengleichen Wegekreuzungen, und von diesen waren 80 % Insassen von Kraftwagen.

Im ganzen kamen bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1921 5996 zu Tode, von denen 4224 weder Reisende noch Bedienstete waren.

— **Ausbau des argentinischen Staatsbahnnetzes.** Die argentinische Regierung betreibt, wie die „D. A. Z." meldet, mit großer Energie den Ausbau ihres Staatsbahnnetzes.

Nachdem die von der englischen Pazifikbahn-Gesellschaft gebaute Linie Bahia Blanca-Patagones kürzlich fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden ist, hat die Regierung beschlossen, durch den Bau einer Verbindungsstrecke von Patagones nach San Antonio die von letzterem Hafen ausgehen staatliche Bahnlinie nach Bariloche an das Netz der Pazif bzw. der Südbahn anzuschließen.

Die Strecke nach Bariloche ist zu einem großen Teil bere als Vollbahn (Breitspur) ausgebaut und sollte von dort Kleinbahn (System Decauville) bis zu ihrem Endpunkt weit geführt werden. Dieser Plan ist nunmehr fallengelassen word und auch der restliche Teil der Strecke soll als Breitspurba gebaut werden.

Die Verbindungsstrecke Patagones-San Antonio ist für Linie San Antonio-Bariloche von großer Bedeutung, da di hierdurch von dem recht unregelmäßigen und mangelhaft Schiffsverkehr nach San Antonio unabhängig gemacht wird u einen direkten Anschluß nach dem bedeutenden Ausfuhrhaf Bahia Blanca und nach der Hauptstadt Buenos-Aires erha Die rund 180 km lange Strecke wird an größeren Kunstbaut nur eine Eisenbrücke mit beweglichem Mittelstück über den R Negro erfordern.

Die Verwaltung der Staatsbahnen hat ferner mit der Chubu Eisenbahn-Gesellschaft einen Vertrag über den Erwerb d dieser Gesellschaft gehörenden Bahnlinie Puerto Madryn-Val Superior abgeschlossen. Der Kaufpreis beträgt 1 950 000 Gol pesos. Die als Schmalspurbahn (1 Meter) ausgebaute Strec soll von Valle Superior als Kleinbahn nach dem reichen u fruchtbaren Bezirk Colonia 16 de Octubre am Ostabhange d Kordilleren weitergeführt werden. Ferner soll durch ei Zweiglinie Rawson, der Hauptort des Territoriums Chubut, A schluß an die Bahn erhalten.

Allgemeines.

— **„Packan", Vorrichtung zum Waschen der Schienen an d Triebrädern der Lokomotiven zwecks Verbesserung der Schi nenreibung.** Die seit längerer Zeit ausgeprobte, inzwisch verbesserte Einrichtung soll nach einem vom Ingenieur Lüc hoff, Braunschweig, verfaßten Bericht, der im Heft 16 d „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" zur Ve öffentlichung gelangte, den bisher bestehenden Einrichtunge zur Vermehrung der Schienenreibung, den Sandstreuern, in B dienung, Unterhaltung und Wirkungsgrad überlegen sein. Nac den durch Abbildungen erläuterten Darlegungen sind auc die besten Sandstreuer nur Notbehelfe, da sie trotz peinlichst Sorgfalt der Bedienung nicht mit völliger Sicherheit, teilwei auch nur einseitig arbeiten, so daß die Stopfbüchsen, die Lage der Achsen und Stangen der Lokomotiven und die Teile d Steuerung leiden. Demgegenüber sollen bei Verwendung d „Packan"-Vorrichtung die Triebräder auf den viermal in voll Breite des Kopfes gewaschenen Schienen metallisch rein Flächen finden, auf denen alle Achsen gleichmäßig ohne Sto und Ruck angreifen können. Eine mit solcher Wascheinric tung ausgerüstete Lokomotive hat nach dem Bericht mit Aus nahme einer Zwischenausbesserung von 18 Tagen über 1 Jah ununterbrochen Dienst geleistet. Da die mit der ursprüng lichen Bauart der Wascheinrichtung auf Veranlassung de Eisenbahnzentralamts Berlin unternommenen Versuchsfahrte auf der Strecke Arnstadt-Oberhof ergeben haben, daß es be denklich ist, dem Kessel zur Zeit größter Beanspruchun Wasser zu entnehmen, ist nunmehr Vorsorge getroffen worde daß zum Waschen der Schienen das Tenderwasser verwende wird. Dieses wird durch die Fahrpumpe angezogen und durc den Vorwärmer gedrückt, wird hier auf etwa 150 Grad vo gewärmt und kommt schließlich geräuschlos und ohne Ent wicklung eines störenden Dampfschleiers zu freier Wirkung Durch gekrümmte Flachspritzer wird das Wasser auf di Fläche zwischen Rad und Schiene befördert; durch eine solch Waschung soll das Anfahren zu jeder Zeit verbürgt sein.

Neben den erwähnten Versuchen in Arnstadt auf einer Stei gung von durchweg 20 ‰ und durch den 3,3 km langen Tunne bei Oberhof haben auch im badischen Schwarzwalde mi preußischen Lokomotiven Versuche auf gleichstarker Steigun und durch 33 Tunnel stattgefunden. Da die Ergebnisse unte Wegfall allen Sandstreuens günstig waren, hat das Maschinen amt Villingen für diese schwierige Strecke 2 weitere G-Lokomo tiven mit der „Packan"-Vorrichtung versehen lassen; auch di Ilseder Hütte bei Peine hat 20 Lokomotiven mit solche Schienen-Wascheinrichtung ausgerüstet.

— **Das internationale Abkommen über die Luftschiffahrt.** Im abgelaufenen Sommer ist das internationale Abkommen über di Luftschiffahrt, das 1919 abgeschlossen wurde, in Kraft getreten Das Abkommen soll kein militärisches sein, denn es wird aus drücklich in Art. 38 bestimmt, daß im Kriegsfalle jedes teil nehmende Land wieder seine volle Freiheit habe. Anderseit aber ist es doch ein Abkommen der Siegerstaaten, denn es ist dafür gesorgt worden, daß die Großmächte stets die Stimmen mehrheit haben. Die im Abkommen vorgesehene internationale

ftschiffahrtskommission besteht aus je zwei Vertretern der reinigten Staaten, Frankreichs, Japans und Italiens, während gland nur einen Vertreter zugesprochen erhalten hat, weil es ßerdem durch je einen Vertreter seiner verschiedenen Domi- n vertreten ist. Diese sehr einseitige Vertretung hat mentlich in der Schweiz und auch bei andern neutralen Staa- n verschnupft, trotzdem immer versichert wurde, daß sich se Bestimmung keineswegs gegen die Neutralen richte.

Man hat sich darum gestritten, ob als Grundsatz des inter- tionalen Rechts die volle Verkehrsfreiheit im Luftraume auf- stellt werden soll, aber hierfür waren die Vertreter der Groß- chte nicht zu haben, und so hat man sich dahin geeinigt, daß der Staat die volle und ausschließliche Oberhoheit über den er seinem Gebiet liegenden Luftraum haben soll, was dann eder zur Folge hatte, daß die Ausübung dieser Oberhoheit st geregelt werden mußte, um überhaupt den internationalen ftverkehr regeln und unter gewisse Gesetze bringen zu nnen. Es wurde daher vor allem bestimmt, daß jeder vertrag- hließende Staat zu Friedenszeiten den Luftfahrzeugen der dern vertragschließenden Staaten volle Verkehrsfreiheit ein- umt, ohne Unterscheidung der Nationalität und unter der Be- igung, daß von den Piloten die allgemeinen Regeln einge- lten werden, die weiter aufgestellt worden sind. Flieger, die ht die Nationalität eines der vertragschließenden Staaten ben, können das Gebiet dieser Staaten nur mit einer Er- chtigung überfliegen, für deren Erlangung bestimmte Regeln fgestellt sind. Die nicht mitvertragschließenden Staaten können f ihr Gesuch hin in das Abkommen der Staaten aufgenommen rden, aber Staaten, die am Kriege teilgenommen haben, rden erst aufgenommen, wenn sie dem Völkerbund angehören. ch dem 1. Januar 1923 können aber alle Staaten ohne wei- es aufgenommen werden, wenn Dreiviertel der Signatar- aten und der nachträglich eingetretenen Staaten sich für die fnahme aussprechen.

Die europäischen Signatarstaaten sind Frankreich, Belgien, oßbritannien, Italien, Portugal, Griechenland, Polen, die chechoslowakei, Jugoslawien und Rumänien. Dazu kommen ch vier außereuropäische Staaten. Das eigentliche Abkom- n ist also nur von alliierten und assoziierten Mächten ein- gangen worden. Andere Staaten gehören ihm nicht an, können er unter den erwähnten Bedingungen als Anhänger aufge- mmen werden. So ist am 9. August Persien beigetreten. Für ei neutrale Staaten, nämlich die Schweiz und Spanien, die der künftigen Luftschiffahrt eine wesentliche Rolle spielen rften, wäre der Beitritt sehr von Nutzen, aber die innere ganisation des Übereinkommens hat sie bisher abgehalten, ren Beitritt zu erklären. Die Luftschiffahrtskommission steht engen Beziehungen zum Völkerbundsrat. Das Hauptabkom- n ist noch durch verschiedene Zusätze ergänzt.

— **Wirkungen des Achtstunden-Arbeitstags.** Nach den Er- bungen des Deutschen Gewerkschaftsbundes, die seit Sep- mber 1921 durchgeführt worden sind, arbeiten in Deutsch- nd von 1 389 413 Beschäftigten nur 601 594 wöchentlich Stunden, während 787 819 diese wöchentliche Arbeitszeit cht erreichen, und zwar arbeiten:

216 354	42	Stunden wöchentlich
8 443	44	„ „
44 545	45	„ „
21 067	45,5	„ „
223 780	46	„ „
229 128	46,5	„ „
31 435	47	„ „
13 077	47,5	„ „

Es werden also von der Gesamtzahl dieser 1 389 413 Beschäf- gten wöchentlich statt 66 691 824 Arbeitsstunden nur deren 344 430 geleistet, was bei Zugrundelegung eines Lohnes von ℳ je Stunde einem wöchentlichen Ausfall von 176 054 550 ℳ, h. im Jahr von 9 154 836 600 ℳ nur für diesen beschränkten rbeitnehmerkreis entspricht. Legt man den hier ermittelten rozentsatz, Fehlbetrag von 3,52 % wöchentlich an der 48- ündigen Wochenarbeit, einer summarischen Rechnung für das nze Reich zugrunde, so kommt man bei einer schätzungs- eisen Zahl von 11 000 000 Wochenlohn empfangenden Arbei- rn beiderlei Geschlechts, welche statt 528 000 000 Stunden nur 9 400 000 Stunden wöchentlich arbeiten, zu einem Jahresaus- ll von 967 200 000 Arbeitsstunden und damit bei einem Stunden- hn von 75 ℳ zu einem Jahreswert der nicht geleisteten rbeit von rund 72 500 000 000 ℳ.

Rechtspflege.

— **Plünderung von Eisenbahnwagen durch bewaffnete Diebes- anden und der Einwand der höheren Gewalt.** Der Kaufmann in Düsseldorf hat am 12. November 1918 einen Wagen uckerwaren bezogen. Während des Bahntransports sind aus dem Wagen für 125 136 ℳ Waren entwendet worden. Auf die Schadensersatzklage des R. wendet der Eisenbahnfiskus ein, die Beraubung sei auf „höhere Gewalt“ zurückzuführen, für welche die Bahn gemäß § 84 EVO. nicht hafte. Der Wagen sei nämlich Ende November 1918 auf dem Bahnhofe Köln-Nippes durch eine bewaffnete Diebesbande beraubt worden. Landgericht und Oberlandesgericht Düsseldorf haben den Anspruch des Klägers dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision des Beklagten ist ohne Erfolg geblieben. Das Reichsgericht hat den vom Beklagten erhobenen Einwand der höheren Gewalt zurückgewiesen und in seinen Entscheidungsgründen hierzu folgendes ausgeführt: Der Berufungsrichter läßt es dahingestellt, ob in dem durch die Beweisaufnahme aufgeklärten Sachverhalt der Beraubung verschiedener Eisenbahnwagen in Köln-Nippes Ende November 1918 höhere Gewalt zu erblicken ist, da er für nicht erwiesen hält, daß bei dieser Gelegenheit auch der für den Kläger bestimmte Wagen mit Zuckerwaren von der Beraubung mit betroffen worden ist. Diese Feststellungen des Berufungsrichters beruhen auf einer Würdigung des Beweisergebnisses, bei der nirgends ein prozessualer Verstoß hervorgetreten ist, und die daher der Revision unzugänglich ist. Für die Annahme des Berufungsrichters, daß der Wagen bereits in Hausbergen beraubt worden ist, spricht namentlich auch der Bericht Bf. 1 Hausbergen vom 7. Mai 1919 der eisenbahnamtlichen Akten, wonach in der Nacht vom 19. zum 20. November alle Wagen der Züge nach Lauterburg, Straßburg, Rheinhafen, Bischheim, Röselwaag und Appenweier beraubt worden sind, und wonach der hier fragliche Wagen am 18. November 1918 in Hausbergen eingetroffen und erst am 20. November 1918 weitergerollt ist. Ebenso stellt der Berufungsrichter in rechtlich nicht zu beanstandender Weise fest, daß der hier fragliche Wagen auch noch nach seiner Abfahrt von Köln-Nippes Beraubungen ausgesetzt gewesen ist; namentlich ist auf den Auszug aus dem Meldebuch Neuß vom 2. Dezember 1918 (Bl. 16 r der Bahnakten) und den Bericht vom 27. März 1919 (Bl. 19 daselbst) hinzuweisen, wonach sich herausgestellt hat, daß auch in Neuß Unregelmäßigkeiten vorgekommen sind und die meisten Kisten erbrochen und leer geraubt waren. Auch dafür, daß der Wagen höchstwahrscheinlich in Köln-Nippes von der Plünderung verschont geblieben ist, gibt der Berufungsrichter eine plausible, rechtlich jedenfalls nicht angreifbare Begründung. Wenn sich der Beklagte auf höhere Gewalt beruft, so ist es seine Pflicht, diejenigen Tatsachen anzugeben, in denen er den Tatbestand der höheren Gewalt als verwirklicht ansieht; er darf sich nicht mit allgemeinen Redensarten, wie dies in der Revisionsbegründung geschehen ist, begnügen, nämlich, daß den organisierten Räuberbanden gegenüber, die die Züge namentlich auf den Grenzbahnhöfen planmäßig beraubten, die Eisenbahn in dem verworrenen und überhasteten Betriebe, der durch die sich drängenden Rücktransporte der deutschen Truppen eingetreten sei, und bei den Unredlichkeiten und Diebstählen, die mit dem Ausbruch der Revolution plötzlich überall eingetreten seien, und gegen die weder Polizei- noch Militärkräfte zur Verfügung gestanden hätten, machtlos gewesen sei: Ordnung, Sicherheit und Disziplin hätten damals eben aufgehört. Wenn es dem Beklagten nicht möglich gewesen ist, die Unregelmäßigkeiten, die in Hausbergen, Neuß, Bilk usw. mit dem hier fraglichen Wagen vorgekommen sind, im einzelnen genau aufzuklären, so kann der Beklagte den von ihm zu erfordernden Nachweis eben nicht erbringen, daß der Schaden durch höhere Gewalt eingetreten ist. Hiernach war die Revision zurückzuweisen. (Aktenzeichen: I. 208/21. — 26. November 1921.) K. M.-L.

— **Ersatz für den Diebstahl von Umzugsgut.** Keine besondere Gefahr des Diebstahls aus einem Möbelwagen? Im März 1919 wurde für den Kaufmann M. in Duisburg Umzugsgut von Hannover nach Duisburg befördert, und zwar in einem verschlossenen Möbelwagen auf offen gebautem Bahnwagen. Der Möbelwagen ist im Laufe des Transports aufgebrochen und beraubt worden. Nunmehr nimmt die Versicherungsgesellschaft Providentia in Frankfurt, in der M. in Höhe von 50 000 ℳ versichert war, den Eisenbahnfiskus auf Schadensersatz in Anspruch.

Das Landgericht Duisburg erklärte die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt. Das Oberlandesgericht Düsseldorf änderte das Urteil der ersten Instanz ab und erkannte auf Abweisung der Klage. Das Oberlandesgericht erblickt in der Beförderung des Möbelwagens auf offenem Bahnwagen eine besondere Gefahr, die mit dieser Beförderungsart verbunden ist und für die die Eisenbahn gemäß § 459 Abs. 1 HGB. nicht hafte. Auf die Revision der Klägerin hat jetzt das Reichsgericht das Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und das landgerichtliche Urteil wiederhergestellt. Im wesentlichen aus folgenden Entscheidungsgründen: Wie das Reichsgericht schon mehrfach ausgesprochen hat, wird allerdings dadurch, daß das Gut in einem verschlossenen Möbel-

wagen auf offen gebauten Eisenbahnwagen verladen ist, die Verladung nicht derjenigen in bedeckten Eisenbahnwagen gleichgestellt. Es handelt sich somit um die Beförderung eines Gutes in offen gebauten Wagen im Sinne des § 459 Ziff. 1 HGB. Auch gehört der Diebstahl zu den mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahren. Das darf aber nicht dahin verstanden werden, daß allgemein jeder Diebstahl ohne weiteres eine Beförderungsgefahr nach § 459 Ziff 1 HGB. darstellt. Es muß stets der konkrete Fall nachgeprüft werden. Wie das Reichsgericht in der Entscheidung vom 14. April 1920 (Band 98 S. 339) für den Fall des § 459 Ziff. 4 HGB. ausgeführt hat, will der § 459 HGB. im Gegensatz zu § 456 HGB. nur solche Fälle treffen, in denen wirklich eine besondere Gefahr gegeben ist. Diese Erwägung trifft selbstredend auch auf den § 459 Ziff. 1 HGB. zu. Mit anderen Worten, es muß sich bei der Verfrachtung in offenen Wagen um eine Gefahrerhöhung gegenüber der Beförderung in verschlossenen Eisenbahnwagen handeln. Diese Gefahrerhöhung muß sich aber als konkret-beachtliche, nicht bloß als unwesentliche darstellen. Ganz entfernte Möglichkeiten können nicht ohne weiteres in Rücksicht gezogen werden. Hiernach kann aber nicht gesagt werden, daß der Gedanke, in einem Möbelwagen befinde sich Umzugsgut — Dinge, die im Vergleich zur Friedenszeit außerordentlich im Werte gestiegen seien —, für Diebe stets einen ganz besonderen Anreiz zum Stehlen biete und auslöse. Zu berücksichtigen ist hier die Art der Verladung und Verpackung und wesentlich neben der sachgemäßen Verladungsart die Verwendung guter, besonderer Schlösser. Daß aber der Verschluß an der Stirnseite des Möbelwagens endlich die Beaufsichtigung erschweren sollte, kann nicht zugegeben werden. Wägt man alle Umstände gegeneinander ab, so kann nicht gesagt werden, daß eine praktisch beachtliche Gefahrerhöhung für Diebstähle aus Möbelwagen gegenüber denselben aus geschlossenen Eisenbahnwagen bestehe. Man kann daher auch nicht davon sprechen, daß nach den Umständen des Falles die Gefahr des Diebstahls aus der besonderen Beförderungsart entstehen konnte. Damit entfällt die Anwendbarkeit des § 459 Ziff. 1 HGB. (Aktenzeichen: I. 375/21. — 11. Februar 1922.) K. M.-L.

Bücherschau.

— **Einführung in den Betriebsdienst.** Von Eisenbahningenieur E. Bujakowsky. Verlag von B. G. Teubner. Leipzig-Berlin 1922.

Für die Ausbildung des Betriebspersonals der Eisenbahn fehlte es bisher an einem geeigneten Leitfaden. Denn die vorhandenen sogenannten Katechismen können wegen ihrer dressurähnlichen Lehrmethoden kaum als geeignet zur Vermittlung praktisch verwertbarer Kenntnisse bezeichnet werden. Die zahlreichen wissenschaftlichen Werke sind den Auszubildenden nicht zugänglich und auch zu schwer verständlich. So kommt es denn, daß man draußen bei vielen Bediensteten oft einer erstaunlichen Unkenntnis über Vorschriften und Vorgänge aus ihrem täglichen Arbeitsgebiet begegnet. Die begonnene Neubelebung des Dienstunterrichts und die Bestrebungen der Eisenbahnfachschulen werden hier erfreulicherweise bald Wandel schaffen, und es ist daher ein Verdienst des Verfassers, zur rechten Zeit dieses kleine Werk herausgebracht zu haben, das alles für den Eisenbahnbediensteten Wissenswerte aus den Betriebs- und Verkehrsvorschriften übersichtlich dargestellt enthält. Dabei ist der Text nicht etwa nur eine trockene Zusammenstellung der Paragraphen, sondern eine mit Abbildungen und Beispielen durchsetzte, flüssige Schilderung des Betriebsdienstes und der zu seiner Ausübung erforderlichen Einrichtungen. Das Buch kann als Leitfaden für die Ausbildung und Fortbildung der Eisenbahnbediensteten empfohlen werden.

Dr.-Ing. Busse.

— **Die neue Lokomotivwerkstätte Nied.** Von F. Soder. Berlin und Wiesbaden 1921. Kreidels Verlag. Sonderabdruck aus dem „Organ“ 1921, Heft 1—12.

Die Eröffnung einer neuen Eisenbahnwerkstätte der Deutschen Reichsbahn bedeutet in der letzten Zeit stets einen Markstein in der Entwicklung neuzeitiger Fabrikanlagen. Die reichen Erfahrungen der Werkstattspraxis finden hier in Verbindung mit den neuesten Erfindungen der Privatwirtschaft ihren Niederschlag, so daß die Baugeschichte der Eisenbahnwerkstätten gleichsam einen Entwicklungsgang der großen Fabrikanlagen darstellt. Der Verfasser, unter dessen Leitung der maschinentechnische Teil der Werkstatt Nied errichtet wurde, beschreibt in anschaulicher Form die gesamte Anlage mit allen Einrichtungen, deren Studium nicht nur im Zusammenhang dem Fachmann das höchste Interesse abgewinnen muß, sondern auch in den Einzelheiten eine Fülle von Anregungen geben wird.

Die wichtigste Frage der Grundrißanordnung ist in Nied zugunsten der üblichen Ausführung mit Querständen und Innschiebebühne entschieden worden. Der Verfasser hält di Anordnung für vorteilhafter als die sogenannte amerikanis Bauart mit Längsständen und Kranen, die bei mehreren neuen Bauten wie Trier, Paderborn und Göttingen und anderen Ort ausgeführt ist. Die Streitfrage, welche Bauart vorteilhaf ist, wird noch lange ungelöst bleiben, um so mehr als die E fahrungen mit Längsständen bisher gering sind und die wiss schaftliche Erforschung dieser Bauart kaum in Angriff g nommen ist.

Aus der Fülle der Einzelheiten mögen als besonders e wähnenswert hervorgehoben werden: die 1575 m lange Häng bahn, die elektrische Schweißanlage, die elektrische Vorrichtu zum Erwärmen der Radreifen, die ortsfeste Schleifanlage f Achsbacken, der Stand zum Abspritzen der eingehenden Lok motiven mit heißem Wasser, die selbsttätige Fernsprechanla usw. Die kraftschlüssige elektrische Kupplung der Lokomoti kräne, die nach der Ansicht des Verfassers noch nicht einwan frei gelungen ist, dürfte nach den an anderen Orten gemacht Erfahrungen überhaupt in Fortfall kommen können. Die la in den Seilen hängende Maschine stellt selbst eine für d Praxis hinlänglich ausreichende Kupplung der beiden Krä dar und macht eine besondere Kupplung überflüssig. Die A stimmung eines gleichmäßigen Ganges beider Kranmotoren i leicht durchführbar.

Das Werk von Soder kann jedem Fachmann zum eingehend Studium empfohlen werden. Mi.

— **Handbibliothek für Bauingenieure.** Ein Hand- und Nach schlagebuch für Studium und Praxis. Herausgegeben vo Robert Otzen, Geheimer Regierungsrat, Professor an d Technischen Hochschule zu Hannover. II. Teil. Wasserba 2. Band: See- und Seehafenbau von H. Proetel Regierungs- und Baurat in Magdeburg. Mit 292 Textabbildunge Verlag von Julius Springer, Berlin W 9. 1921.

Bereits vor einem Jahrzehnt sind die ersten Beiträge zu de nunmehr nach Überwindung der größten Schwierigkeiten ferti gestellten 2. Bande des III. Teils der großangelegten Han bibliothek für Bauingenieure geschrieben worden. Damals sta den Deutschlands Wirtschaftsleben, Seeschiffahrt und Seehand in vollster Blüte; im internationalen Wettbewerbe bestand für Deutschland die besten Aussichten, mit an die erste Stell zu rücken. Dieser Aufstieg gab letzten Endes die Veranlassun zum Weltkriege, in dem Englands Streben, den deutschen See handel zu vernichten, zum Ziele führte. Obwohl Deutschlan zur Zeit ohnmächtig ist, darf mit dem Verfasser des vorlieger den Buches gehofft werden, daß es deutschem Erfindungs- un Unternehmergeist, der u. a. auch die großen Seehäfen so ge schaffen hat, daß sie den besten anderer Völker nicht nach stehen, im Laufe der Zeit gelingen wird, dem Heimatlande da Meer und den Seehandel in zäher Arbeit wieder zu erschließe und seine Stellung unter den Völkern wieder herzustellen.

Das vorliegende Buch war bei Ausbruch des Krieges nahez vollendet; mögen die Ausführungen des auf eine langjährig Tätigkeit im Seebau zurückblickenden Verfassers dazu be tragen, die großen Leistungen der deutschen Technik auf de Gebiete des See- und Seehafenbaues nutzbringend festzuhalte und den Wiederaufbau unseres Vaterlandes zu fördern.

Was die Bearbeitung des Stoffes betrifft, so war der Ver fasser wegen des vom Verlag vorgeschriebenen Umfanges ge nötigt, sich gewisse Beschränkungen aufzuerlegen. Doch ist e ihm dank straffer Stoffgliederung gelungen, das Gebiet aus giebig zu behandeln. Neben deutschen Bauten sind sogar, w es angebracht erschien, auch ausländische beschrieben.

Der erste Abschnitt ist dem Meere und dessen Gliederun gewidmet; er verbreitet sich über die physikalischen und chemi schen Eigenschaften des Meerwassers, seine Einwirkung auf di Baustoffe, die zahlreichen schädlichen Lebewesen, die es ent hält, ferner über die Entstehung und Verbreitung des Windes den Windstau und die Sturmfluten, Wellenbewegung, Tide bewegung und die Meeresströmungen. Der zweite Abschnit zeigt die Einwirkung des Meeres auf die Küsten, behandel den Dünenbau, die Uferschutzwerke und Seedeiche, der dritt die Strommündungen, deren natürliche Ausbildung und di Verbesserung bei schwachem oder starkem Flutwechsel.

Der vierte und fünfte Abschnitt haben die Seeschiffahr und die Seehäfen zum Gegenstande. Darin sind erörtert: de Schiffahrtsbetrieb, die Seezeichen, die allgemeine Anordnun der Häfen, ihre Ausstattung, die Hafendämme, die Kaiein fassungen, die Landevorrichtungen für besondere Zwecke, di Seeschleusen, Schiffbau- und Ausbesserungsanstalten und ver schiedene Beispiele von Seehäfen. Der Schlußabschnit befaßt sich mit den Seekanälen und ihrer Anordnung und brin Ausführungsformen an Hand von Beispielen. Willkommen wir

em Leser das angehängte Literatur- und Sachverzeichnis sein. Das Buch ist innerhalb des vorgeschriebenen Rahmens außerordentlich inhaltreich, die Darstellung vortrefflich; es ist von dem rührigen Verlage geradezu vorbildlich ausgestattet. Dem großen vorbezeichneten Sammelwerke gereicht der Band zur Zierde.

— **Der Eisenbahnbau.** Leitfaden für den Unterricht an den Tiefbauabteilungen der Baugewerkschulen und verwandten technischen Lehranstalten. Von A. Schau, staatlicher Baugewerkschuldirektor und Regierungsbaumeister, Gewerbeschulrat, Essen. I. Teil: Allgemeine Grundlagen. Bahngestaltung. Grundzüge für die Anlage der Bahnen. Vierte verbesserte Auflage. Mit 182 Abbildungen im Text. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1921. Preis kartoniert 9,60 ℳ; hierzu Teuerungszuschläge.

In Nr. 40 des Jahrgangs 1920 sind gelegentlich der Besprechung des II. Teils des Leitfadens (Stationsanlagen und Sicherungswesen) dessen Vorzüge hervorgehoben worden. In gleich trefflicher Weise unterrichtet der in nachstehendem etwas verspätet zur Besprechung gelangende I. Teil des Buches über die Grundlagen des Eisenbahnbaues, und zwar der Dampfbahnen. Der Verfasser durfte sich bei der Behandlung des Lehrstoffes auf seine langjährigen Unterrichtserfahrungen stützen. Alle Begriffe der Eisenbahntechnik sind in dem Buche schrittweise in klarer, wohlüberlegter Weise entwickelt; anzuerkennen ist hierbei auch die Umschreibung von Fremdwörtern. Die verschiedenen Anordnungen auf den einzelnen Gebieten des Eisenbahnbaues, ihr Zweck, die jeweiligen Vor- und Nachteile sind in einer Weise behandelt, daß der Leser zum Nachdenken und zur eigenen Kritik angeregt wird. Alle Neuerscheinungen von erfolgversprechendem Werte haben Beachtung gefunden. Der Verfasser will dem künftigen Eisenbahntechniker nicht allein zeigen, wie ein Bauteil eingerichtet ist, sondern ihn auch mit den an ihn zu stellenden Anforderungen und seiner Wirkungsweise vertraut machen; für den Eisenbahndienst ist eine derartige Vorbildung von besonderer Wichtigkeit.

In der Hauptsache behandelt der vorliegende Band den Oberbau mit allen seinen Fortschritten. Viele amtlichen Vorschriften und Vereinbarungen sind wortgetreu wiedergegeben; über andere zu Rate zu ziehende amtliche Vorschriften finden sich zahlreiche Hinweise.

Kurz gehaltenen allgemeinen und geschichtlichen Darlegungen und Betrachtungen über die Einteilung der Eisenbahnen und die wichtigsten Bahngattungen folgen die wichtigsten eisenbahntechnischen Begriffe auf Grund der amtlichen Vorschriften. Dann sind die Bahngestaltung selbst und alles zum Bahnkörper sowie den Nebenanlagen der freien Strecke gehörende eingehend behandelt. Weiter sind die Grundzüge für die Anlage einer Bahn, die Hauptregeln für die allgemeine und die bauliche Anordnung der Eisenbahnlinie und die wichtigsten betriebstechnischen Grundlagen der Linienführung behandelt und schließlich über die vorzunehmenden Vorarbeiten (Voruntersuchungen, Feld- und Entwurfsarbeiten) nach den in Preußen geltenden Festsetzungen Mitteilungen gemacht; schließlich ist in aller Kürze der Gang einer Eisenbahnbauausführung gezeigt.

Der Verfasser hat mit der Veröffentlichung des für die Tiefbauabteilung der Baugewerkschulen bestimmten Lehrstoffes zweifellos nicht nur den angehenden Eisenbahntechnikern einen guten Dienst erwiesen; auch den in der Praxis stehenden Eisenbahnern wird das Nachschlagebuch oftmals von Nutzen sein. Die drucktechnische Ausführung des 167 Seiten umfassenden Buches ist einwandfrei.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Übergang der Vereinsbahnstrecken einer Vereinsverwaltung in den Betrieb einer anderen Verwaltung.

Die Niederösterreichischen Landesbahnen sind vom 15. Juli 1922 ab mit einer Betriebslänge von 533,63 km in den Pachtbetrieb der österreichischen Bundesbahnen übergegangen. Die Vereinsmitgliedschaft der genannten Verwaltung ist damit erloschen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 10. Dezember 1922 an wird auf dem Personenhaltepunkt Naundorf b. Freiberg (Sa.) die regelmäßige Beförderung von Milch, die bisher auf Sendungen nach Niederschöna beschränkt war, allgemein zugelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Mit sofortiger Gültigkeit werden nachstehende Bahnhöfe wie folgt umbezeichnet: Fürstenwerder Stb. in „Fürstenwerder Reichsb.“, Löwenberg (Mark) Stb. in „Löwenberg (Mark) Reichsb.“, Blankensee (Meckl.) Stb. in „Blankensee (Meckl.) Reichsb.“, Neustrelitz Stb. in „Neustrelitz Reichsb.“

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover.

Am 15. Dezember 1922 wird die Reststrecke Arendsee (Altm.)-Geestgottberg der normalspurigen Nebenbahn Salzwedel-Arendsee (Altm.-Geestgottberg (-Wittenberge) mit den Bahnhöfen 4. Klasse: Genzien, Harpe, Groß Garz und Groß-Holzhausen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf den Bahnhöfen Genzien Harpe und Groß-Holzhausen die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1726)

Hannover, den 7. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Februar 1923 an erhalten der an der Bahnstrecke Münster (Westf.)-Osnabrück liegende Bahnhof Hasbergen die Bezeichnung „Hasbergen (Kr. Osnabrück)“ und der an der Bahnstrecke Nienburg (Weser)-Rahden (Kr. Lübbecke) liegende Bahnhof Uchte Stb. die Bezeichnung „Uchte Reichsb.“. (1718)

Münster (Westf.), 1. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

3. Gebühren.

Heft C 1 b des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II.
(Zuschlags- und Anstoßfrachten usw.)

Vom 15. Januar 1923 ab werden die auf Seite 35 des Tarifheftes vom 1. 12. 22 unter lfd. Nr. 77 (Schmalspurbahnen des Direktionsbezirks Erfurt) aufgeführten Umlade- und Rollbockgebührensätze für 100 kg erhöht und zwar:

für die Güter der Gruppe 1 (Steingrus usw.) von 220 auf 330 ₰,
für die Güter der Gruppe 2 (Holz, Holzwaren usw.) von 1080 auf 1600 ₰,
für die Güter der Gruppe 3 (sonstige Wagenladungen) von 860 auf 1300 ₰.

Die alsbaldige Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. RGBl. 1914, S. 459).

Erfurt, den 5. Dezember 1922. (1721)
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörung.

Wegen Schneeverwehung mußte der Verkehr auf der Linie Eisenerz-Vordernberg vom 29. November 1922, 18 Uhr, eingestellt werden. Dauer der Unterbrechung unbekannt. Mitteilung laut § 10 Ziffer 1 a VWÜ. (1727)

Villach, am 6. Dezember 1922.
Bundesbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 10. Dezember 1922 an wird auf dem Personenhaltepunkt Naundorf b. Freiberg (Sa.) der regelmäßige Milchverkehr allgemein zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 5. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (1711)

Güterverkehr bad.-schweiz. Übergänge Schweiz.

Im Ausn.-Tarif 22 für Steinkohle usw. werden mit sofortiger Gültigkeit Frachtsätze für Pyritasche ab Uetikon und Pratteln nach Basel Bad. Bf. transit eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 5. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (1709)

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten infolge Ausgabe der Reichsbahn-Gütertarife Hefte A, C I b und D vom 1. Dezember 1922 auf dem Titelblatt und auf Seite 3 und 7 des Tarifs Änderungen ein. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 4. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (1712)

---

a) Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C I b.
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Am 15. Dezember 1922 treten erhöhte Frachtsätze im Güter- und Tierverkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhung gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.G.Bl. 1914 S. 455).

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1725)

Altona, den 6. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).
D. Dienstkohlen-Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden in Deutschland sämtliche Frachten im Güter-, Tier-, Kohlen- und Expreßgutverkehr, einschließlich der Ausnahmetarife (jedoch ausgenommen die Ausnahmetarife für frisches Stein- und Kernobst und für frische Kartoffeln) um 150 % erhöht, ebenso treten zum gleichen Zeitpunkte bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Neben- und örtlichen Gebühren durchweg Erhöhungen um rund 150 % ein. Die Erhöhungen werden teils durch Neuausgabe von Tarifen oder Tarifnachträgen, teils durch eine Umrechnungstafel durchgeführt. Näheres ergeben die Bekanntmachungen zu den einzelnen Tarifen. Die neuen Tarifdrucksachen können ab 1. Dezember von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Die gleiche Tarifmaßnahme tritt vom 1. Dezember 1922 ab in den oben unter A bis D genannten Tarifen in Kraft. Die Genehmigung des Oberkomitees zur Erhöhung und Änderung der oben unter A und D aufgeführten Tarife ist erteilt. Die Verschiebegebühr im Ausnahmetarif für Steinkohle usw. (Ausnahmetarif 6) beträgt 460 ₰ für 100 kg.

Oppeln, den 1. Dezember 1922. (1717)
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1922 wird die Station Rückershausen als Sammellagerstation in den Ausnahmetarif 1 a einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Dezember 1922. (1720)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II.

Für die Zeit vom 7. bis 31. Dezember 1922 wird für den Bereich der Deutschen Reichsbahn ein Ausnahmetarif 18 für Christbäume (Weihnachtsbäume) eingeführt. Es gelten die Bestimmungen und Frachtsätze der Klasse E.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (1713)

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verbandsgütertarif, Teil I u. Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 werden infolge der Erhöhung der Frachten der Deutschen Eisenbahngütertarife auch die Frachten für die deutschen Strecken des deutsch-niederländischen Verbandsgütertarifs erhöht. Im Verbandsgütertarif Teil I, Abschnitt B werden die deutschen Mindestbeträge erhöht auf:

Seite	§	Abs.	von	auf
Seite 29 im	§ 8	(4)	von 180 ℳ	auf 450 ℳ,
„ 30 „	§ 11	(1)	„ 255 „	„ 638 „,
„ 31 „	§ 14	(1)	„ 360 „	„ 900 „,
„ 31 „	§ 14	(2)	„ 255 „	„ 638 „,
„ 36 „	§ 26	(1)	„ 68 „	„ 170 „,
„ 41 „	§ 39	(13)	„ 525 „	„ 1313 „,
„ 42 „	§ 41	(2)	„ 180 „	„ 450 „.

Im Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1 sind die seit 1. November 1922 (Nachtrag 2) gültigen Frachtsätze der Frachtsatzzeiger für die Ausnahmetarife 5 für Steine, 5 c für Steingrus, 7 für Eisenerz und 10 für Kartoffeln um 150 % bis zum Eingang des zum 1. Dezember 1922 erscheinenden Nachtrags 3 zu erhöhen.

Köln, den 25. November 1922. (1716)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II.

Sendungen nach Trälleborg transit können künftig auch geteilt mit neuem Frachtbrief weiter aufgegeben werden; bei geteilter Weitersendung muß dem Frachtbrief aus Deutschland ein genaues Verzeichnis des Inhalts der Sendung beigegeben oder ein solches Verzeichnis vom Empfänger der Abfertigungsstelle Trälleborg transit bei der Ankunft der Sendung übergeben werden.

Altona, den 4. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion (1710)
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Durch den am 1. Dezember 1922 erschienenen Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Hefte A, C I b, C II und D) sind verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Tarifs vom 1. Oktober 1921 eingetreten. Näheren Aufschluß geben die Abfertigungsstellen.

München, 7. Dezember 1922. (1722)
Tarifamt b. RVM., ZB.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 192 tritt ein Ausnahmetarif 19 für Wanderausstellungen des Deutschen Hygiene Museums in Dresden für Stückgut und Wagenladungen auf den Strecken de Deutschen Reichsbahn in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Dezember 1922. (1719)
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Saarbahn-Güterverkehr. Heft 3. Verkehr mit Süddeutschland vom 1. Juli 1922.

Wegen Umwandlung der bisherigen Zuschlagsfrachten in Entfernungszuschläge werden unter gleichzeitiger Streichung des Beisatzes „Zu *“ die Entfernungen erhöht:

für Gmund a. Tegernsee . . um 8 km
für Moosrain . . . . um 5 km
für Tegernsee . . . . um 12 km

Die Fußbemerkung „* Siehe Heft 1 unter C“ auf den Seiten 10—36 wird gestrichen, da diese Zuschlagsfrachten nunmehr im D. E. G., T. II, Heft C I b, veröffentlicht werden.

Fürth (Bay) erhält den Zusatz „Hbf“.

München, den 5. Dezember 1922.
Tarifamt b. RVM, ZB. (1715)

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. Dezember 1922 werden die Gebühren für die Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin auf 100 ℳ für je 10 kg erhöht.

Berlin, den 5. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (1714)

Deutsch-Tschechoslowakischer Personen- und Gepäckverkehr.

Zum 1. Januar 1923 wird das Heft 2 zum Tarif neu herausgegeben. Es enthält die von diesem Tage an gültigen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze der Deutschen Reichsbahn. Nähere Auskunft erteilt die Verkehrskontrolle I in Dresden-Altst. Strehlener Str. 1.

Dresden, am 8. Dezember 1922. (1724)
Reichsbahndirektion.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 erscheint zum Personen- und Gepäcktarif Teil II für unsern Binnenverkehr der Nachtrag IV, enthaltend Änderungen der Tarifbestimmungen, sowie Erhöhung der Fahrpreise und Frachtsätze für den Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbüro in Köln, Ubierring 11.

Köln, den 7. Dezember 1922. (1723)
Die Direktion.

Braunschweig-Schöninger und Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 werden die Personentarife erhöht.

Braunschweig, den 8. Dezember 1922
Direktion. (1728)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 48. Berlin, den 21. Dezember 1922. LXII. Jahrgang.

Inhalt:

Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens 1922*).

Der erste Jahrgang dieses dem englischen „Railway Yearbook" nachgebildeten Sammelwerkes ist bereits in dieser Zeiung (1921, Nr. 26, S. 512) ausführlich gewürdigt worden. Seine edeutung bestand namentlich darin, daß zum ersten Male seit den roßen Umwälzungen, die wir in Politik und Wirtschaft seit der evolution durchgemacht haben, nach dem zuverlässigsten amtchen Material der neueste Stand aller Gebiete des Eisenbahnesens in auch für den Laien verständlicher Weise aus sachverändiger Feder dargestellt worden war. Auch das vergangene ahr ist nicht ruhig dahingeflossen, sondern hat wiederum zahliche Änderungen gebracht, die verarbeitet werden mußten und i einer erheblichen Erweiterung und Umarbeitung des ersten ahrganges zwangen. Der Herausgeber hat denn auch den Jahrang 1922 in bedeutend größerem Umfange erscheinen lassen. r hat ihn in zwei Bände geteilt, von denen der erste (Verkehrsraxis und Wirtschaftsleben) die Wirtschaft als Kunden des Verehrs behandelt, während der zweite (Die Verkehrsanstalten als unden der Wirtschaft) das darstellt, was für die Wirtschaftsreise als Lieferanten der Verkehrsanstalten wissenswert ist. anz allgemein kann man sagen, daß der Herausgeber wie kein nderer zur Durchführung der mühsamen Arbeit der Sammlung, ichtung und Durcharbeitung des gewaltigen Stoffes berufen war, icht allein, weil er sich als Fachschriftsteller auf zahlreichen Gebieten der Eisenbahnwirtschaft bewährt hat, sondern namentlich auch, weil er als Leiter der Pressestelle des Reichsverkehrsministeriums mehr als die meisten Fachgenossen in die Gesamtheit der dem Verkehrswesen eigenen Materien Einblick erhält und die Bedeutung der einzelnen Vorgänge zu würdigen imstande ist. Man kann ihn zu der Art, wie er sich dieser großen Arbeit unterzogen hat, nur beglückwünschen.

Der erste Band wird unsere Leser am meisten interessieren und für sie ein höchst brauchbares, ja, man möchte sagen, ein unentbehrliches Nachschlagewerk werden. Der Umfang dieses ersten Bandes übersteigt den der ganzen ersten Ausgabe schon um mehr als 100 Seiten; dazu kommt noch der zweite Band mit mehr als 200 Seiten. Neben den einzelnen Aufsätzen über Eisenbahnwesen haben namentlich die Abschnitte über die staatlich nicht betriebenen Verkehrsmittel, die Binnen- und Seeschiffahrt, das Luft- und Kraftfahrwesen, das Landtransportgewerbe eine große Erweiterung und Vertiefung erfahren.

Sehr dankenswert ist ein einleitender Teil, der allerhand statistische Mitteilungen enthält, wie die Größe und Einwohnerzahl der Erdteile und Staaten, der deutschen Länder und der größeren Städte, eine Zusammenstellung der Paßvorschriften, die Gliederung und die Adressen der Reichs- und insbesondere der Verkehrsbehörden, lauter Dinge, die man sich sonst mühsam zusammensuchen muß.

Der erste Aufsatz über das Eisenbahnwesen aus der Feder des Herausgebers Dr. Sarter gibt einen gedrängten Überblick über die Lage des deutschen Eisenbahnwesens. Er faßt gewissermaßen den Kern der wichtigsten Eisenbahnfragen zusammen, die in den folgenden Aufsätzen ausführlich erörtert werden. Über den Stand der noch nicht durchgeführten Reform der Reichs-

*) Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens 1922. In Verndung mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Reichsostministerium herausgegeben vom Geh. Reg.-Rat Dr. jur. arter, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium. Mit ner Eisenbahnkarte und einer Wasserstraßenkarte. Band 1: erkehrspraxis im Wirtschaftsleben. Band II: Die Verkehrsstalten als Kunden der Wirtschaft. Berlin 1922. Verlag für olitik und Wirtschaft. Preis 225 M.

bahnorganisation sagt Sarter, daß diese Frage im allgemeinen zu sehr von der äußerlichen Seite betrachtet werde. Die Bestrebungen auf Neueinteilung des Netzes unter Schaffung von Generaldirektionen würden, in die Tat umgesetzt, die heute schon schwer arbeitende Maschinerie leicht zum völligen Stocken bringen können. Es sei aber gerade in letzter Zeit durch die Erweiterung der Zuständigkeit der Dienststellenvorsteher der Anfang einer wirklichen Dezentralisation der Reichsbahn gemacht worden. Sie bedeute nichts anderes, als daß jede Arbeit dort verrichtet werde, wo sie dem Wesen nach hingehöre, und daß die Beaufsichtigung durch höhere Instanzen auf ein Mindestmaß beschränkt werde. Die Ungleichheit, die in der Organisation der Reichsbahn durch Vereinigung verschieden aufgebauter Einzelverwaltungen sich ergebe, müsse in den Kauf genommen werden. Es wäre gleich verhängnisvoll, für die bisherigen preußischen Direktionen ein Gruppensystem (4—5 Generaldirektionen) einzuführen, wie die bisherige bayerische Verwaltung durch Schwächung der Gruppeninstanz einer organisatorischen Umbildung zu unterziehen. Allerdings werde die Reichsbahn die Grundsätze des Privatbetriebes viel mehr berücksichtigen müssen als bisher. Eine genaue Ermittlung der Selbstkosten werde zur wirtschaftlichen Betriebsführung nötig sein. Zur planmäßigen Durchführung des Verkehrs fordert Sarter eine systematische Zusammenarbeit mit den Hauptversendern. Für den Kohlenbergbau kommen nach seiner Ansicht dabei Überschichten in verkehrsschwachen Zeiten in Frage, für die Industrie landwirtschaftlicher Rohstoffe Preisermäßigungen in diesen Zeiten und für das Verkehrsgewerbe (Spedition) bessere Anpassung der Transporte an die jeweilige Leistungsfähigkeit der Reichsbahn. Unter dem so oft geforderten „kaufmännischen Geist" versteht Sarter die Erfüllung des Personals mit dem Bewußtsein, daß es sich jeden Tag darüber Rechenschaft geben muß, ob sein Geschäftsgebaren für das Unternehmen wirtschaftlich ist oder nicht. Dazu sei es weder nötig noch zweckmäßig, den Beamtenkörper mit Männern der freien Wirtschaft zu durchsetzen, denen die Geschäftspraxis des Unternehmens fremd sein müsse. Wichtig sei dagegen eine bessere theoretische und praktische Vor- und Ausbildung der leitenden Personen aller Stellen. Die praktische Ausbildung müsse eine Beschäftigung in der freien Wirtschaft vorsehen.

Aus diesem Programm, das anscheinend der Auffassung der leitenden Stellen des Reichsministeriums entspricht, ist zu ersehen, daß umwälzende Neuordnungen in den nächsten Zeiten nicht zu erwarten sind, daß vielmehr die allmähliche Durchsetzung der Reichsbahn mit den als richtig erkannten Grundsätzen und Reformen im wesentlichen in dem Rahmen der bisherigen Organisation erstrebt wird. Nach den Erfahrungen, die in den letzten Jahren mit den meisten gewaltsamen Umgestaltungen auf den verschiedensten Gebieten gemacht worden sind, wird man mit Genugtuung davon Kenntnis nehmen, daß die Reichsbahnverwaltung mit Vorsicht vorzugehen und sich trotz aller Vorschläge und Vorwürfe von nicht immer sachverständiger und objektiver Seite vor Sprüngen ins Dunkle zu hüten beabsichtigt.

Ein weiterer, sehr inhaltreicher Aufsatz ist der jetzigen Organisation der Reichsbahn (Regierungsrat Dr. Pischel, Rechnungsrat Gohlke) gewidmet, ausgehend von den Bestimmungen der Reichsverfassung und des Staatsvertrages betr. den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich. Die Gliederung der Behörden und Dienststellen der Reichsbahn wird, zum Teil schematisch, unter Angabe der Zuständigkeiten, der Adressen und der leitenden Persönlichkeiten dargestellt, einschließlich der verschiedenen wirtschaftlichen und parlamentarischen Organe, die zur Mitarbeit bei der Reichsbahn bestellt sind. Bei den häufigen Änderungen, denen die Eisenbahnbehörden und ihre Zuständigkeit unterworfen worden sind, ist diese Zusammenstellung nach dem neuesten Stand für die Eisenbahner in gleichem Maße nützlich wie für das verkehrtreibende Publikum.

Ähnliche Angaben finden sich in dem nächsten Abschnitt über den Friedensvertrag (Regierungsbaurat Dr. Steuernagel) für die abgetretenen und einer Sonderregelung unterworfenen Gebiete (Elsaß-Lothringen, Saargebiet, Eupen-Malmedy, Schleswig, Danzig, Polen, Oberschlesien, Memel, Hultsch[illegible] besetztes rheinisches Gebiet). Die ungeheure Belastung [illegible] Reichsbahn durch den Vertrag von Versailles wird zum Sch[illegible] durch eine Zusammenstellung der abgetretenen Strecken und [illegible] triebsmittel und ihres annähernden Wertes ersichtlich gema[illegible] Diese Belastung kommt allein schon der nach dem Kriege [illegible] 1870/71 Frankreich auferlegten Kriegsentschädigung von 5 [illegible]liarden Goldmark gleich.

Bei der großen Bedeutung der finanziellen Seite der Reic[illegible]bahn kann der 4. Abschnitt über die Finanzen und d[illegible] Wirtschaftsführung der Reichsbahn (Min.-Rat [illegible] Homberger) besonderes Interesse beanspruchen. Der V[illegible]fasser kommt zu dem Ergebnis, daß die Fehlbeträge von 1920[illegible] nicht auf eine Überkapitalisierung der Reichsbahn infolge [illegible] Staatsvertrages, betr. den Übergang der Staatsbahnen auf d[illegible] Reich, zurückzuführen sind, sondern auf die Nachwirkungen [illegible] Krieges, die Steigerung der persönlichen Ausgaben für Gehäl[illegible] und Löhne, die ungeheure Vermehrung der sächlichen Kosten [illegible] unumgänglich notwendige Ausgaben, die Minderung der E[illegible]nahmen infolge der schonenden Tarifpolitik und die nur langsa[illegible] Besserung der Betriebsleistungen. Die zur Gesundung der Reic[illegible]bahn angewendeten Mittel (organisatorische Maßnahmen, Reic[illegible]finanzgesetz, Arbeitsgesetz, wissenschaftliche Betriebsführu[illegible] Sparsamkeit, Tariferhöhungen) werden kurz gewürdigt.

Höchst interessante Aufschlüsse über die Entwicklung [illegible] Fahrplans gibt der Abschnitt über den Eisenbahnbetri[illegible] und die Eisenbahnbeförderung (Reg.-Baurat Röb[illegible] Wir sehen, daß seit dem Tiefstand des Jahres 1919 die Fahr[illegible]legenheiten sich auf allen wichtigeren Strecken erheblich v[illegible]mehrt haben. Allerdings wird der Stand der Vorkriegszeit [illegible] weitem nicht erreicht. Die Gesamtzahlen der Züge betrugen z[illegible] auf den zur Veranschaulichung dieser Veränderungen heran[illegible]zogenen Strecken im Jahre 1914: 902; 1919: 306; 1922: 486. Äh[illegible]lich steht es mit der Zuggeschwindigkeit, die zwar seit 1919 nic[illegible] unerheblich beschleunigt worden ist, aber immer noch hinter d[illegible]jenigen der letzten Friedensjahre weit zurückbleibt. Sie e[illegible]spricht heute im Durchschnitt etwa der Geschwindigkeit na[illegible] dem Stande von 1890, die bekanntlich bis zum Kriege beständ[illegible] erhöht worden ist. Ein ähnliches Bild zeigt auch der Fahrpl[illegible] der großen ausländischen Linien (England, Frankreich, Italie[illegible] über die einige Beispiele mitgeteilt werden. Der Verfasser g[illegible] an, daß die Reichsbahn die Absicht habe, möglichst überall [illegible] Grundgeschwindigkeit der Schnellzüge auf 80 km/Std. zu bring[illegible] was einer Reisegeschwindigkeit von etwa 60 km entspricht. Ei[illegible] höhere Geschwindigkeit (vor dem Kriege 85—90 km) würde [illegible] kostspielig sein und die mühsam wieder erreichte Pünktlichk[illegible] gefährden. — In diesem Abschnitt werden u. a. auch die für [illegible] Publikum wichtigen Vorschriften der E.B.O. und der E.V.O. [illegible]sprochen und der jetzige Stand des durchgehenden Verkehrs [illegible] dem Ausland beschrieben.

Die sehr ausführlichen Abschnitte über die Persone[illegible]tarife (Regierungsrat Dr. Luther) und die Gütertari[illegible] (Min.-Rat Niemack) zeigen die sprunghaften und gewaltig[illegible] Veränderungen, die die Beförderungspreise seit dem Kriege [illegible]fahren haben (bis 1. II. 1922 eingehend berücksichtigt; die neuer[illegible] Erhöhungen sind nur in einem Nachtrag in Bd. II kurz erwähn[illegible] aber auch, daß die Tariferhöhungen bei weitem noch nicht d[illegible] allgemeinen Teuerung gefolgt sind.

Dem Abfertigungswesen im Personen-, Gepäc[illegible] usw. und Güterverkehr sind gleichfalls längere Abhandlung[illegible] (Dr. Luther, Regierungsrat Fischer) gewidmet, an die s[illegible] ein Abschnitt über den Güterwagendienst anschlie[illegible] (Regierungsrat Rauh), aus dem sich der Leser neben den [illegible] das Verkehrsgewerbe so wichtigen Einteilungen und Bezei[illegible]nungen der Wagen und ihren Benutzungsvorschriften auch üb[illegible] die für eine wirtschaftliche und gerechte Verteilung der Wag[illegible] in Zeiten starken Verkehrs angewendeten Maßnahmen (T[illegible]deckung, Sperren) unterrichten kann.

Namentlich für den Nicht-Eisenbahner wird eine Abhandlu[illegible] über die Haftung der Eisenbahn aus dem Beförderun[illegible]

vertrag (Dr. Luther) Aufklärung über ein in der letzten Zeit etwas unsicher gewordenes Gebiet bringen. Es werden u. a. die seit dem 1. Juni gültigen neuen Vorschriften über Lieferfristen, über die in einer langen Reihe von Gerichtsentscheidungen behandelte Frage der Kostbarkeiten, ihrer Begriffsbegrenzung und der Haftung der Bahn bei ihrer Beförderung, über die Haftung des Bahnspediteurs, über die neuen Zuständigkeiten in Reklamationssachen erörtert und die beabsichtigte Änderung der Vorschriften über die Haftung der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage (Beschränkung auf eine Höchstgrenze von 20 ℳ/kg) mitgeteilt.

Ein kurzer, aber lehrreicher Abschnitt des Werkes ist der über Eisenbahnrecht (Min.-Rat Dr. Kittel), der die öffentlich-rechtliche Stellung der Eisenbahnen, ihre Stellung im bürgerlichen Recht und ihren strafrechtlichen Schutz darstellt. Die neuen Vorschriften über die Eisenbahnräte, die erst nach Herausgabe des ersten Bandes bekanntgeworden sind, hat der Verfasser im zweiten Band in einem Nachtrag bearbeitet.

Der große Aufschwung, den die elektrische Zugförderung in Deutschland, wie in den meisten Eisenbahnländern der Erde, zu nehmen im Begriff steht, hat Oberregierungsbaurat Wechmann in zwei Abschnitten dargestellt, von denen der zweite (Eisenbahn und Elektrotechnik) in dem zweiten Bande Aufnahme gefunden hat.

Schließlich verdient noch der Aufsatz über die privaten Eisenbahnunternehmungen (Professor Dr. Helm, Direktor Dr. Pundt, Reg.-Baumeister a. D. Noack, Direktor Erler) Erwähnung, der einen Überblick über die dem Privatbetrieb überlassenen Eisenbahnen und Kleinbahnen und über ihre wirtschaftliche Lage gibt.

Mehr als ein Drittel des ersten Bandes ist den übrigen, den Eisenbahnen verwandten Verkehrsmitteln (Post, Telegraph, Fernsprecher, Funkwesen, Landverkehr-Kraftfahrzeuge, Landtransport- und Verkehrsgewerbe, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt, Luftverkehr) gewidmet. Es war ein glücklicher Gedanke des Herausgebers, auch diese Unternehmungen in sein Jahrbuch aufzunehmen. Je mehr diese angesichts unserer Notlage dazu berufen sind, mit den Eisenbahnen Hand in Hand zu arbeiten und durch dieses Zusammenwirken eine möglichst wirtschaftliche Bedienung des Verkehrs herbeizuführen, desto wichtiger ist es für den Berufseisenbahner, sich auch mit diesen, ihm bisher ferner liegenden Unternehmungen, ihren Arbeitsgebieten und den ihren Betrieb regelnden Vorschriften vertraut zu machen, was ihm durch das Studium der von ersten Fachleuten bearbeiteten Aufsätze mühelos gelingen wird.

Der zweite Band, dessen Erscheinen sich leider infolge von mancherlei Schwierigkeiten, namentlich bei der erstmaligen Zusammenstellung des Materials, stark verzögert hat, gibt eine Darstellung der Verkehrsanstalten als Verbraucher in der Wirtschaft. Während die privaten Verkehrsanstalten bei ihren Beschaffungen und Vergebungen im allgemeinen nicht nach bestimmten Vorschriften verfahren, sondern lediglich nach Rücksichten auf die Wirtschaftlichkeit für den eigenen Betrieb, und Veröffentlichungen über ihre Verbrauchsmengen nicht herausgeben, spielt sich die Beschaffung der Staatsanstalten im wesentlichen in der Öffentlichkeit ab. Die Grundsätze für die Vergebung, Lieferung und Abnahme sind allgemein geregelt, eine individuelle Behandlung des einzelnen Falles ist ausgeschlossen oder erschwert. Dieser Nachteil gegenüber der Privatwirtschaft ist zugleich ein großer Vorteil für die Gesamtwirtschaft infolge der den Bedürfnissen der einzelnen Wirtschaftszweige entsprechenden Verteilung der Beschaffungen. Die vielfach als unkaufmännisch bezeichnete Bau- und Beschaffungspolitik des Staates hat der Industrie über die schwierige Übergangszeit nach dem Kriege hinweggeholfen und ist dadurch ein großer Segen für die deutsche Wirtschaft geworden. Der Herausgeber beabsichtigt, den Gedanken, auch für die privaten Verkehrsanstalten die Grundzüge klarzulegen, nach denen sich bei ihnen die Einkaufstätigkeit vollzieht, für die späteren Ausgaben zu verfolgen und so zu versuchen, das Buch bezüglich der gesamten Verkehrsanstalten zu dem zu machen, was es für die Staatsbetriebe in dieser ersten Darstellung ist: „ein Nachschlagebuch für alle Wirtschaftszweige, die Kunden der Verkehrsanstalten sind oder sein wollen."

Der zweite Band wird, wie der erste, durch eine allgemeine Darstellung (Verbrauchspolitik der Reichsbahn — Min.-Rat Dr. Homberger) eingeleitet; sie faßt die wesentlichsten Gesichtspunkte für die in den späteren Aufsätzen im einzelnen behandelten Vergebungen und Beschaffungen kurz zusammen und gibt sehr interessante Aufschlüsse über die sächlichen Aufwendungen für den Betrieb, über die Entwicklung der Preise und der Währung. Leider sind bei der sprunghaften Veränderung der Valuta und des Marktes solche Zahlen schon in dem Augenblick überholt, wo sie ausgerechnet werden.

Sehr lehrreich und für den größten Teil der Leser neu sind die Abschnitte über die allgemeinen Bestimmungen und Zuständigkeiten im Bau- und Beschaffungswesen und über die Beschaffungen im einzelnen (Oberregierungsrat Lochte und Eisenbahninspektor Koch). Diese Aufsätze, die durch graphische und bildliche Darstellungen anschaulich sind, lassen erkennen, welche verwickelte und bis ins einzelne durchgebildete Organisation nötig ist, um die Beschaffungen für einen Massenkunden, wie die Reichsbahn, zu sichern, gerecht zu verteilen und ihre vertragsmäßige Beschaffenheit nachzuprüfen. Die Entwicklung der Preise und des Bedarfs wird für die wichtigsten Stoffe dargestellt. Ein weiterer Abschnitt (Reg.-Baurat Heineck) befaßt sich speziell mit der Bautätigkeit der Reichsbahn und der Vergebung und Ausführung der zu diesem Zweck mit den Unternehmern abgeschlossenen Bauverträge.

In den folgenden Teilen des zweiten Bandes wird die Vergebung und Beschaffung bei den übrigen Verkehrsanstalten (Reichspost, Binnenwasserstraßen, privaten Verkehrsunternehmungen) aus den gleichen Gesichtspunkten behandelt.

So bildet auch dieser zweite Band ein in sich abgeschlossenes Ganzes. Der Wunsch, gerade diese Seite des Eisenbahnwesens zusammenhängend darzustellen, wird den Herausgeber zu dieser Zweiteilung bewogen haben, obwohl ihm nicht entgangen sein wird, daß die Teilung auch gewisse Nachteile mit sich bringt. Sie macht eine Trennung verwandter Materien und hin und wieder gewisse Wiederholungen unvermeidlich und hat offenbar auch dazu beigetragen, daß der zweite Band zu einem so viel späteren Zeitpunkt fertiggestellt werden konnte als der erste. Ob diese Nachteile dadurch genügend aufgewogen werden, daß die Tätigkeit der Verkehrsanstalten als Verbraucher einheitlich und ohne Störung durch andere Ausführungen dargestellt wird, wird der Herausgeber bei der nächsten Ausgabe prüfen und vielleicht von der Vorfrage abhängig machen, ob es ihm möglich sein wird, die Beschaffungspolitik der Privatunternehmungen in vollem Umfange in den Kreis seiner Darstellung einzubeziehen.

Aber selbst wenn diese Erweiterung nicht gelingt, kann man dem Herausgeber nur wünschen, daß es ihm möglich sein wird, diese vortrefflichen Veröffentlichungen trotz der Not der Zeiten — und des Buchhandels im besonderen — auch in den folgenden Jahren fortzusetzen. Denn sie sind dazu berufen, durch die Gründlichkeit und Zuverlässigkeit der Darstellung aller Gebiete unserer Verkehrsanstalten in nicht geringem Maße dazu beizutragen, daß den erfolgreichen Bemühungen, das deutsche Verkehrswesen zu heben und zur Förderung der Volkswirtschaft immer besser zu entwickeln, bei dem urteilsfähigen Teil des Publikums die oft vermißte Anerkennung nicht länger versagt wird.

v. R.

Taylor-System für Deutschland*).

Unter diesem Titel hat Dr. Fritz Söllheim ein Buch mit einem 242 Seiten starken Textteil veröffentlicht, das zu einigen Ausführungen im Hinblick auf die Wichtigkeit der Frage für die deutsche Wirtschaft veranlaßt.

Im Vorwort schreibt der Verfasser: „Das Buch beleuchtet scharf das Brauchbare und Schädliche des Taylorsystems und der wissenschaftlichen Betriebsführung und führt ein in die Arbeitsökonomie rationeller Betriebsorganisation. Mit strenger Unparteilichkeit werden die veränderten politischen, staatsrechtlichen, sozialen und werkpolitischen Grundlagen unserer Betriebsarbeit gezeichnet, Arbeiterverhältnisse, Tarifrecht, Betriebsrätegesetz, Gewerkschaftspolitik klar erörtert und alle wichtigen gewerblichen Organisationsfragen, wie Werkstättenorganisation, personelle und sachliche Gliederung, Meistersystem, Arbeitsbüro, Arbeitsteilung und Arbeitsverbindung, Zeit-, Bewegungs- und Ermüdungsstudien, Normung, Typisierung, Spezialisierung, Lehrlings- und Arbeiterauslese durch psychotechnische Eignungsprüfungen, eingehend kritisch besprochen.“ Der Verfasser hat mit diesen Worten, wohl unbewußt, eine Kritik seines Buches im Vorwort zu ihm selbst geschrieben. Arbeitsgebiete des Volkswirtschaftlers, Lohntechnikers, Ingenieurs und Psychologen sollen in dem Buch „klar und kritisch“ — wie der Verfasser selbst sagt — erörtert werden. Welche gewaltigen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen gehören zur Lösung dieser Aufgabe! Beide sind allein aus der Literatur, die der Verfasser mit großem Fleiß zusammengetragen und verarbeitet hat, nicht zu gewinnen. Das beweisen die Ausführungen über Fragen des Fabrikbetriebes, wie noch zu zeigen sein wird.

Die Problemstellung, „die volkswirtschaftliche Brauchbarkeit des Taylorsystems für deutsche Verhältnisse eingehend zu untersuchen“, das Taylorsystem als ein „Kulturproblem der Gegenwart“ anzusehen, scheint reichlich verfrüht, da die technische Entwicklung der von Taylor angeregten wissenschaftlichen Betriebsführung in vollem Flusse ist. Die Problemstellung „weit über die des reinen Technikers und Kalkulators hinaus“ geht an dem Wichtigsten vorbei, was die deutsche Industrie zurzeit auf das lebhafteste beschäftigt: Die Taylorschen Anregungen in einer Arbeitgeber wie Arbeitnehmer gleich befriedigenden Weise in den Betrieben auszubauen zum Nutzen der heimatlichen Wirtschaft. Die wissenschaftliche Betriebsführung (W. B.) ist in erster Linie ein technisches Problem, das als solches auch nur von Ingenieuren gelöst werden wird; denn es dreht sich zunächst um Steigerung der Güte und Verminderung der Kosten eines Erzeugnisses.

Im ersten Drittel des Buches wird unter der Überschrift „Das Taylorsystem“ eine Übersicht über Taylors Gedankengänge und Arbeiten gegeben und in einem Schlußabschnitt die Frage „Gibt Taylor ein System?“ gestellt. Diese Frage wird verneint. Dann wäre es richtig gewesen, in den folgenden Untersuchungen das Wort „Taylorismus“ oder „Taylorsystem“ ganz fallen zu lassen und dafür die Bezeichnung „Wissenschaftliche Betriebsführung“ zu setzen, die sich mit Recht immer mehr einzubürgern beginnt, nachdem diese als die gründliche systematische Durchforschung aller Arbeits- und Betriebsvorgänge unter Festhaltung bestimmter als richtig anerkannter Grundsätze mit dem Ziel, jeden Arbeitsvorgang nach dem wirtschaftlichen Prinzip zu gestalten, gekennzeichnet worden wäre. Der Verfasser hält Taylor für viel zu wenig logisch und wirtschaftlich geschult, als daß er hätte sein Ziel, eine „wissenschaftliche Betriebsführung“ zu begründen, erreichen können. Ob das Taylors Ziel war, mag dahingestellt bleiben. Daß seine Schriften, wie die meisten amerikanischen Bücher, die sich mit ähnlichen Problemen beschäftigen — man vergleiche nur die Gilbreth-Bücher —, keine Logik zeigen, wie sie der deutsche Wissenschaftler gewohnt ist, ist bekannt. Aber daß seine Gedanken den Stein ins Rollen gebracht haben, daß er der große „Anreger“ war, der Hunderte von Betriebsleitern aufrüttelte und veranlaßte, ihre Betriebe einmal unter die Lupe in seinem Sinne zu nehmen, ist sein Verdienst.

Ein zweiter großer Abschnitt handelt über „Nordamerikanische Verhältnisse und Taylorismus“. Er ist für den deutschen Ingenieur von großem Interesse und lehrreich genug: Zeigt er ihm doch die Umwelt, in der Taylor seine Anschauungen entwickelte und die sein Denken naturgemäß wesentlich beeinflußte.

Diesen vorbereitenden Abschnitten folgt nun der eigentliche Hauptabschnitt „Taylorismus und Deutschland“. Wer dem Verfasser bis hierher gefolgt ist, wird häufige Wiederholungen bemerkt haben, die nicht nur durch den Aufbau des Buches (man vergleiche die Wiederholungen im Inhaltsverzeichnis) beding sind. In den weiteren Untersuchungen machen sich Wiederholungen noch häufiger und weniger angenehm bemerkbar. Nachdem die soziale Entwicklung in Deutschland und die Beschränkungen der Freiheit des Unternehmers besprochen sind, wendet sich der Verfasser zum Taylorsystem in seiner Beziehung zur deutschen Organisation und nimmt zunächst Stellung zu den Zeitstudien, die er als Forschungsmittel in ihrer Verwendung zur rein technisch-wirtschaftlichen Rationalisierung des Produktionsprozesses und der Arbeitsmittel anerkennt. „Anders ist es jedoch, wenn Zeitstudien zur Festsetzung von Zeitnormen für die menschliche Arbeit verwendet werden. Nicht die Zeitstudie an sich ist hier schädlich, sondern nur ihre falsche Anwendung. — Der springende Punkt des Problems ist also nicht die Zeitstudie an sich, sondern die bindenden Zeitnormen in der Form der Taylorschen Unterweisungskarte, welche die Aufmerksamkeit der Sozialpolitiker auf sich lenken“. Den gegenwärtigen Stand der Zeitstudien tut der Verfasser mit folgenden wenigen Worten in dem Abschnitt Zeitstudien ab: „In Deutschland wurden die Zeitstudien bis jetzt nur ganz vereinzelt in Betrieben angewandt. Die ganze Zeitstudienbewegung hat hier einen sehr schlechten Ruf, weil sie in Amerika vielfach im Dienste profitgieriger Unternehmer stand.“ Diese wenigen Worte lassen den in der deutschen Zeitstudien-Bewegung stehenden Ingenieur am besten erkennen, wie sehr der Verfasser — sehr zum Nachteil seiner mühevollen Studien — nur aus Büchern geschöpft hat. Als Volkswirtschaftler ist er nicht einmal auf den Gedanken gekommen, nachzuforschen, wie sich die Deutsche Reichsbahn* zu dem Problem der wissenschaftlichen Betriebsführung stellt. Daß die Zeitstudien in den großen Industriewerken nach anfänglichem, zweifellos berechtigtem Mißtrauen der Arbeiter und Beamtenschaft immer mehr günstige Aufnahme bei der Belegschaft finden, weiß der Verfasser nicht. Er hätte einmal die Lohningenieure fragen sollen nach ihren Erfahrungen und hätte den günstigen Einfluß der Zeitstudien, der sich in der Verminderung der Lohnstreitigkeiten ausdrückt, hören können. Dem Verfasser ist anscheinend ganz unbekannt, daß weitblickende Männer der Deutschen Reichsbahn und der Gewerkschaften, die in den Eisenbahnwerkstätten ihre Mitglieder haben, im Lohntarifvertrag schon im Winter 1920/1921 die Vornahme von Arbeits- und Zeitproben zur Schaffung sachlicher und gerechter Stückzeiten vereinbart haben, daß die Arbeiter Schulter an Schulter mit den Ingenieuren an dem Problem der Zeitstudien mitarbeiten und daß sich Betriebsräte als berufene Vertreter der Belegschaft dem Wert der Arbeits- und Zeitproben nicht verschließen. Und welche bedeutsamen Erfolge von größter wirtschaftlicher Tragweite sind hier bereits, natürlich ohne Schädigung der Arbeiterschaft, erzielt worden! Der Verfasser hätte bei seinen Studien nicht verabsäumen dürfen, in die Werkbetriebe hineinzugehen, um dort an der Quelle die Ausführung der Zeitaufnahmen und ihre Aufnahme bei den Werkbeamten und -arbeitern zu studieren und von ihren einwandfreien Erfolgen sich berichten zu lassen. Dann hätte er auch die Ausführungen von Michel nicht so mißverstehen können, was einem Laien in der Fabrikation zu verzeihen ist. Denn es gibt in der Tat eine Unsumme von Handgriffen und größeren Arbeitsverrichtungen, die tatsächlich in jeder Fabrik sich ganz gleich wiederholen und die sich zeitnormen lassen. Diese zu erkennen, ist Aufgabe der Studien, und nur diese meint Michel, wenn er von Zeitnormen spricht. Eine Versuchs- und Lehrabteilung kann auf dem Gebiete der Zeitstudien äußerst segensreich wirken, indem sie die beste Art der Arbeitsverrichtungen erforscht, festhält und den Fabriken zum Vergleich mit ihren eignen Arbeitsverfahren übergibt. Kein Ingenieur denkt daran, durch Zeitstudien ermittelte Arbeitszeitwerte und Arbeitsverfahren kritiklos für sein eigenes Werk zu übernehmen. Und deshalb kann die Durchführung des Michelschen Gedankens der deutschen Industrie Millionenwerte ersparen. Der Verfasser hat sich also ganz unberechtigt zu der ironischen Frage an Michel verleiten lassen: „Warum bezieht er nicht dann gleich seine Zeitmessungen und die Zuschlagszeiten zur Kompensierung der Ermüdung aus Nordamerika?“

Den Betrieben, in denen das Pflichtbewußtsein und die Selbstzucht der Belegschaft noch nicht so weit erstarkt ist, daß jeder seine volle Arbeitskraft an seine Arbeit wendet, tun Zeitstudien in heutiger Zeit bitter not. Sie zeigen den Einsichtigen — die, wenn auch manchmal in geringer Anzahl, in

*) Taylor-System für Deutschland. Grenzen seiner Einführung in deutsche Betriebe. Von Dr. Fritz Söllheim. Verlag von R. Oldenbourg. München und Berlin 1922.

*) Zu vergleichen Heft 41 bis 43, 1922, d. Ztg., in dem Abdruck meiner Vorlesung „Wissenschaftliche Betriebsführung nach Taylor und ihre Anwendungsmöglichkeiten im Eisenbahnwesen“.

jedem Werk vorhanden sind —, was billigerweise für guten Lohn von einem Menschen an Arbeit in bestimmter Zeit erwartet werden darf. Der andere ebenso wesentliche Erfolg der Arbeits- und Zeitproben, die Durchforschung der Arbeitsverfahren, die Erkenntnis bestehender Mängel und Vorschläge zu ihrer Beseitigung und zu Verbesserungen, führt zur Unterweisungskarte. Ingenieur und Kaufmann sind sich klar darüber, daß man Verfahren, die man als die besten durch mühevolle, kostspielige Untersuchungen erkannt hat, schriftlich niederlegt, um ihre Innehaltung nach Art und Zeitaufwand in der Fertigung durchzudrücken. Es würde zu weit führen, alle die Ausführungen des Verfassers gegen die Unterweisungskarte hier kritisch zu beleuchten. Nur einige Beispiele: „Die Unterweisungskarte ist ein echtes Stück der Taylororganisation. Diese kurze Skizzierung der Grenzen ihrer Anwendung zeigt uns zugleich wichtige Grenzen der Anwendung des Taylorsystems überhaupt." In der Tat, kürzer kann man die Unterweisungskarte nicht „skizzieren". „Es muß die Möglichkeit bestehen, daß man unter alten Arbeitsbedingungen weiter arbeiten darf." — „Für den Unternehmer ist auf jeden Fall kein großer Anreiz zur Einführung vorhanden." (S. 162.) — „Zwingender als die Logik der Sozialpolitik ist für den Unternehmer die nackte Tatsache, daß sehr viele Betriebe bei Einführung der Unterweisungskarte unwirtschaftlich arbeiten werden." (S. 180.) — „Viele Betriebe werden kein Interesse daran haben, die Arbeitskarte einzuführen." (S. 181.) Die letzten drei Sätze sind außerdem noch typische Beispiele für die zahlreichen Wiederholungen. Von den vier vom Verfasser aufgestellten Hauptvoraussetzungen, die erfüllt sein müssen, wenn die Unterweisungskarte nicht unwirtschaftlich sein soll, zeigt die letzte Bedingung „Kein zu großer Widerstand der Arbeiterschaft" die leicht verzeihliche Unerfahrenheit des Verfassers in der Praxis der Werkbetriebsführung: Betriebe, die die Karte einführen wollen, überzeugen zunächst die berufenen Vertreter der Belegschaft von ihrer Notwendigkeit. Nachdem sie die Mitarbeit der Belegschaft sich gesichert haben, führen sie die Karte ein, worauf von Widerstand dann natürlich nicht mehr gesprochen werden kann.

Über die Normung urteilt Söllheim: „Eine Überspannung des Normungsbegriffs ist immer schädlich. In einer vernünftigen Durchführung der Vereinheitlichung liegt jedoch ein Stück deutscher Zukunft. — Nie können wir uns einverstanden erklären mit der Taylorschen Normung der Menschenarbeit durch ein Höchstpensum, das mit wirtschaftlichen Druckmitteln dem Arbeiter abgepreßt wird." Diesen Ausführungen wird jeder zustimmen. Wichtig aber wäre die Betonung eines Normalarbeitspensums gewesen, das ein Arbeiter von durchschnittlicher Leistungsfähigkeit und normaler Anstrengung mindestens als Gegenleistung für den Tariflohn leisten muß. Denn das ist die wichtigste erstrebenswerte Norm: Dem Arbeiter das Maß von Arbeit vorzuführen, das bei fleißiger Arbeit und werkgerechtem Können geleistet werden kann.

Über das Maß menschlicher Ermüdung schon heute ein abschließendes Urteil zu fällen, wäre voreilig. Der Verfasser behandelt in dem „Ermüdungsstudien" überschriebenen Abschnitt neben einigen unwesentlichen Ausführungen über sie hauptsächlich die Zeitstudien.

In dem Abschnitt „Das Arbeitsbüro Taylors" hat der Verfasser eine Merkwürdigkeit niedergeschrieben, die er zweifellos selbst als solche empfand, da er sie durch eine Fußnote dem Verständnis näher zu bringen und zu entschuldigen versucht: „Es ist für den Betrieb am wirtschaftlichsten, möglichst ungenau zu arbeiten und jede Überorganisation zu vermeiden." Dazu die Fußnote: „Der Praktiker wird die Richtigkeit dieses schroff formulierten Satzes verstehen. Natürlich darf die Qualität keineswegs leiden, aber eine zu große Feinheit und übertriebene Genauigkeit der Arbeit ist stets unwirtschaftlich." Ich fürchte, auch der „Praktiker", an den sich Söllheim auch an anderen Stellen wiederholt mit Vorliebe wendet, wird die Richtigkeit nicht verstehen. Was aber werden wissenschaftlich gebildete Ingenieure und der an hochwertige Gütearbeit gewöhnte Facharbeiter der Feinindustrie zu der „Richtigkeit" des abenteuerlichen Satzes sagen? Kritiklos und laienhaft ist das Fachmeistersystem Taylors behandelt. Auf zwei Seiten werden sieben Stellen aus Frenz, Kritik des Taylorsystems, zusammengeschrieben. Aber man darf nicht mehr erwarten, wenn man weiß, daß die bedeutendsten Köpfe der deutschen Industrie, man darf ruhig sagen der Welt, das schwierige Meisterproblem zum Gegenstand ihrer Studien machen und der Lösung näherzubringen versuchen. Die folgenden 12 Seiten bringen einige Ausführungen zur Psychotechnik.

In dem Abschnitt „Deutsche Beurteilung des Taylorsystems" wird die Stellung des Reichsarbeitsministeriums und der Gewerkschaften kurz behandelt.

In dem Schluß werden die Anschauungen des Verfassers noch einmal kurz zusammengefaßt. Eine bestimmte Kulturbedeutung wird dem Taylorismus nicht abgesprochen, wenn ihn auch der Verfasser als gescheitert ansieht.

Das Buch leidet an entbehrlichen Fremdwörtern, wie z. B. Morbilität, Mortalitäts-Statistik, Apperzeptionshintergrund, Degenerierung, Enqueten, Symptome, überkompensieren.

Einige Druckfehler und sprachliche Härten hätten sich leicht vermeiden lassen.

Weniger wäre mehr gewesen. Der Verfasser glaubte, die wissenschaftliche Betriebsführung, die aus Taylorscher Anregung in den deutschen Betrieben aller Art machtvoll sich zu entwickeln beginnt, „weit über die Problemstellung des reinen Technikers und Kalkulators" hinausgehend, meistern zu können. Er unterschätzte völlig die eingehenden Kenntnisse und praktischen Erfahrungen des Werkstätten-Ingenieurs als Grundlage zu seinem Vorhaben. Weil er, wie alle Ausführungen erkennen lassen, nur aus der doch immer subjektiv gefärbten Literatur seine Schlüsse zieht und mit Vorliebe Gegner der Taylorschen Gedanken als seine Gewährsmänner heranholt, so bleibt er nur an der Oberfläche und gelangt nicht in die Tiefe des zunächst rein technischen Problems. Nichtsachverständige Leser können leicht zu einer irrigen Anschauung über die Bedeutung Taylorscher Gedanken gelangen. Die Sorge, daß der Taylorismus in den jenseits des großen Wassers bekanntgewordenen schlimmen Formen in deutschen Industriebetrieben Wurzel fassen könnte, ist wirklich völlig unbegründet. Die Ausbreitung der wissenschaftlichen Betriebsführung, zu der den ersten Anstoß gegeben und auf die die Aufmerksamkeit der Industriebetriebe gelenkt zu haben Taylors unbestreitbares Verdienst ist, wird auch das Söllheim-Buch nicht aufhalten. Denn sie ist unserer Industrie bitter not im Kampfe auf dem Weltmarkt zum Nutzen unserer Volksgeltung. Wenn der Verfasser die Erfolge der W. B. im Laufe der nächsten Jahre aufmerksam verfolgt und später einmal erneut zu ihr als Kulturproblem Stellung nehmen will, so möge aus der fleißigen Doktorarbeit eine Studie werden, die dem Nichtingenieur ein klares Bild von der wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung der wissenschaftlichen Betriebsführung nach Taylor gibt und auch dem Ingenieur Lehrreiches zu sagen weiß. Dr. Hans A. Martens.

Vereinfachungen im Güterrechnungswesen.

Zu dem Aufsatz in Nr. 34 S. 682 d. Ztg. scheinen die Beschwerden der Verkehrstreibenden über die Auszahlung der Nachnahmen Anlaß gegeben zu haben. Ich will deshalb auch diesen Punkt vorweg behandeln, ehe ich mich mit den übrigen Ausführungen des Verfassers auseinandersetze. Meines Erachtens muß man bei Behandlung dieser Sache vier Fragen aufwerfen und diese zu beantworten suchen, nämlich:

1. Sind die Beschwerden in vollem Umfange gerechtfertigt?
2. Wo liegen die Fehlerquellen, welche die Verzögerungen verursachen?
3. Schafft der im Aufsatz gemachte Vorschlag einer Neuordnung eine durchgreifende Besserung und vor allem eine Vereinfachung?
4. Welche andern Wege könnten gegebenenfalls beschritten werden?

Wenn wir zur Frage 1 übergehen, so muß man sich erst einmal vor Augen halten, daß der Nachnahmeverkehr eine Einrichtung darstellt, die sich an und für sich aus dem Charakter der Eisenbahn als Beförderungsinstitut nicht unbedingt herleiten läßt. Ich will damit nicht der Forderung das Wort reden, die bereits früher an dieser Stelle schon einmal erhoben ist, und auf eine Beseitigung der Nachnahmen hinzielt. Wir wollen uns freuen, daß unsere Verkehrsanstalten solche Einrichtungen haben, im Gegensatz zu England, daß unsere Eisenbahn mit ihren Einrichtungen an der Spitze marschiert, trotz aller aus der Schwere der Zeit geborenen Nöte. Hauptaufgabe der Eisenbahn bleibt aber die Beförderung, alle Nebenaufgaben müssen hinter ihr zurückstehen, aus ihnen heraus dürfen der Eisenbahn nicht Auflagen erwachsen, die außerordentliche Beschwernisse darstellen würden. Die Leistung aus der Geschäftsbesorgung der Nachnahmeeinziehung kann

erst erfolgen, wenn die Nachnahme tatsächlich in Händen der Eisenbahn ist. Dieser Grundgedanke bleibt auch beim Vorschlag des Herrn R. R. Pfeiffer, und wenn er auch bei den Verkehrstreibenden volle Würdigung erfahren würde, dann müßte schon ein ganz erheblicher Teil der Klagen verstummen. Dieser Grundgedanke spielt in Frage 2 noch eine große Rolle; er wird in durchaus erklärlicher Weise gar leicht übersehen, namentlich in Zeiten empfindlicher Geldnot und schneller Preissteigerung. Wenn ein Verkehrstreibender heute einen Posten Waren unter Nachnahme, die den Wert der Ware deckt, zur Beförderung aufgibt, so kann er angeben, daß er, wenn nach vielleicht 14 Tagen der Betrag der Nachnahme zur Auszahlung gelangt, nur ein Viertel der Ware wieder dafür erstehen kann. Vom Gesichtspunkt der Verkehrstreibenden aus ein Verlust, eine bedauerliche Erscheinung, von welcher der Eisenbahn auch gar leicht ein Teil zur Last gelegt wird, obwohl sie nicht in der Lage ist, sie zu beseitigen. Wenn dann weiter von einer sich monatelang verzögernden Auszahlung gesprochen wird, kann es sich meines Erachtens nur um einen Einzelfall handeln, indem, durch verschiedene widrige Umstände veranlaßt, eine bedauerlicherweise über Gebühr lange Verzögerung eingetreten ist. Man könnte einem solchen Einzelfall dann vielleicht noch einige weniger krasse Fälle hinzufügen; daraus dann aber eine Regelerscheinung zu machen, geht entschieden zu weit. Unregelmäßigkeiten kommen überall vor, namentlich in einem Großbetriebe, in dem viele Stellen mitwirken. Ich bin weiter der Ansicht, daß eine Interessenvertretung, wie z. B. eine Handelskammer, gar leicht geneigt ist, Klagen ihrer Kreise zu verallgemeinern und mit besonderem Nachdruck zu vertreten. Auch das RVM. scheint diesen Eindruck gewonnen zu haben, denn in einer auf eine derartige Beschwerde erteilte Antwort, die in der Speditions- und Schiffahrtszeitung veröffentlicht wurde, werden die Beschwerdeführer u. a. aufgefordert, bestimmte Fälle zu bezeichnen, denen nachgegangen werden soll; von wiederholten allgemeinen Anweisungen kann sich das RVM. keinen Erfolg versprechen. Klagen über bestimmte Einzelfälle erscheinen auch in der Praxis verschwindend wenig, so wenig, daß man das Vorkommen von Unregelmäßigkeiten direkt verneinen möchte, wenn nicht dann und wann eine Meldung einer Versandstation einginge, welche die Rückkehr eines Nachnahmebegleitscheins vergeblich erwartet hat. Ein Zeichen dafür, daß Verzögerungen vorkommen, aber auch ein Beweis dafür, daß die Dienststellen den Nachnahmeverkehr vorschriftsmäßig überwachen.

Worin haben nun die Verzögerungen in der Auszahlung der Nachnahmen ihren Grund? Wenn man die allgemeinen Klagen betrachtet, so liegt die Ursache eben in dem vorweg schon gezeichneten Grundgedanken begründet, daß die Eisenbahn nicht eher leisten kann, als sie Leistung empfangen hat, und dies ist vor der Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation nicht der Fall. Also haben wir erst mit der verschieden langen Beförderungsdauer zu rechnen, die bei der Eisenbahn naturgemäß größer sein muß als bei der Post; dazu kommt aber auch noch die Frist der Einlösung, die auch je nach Vermögen des Empfängers noch mehr oder minder lang sein kann. Diese Fristen, dazu noch die Zeit für die Übermittlung der Eingangsanzeige müssen der Eisenbahn unbedingt zugebilligt werden. Man hat hier bei Beträgen bis zu 500 ℳ feste Fristen angenommen, nach deren Ablauf man die Nachnahmen als gezahlt annimmt und daraufhin die Beträge auskehrt. Hier treten also keine Verzögerungen über die tarifmäßigen Fristen hinaus ein. Bei größeren Beträgen aber begleitet die Sendung ein Nachnahmebegleitschein, nach dessen Rückkunft der Betrag gezahlt wird; hier muß also mit der tatsächlich auflaufenden Frist gerechnet werden, und erst bei diesem Verfahren entstehen die eigentlichen Fehler, für die verschiedene Quellen bestehen. Einmal k a n n der dem Frachtbrief angeheftete Nachnahmebegleitschein sich bereits auf dem Hinwege zur Zielstation vom Frachtbrief lösen und in Verlust geraten. Die Empfangsstation übersieht im Drange der Geschäfte das Fehlen und versäumt, eine Zweitschrift auszufertigen und zurückzusenden, oder es unterbleibt auf der Bestimmungsstation die Rücksendung des eingegangenen Begleitscheins, oder der Dienstbrief mit dem zurückgehenden Begleitschein geht auf dem Rückwege verloren. Die meisten Unregelmäßigkeiten werden wohl auf diese letzte Möglichkeit zurückgeführt werden müssen. Der Dienstbriefverkehr bei der Eisenbahn kann naturgemäß nicht so geregelt und so gesichert sein, wie die Briefbeförderung bei der Post. Gegen die Annahme der andern beiden Möglichkeiten spricht eigentlich die Tatsache der Überwachung der Bestimmungsstation durch die Versandstation.

Die Ursachen der Verzögerung der Auszahlung der Nachnahmen sind vorstehend gezeichnet. Wir hätten uns dann zu fragen, ob die Ursachen durch die Verwirklichung des hier zu behandelnden Vorschlages beseitigt werden können, und ob er in der Praxis überhaupt durchführbar ist. Beförderungsdauer und Einlösungsfrist lassen die Nachnahme auch bei diesem Verfahren als „verspätet“ gezahlt erscheinen. Die weiter gezeichneten Fehler verschwinden allerdings, an ihre Stelle aber treten andere, dann aber mit mehr Regelmäßigkeit. Begründet liegen diese in dem Verfahren, das, in großen Zügen dargestellt, ganz annehmbar erscheint, das aber in der Praxis doch nicht ganz so einfach ist. Man muß die verschiedenen Abfertigungsarten im Postscheckverkehr berücksichtigen; es kommt nämlich darauf an, ob Zahler und Empfänger Inhaber eines Postscheckkontos sind, ob keiner von beiden eins hat oder nur die eine Partei, und ob ihre Konten bei e i n e m Postscheckamt sind oder bei zwei verschiedenen. Deshalb kann das betreffende Zahlungsformular dem Frachtbrief nicht ohne weiteres ausgefüllt beigegeben werden; die Ausfertigung durch die Empfangsstation bedeutet Mehrarbeit, und Mehrarbeit bringt Verzögerungen mit sich, weil man solche Arbeit ansammeln wird und muß. Dazu tritt die Anlieferung bei der Post, namentlich in kleinen Verhältnissen, auch hier Mehrarbeit und Verzögerung. Eine Vereinfachung in der Buchführung tritt nicht ein; die Arbeit, die bisher der Versandstation oblag, wird auf die Empfangsstation abgewälzt. Die in Aussicht gestellte Verringerung des Bargeldverkehrs tritt auch nicht ein. Beim jetzigen Verfahren kann der Empfänger auch durch Überweisung oder Scheck einzahlen und die Versandstation durch Bank oder Postscheckkonto auskehren, wenn solche Verbindungen bestehen, und das wäre auch in dem besprochenen Verfahren für den bargeldlosen Verkehr Voraussetzung.

Welche Wege aber könnte man beschreiten, um nach Möglichkeit die jetzt vorkommenden Unregelmäßigkeiten zu unterbinden? Man könnte die in den Ausführungsbestimmungen II zu § 72 EVO. vorgesehene Möglichkeit einer direkten Benachrichtigung des Versenders durch die Empfangsstation über die Einzahlung der Nachnahme allgemein einführen, unter Fortfall des Nachnahmebegleitscheins. Zweckmäßig würde man, wie auch die Post besondere Nachnahmepaketkarten hat, einen besonderen Frachtbrief für Nachnahmesendungen einführen, mit anhängendem Vordruck für die Einzahlungsbenachrichtigung, vielleicht in Form eines Kartenbriefes, der vom Absender auszufüllen und von der Empfangsstation nur zu unterfertigen und abzusenden wäre, und zwar durch die Post. Der neue „Begleitschein“, wie ich ihn hier nennen will, geht auf dem Hinwege nicht mehr verloren, weil er mit dem Frachtbrief fest verbunden ist, und die Rücksendung durch die Post scheint auch eine sichere Ankunft zu gewährleisten. Dann entfällt auch die Benachrichtigung des Versenders durch die Versandstation.

Wenn man sich nicht davor scheut, ganz mit dem Alten zu brechen, dann könnte man den von Herrn R. R. Pfeiffer gezeichneten Weg indirekt gehen. Dieser würde dann für die Eisenbahn eine Erleichterung bedeuten, auf ihm könnte der Nachnahmeempfänger auch e t w a s früher in den Besitz seines Geldes kommen. Die Eisenbahn hat nicht mehr die Nachnahmen einzuziehen und abzuführen, sondern ihr obliegt nur noch die Überwachung der Überweisung des angegebenen Betrages an den Versender vor der Aushändigung des Gutes. Ihr ist bei Einlösung des Frachtbriefes die Quittung der Post oder Bank über den angegebenen Betrag zu übergeben. Für dieses Verfahren wäre ein besonderes Benachrichtigungsschreiben einzuführen, das die Ankunft des Gutes anzeigt und gleichzeitig die Aufforderung zur Einzahlung des angegebenen Betrages enthält, das dann auch als Empfangsbescheinigung der Zahlstelle über die Einzahlung und als Empfangsbescheinigung des Empfängers über den Empfang des Gutes zu dienen hätte. Es wäre zweckmäßig mit dem Frachtbrief zu verbinden, damit der Versender es zum Teil schon ausfüllen, und vor allem in ihm die Form der Geldüberweisung bestimmen kann. Daß dieser Vorschlag bei den Verkehrstreibenden wenig Gegenliebe finden wird, ist mir klar, man wird kaum geneigt sein, der Eisenbahn etwas von ihren Verpflichtungen zu erlassen, und die Erleichterung, die die Eisenbahn erreicht, ist auch nicht so erheblich, daß man unbedingt diese Änderung herbeigeführt sehen möchte; nur das eine wäre erreicht: die Vorwürfe gegenüber der Eisenbahn über die Auszahlung der Nachnahmen müßten verstummen.

Dann zu den übrigen Vorschlägen, die eine Vereinfachung im Güterrechnungswesen herbeiführen sollen. Sie verlangen den Frankaturzwang und die Abschaffung des Empfangsbuches. Der allgemeine Frankaturzwang bedeutet eine Aufgabe des Grundsatzes beim Werkvertrage „Leistung Zug um Zug“. Dem Frachtnehmer würden die Rechte beschnitten und zweifellos auch Erschwerungen im Geschäftsbetrieb auferlegt werden. Dabei ist m. E. ein greifbarer Erfolg für die Eisenbahn nicht zu erwarten. Das, was nach dem Vorschlag eigentlich erreicht werden soll, nämlich Erhebung an nur e i n e r Stelle in gleicher Verkehrsrichtung, läßt sich nicht erzielen, weil auch beim Frankaturzwang noch ein Teil der Nebengebühren und die Nachnahmen auf der Bestimmungsstation erhoben werden müssen. Dann muß man sich aber auch weiter fragen, welche Abfertigungsart die einfachere ist, die in Überweisung oder die in

ankatur. Ohne Zweifel gestaltet sich die Annahme von itern mit zu überweisender Fracht einfacher; die Frachtrechnung kann in Ruhe und geordneter Folge vorgenommen rden, während eine Frachterhebung bei der Annahme immern, namentlich in den Hauptgeschäftsstunden Hast, Erschwengen und Verzögerungen im Geschäftsverkehr bedingen, die rch anderweitige Vorzüge nicht wieder aufgehoben werden, die Leistung der Gelderhebung nur einer Stelle abgenommen d der andern wieder auferlegt wird. Für den Fall einer geochenen Abfertigung geben die Vorschläge den Grundsatz des ankaturzwanges preis, legen dem Empfänger die Fracht einer ilstrecke auf und verlangen die Überweisung dieser reinen rkehrseinnahmen von der Empfangsstation nach der Versandation auf dem Wege über die Post, damit die Versandstation n Betrag als Einnahme abführen kann. Weshalb diesen Umg? Das jetzige Verfahren mit der Frankaturrechnung läßt ne Frachterhebung durch die Versandstation auch für den ll einer Umbehandlung bis zur Zielstation durch ein einfaches chungsverfahren zu. Um aber auch dieses zu sparen, könnte an die Frankaturmöglichkeit mit der Maßgabe einschränken, ß eine Frachtauszahlung nur insoweit möglich ist, als direkte rifsätze bestehen. Für den Frachtnehmer dasselbe Bild wie im betrachteten Vorschlage. — Aber die Rückführung der achteinnahmen, also rein dienstlicher Gelder, nur zum Zwecke r Verrechnung durch die Post, erscheint mir als etwas Unögliches. Nötig würde dieses Verfahren zwar werden, wenn an den weiteren Vorschlag auf Abschaffung des Empfangsches verwirklichen wollte, wie auch schon der allgemeine Frankaturzwang hierfür Voraussetzung ist. Können wir aber das Empfangsbuch leichten Herzens aufgeben? M. E. nicht. Der Vorschlag will die Verrechnungskarten an seine Stelle treten lassen. Man soll also Unterlagen der Kassenführung, die nach ganz anderen Gesichtspunkten aufgestellt werden, auch für die Zwecke der Rechnungslegung mitbenutzen. Diese sind aber ohne erhebliche Veränderungen für den Dienst in den Verkehrskontrollen unbrauchbar, und die Kontrolle wird nicht auf Unterlagen der Empfangsstation verzichten können. Wenn man dann wieder das heutige Empfangsbuch betrachtet, dann muß man doch sagen, daß man bei seiner Einrichtung wirklich alle Ersparnisgründe hat walten lassen, so daß es nicht gerechtfertigt erscheint, mit seiner Aufgabe auch die durchaus begründete Unterscheidung zwischen Kassenführung und Rechnungslegung aufzugeben.

Bei allem Suchen nach Vereinfachungsmöglichkeiten muß man sich vor Augen halten, daß erst vor kurzem neue und einheitliche Buchungs- und Kassenvorschriften eingeführt sind, bei deren Aufstellung und Durcharbeitung ohne Zweifel alles erwogen ist, was Vereinfachungen bringen konnte. Man kann zwar an diesem oder jenem etwas auszusetzen haben und mitunter auch zu sagen versucht sein: „Es wird zuviel geschrieben bei der Eisenbahn.“ Doch darf nie außer acht gelassen werden, daß ein umfangreicher Großbetrieb, gleichviel welcher Art und in wessen Händen, eine straffe Organisation und eine eingehende Buch- und Kassenführung verlangt. Ersparnismaßnahmen auf Kosten der Ordnung kann sich ein Großbetrieb nicht gestatten.

Schümann.

Der Artikel 31 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr im französischen und deutschen Text.

Ganz wesentliche Unterschiede zwischen dem französischen ext des Artikels 31 und dem deutschen Text des gleichen Arkels haben schon vielfach Grund zu Meinungsverschiedeneiten sowohl zwischen den beteiligten Bahnen, als auch zwichen diesen und den in- und ausländischen Versendern und mpfängern von Waren geführt, ohne daß bisher von einer eite auf die Ursache dieser Meinungsverschiedenheiten näher ngegangen wurde.

Am deutlichsten tritt der Unterschied im Absatz (1) 1 des rt. 31 zutage. Der französische Text lautet:

„(1) Le chemin de fer n'est pas responsable de l'avarie urvenue aux marchandises, qui en vertu des prescriptions des rifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionées dans la lettre de voiture, sont transportées en wagons écouverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce ode de transport.“

Hiernach haftet die Eisenbahn nach Auffassung der franösischen und belgischen Bahnen nicht für Beschädigungen, entstanden an Waren, die laut den Vorschriften des Tafs oder mit dem Versender getroffenen Vereinbarungen, die n Frachtbrief aufgenommen sind, in unbedeckten Wagen beördert werden,

im Falle die Beschädigung aus der Gefahr herrührt, ie mit dieser Transportart verbunden ist.

Im deutschen Text ist an die Stelle des Wortes „avarie“ das Vort „Schaden“ gesetzt, das den ganzen Sinn des Artikels esentlich verändert.

Das Wort „avarie“ stammt aus dem Seerecht und wurde rsprünglich auf die Beschädigungen an Schiffen und deren adungen angewendet. Heute hat sich die Bedeutung verallemeinert.

Durch die Einsetzung des Wortes „Schaden“ an Stelle von eschädigung wird der Sinn des Artikels bedeutend erweitert, enn auch Verlust, Diebstahl usw. sind nach der Rechtprechung Schäden, die mit der Beförderung von Gütern auf ffen gebauten Wagen verbunden sein können, während diese iemals unter den Begriff „Beschädigung“ fallen können.

In besonderem Lichte erscheint die Fassung des deutschen Textes erst, wenn man in Betracht zieht, daß in der Brüsseler Konferenz von deutscher und österreichischer Seite vorgeschlagen wurde, den Wortlaut des § 86 (1) 1 EVO. mit dem usatz:

„hierunter ist auffallender Gewichtsabgang und Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen“ auch im Internationalen Übereinkommen anzunehmen. Dies wurde von den übrigen Beteiligten als überflüssig bezeichnet, da es sich ja nur um „Beschädigungen“ handeln könne. Entweder wurde die deutsche Fassung des Artikels 31 absichtlich dem § 86 (1) 1 EVO. angepaßt, wodurch unter Hinweglassung der Einschränkung, betreffend den auffallenden Gewichtsabgang und den Verlust ganzer Stücke, der Artikel dem Sinne nach sich noch weiter vom französischen Text entfernt, als dies in der EVO. der Fall ist, oder es liegt ein fast unglaubliches Mißverständnis der Konferenzmitglieder vor, von denen ein Teil glaubte, unter „avarie“ alle Schäden zählen zu müssen.

Im Absatz 2 des Art. 31 ist im deutschen Text das Wort „Beschädigung“ unter der Aufzählung der mit dem Transport verbundenen Gefahren zu finden; die Haftpflichtbeschränkung ist aber auf alle Schäden ausgedehnt, die durch eine anerkannte Nichtverpackung oder mangelhafte Verpackung entstehen. Im französischen Text ist in beiden Fällen das Wort „avarie“ angewendet. Auch hier ist die Beurteilung durch die einzelnen Bahnen eine verschiedene. Während nach der deutschen Rechtsprechung auch Diebstahl und Beraubung des Gutes zu den Gefahren gehören, die mit der Nichtverpackung oder mangelhaften Verpackung zusammenhängen (Reichsgerichtsentscheidung Leipzig I. 30. 22. 21. 6. 22. Hamm), tritt nach Auffassung der Verwaltungen, die den französischen Text ihren Entscheidungen zugrunde legen, eine Haftbefreiung nur im Falle der Beschädigung ein.

In der Beurteilung des Absatzes 4 ist mir eine unterschiedliche Behandlung durch die Bahnen nicht bekannt geworden. Im deutschen Text ist einmal das Wort „Beschädigung“, ein anderes Mal das Wort „Schaden“ angewendet, während im französischen Text nur das Wort „avarie“ Anwendung findet.

Hieraus ist zu ersehen, daß das Wort „avarie“ sich auch mit dem Worte „Beschädigung“ nicht ganz deckt, denn hier ist ausdrücklich auch Verlust in der Aufzählung der Gefahren genannt.

Die praktische Folge der Verschiedenheit der beiden Texte ist die, daß die Deutsche Reichsbahn für den gleichen Entschädigungsantrag die Haftpflicht ablehnt, wenn der Antrag in Deutschland angebracht und vor Gericht durchgefochten wird, während sie bezahlen muß, wenn der Antrag bei einer der Verwaltungen angebracht wird, die ihren Entscheidungen den französischen Text zugrunde legen müssen.

Bernard Krimer, Reichsbahndirektion Köln

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neue Frachtermäßigung für Zeitungsdruckpapier.** Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage der Reichsbahn will der Reichsverkehrsminister die Bestrebungen der in ihrem Bestand schwer bedrohten deutschen Presse nochmals unterstützen. Allerdings tritt selbst die weitestgehende Ermäßigung der Eisenbahnfrachten fast völlig zurück gegenüber der empfindlichen Steigerung der Preise für Zeitungsdruckpapier. Bekanntlich besteht heute schon eine ermäßigte Frachtberechnung für Zeitungsdruckpapier, die bei einer Entfernung von 400 km für die Wagenladungsfracht einen Nachlaß von 30 %, für die Stückgutfracht von 20 % bringt. Diese Ermäßigung wird nunmehr weiter ausgedehnt, indem bei Stückgutsendungen der Frachtsatz der Wagenladungsklasse A, bei Wagenladungen der Frachtsatz der Klasse C, Cn 5 oder Cn 10 zugrunde gelegt wird. Dies entspricht wieder bei 400 km Entfernung einer weiteren Verbilligung der heutigen Stückgutsätze von rd. 30, der heutigen Wagenladungssätze von rd. 25 %.

— **Ausbesserung von Eisenbahn-Fahrzeugen in Privatwerken.** Der von einigen Zeitungen in irreführender Form gebrachten Notiz über Kündigungen privater Ausbesserungsverträge durch die Reichsbahn liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Nach Beendigung des Krieges wurden zahlreiche Privatwerke vorübergehend und aushilfsweise zu Ausbesserungsarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen herangezogen. Es sollten hierdurch die großen Kriegsschäden an den Eisenbahnfahrzeugen in kürzester Zeit aufgearbeitet, für diese Werke neue Arbeitsmöglichkeiten schnell geschaffen und bei dem großen Arbeitsvorrat weitmöglichst Arbeitskräfte zweckdienlich im Interesse der Volkswirtschaft ausgenutzt werden. Bei der Güterwagenausbesserung konnte mit Abnahme des Arbeitsvorrates seit Ende v. J. die Ausbesserung von Reichsbahn-Güterwagen in der Privatindustrie erfreulicherweise bereits eingeschränkt werden. Sämtliche Werke sind seit dieser Zeit wiederholt darauf hingewiesen worden, daß bei einem weiteren Rückgang des Ausbesserungsstandes die Reichsbahn-Güterwagenausbesserung im laufenden Jahre mit Sicherheit eingestellt werden wird. Der Arbeitsanfall ist, wie vorausgesehen, zurückgegangen. Die Einstellung der Privatausbesserung an Reichsbahn-Güterwagen mußte daher bei dem Arbeitsmangel angeordnet werden, um die bahneigenen Werkstätten, die nach den Grundsätzen des Vorrats- und Austauschbaus in hohem Maße wirtschaftlich arbeiten, vor Arbeitslosigkeit zu schützen. Es ist unter diesen Verhältnissen ausgeschlossen, daß die Reichsbahnverwaltung für die Ausbesserung ihrer Wagen neue Werke heranziehen oder eine Änderung ihrer wirtschaftlichen Maßnahmen vornehmen könnte. Das Bestehen einer Werk-Wagen-A.-Ges. war der Reichsbahnverwaltung bisher unbekannt.

Neben der Wiederherstellung der Reichsbahn-Güterwagen ist die Privatindustrie noch mit der Ausbesserung von Beutefahrzeugen beschäftigt, soweit sie für die Rückgabe nach den Ententeländern gemäß den getroffenen Vereinbarungen erforderlich ist. Der Umfang dieser Ausbesserung ist durch die Zahl der zurückzugebenden Fahrzeuge begrenzt. In Erfüllung dieser Forderung mußte auch bereits bei diesen Werken mit dem Abbau begonnen werden. Über diese Rückgabe hinaus kommt eine Ausbesserung von Fahrzeugen für die Reichsbahnverwaltung nicht in Frage, da diese Fahrzeuge den deutschen Betriebsanforderungen nicht entsprechen. Die Reichsbahn ist im Gegenteil bemüht, die für die störungsfreie Durchführung ihres Betriebes hinderlichen Fahrzeuge so schnell wie möglich aus dem Verkehr herauszuziehen und die abgestellten Beutefahrzeuge von den Reichsbahngleisen zu entfernen.

— **Eröffnung der Strecke Arendsee (Altm.)-Geestgottberg.** (Vgl. Nr. 18 S. 359 d. Ztg.) Am 15. Dezember d. J. ist die Reststrecke Arendsee (Altm.)-Geestgottberg der vollspurigen Nebenbahn Salzwedel-Arendsee (Altm.)-Geestgottberg (-Wittenberge) mit den Bahnhöfen 4. Klasse: Genzien, Harpe, Groß Garz und Groß Holzhausen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Ausgeschlossen ist auf den Bahnhöfen Genzien, Harpe und Groß Holzhausen die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen vorgenannten Bahnhöfen ausgeschlossen.

— **Preisausschreiben zur Erlangung einer Vorrichtung zum Geben hörbarer Signale für elektrische Lokomotiven.** Im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums veranstaltet das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin ein Preisausschreiben zur Erlangung der vorgenannten Vorrichtung. Die bisher auf elektrischen Lokomotiven verwendeten Druckluftpfeifen haben den Anforderungen nicht genügt, obgleich die verschiedensten Bauarten der Pfeife versucht wurden. Ihre Hörweite blieb hinter der der Dampfpfeife zurück; insbesondere hat das Geben der Bremssignale für lange Güterzüge nicht befriedigt. Der Mißerfolg liegt neben der abweichenden Klangfarbe hauptsächlich an der unzureichenden Tonstärke.

Außer den beteiligten Beamten der Deutschen Reichsbahn und der Lokomotivbauanstalten soll ein größerer Personenkreis für die Sache gewonnen und zur Lösung der vorliegenden Aufgabe angeregt werden.

Die näheren Bedingungen für das Preisausschreiben sind im Eisenbahn-Zentralamt, Dezernat 39, Berlin SW 11, Hallesches Ufer 35/36, erhältlich.

— **Verkehrslage im Ruhrbezirk.** Der Eisenbahnbetrieb im Ruhrbezirk verlief in der Woche vom 2. bis 9. Dezember d. J. ohne betriebliche Schwierigkeiten. Der Zulauf an leeren offenen Wagen stieg allmählich wieder derart an, daß den Anforderungen der Zechen voll entsprochen werden konnte. Für Kohle, Koks und Briketts wurden im arbeitstäglichen Durchschnitt einschließlich der nachträglich bestellten Wagen 21 748 Wagen (gerechnet zu je 10 t) angefordert und gestellt. (Höchstgestellung am 9. Dezember 23 589.) Im gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug infolge Wagenmangels die Durchschnittsgestellung nur 19 042 Wagen. — Der Rhein hat zu Beginn der Berichtswoche wieder Wasserzuwachs erhalten, so daß die Tragfähigkeit der Fahrzeuge wieder voll ausgenutzt werden kann. Dessenungeachtet haben sich die Verkehrsverhältnisse auf den Wasserstraßen gegen die Vorwoche nicht wesentlich verändert. An den Kippern der Duisburg-Ruhrorter Häfen wurden werktäglich 22 540 (21 130) t, in den privaten Rheinhäfen 6720 (6025) t und in den Zechenhäfen der Kanäle 28 27[illegible] (25 929) t Brennstoffe umgeschlagen.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Am 12. Dezember sprach in diesem Verein Prof. Helm über die Selbstkostenberechnung bei der Eisenbahn. Er ging von dem Gesichtspunkte aus, daß zwar der Verkehr in seiner Tarifgestaltung nicht unbedingt der Preisentwicklung vollkommen folgen müsse, daß aber das Maß des Entgegenkommens gegenüber den Benutzern der Verkehrsmittel durch Tarife, die unter den Selbstkosten liegen, nur in Ausnahmefällen und vorübergehend zulässig sei, und daß daher eine eingehende Prüfung der Selbstkosten unbedingt erforderlich sei. Zu diesem Zweck empfahl er die von ihm ausgearbeitete analytische Selbstkostenberechnungsmethode im Gegensatz zu der bisher meist geübten synthetischen, bei der versucht wird, aus einer Summe von Einzelgruppen die Selbstkosten zu ermitteln.

Bei einem Vergleich der Vorkriegsverhältnisse mit den jetzigen kommt er zu dem Schluß, daß die Verteilung von Einnahmen und Ausgaben zwischen dem Güter- und Personenverkehr schon in der Vorkriegszeit so gehandhabt worden sei, daß der Güterverkehr einen Teil der Lasten des Personenverkehrs getragen habe, und daß bei letzterem sich bereits damals die Neigung stark bemerkbar gemacht habe, die Betriebseinnahmen, also die Tarifsätze, unter den Ausgaben, also den Selbstkosten zu halten. In der Nachkriegszeit ist diese Erscheinung in noch außerordentlich verstärktem Maße zur Geltung gekommen, und gegenwärtig müßten die Personentarife etwa das 15,4fache des heutigen Satzes betragen, sollten sie die Selbstkosten decken. Der Vortragende kommt zu dem Schluß, daß das Ziel der Tarifpolitik sein müsse, daß mindestens die beweglichen Selbstkosten durch die Einnahmen gedeckt werden. Seien aus sozialen oder ähnlichen Gründen Zuschüsse erforderlich, so dürften sie nicht den Verkehrsunternehmungen zur Last fallen, sondern müßten dem allgemeinen Staatshaushalt zugeteilt werden. Als allgemeine Richtlinie stellt Prof. Helm die Forderung auf, daß in unserem gesamten Verkehrswesen nicht die privatwirtschaftlichen Erwägungen bei der Preisgestaltung, sondern das volkswirtschaftliche Gesetz vom Mindestaufwand bei der Verkehrsleistung maßgebend sein müsse.

Österreich.

— **Krankenwagen der österreichischen Bundesbahnen.** Noch aus der Zeit vor dem Kriege verfügen die österreichischen Bundesbahnen über einen für die Beförderung Kranker bestimmten, allen Anforderungen der Bequemlichkeit und der Gesundheitspflege entsprechenden, auch sonst mustergültig eingerichteten Salonwagen (Krankenwagen 1. Klasse), der (mit einigen

nigen Einschränkungen) auf den Hauptlinien auch über die ndesgrenzen geführt werden kann. Die Bestellung dieses agens geschieht auf Grund einer ärztlichen Bescheinigung er die Art der Krankheit und die Notwendigkeit der Krankengenbenützung entweder bei der Bundesbahndirektion Wien-est oder in jener Station, von der aus die Krankenbeförderung folgen soll. Für die Benützung dieses Wagens auf den nien der österreichischen Bundesbahnen sind Fahrkarten ter Klasse der betreffenden Zugsgattung für so viel Personen als den Wagen benützen, mindestens jedoch für 12 Personen, zu lösen.

— **Probefahrt der elektrischen Gebirgsschnellzugslokomotive.** ürzlich fand eine Probefahrt der ersten für die Arlbergrecke bestimmten elektrischen Gebirgsschnellzugslokomotive n Schwechat nach Deutsch-Altenburg statt, zu der die Mitieder des Verkehrsausschusses des Nationalrates und der Industriellenverband eingeladen waren.

— **Reform- und Finanzplan.** Der Reform- und Finanzplan der egierung (vgl. Nr. 43 d. Ztg.) hat die verfassungsmäßige Gehmigung erhalten.

— **Schließung von Haltestellen.** Im Zuge der Ersparungsmaßhmen im Betrieb der Bundesbahnen ergibt sich unter anderem ch die unabweisbare Notwendigkeit, wenig benutzte und dar unwirtschaftliche Haltestellen zu sperren. Zu den bedeuden Kosten, die das Anhalten und Anfahren der Züge in ltestellen durch den hierdurch veranlaßten Mehrverbrauch Kohle und durch Abnutzung der Bremsklötze, Radreifen w. verursacht, kommt der nicht unbeträchtliche Aufwand für s Personal, für Beleuchtung, Beheizung und Instandhaltung r Warteräume, wogegen die Einnahmen aus dem Verkaufe n Fahrkarten oder für die Beförderung von Reisegepäck vielh kaum nennenswert sind. Selbstverständlich wird bei Aushl der für eine Sperre in Frage kommenden Haltestellen auf jeweiligen örtlichen Verhältnisse weitestgehend Bedacht nommen und die Öffentlichkeit von bezüglichen Verfügungen htzeitig in Kenntnis gesetzt werden.

— **Südbahn.** Die vorbereitenden Konferenzen der Südbahn die Verhandlungen in Rom sind abgeschlossen. Im Verltungsrate haben die Regierungsvertreter die Grundzüge des ereinkommens zur Kenntnis genommen und werden hierüber den nächsten Tagen an ihre Regierungen berichten. Der ginn der Konferenzen in Rom wurde für den Monat Januar gesetzt, die Verschiebung um einige Wochen wird jedoch durch ausgeglichen, daß in allen sachlichen Fragen eine nigung erzielt worden ist, so daß die Konferenz in Rom im esen nur mehr die Unterfertigung der geschlossenen Verträge, dann selbstverständlich der Genehmigung der Parlamente dürfen werden, zum Ziele haben wird.

Ungarn.

— **Tarifbegünstigungen auf den Linien der Staatsbahnen.** Mit cksicht auf den Umstand, daß durch die neuerlich erhöhten rife die Lebensmittel und die wichtigsten Bedarfsartikel ie erhebliche Preiserhöhung erfahren hatten, sah sich der ndelsminister veranlaßt, für einzelne Waren Tarifbegünstingen zu gewähren, die nunmehr im Amtsblatte der Staatsnen veröffentlicht wurden. Die Tarifbegünstigungen erecken sich auf nachstehende Waren: Forstsamen, Bruchine, Schotter, Sand, Mergel, Kohlenschlacke, ferner Fleisch, sches, getötetes Wild, Milch, Milchgefäße, Binsen- und hilfrohr, zur Ausbesserung bestimmte Eisenbahnfahrmittel, er, Tannenzapfen, Holz (Schnittholz, Prügelholz, Reisig), ment, Dachziegel, Lignit, Wein. Sämtliche Begünstigungen, auch die ungarischen Linien der Südbahn, die Mohácsser und Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn rückwirkend geräumt haben, sind am 5. Dezember d. J. in Kraft getreten. rch die Tarifbegünstigung dieser Artikel ist eine Herabzung ihrer Preise zu gewärtigen.

— **Einheitliche Tariferstellung für die Budapester Bahnhöfe.** e Gütertarife für einzelne Budapester Stationen weichen benntlich voneinander ab. Insbesondere ergeben sich für die brikbetriebe, die sich in der Umgebung des Westbahnhofes, s Angyalfölder, des Leopoldstädter und des Kaiserbad-Frachbahnhofes befinden, wesentliche Frachterhöhungen gegener den mit anderen Bahnhöfen verbundenen Betrieben. Um esem Übelstande abzuhelfen, hat die Staatsbahndirektion einen twurf ausarbeiten lassen, der sich durch Ermittlung von rchschnittlichen Mittelstrecken auf Erstellung einheitlicher rife bezieht. In dieser Angelegenheit fand im Handelsminirium bereits eine Fachberatung statt.

— **Plan einer Eisenbahn Gyöngyös-Bene.** In Gyöngyös hat sich eine Aktiengesellschaft gegründet, welche zwischen Gyöngyös und Bene eine Eisenbahn zu bauen beabsichtigt, um die in der Nähe der Stadt befindlichen Walderzeugnisse befördern und den Badeort von Bene beleben zu können.

— **Sicherstellung des Schwellenmaterials für die ung. Staatsbahnen.** Nach einer Verordnung der Regierung über die Inanspruchnahme des Eisenbahnschwellenmaterials werden die zur Herstellung von Eisenbahnschwellen geeigneten Vorräte an Eichen- und Buchenholz sowie die aus diesen hergestellten fertigen Schwellen für die ung. Staatsbahnen in Anspruch genommen. Die Holzproduzenten sind verpflichtet, die bezüglichen Vorräte innerhalb acht Tagen der Staatsbahndirektion anzubieten. Sollte bezüglich der Preise innerhalb zwei Wochen keine Vereinbarung zustande kommen, so haben die lokalen Holzpreisbestimmungskommissionen den Übernahmepreis festzustellen.

— **Regelung des Eisenbahnverkehrs zwischen Ungarn und Südslawien.** Die Vertreter der ungarischen Staatsbahnen, der Südbahn und der südslawischen Staatsbahnen haben in der jüngst in Szabadka stattgefundenen Sitzung beschlossen, zwischen Osiek und Pécs (Fünfkirchen) einen direkten Verkehr herzustellen.

— **Bestellung rollenden Eisenbahnmaterials seitens Südslawiens.** Das südslawische Kriegsministerium hat mit ungarischen Fabriken einen Vertrag geschlossen, wonach 2000 Güter- und 500 Personenwagen sowie 200 voll- und 100 schmalspurige Lokomotiven für Südslawien bestellt wurden.

— **Personalangelegenheiten der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest.** Wie bekannt, hat eine Gruppe des geflüchteten Streckenpersonals einen Prozeß gegen die Kaschau-Oderberger Eisenbahnverwaltung angestrengt, weil diese sich weigerte, das Fortbestehen des Dienstverhältnisses anzuerkennen. Die Kön. ung. Kurie befaßte sich jüngst mit dem Revisionsansuchen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, wobei der Rechtsanwalt der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausführte, daß — da die Eisenbahngesellschaft das Recht der Betriebsführung verloren habe — sie die Eisenbahn in Prozessen, die aus dem Dienstverhältnis entstanden seien, nicht vertreten könne. Demzufolge habe sie das Urteil des Berufungsgerichts angefochten. Die Kön. ung. Kurie hat sich diesem Standpunkt nicht angeschlossen und das Revisionsansuchen abgelehnt.

— **Regelung des Paßwesens.** Nach einer Regierungsverordnung können ungarische und fremde Staatsangehörige in der Regel nur gegen Vorweisung eines ordnungsmäßigen Reisepasses die ungarische Grenze sowohl nach innen als nach außen überschreiten. Die ins Land einreisenden Ausländer haben ihre Reisepässe mit dem Sichtvermerk der im betreffenden Staate bestehenden ungarischen Auslandsbehörde zu versehen. In begründeten Fällen kann hiervon auf Grund der Genehmigung des Ministers des Innern Abstand genommen werden. Alle in Ungarn sich aufhaltenden Ausländer müssen mit einem ordnungsmäßigen und noch nicht abgelaufenen Reisepaß versehen sein. Vermag sich ein im Lande weilender fremder Staatsbürger keinen Reisepaß zu verschaffen, kann der Minister des Innern in begründeten Fällen Enthebung von der Beschaffung des Reisepasses gewähren und gestatten, daß der Betreffende zur Ausweisleistung eine amtliche Urkunde benutzt.

— **Neue Reisepässe.** Nach einer Verordnung des Ministers des Innern wurden neue Paßvordrucke in Verkehr gesetzt. Die neuen Vordrucke sind im Sinne der mit den Nachbarstaaten getroffenen Vereinbarung den in diesen Staaten verwendeten Vordrucken ähnlich. Ihre Gültigkeit kann viermal verlängert werden. Die Pässe werden gewöhnlich für die Dauer eines Jahres ausgestellt.

— **Der Außenhandel Ungarns in der ersten Hälfte des Jahres 1922.** Nach den amtlichen statistischen Angaben betrug in der ersten Hälfte des Jahres 1922 die Einfuhr 35,4 Milliarden, die Ausfuhr 27,7 Milliarden Kronen, so daß Ungarns Außenhandelsbilanz nur mit 7,7 Milliarden passiv war. — Während dieses Zeitabschnittes hat sich Ungarns ausländischer Warenaustausch günstiger gestaltet als im Vorjahre. Die große Wertzunahme in der Einfuhr ist in erster Reihe dem Umstand zuzuschreiben, daß der Wert der ungarischen Krone in der ersten Hälfte des Jahres 1922 ständig abgenommen hat.

Die Einfuhr stammt fast zur Hälfte aus der Tschechoslowakei. Unter diesen Waren sind die Webstoffe in erster Reihe hervorzuheben. Die übrigen Einfuhrwaren stammen in der Hauptsache aus Österreich, Deutschland und England. Beson-

dere Steigerungen gegenüber dem Vorjahre weisen Baumwollgarne, Papier, Bau- und Kunstholz auf.

Die Ausfuhr bezog sich in erster Reihe auf Mehl, lebende Tiere und Wein; vier Zehntel entfielen auf landwirtschaftliche Maschinen. Die Pferdeausfuhr — besonders nach Italien — ist auf das Zehnfache des vorhergegangenen Halbjahres gestiegen.

Die Einfuhr aus Österreich betrug 10 341,6 Millionen, die Ausfuhr nach diesem Lande 11 799,3 Millionen Kronen, der Überschuß der Einfuhr gegenüber der Tschechoslowakei betrug 6556 Millionen, gegenüber Deutschland 3687,7 Millionen Kronen. Aktiv ist die Bilanz im Handel mit Südslawien, Italien, Rumänien und der Schweiz.

— Ungarns Ausfuhr nach Südslawien. Nach den statistischen Angaben betrug die Ausfuhr in der ersten Hälfte dieses Jahres aus Ungarn nach Südslawien 1 700 902 Doppelzentner. Hierin sind 1 350 206 dz Kohlen eingerechnet, die Ungarn für Südslawien gemäß der getroffenen Vereinbarung zu befördern verpflichtet war. Der Wert der Ausfuhrwaren betrug in diesem Zeitraum 2 Milliarden und 405 Millionen ungarische Kronen. Demgegenüber betrug die Einfuhr aus Südslawien in diesem Zeitabschnitte 494 878 dz, wovon 300 000 dz auf Holz und 78 000 dz auf Kohle entfallen. Der Wert dieser eingeführten Waren beziffert sich auf 724 Millionen ungarische Kronen.

Übrige europäische Länder.

— Die schwedischen Staatsbahnen auf der nächstjährigen Gothenburger Ausstellung. Auch die schwedischen Staatsbahnen rüsten sich schon für die nächstjährige Gothenburger Ausstellung. Es sollen Modelle der größten und bemerkenswertesten Eisenbahnbrücken in Schweden, darunter ein neues Modell der großen Brücke über den Öreälo, ausgestellt werden. Auch soll die Entwicklung des Oberbaus der schwedischen Staatsbahnen dargestellt werden durch Vorführung der verschiedenen verwendeten Schienenformen, angefangen an den leichten Schienen, die ursprünglich auf der ersten Staatsbahnstrecke Gothenburg-Alingsås verlegt wurden, bis zu den schweren Schienenformen, mit denen jetzt die großen Hauptlinien umgebaut werden. Eine große, besonders ausgearbeitete Verkehrskarte soll eine ganze Wand einnehmen. Eine Hauptanziehung wird ohne Zweifel ein Diorama mit einer Partie von Jonsered bilden, das die geplante Elektrisierung der westlichen Stammbahn veranschaulichen soll. Man wird hier einen vollständigen elektrischen Zug auf einer geschlossenen Strecke durch Tunnels und über Brücken und Überführungen verkehren sehen. Dieser Modellzug wird in einem Zwanzigstel der natürlichen Größe ausgeführt werden; es werden alle Einrichtungen einer elektrisierten Eisenbahn gezeigt werden, sogar die neuzeitlichen Blinksignale an Wegübergängen (vgl. diese Ztg. 1921, Nr. 30, S. 579). Das schwedische elektrische Eisenbahnwesen wird vertreten sein durch ein Modell der neuesten elektrischen Lokomotiven von der Riksgränsbahn. Auch die Entwicklung des übrigen rollenden Materials der Staatsbahnen soll an Hand von Modellen, die sämtlich in einem Zwanzigstel der natürlichen Größe ausgeführt sind, dargestellt werden. Hier werden also Modelle der drei ersten schwedischen Lokomotiven, nämlich „Förstlingen“ von der Köping-Hult-Bahn, der ersten Staatsbahnlokomotive, die Västergötland hieß und seinerzeit zwischen Gothenburg und Olskroken lief, und der Lokomotive „Fryckstad“ von einer der ersten Privatbahnen erscheinen. Außerdem wird man Modelle von verschiedenen Eisenbahnwagen, von den ersten kleinen zweiachsigen Wagen vom Diligencetyp bis zu den neuesten und größten Drehgestellwagen sehen. Eine interessante Modellausstellung wird auch die schwedischen Dampffährenverbindungen betreffen. Neben den großen Fähren von der Saßnitzlinie wird auch das Modell einer noch größeren Fähre, nämlich das der geplanten Dampffähre für die Strecke Gothenburg-England, ausgestellt werden. Die Konstruktionszeichnungen hierfür sind längst ausgearbeitet. Weiter wird die Entwicklung der Sicherheitseinrichtungen durch Ausstellung verschiedener Weichen und Signaleinrichtungen von den alten Kurbelböcken bis zu den neuzeitlichen elektrischen Stellwerken veranschaulicht sein. Außerdem werden natürlich Wände und Tische voll Lichtbilder, zeichnerische Darstellungen und Schriften die Entwicklung des schwedischen Staatsbahnwesens verdeutlichen. Eine Büste des Vaters der schwedischen Staatsbahnen, Oberst Nils Ericson, wird den Mittelpunkt der Eisenbahnausstellung bilden. Dr. S.

— Aufbau in Polen. Der polnische Finanzminister hat 1410 Millionen polnische Mark für Maßnahmen zum Wiederaufbau bereit gestellt, wovon 910 Millionen auf Eisenbahnen und Straßen entfallen.

— Die Eisenbahnen Polens. Aus Warschau wird d „Handelsmuseum“ geschrieben: Die nachstehenden Daten v anschaulichen den fortschreitenden Aufschwung des polnisch Eisenbahnwesens:

	1920	1921	I. Halbja 1922
Länge der in Benutzung stehenden Strecken	13,150	15,400	16,200
Durchschnittliche Anzahl der Lokomotiven	2,827	3,763	4,342
Anzahl der Personenwagen	7,259	8,680	8,998
Anzahl der Lastwagen	67,750	84,044	88,761
Tägliche Durchschnittsladung der Wagen	4,180	5,790	6,624
Durchschnittliche tägliche Übernahme der Wagen in den Grenzstationen	962	2,075	2,167

Im Laufe der letzten 2½ Jahre wurden von den polnisch Eisenbahnen auf den Vollspurstrecken befördert:

		1920	1921	I. Halbjahr 1922
Reisende		66 784,809	121 605,390	59 501,830
Gepäck, Postsendungen Stückgut	t	166,858	259,014	113,771
Warenfracht	t	16 889,161	27 956,758	19 773,452

Im laufenden Jahre haben sich infolge der Einverleibur eines Teiles von Oberschlesien die polnischen Eisenbahnstrecke um 500 km und das rollende Material um 430 Lokomotive 770 Personenwagen und 20 200 Frachtwagen vermehrt. Vo den 8800 Wagen, die täglich abgefertigt werden, sind 21 Frachtwagen, die von den ausländischen Eisenbahnen hera rollen. Wenn hiervon die Einfuhr nach Polen in Abzug g bracht wird, verbleiben 1000 Wagen, d. i. nahezu 12 % d allgemeinen Handelsverkehrs auf den Tag für den Durchgan zur Deckung des internationalen Bedarfs. Die Mehrzahl d Durchgangssendungen besteht augenblicklich aus Transporte durch den sogenannten Danziger Korridor, d. h. aus Tran porten aus Deutschland nach Ostrußland sowie aus Transporte aus der Tschechoslowakei und aus Österreich nach Rumänie und umgekehrt. Indessen wird in Anbetracht des Abschlusse der Handelsverträge mit Rußland, mit der Ukraine und m Deutschland eine namhafte Vermehrung des Durchgangsve kehrs von West nach Ost und umgekehrt zu gewärtigen sei eines Verkehrs, der einen beträchtlichen Aufschwung nehme dürfte im Hinblick auf die voraussichtliche Teilnahme Europa an der Hilfsaktion zwecks Wiederherstellung Rußlands.

— Der Personenverkehr in Rußland. Nach langer, sehr lang Unterbrechung, die der Weltkrieg und nach ihm die gewaltig Umwälzungen, die die Revolution zur Folge hatte, scheint e daß endlich wieder die Verhältnisse in Rußland in Bahnen e gelenkt haben, die eine Aufnahme früherer Beziehungen anz bahnen scheinen. Wenigstens werden jetzt seit einiger Ze Drucksachen, auch amtliche Veröffentlichungen zugänglich, daß es hoffentlich wieder möglich werden wird, die Leser d Vereinszeitung mit dem Zustande der Eisenbahnen in Rußla und dem Betriebe auf ihnen bekanntmachen zu können, u zwar an der Hand von amtlichen Veröffentlichungen. Eb liegt eine solche Veröffentlichung vor, auf die zurückzukomm in der nächsten Zeit vielleicht sich noch weiter Gelegenhe finden wird. Heute sei kurz auf den Zustand, in dem si der Personenverkehr befindet, und auf die Verhältnisse, un denen er sich zurzeit abwickelt, aufmerksam gemacht, denn gibt gewiß eine große Anzahl unter den Lesern der Zeitun die gerade hieran ein lebhaftes Interesse haben, wie denn üb haupt die Kenntnis der gegenwärtigen russischen Verhältnis gewiß als ein dringendes Erfordernis der Zeit angesproch werden darf. Es hängt von der Entwicklung und — sow gegenwärtig schon irgend möglich — Gesundung der wirtscha lichen Beziehungen zwischen Deutschland und Rußland do gar zuviel für beide Staaten ab. Es darf daher keine Geleg heit unbenutzt gelassen werden, um die möglichen Kenntnis über Rußland und die dortige Entwicklung der wirtschaftlich Verhältnisse zu ermitteln.

Der amtliche Bericht, der augenblicklich vorliegt, behand unter anderen sehr interessanten Dingen den Personenverke der, wohl sehr mit Recht, in den Jahren 1918—20 als ein cha tischer bezeichnet wird. Es hatte eben alles, was an Ordnu und Regelmäßigkeit auch nur von weitem noch erinnerte, a gehört. Nicht nur, daß der Personenverkehr in ungeheizten, u beleuchteten und jeglicher Bequemlichkeit entbehrend Güterwagen durchzuführen versucht wurde, sondern konnten diese unbequemen Fahrzeuge auch nur solche Persone denen es geglückt war, Erlaubnisscheine zu erlangen, benutz Es war also ein regelrechter Fahrkartenverkauf ausgeschloss Was ein solcher Zustand für Folgen in Rußland und, man da

zufügen, wie voraussichtlich in jedem Lande, haben mußte, leicht zu ermessen. Es hörte eben jede freie Bewegung auf. un berichtet die amtliche Veröffentlichung, daß seit etwa m Jahr die Wiederaufbauarbeiten solche Fortschritte ge- ht haben, daß zurzeit bereits, wie es scheint, von einem gleich mit vorkriegszeitlichen Zuständen gesprochen werden n. So kann heute ein jeder, dem die Mittel hierzu zur Ver- ung stehen, sich ordnungsmäßig eine Fahrkarte kaufen, um erstrebte Reiseziel zu erreichen, ohne dabei befürchten zu ssen, daß ihm ein Platz in einem ungeheizten und unbe- hteten Güterwagen zur Verfügung gestellt werden wird. Gegenteil! „Durch Anspannung der äußersten Kräfte in Werkstätten gelang es", den Wiederaufbau der Personen- gen so zu fördern, daß gegenwärtig auf den wichtigen Ver- rslinien vierachsige Personenwagen in Schnellzügen ver- ren, die nicht nur geheizt, sondern auch eine gute Gas- oder trische Beleuchtung haben. Die Schnell- und Postzüge ren auf den Hauptverkehrsstrecken von und nach Moskau ar schon Schlafwagen der Internationalen Schlafwagen-Ge- schaft, die allen Anforderungen selbst der Vorkriegszeit voll- nmen entsprechen. Auf 22 Strecken verkehrten die Schlaf- gen bereits im Sommer 1922. Ja, es ist sogar schon begonnen den, auf einzelnen Strecken Speisewagen in die Züge ein- tellen. Dieser amtliche Bericht klingt so freundlich, daß es wie eine Erzählung aus längst vergangenen schönen Tagen utet. Aber es ist gewiß so, wie es hier geschildert werden nte, weil man offenbar in Rußland davon abgesehen hat, r die entstehenden Kosten langwierige Erwägungen anzu- len, vielmehr kurz entschlossen zugegriffen hat, um gerade diesem äußerlich bemerkbarsten Punkte zu zeigen, daß land sich auf dem aufsteigenden Aste befindet. Übrigens as, was in bestimmten Grenzen nicht mehr weggeleugnet den kann, auch nicht soll. Etwas ganz anderes ist es aber irlich, ob alle diese Unternehmungen sich mit einer gesunden tabilität vertragen (darin ist übrigens Rußland nicht echter gestellt als die meisten Länder Europas), und was für Opfer von dem Reisenden beanspruchen. Man wird land darin beitreten können, daß es unter den gegebenen hältnissen wichtig ist, vor allen Dingen den Personenver- r einigermaßen zu ordnen, so daß die wiß- und handels- erige Außenwelt beim Besuche des ehemaligen Zarenreiches der Verhältnisse antrifft, die frühere Zustände einigermaßen äuschen.

och noch einmal zurück zu dem interessanten Berichte. a finden wir zu unserem Erstaunen die Mitteilung, daß die Fahrgeschwindigkeit annähernd diejenige der Vor- gszeit auf vielen wichtigen Strecken erreicht hat. So lesen daß die Fahrzeit auf den folgenden Hauptstrecken betrug: **kau-Petrograd, 610 Werst, zurzeit 14 St., d. h. Reisege- windigkeit 43,5 Werst (früher 61 W.); Moskau-Nishni- vgorod, 412 Werst, zurzeit 10 St = 41,2 Werst (früher 61 W.); kau-Minsk, 704 Werst, zurzeit 21 St. = 33,5 Werst (früher V.), dagegen Moskau-Tschita, 5977 Werst, zurzeit 195 St. = Werst; Moskau-Taschkent, 3123 Werst, zurzeit 115 St. = Werst; Moskau-Batum, 3266 Werst, zurzeit 133 St. = 24,5 Werst; ograd-Sewastopol, 2053 Werst, zurzeit 54 St. = 38,0 Werst; ograd-Batum, 3878 Werst, zurzeit 148 St. = 26,2 Werst usw.**

emgegenüber sollen die Postzüge eine Geschwindigkeit von 20—27 Werst in der Stunde haben. „Gewöhnlich werden iese außer den Wagen der ehemaligen dritten Klasse auch gen der ehemaligen ersten und zweiten Klasse mit Polster- n eingestellt." Danach muß man annehmen, daß der Regel die Postzüge mit Wagen III. Klasse und offenbar mit für Personenverkehr ausgestatteten Güterwagen ausgerüstet len. Das wäre ähnlich, wie in anderen Ländern Europas, an Stelle der Güterwagen Personenwagen der IV. Klasse Verwendung kommen, allerdings eine erhebliche Schattie- ungünstiger, wobei nicht außer acht gelassen werden darf, in Rußland die Wagen IV. Klasse auch schon vor dem ge eine verhältnismäßig sehr geringe Verbreitung hatten, selbst damals wurden für die minderbemittelten Reisen- Güterwagen zur Verfügung gestellt. Ja sogar im Winter den solche Wagen vom Volke sehr gern benutzt, denn sie en durch kleine eiserne Öfen erwärmt und daher mit dem en „Tepluschka" (von teplo = warm) belegt.

ndlich verdient es noch kurz darauf hingewiesen zu werden, auch der Vorortsverkehr die volle Beachtung der maß- nden Stellen auf sich gelenkt hat. So gibt der Bericht an, von Moskau aus nach sieben Verkehrsrichtungen an hentagen zusammen 100 Züge, an Sonntagen 90 Züge ab- rtigt werden, und daß diese Züge allmählich eine Geschwin- eit erreicht haben, die jener der Vorkriegszeit fast gleich mt. Es macht der Bericht doch den Eindruck, daß der Verkehr, igstens der Personenverkehr, die schlimmsten Zeiten und drückendsten Verhältnisse überwunden hat. Für diejenigen, gezwungen sind, nach Rußland zu reisen, zweifellos eine Aussicht.

Dr. Mertens.

— **Die Warenbeförderung auf den rumänischen Eisenbahnen.** Da bewiesen wurde, daß die mit Vorzug genehmigten Transporte viel zahlreicher sind als die gewöhnlichen, wurde den Eisenbahnstationen die Weisung übermittelt, die Wagen in folgendem Verhältnis den Kunden zur Verfügung zu stellen: 30% für die mit Vorzugsordre versehenen Transporte, 30% für die amtlichen Transporte und 40% der verfügbaren Wagen für die anderen Transporte in der Reihenfolge der Anmeldung.

— **Abschaffung der Generalkassen der Eisenbahnen in Rumänien.** Das Finanzministerium hat die Abschaffung aller Generalkassen der Staatseisenbahnen mit 1. Dezember d. J. beschlossen; von diesem Zeitpunkt an wird das Finanzministerium alle Einnahmen und alle Zahlungen für die Eisenbahndirektion bewerkstelligen.

— **Die italienischen Eisenbahnen 1920/21.** Die italienische Staatsbahnverwaltung hat kürzlich ihren Geschäftsbericht für das Rechnungsjahr 1920/21 herausgegeben, aus dem sich die endgültigen Zahlen über die Betriebsergebnisse ersehen lassen. Der Bericht unterscheidet zwischen dem alten Netz, einschließlich dem Fährbetrieb auf der Straße von Messina, der sizilischen Schmalspurbahnen und der sardinischen Eisenbahnen einerseits und den Eisenbahnen der neu erworbenen Gebiete (Venezia Giulia, Venezia Tridentina und Dalmatien) andererseits, deren Betrieb im Berichtsjahre noch für Rechnung des Kriegsministeriums geführt worden ist.

Für das alte Netz betrugen die Einnahmen und Ausgaben in Millionen Lire:

	1919/20	1920/21	Unterschied
Einnahmen	2007,1	3021,3	+ 1014,2
Ausgaben	2866,8	4066,8	+ 1200,0
Betriebsverlust . .	859,7	1045,5	+ 185,8

Für die neu erworbenen Gebiete:

		1919/20	1920/21	Unterschied
Einnahmen	Venezia Giulia . . .	41,3	75,7	+ 34,4
	Venezia Tridentina .	34,3	63,2	+ 28,9
	Dalmatien	2,1	6,3	+ 4,2
	insgesamt. . .	77,7	145,2	+ 67,5
Ausgaben	Venezia Giulia . . .	160,1	258,6	+ 98,5
	Venezia Tridentina .	115,2	198,3	+ 83,1
	Dalmatien	5,6	8,2	+ 2.6
	insgesamt . .	280,9	465,1	+ 184,2
Betriebsverlust	insgesamt . .	203,2	319,9	+ 116,7

Faßt man beide Gruppen zusammen, so ergibt sich für das Gesamtnetz in Millionen Lire folgender Betriebsverlust:

	1919/20	1920/21	Unterschied
Altes Netz.	859,7	1045,5	+ 185,8
Neuerworbene Gebiete	203,2	319.9	+ 116,7
insgesamt . .	1062,9	1365,4	+ 302,5

Nach dem Bericht ist die Vermehrung der Einnahmen nicht etwa auf eine Steigerung des Verkehrs, sondern lediglich auf die Tariferhöhungen zurückzuführen. Die gewaltige Steigerung der Betriebsausgaben beruht vor allem auf der Erhöhung der Personalausgaben und der Kosten des Brennmaterials.

Auf dem alten Netz betrugen die Gehälter und Löhne im Jahresdurchschnitt im Jahre 1913/14: 1918 Lire; 1919/20: 6498 Lire; 1920/21: 9553 Lire. Das bedeutet gegenüber der Vorkriegszeit eine Erhöhung um das 3- und 5fache. Der Anteil der Personalausgaben an den Gesamtbetriebsausgaben stieg in den gleichen Jahren von 45,46 % auf 63,30 % und 66,52 %.

Die Kosten des Brennmaterials betrugen:

	Im ganzen (Mill. L.)	Für 1 Tonne (L.)
1913/14	76,1	36,46
1919/20	978,0	397,84
1920/21	1128,2	414,86

Gegenüber dem Vorjahr hat sich im Jahre 1920/21 der Verbrauch an Kohlen von 2 715 544 t auf 2 829 241 t gehoben oder für 1 Lok.-km von 20,16 auf 21,06 t, was auf die schlechtere Beschaffenheit der Kohlen und auf eine geringere Sparsamkeit

des Personals zurückgeführt wird. Die Betriebszahl hat sich im alten Netz von 137,54 % auf 138,69 % verschlechtert.

In den neuen Gebietsteilen hat der namentlich für Südtirol und das frühere österreichische Küstenland ausschlaggebende Durchgangsverkehr infolge der veränderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse äußerst langsam wieder eingesetzt. Die Betriebszahl hat sich allerdings etwas gebessert; sie fiel in der Venezia Giulia von 367,6 % auf 307,7 %, in der Venezia Tridentina von 310,0 % auf 287,2 % und in Dalmatien von 270,8 % auf 131,0 %.

Nach Zeitungsnachrichten will die Regierung Mussolini schon zum 1. Januar 1923 eine Revision der Personentarife durchführen. Die Fahrpreise der 3. Klasse sollen herabgesetzt, die der ersten Klasse, besonders in den Luxuszügen, wesentlich erhöht werden, die der 2. Klasse aber unverändert bleiben.

Wieweit die Angaben über die Absicht der neuen Regierung, die Staatsbahnen ganz oder zum Teil wieder dem Privatbetrieb zuzuführen, auf Wahrheit beruhen, wird man in Ermangelung amtlicher Bestätigung noch abwarten müssen.

— **Zur Elektrisierung der französischen Eisenbahnen.** Vor kurzem hat der französische Minister der öffentlichen Arbeiten Le Trocquer persönlich der Eröffnung der Strecke Pau-Lourdes für den elektrischen Betrieb beigewohnt. Sie bildet eine Teilstrecke der großen Linie von Dax (unweit des Golfes von Biscaya) nach Toulouse (an der Garonne), die an dem Nordhange der Pyrenäen entlang führt und namentlich den Badeort Pau und die berühmte Wallfahrtstätte Lourdes bedient. Die ganze Linie Dax-Toulouse hat eine Länge von 350 km; sie soll im Sommer 1923 vollständig elektrisch befahren werden können. Den betrieblichen und geographischen Mittelpunkt der Linie bildet die Stadt Tarbes in den Pyrenäen, wo in einem Kraftwerk der elektrische Strom gewonnen wird und in einer großen, neuen Werkstätte die Betriebsmittel gebaut werden. Obwohl diese Werkstätte noch nicht vollendet ist, werden dort jetzt 10 elektrische Lokomotiven monatlich hergestellt.

Der Minister hat in Tarbes in einer Rede die Wichtigkeit dieser Betriebseröffnung gewürdigt, die in dem längst aufgestellten Elektrisierungsprogramm den Übergang von Theorie zur praktischen Durchführung darstellt. Er hat daran erinnert, daß die Südbahn, die das Netz zwischen der Garonne und den Pyrenäen betreibt, von ihren 4060 km in kürzester Zeit 3000 Kilometer für den elektrischen Betrieb ausgerüstet haben wird, während die P. L. M.- und die Orléans-Bahn von ihren Netzen von 9700 und 7700 km auch etwa je die gleiche Streckenlänge elektrisieren wollen, unter Ausnutzung der Wasserkräfte der Alpen und des mittelfranzösischen Gebirges. Die Durchführung dieses Programms wird beschleunigt, so daß in absehbarer Zeit Frankreich über fast 10 000 km elektrischer Linien verfügen (1/5 des Gesamtnetzes) und dadurch jährlich 1½ bis 2 Millionen Tonnen Kohlen ersparen wird.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Spanien.** Der spanische Ministerrat hat zugestimmt, daß die staatliche Pyrenäen-Querbahn Rivas-Puigcerda für elektrischen Betrieb ausgerüstet wird.

— **Die englischen Eisenbahnen und die Arbeitslosigkeit.** Ende November hat Bonar Law mit den Leitern der englischen Eisenbahngesellschaften über die Pläne der Regierung, Beschäftigung für Arbeitslose zu schaffen, verhandelt. An den Verhandlungen nahmen der Schatzkanzler, der Handels- und der Arbeitsminister und ein Vertreter des Verkehrsministeriums teil. Der Premierminister bat die Eisenbahngesellschaften, Bauarbeiten, die sie vorhaben, möglichst bald auszuführen. Die Vertreter der Eisenbahnen legten dar, daß sie die nötigen Vorbereitungen bereits getroffen hätten und zu jeder Unterstützung der Regierung bei Bekämpfung der Arbeitslosigkeit bereit seien. Sie erwarten andrerseits von der Regierung, daß sie von ihr mit Geld unterstützt werden. Der Regierung stehen erhebliche Mittel zur Verfügung, um die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Ihre Verteilung an Unternehmer, die Bauten und Lieferungen ausführen, ist an die Bedingung geknüpft, daß sie dabei Leute beschäftigen, die sonst arbeitslos würden. — Unter den Arbeiten, die die englischen Eisenbahngesellschaften auszuführen beabsichtigen, stehen an erster Stelle Pläne zur Einführung elektrischen Betriebes. Ferner sind durch den Zusammenschluß der Eisenbahnen zu Gruppen Neubauten nötig geworden, um die Gleis- und sonstigen Anlagen den durch den Zusammenschluß veränderten Betriebsverhältnissen anzupassen. Da aber erst abgewartet werden mußte, wie die Verhandlungen über den Zusammenschluß ausgehen würden, da außerdem die Leiter der Eisenbahnen durch diese Verhandlungen so in Anspruch genommen waren, daß sie für andere Aufgaben keine Zeit übrig hatten, sind diese Pläne noch nicht ausführungsreif; ihre [...] arbeitung soll aber beschleunigt werden. Zu ihrer bald[...] Durchführung kann die Regierung viel beitragen, indem sie [...] Eisenbahngesellschaften dazu verhilft, daß sie schnell über [...] zum Bau erforderlichen Grund und Boden verfügen kön[...], was wegen der mit Grunderwerb durch Eisenbahnen ver[...] denen lästigen Förmlichkeiten sonst ein und ein halbes [...] in Anspruch nimmt.

— **Hebung des Verkehrs in England.** Nach Berichten [...] England ist zu erwarten, daß sich die wirtschaftliche Lage [...] in der nächsten Zeit bessern wird. Die Siegerländer ha[...] bekanntlich ebenso wie die Unterlegenen unter den Folgen [...] Krieges schwer zu leiden gehabt, und es kann wohl geh[...] werden, daß sich auch für letztere die Lage wieder bes[...] wird, wenn erstere sich von den Kriegsfolgen erholen. [...] Fortschritte, die in England gemacht werden, sind zwar [...] nicht groß und gehen nur langsam vor sich, sie lassen [...] weitere Fortschritte erwarten. Die Besserung zeigt sich [...]mentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Es sind [...]hafte Lieferungen von Eisenbahnbedarf, Lokomotiven, [...]sonen- und Güterwagen usw., auch aus dem Ausland an [...]lische Werke vergeben worden, und weitere derartige [...]stellungen werden erwartet. Auch Neubauten bei den Ei[...]bahnen, sowohl in England als auch in den Ländern, die sich [...] der Vergebung derartiger Arbeiten nach England zu wen[...] pflegen, sind geplant. Bei der demnach zu erwartenden Heb[...] des Wirtschaftslebens im allgemeinen wird auch ein stärke[...] Verkehr auf den Eisenbahnen einsetzen, und die Eisenba[...]gesellschaften überwachen daher diese Vorgänge mit gro[...] Aufmerksamkeit. Die wirtschaftlichen Ergebnisse des Ei[...]bahnbetriebes sind zwar in England zurzeit immer noch [...] besser als bei uns, aber doch immer noch nicht befriedige[...] man erhofft eine Besserung von der Verstärkung des Verke[...] die erhöhte Einnahmen ohne im gleichen Verhältnis vermeh[...] Ausgaben bringen soll. Man hat, um dieses Ziel zu erreich[...] schon mit einem Abbau der Tarife begonnen und hofft, w[...] sich die günstigen Folgen dieser Maßnahme zeigen, auf dem [...] beschrittenen Wege weiter vorgehen zu können.

Fremde Erdteile.

— **Hochwasser in Marokko.** Wolkenbrüche haben in [...] algerischen Sahara schweren Schaden angerichtet. Die Eis[...]bahn Biskra-Tuggurt ist an fünf Stellen unterbrochen. [...] Zug, der auf dieser Strecke in 40 cm über Schienenoberka[...] tiefem Wasser fuhr, befand sich plötzlich in einem 100 q[...] großen See. Der Bahnhof Tuggurt mußte geräumt werden.

— **Eisenbahn und Besiedelung in Argentinien.** Die Arg[...]tinische Zentralbahn ist bemüht, die dürren Landstriche [...] Provinz Santiago del Estero, die bisher als unfruchtbar gal[...] der landwirtschaftlichen Bebauung zu erschließen, und so ih[...] Strecken Verkehr zuzuführen. Um werbend zu wirken, hat [...] Eisenbahngesellschaft kürzlich Vertreter der Presse, Ansie[...] und Landwirte eingeladen, ihr Versuchsgut in Tacanas zu [...]sichtigen, wo Weizen, Leinsaat und andere Feldfrüchte geb[...] werden. Sie bezeichnete das dabei angewandte Verfahren [...] „trockene Landwirtschaft“, indem der geringe Regenfall je[...] Gegend so ausgenutzt wird, daß er den größtmöglichen Nut[...] bringt. Das Versuchsgut und auch eine Anzahl Niederlass[...]gen, die in anderen Teilen jenes trockenen Gürtels gegrün[...] worden sind, beweisen, daß eine solche Landwirtschaft mit [...]folg betrieben werden kann.

— **Elektrisierung der chilenischen Bahnen** (vgl. Nr. 42, S. [...] d. Ztg.). Vor einiger Zeit wurde, wie die D. A. Z. meldet, [...] dem Umbau der Zone 1 für den elektrischen Bahnbetrieb [...]gonnen. Als Stromart hat man sich für Gleichstrom von 3000 V [...] entschlossen, wobei der amerikanische Einfluß den Aussch[...] gegeben haben mag. Der erste Umbau erstreckt sich auf [...] Linien Valparaiso-Santiago und Las Vejas-Los Andes. Die letzt[...] Linie ist ein Teil der Transandenbahn, durch die Valparaiso [...] Mendoza und Buenos Aires, der Stille Ozean mit dem Atl[...]tischen Ozean verbunden wird. Die umzubauenden Linien s[...] 230 Kilometer lang und für den internationalen Verkehr [...] größter Bedeutung. Der Umbau dürfte in etwa 2 Jahren been[...] sein. Die Arbeiten liefern den Beweis, daß man sich auch [...] Südamerika von den Vorzügen der elektrischen Zugförderu[...] namentlich in gebirgigen, wasserkraftreichen Gegenden, o[...] wenn es sich darum handelt, Kohlen zu ersparen, überzeugt h[...] Wie bekannt, besitzt auch Brasilien in der Paulista-Eisenba[...] bereits eine elektrische Vollbahn.

Allgemeines.

— **Schienenkraftwagen.** In der englischen Fachpresse wird ein Fahrzeug unter dem Namen „Motorailer“ Stimmung ge- ht, das mit nur geringen Abänderungen von der Straße auf Eisenbahn und umgekehrt übergehen kann. Ist die Spur- te der Eisenbahn ungefähr gleich oder etwas breiter als die Kraftwagens, so brauchen nur die Felgen ausgewechselt zu rden, die natürlich dazu besonders eingerichtet sein müssen. Antrieb bleibt unverändert. Bei Schmalspurbahnen wird gen der Kraftwagen auf eine leichte, niedrige Plattform Rädern aufgesetzt, die von den Triebrädern des Kraftwagens Umdrehung gesetzt werden.

ür voll belastete Eisenbahnstrecken kommen derartige Fahr- ge natürlich nicht in Frage; möglich, wenn auch nicht ohne lenken, ist ihre Verwendung vielleicht in überseeischen Sied- gen und ähnlichen in der Erschließung begriffenen Ländern, große Pausen zwischen den Zügen frei vom Verkehr sind, vielleicht nicht einmal alle Tage ein Zug verkehrt. Der rieb ist dann so gedacht, daß Privatwagen, die auf der aße angefahren kommen, auf das Gleis übergehen und dort Fahrt fortsetzen, also daß eine Betriebsart wieder aufge- men wird, die man bei Entstehung der Eisenbahnen in Aus- t genommen hatte, die aber wegen der zahlreichen ihr ent- enstehenden Bedenken längst gänzlich aufgegeben ist.

Rechtspflege.

— **Beweislast in einer Klage wegen Beschädigung von ssern.** Die Klägerin fordert von der Eisenbahnverwaltung Ersatz eines ihr dadurch entstandenen Schadens, daß die von beklagten Eisenbahn zur Beförderung übernommenen Wein- ser teils beschädigt wurden, teils ausliefen. In erster Instanz rde die Klage abgewiesen. Das Hanseatische Oberlandes- icht in Hamburg, 4. Zivilsenat, hat mit rechtskräftigem eil vom 16. Juni 1922 — Bf. 14 27/9222/29 — die Berufung ückgewiesen, und zwar aus folgenden E n t s c h e i d u n g s- ü n d e n:

Es kann nicht anerkannt werden, daß das Landgericht die weislast verkannt habe. Hat nach einer in dem Frachtbrief genommenen Vereinbarung mit dem Absender dieser die rladung übernommen, was hier unstreitig der Fall ist, so tet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entsteht 459 Abs. 1 Ziffer 3). Die Einschränkung der sich aus 456 HGB. ergebenden Schadenshaftung der Bahn wird ihr ch die gesetzliche Vermutung des § 459 Abs. 2 HGB erleich- t, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden sei, wenn den Umständen nach aus ihr entstehen konnte. Es kommt o darauf an, und dafür bleibt die Bahn beweispflichtig, daß Schaden während des Bestehens der Gefahr entstanden ist, daß die konkrete Möglichkeit bestand, daß er auf die Ge- r einer mangelhaften Verladung zurückführbar war. Beides hier nach der Sachlage ohne weiteres anzunehmen, da der aden während des Transports entstanden ist und durch ngelhafte Verladung hinreichend erklärt werden kann. Die ägerin meint nun, die Bahn müsse auch den Nachweis liefern, ß mangelhaft verladen sei und erst, wenn sie das bewiesen be, gelte die Vermutung. Diese Auffassung ist unrichtig. würde ein Rückfall sein in die Beweisvorschrift des § 456 GB., wonach die Bahn für einen während des Transportes rch Beschädigung des Gutes entstandenen Schaden ohne wei- es haftet, wenn sie nicht beweist, daß der Schaden durch Verschulden des Verfügungsberechtigten entstanden ist.

Müßte die Bahn aber das in mangelhaftem Verladen liegende rschulden des Selbstverladers nachweisen, um ihre Befreiung erreichen, so wären die in § 459 HGB. vorgesehenen Beweis- leichterungen für die Haftungseinschränkung wertlos. Die hn müßte, wenn der Beweis mangelhafter Verladung mißlingt, mer haften. Es liegt schon an sich nach allgemeinen Grund- tzen nahe, daß der Selbstverlader beim Entstehen eines Scha- ns, der in mangelhafter Verladung seine Ursache haben kann, ine Sorgfalt zu beweisen, sich also zu exkulpieren hätte. eser Gedanke wird in der Vermutung des § 459 Abs. 2 zwar cht expressis verbis ausgedrückt, aber er ruht insofern auf rem Untergrunde, als die Bahn für die aus gewissen Gefahren stehenden Schäden nicht einzustehen braucht. Für die Ent- hung des Schadens aus solcher Gefahr spricht aber die Ver- tung, wenn nach den Umständen eine mangelhafte Verladung Ursache sein konnte. Die Mangelhaftigkeit der Verladung gt also nicht außerhalb der tatsächlichen Unterlagen der Ver- tung, sondern wird in sie eingeschlossen. Man würde der rmutung ihre ganze Bedeutung nehmen, wenn die Mangel- ftigkeit der Verladung von der Bahn nachzuweisen wäre. enn wäre die Mangelhaftigkeit dargetan, bliebe für die Ver- tung deshalb kein Inhalt übrig, weil ein Schaden, der nach r konkreten Lage auf mangelhafte Verladung zurückgeführt werden kann, beim Beweise dieser Mangelhaftigkeit prima facie auch als verursacht durch sie angesehen werden müßte. Deshalb ist es Sache des Gegenbeweises der Klägerin, daß der Schaden entweder auf eine andere Ursache zurückzuführen sei oder aus mangelhafter Verladung deswegen gar nicht entstehen konnte, weil die Verladung sachgemäß ausgeführt worden sei.

Diesen Gegenbeweis hat das Landgericht mit zutreffenden Gründen für nicht geführt erachtet.“

Bücherschau.

— **Profilzusammenstellung für leichte und schwere Eisenbahn-Oberbaustoffe.** Der Stahlwerks-Verband Aktiengesellschaft in Düsseldorf (Postfach 159) hat die vorgenannte Zusammenstellung nach dem jetzigen Stand der Walzenparke sämtlicher deutschen Werke einschließlich der ehemals oberschlesischen und jetzt polnisch gewordenen Werke ausgearbeitet. Die früheren Ausgaben (leichte Schienen und Schwellen vom Jahre 1912 und schwere Schienen und Schwellen, Zungenschienen und Kranschienen vom Jahre 1913) werden hierdurch aufgehoben. Die neue Profilzusammenstellung, die sich aus den nachfolgenden Einzelabschnitten zusammensetzt:

Abschnitt	I	leichte Schienen	(80 Seiten),
„	II	schwere Schienen	(84 „),
„	III	Rillenschienen	(48 „),
„	IV	Zungenschienen	(16 „),
„	V	Kranschienen	(12 „),
„	VI	sonstige Oberbaustoffe	(24 „),
„	VII	leichte Schwellen	(32 „),
„	VIII	schwere Schwellen	(20 „),
„	IX	Unterlagsplatten	(48 „),
„	X	Haken- und Haken-Zapfenplatten	(30 „)

bietet der alten Ausgabe gegenüber folgende Vorteile: 1. Jedes aufgeführte Profil ist durch eine Abbildung mit maßstäblich verkleinerten Abmessungen dargestellt. 2. Außer den Flachlaschen sind für die leichten, schweren und Rillenschienen die dazugehörigen Winkel- und Doppelwinkellaschen in ihrer Form bildlich und unter Anführung der Metergewichte für alle drei Laschensorten aufgenommen worden. 3. Für die Abschnitte Schienen und Schwellen sind in einem besonderen Verzeichnis die Normalbergbauschienen und die deutschen Staatsbahnprofile nebst Laschen mit allen wünschenswerten Angaben über die Lochungen, Stückgewichte, Lieferwerke usw. zusammengestellt. 4. Alle Abmessungen sind in Millimetern und englischen Zoll ausgedrückt; die Tabellen enthalten ferner die Werte der Metergewichte, der Trägheits- und Widerstandsmomente. 5. Die Zusammenstellungen der Unterlage- und Hakenplatten (Abschnitt IX und X) enthalten neben den Abbildungen und Metergewichten auch die Stückgewichte sowie die Lochungen der Platten, wie sie von den einzelnen Werken ausgeführt werden. Für jede Form ist auch die Nummer oder Bezeichnung veranschaulicht, wie sie sich in den Profilbüchern der betreffenden Werke befindet.

Die Hefte IV, V, VII, VIII und X sind bereits fertiggestellt. Der Stahlwerksverband ist bereit, sobald die Druckkosten endgültig feststehen, sie in ganzen Sätzen oder auch in einzelnen Abschnitten gegen Erstattung der Herstellungs- und Portokosten unter Nachnahme abzugeben; auch steht er zu weiteren Auskünften gern zur Verfügung.

— **Die Lokomotive in Kunst, Witz und Karikatur.** Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden. Preis 150 ℳ, zuzüglich 15 ℳ für Porto und Verpackung.

Die Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vorm. Georg Egestorff (Hanomag) gibt seit längerer Zeit eine Zeitschrift heraus, in der neben Mitteilungen, die speziell den Angelegenheiten des Werkes gewidmet sind, auch wertvolle wissenschaftliche Artikel über Maschinenbauwesen veröffentlicht werden und auch in dieser Zeitung wiederholt Erwähnung und Verwendung gefunden haben. Anläßlich der Fertigstellung der 10 000. Lokomotive, die am 15. Juli 1922 die Fabrik verlassen hat, um den Weg zu den Bestellern, den bulgarischen Staatsbahnen, anzutreten, hat die Hanomag nun ein Buch herausgegeben, das — unter Fortlassung des Reklamehaften — uns die Geschichte der Lokomotive von einem ganz neuen Gesichtspunkte aus vorführt. Wie der oben genannte Titel besagt, sind die Darstellungen zusammengetragen, die in Kunst, Witz und Karikatur über die Eisenbahnen und insbesondere über die Lokomotiven seit den Anfängen des Eisenbahnzeitalters veröffentlicht worden sind. Besonders reich an solchen Darstellungen war gerade die erste Zeit, als man der neuen Erfindung vielfach noch mit Zweifeln gegenüberstand und die Kinderkrankheiten des neuen Verkehrsmittels zum Spotte reizten. So nimmt das „Lokalbahn-Idyll“ in den Eisenbahnwitzen, die das Buch abdruckt, einen breiten Raum ein. Die Anziehungskraft, die die Eisenbahn auf das Kindergemüt aus-

übt, spiegelt sich in den zahlreichen Spielen wider, bei denen die Lokomotive im Mittelpunkt steht. Die Scherze und Zeichnungen sind aus allen möglichen Zeitungen entnommen, der „Kladderadatsch“ und die „Fliegenden Blätter“ stehen da natürlich an erster Stelle; von den letzteren ist als Anhang eine ganze Nummer mit Originalscherzen über die Eisenbahn abgedruckt. Der Herausgeber hat sich aber nicht auf die deutsche Literatur beschränkt, sondern englische, französische, italienische, spanische Karikaturen und Texte in der ursprünglichen Sprache abgedruckt. Neben den im Vordergrund stehenden humoristischen Beiträgen sind aber auch Texte und Dichtungen wiedergegeben, neben den Karikaturen auch Bilder von künstlerischem Wert.

In dieser Zeitung haben wir vor einiger Zeit einen interessanten Aufsatz über „die Eisenbahn und die deutsche Dichtung“ von G. Hertzog veröffentlicht (Nr. 51 vom 22. Deze 1921). Ein ähnliches Ziel verfolgt auch das hier besproc Buch, nämlich den Werdegang und die Bedeutung der E bahnen an den Darstellungen zu zeigen, die im Laufe der die Zeichner und Humoristen von ihnen gegeben haben. Leser wird das Buch nicht bloß heitere und angenehme Stu verschaffen, sondern ihm beweisen, wie der anfängliche über Mißstände bei der Eisenbahn sich allmählich in A kennung und Bewunderung verwandelt hat. Gerade die wie die Eisenbahn in der satirischen Karikatur behandelt zeigt uns, wie diese große Erfindung erst mit Mißtr Zweifeln und scharfer Kritik begrüßt worden ist, sich aber mählich durch ihre technische und organisatorische Ver kommnung Anerkennung und Bewunderung erzwungen und ganzen Jahrhundert ihr Gepräge aufgedrückt hat.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 20,07 km lange Reststrecke Arendsee (Altm.)-Geestgottberg der normalspurigen Nebenbahn Salzwedel-Geestgottberg (-Wittenberge) ist vom 15. Dezember 1922 ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Hannover zugerechnet worden.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. Dezember 1922 wird die Reststrecke Arendsee (Altm.)-Geestgottberg der normalspurigen Nebenbahn Salzwedel-Arendsee (Altm.)-Geestgottberg(-Wittenberge) mit den Bahnhöfen 4. Klasse: Genzien, Harpe, Groß Garz und Groß Holzhausen für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet (siehe auch die Bekanntmachung in Nr. 47 vom 14. d. M.).

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Am 15. Dezember ist der rechts der Bahnstrecke Köln-Trier zwischen den Stationen Schmidtheim und Jünkerath neuerrichtete Haltepunkt Dahlem (Eifel) für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 wird der an der Bahnstrecke Forst-Guben zwischen den Stationen Briesnigk und Grießen links der Bahnstrecke gelegene Haltepunkt Horno, der zurzeit dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr dient, in eine Bahnagentur umgewandelt.

Vom gleichen Tage ab wird der Expreßgutverkehr aufgehoben. Gepäck wird dann nur noch unabgefertigt mitgenommen, sofern es vom Reisenden unmittelbar in Horno am Packwagen aufgeliefert wird. Nachträgliche Abfertigung findet auf einer geeigneten Unterwegs- oder der Empfangsstation statt. Im Verkehr nach Horno ist die Abfertigung von Gepäck nur dann zugelassen, wenn sich der Reisende ausdrücklich bereit erklärt, dieses sofort nach Ankunft des Zuges in Horno am Packwagen in Empfang zu nehmen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Vom 1. Januar 1923 treten in der Bezeichnung der Bahnhöfe folgende Änderungen ein:

seitherige Bezeichnung	neue Bezeichnung
Badisch Rheinfelden	Rheinfelden Reichsb.
Beringen Bad. Bf.	Beringen Reichsb.
Ettlingen	Ettlingen Reichsb.
Herten	Hertem (Baden)
Hirschhorn	Hirschhorn (Neckar)
Neckarbischofsheim	Neckarbischofsheim Reich
Neuhausen Bad. Bf.	Neuhausen Reichsb.
Riegel	Riegel Reichsb.
Söllingen	Söllingen b. Durlach
Ubstadt	Ubstadt-Weiher.

Rundschreiben von der Geschäftsführenden Verwaltung erlassen worden:

Nr. III 260 vom 9. Dezember 1922 an die Mitglieder des einswagenausschusses, betreffend: Antrag der österreichis Bundesbahnen und der Südbahn auf Ergänzung des VWÜ.;

Nr. III 262 vom 11. Dezember 1922 an sämtliche Vereins waltungen, betreffend: Das neue Vereinspersonenwagenü einkommen (abgesandt am 12. Dezember 1922);

Nr. IV 312 vom 13. Dezember 1922 an die Mitglieder Güterverkehrsausschusses und abschriftlich an sämtliche einsverwaltungen, betreffend: Antrag der Gera-Meuselw Wuitzer Eisenbahn auf Änderung des Übk. zum VBR., Art (Verteilung von Ausfällen und Entschädigungen nach Ta kilometern);

Nr. IV 318 vom 12. Dezember 1922 an die Mitglieder Satzungsausschusses, betreffend: Die Vereinsabrechnung;

Nr. IV 319 vom 12. Dezember 1922 an sämtliche Vere verwaltungen, betreffend: Die Preise für kostenpflichtige drucke und die amtlichen Bekanntmachungen der Vere zeitung;

Nr. IV 320 vom 20. Dezember 1922 an sämtliche Vereins waltungen, betreffend: Die Zeitung des Vereins Deutsc Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1923;

Nr. IV 321 vom 11. Dezember 1922 an die Mitglieder Satzungsausschusses, betreffend: Antrag der Kgl. Un Staatsbahnen auf Ergänzung des Art. 4, Abs. 3 des VAÜ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Dezember wird der rechts der Bahnstrecke Köln-Trier zwischen den Stationen Schmidtheim und Jünkerath auf Kosten der betreffenden Ortsgemeinde neuerrichtete Haltepunkt Dahlem (Eifel) für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Dahlem (Eifel) und Schmidtheim 3,43 km,
zwischen Dahlem (Eifel) und Jünkerath 5,66 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Köln Hbf. nach Trier die Züge Nr. 504, 506, 508,
b) in der Richtung von Trier nach Köln Hbf. die Züge Nr. 503, 507, 515.

Köln, den 12. Dezember 1922. (1739)
Reichsbahndirektion.

2. Schließung von Stationen.

Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Klingenthal-Untersachsenberg-Georgenthal.

Am 31. Dezember 1922 wird die Güteragentur Klingenthal Nord geschlossen. Die Aufhebung mit verkürzter Veröffentlichungsfrist gründet sich auf vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (17

Dresden, am 12. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Deutsche Reichsbahn.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1923 w der Eil- und Frachtgutabfertigun dienst beim Stationsamt Friedrichsf (Baden) Süd aufgehoben. (17

Karlsruhe, den 14. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Wiederaufnahme.

Anzeige gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. egen Schneeverwehung mußte der Verhr auf der Strecke Eisenerz-Vorrnberg vom 29. November 1922 Uhr bis zum 7. Dezember 1922 4.12 ır und vom 8. Dezember 1922 12.26 Uhr auf weiteres, ferner auf der Strecke elzthal-St. Michael vom 8. Dember 1922 21 Uhr bis 9. Dezember 22 3.07 Uhr eingestellt werden.

Villach, am 15. Dezember 1922. (1756)
Bundesbahndirektion.

Zu § 10 1a VWÜ./RIV.

Es wurden wegen Schneeverwehung gesperrt: vom 7. Dezember 1922 an die Strecke Kempten-Isny, vom 8. Dezember 1922 an die Strecken Erlau-Wegscheid und Kalteneck-Eging, vom 9. Dezember 1922 an die Strecke Zwiesel-Grafenau.

Am 7. Dezember 1922 war der Bahnhof Aschaffenburg Hauptbf. wegen Betriebsunfalles gesperrt.

Vom 8. mit 11. Dezember 1922 war Strecke Markt-Oberdorf-Lechbruck wegen Entgleisung gesperrt. (1637)

München, den 12. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Zu § 10 1a VWÜ./RIV. Wegen starn Schneefalles mußte am 8. Dezember 922 der Gesamtverkehr auf der Montanerbahn, der Mittenwaldbahn und der recke Langen-Bludenz der Linie Innsuck-Lindau eingestellt werden. Am Dezember 1922 wurde der Verkehr if der Montafonerbahn und auf der ittenwaldbahn, am 12. Dezember der esamtverkehr auf der Strecke Langenludenz wieder aufgenommen. Die mit erfügung vom 9. Dezember 1922 Zl. 1094/17 verfügte Annahmesperre für ese Strecke bleibt aufrecht. (1638)

Innsbruck, am 12. Dezember 1922.
Bundesbahndirektion.

---

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1922 ird der Abschnitt Frachtberechnung nd Geltungsbereich des Ausnahmetarifs d wie folgt geändert:

Stationsfrachtsätze für 100 kg in ℳ
on München Hbf. nach Puchheim 58 ℳ,
on München Süd nach Puchheim 60 ℳ,
on München Ost nach Puchheim 73 ℳ.

Die leeren Behälter werden frachtfrei urückbefördert.

Auskunft geben die beteiligten Güterbfertigungen sowie die Auskunftei, ier, Bahnhof Alexanderplatz. (1734)

Berlin, den 14. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1922 erden die Station Pfannenberg (Freien runder Eisenbahn) und am 1. Januar 923 die Station Ellefeld (Direktionsezirk Dresden) in den Tarif aufgenommen. Näheres hierüber und über einige weitere Tarifänderungen enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der Deutchen Reichsbahn (preuß.-hess. usw. etz) und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 12. Dezember 1922. (1736)
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Baden-Württemberg, Pfalz und bad. Privatbahnen und Westdeutscher Güterverkehr.

Auf 15. Januar 1923 wird der Übergang Brötzingen der Albtalbahn für den Wagenladungsverkehr geschlossen und die Tarifentfernungen für Wagenladungen von diesem Zeitpunkt ab ausschließlich über Ettlingen berechnet. Es treten dadurch Frachtverteuerungen ein. Näheres durch unseren Tarifanzeiger und unser Gütertarifbüro.

Karlsruhe, den 12. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion. (1732)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Genehmigung zur Verkürzung der Veröffentlichungsfrist zum Ausscheiden der Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif 15 ist erteilt worden (vgl. unsere Bekanntmachung vom 1. November 1922).

Berlin, den 15. Dezember 1922. (1750)
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet Ungarn. Eisenbahn-Gütertarif vom 1. September 1922.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1923 erhält die Fußnote unter „⊙“ auf Seite 4 folgenden Zusatz:

„Für die Saarbahnen betragen die Zuschlagsfristen 3 Tage für Eilgut und 6 Tage für Frachtgut.“ (1744)

München, den 13. Dezember 1922.
Tarifamt beim Reichsverkehrsministerium, Zweigstelle Bayern in München.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr.
B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland.
C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

a) Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1922 ist der Nachtrag I zu den unter A und B genannten Tarifen eingeführt worden. Die Nachträge enthalten im wesentlichen Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen der Tarife.

Der Preis des Nachtrags I zu dem unter A genannten Tarife beträgt 260 ℳ, zu dem unter B genannten Tarife 60 ℳ. Genannte Nachträge sind bei der Stationskasse Oppeln erhältlich.

b) Im Titelblatt des Nachtrags I zu dem unter A genannten Tarife sind die Worte „15. Juli“ in „15. Juni“ zu ändern.

c) In den unter A bis C genannten Tarifen erhält mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 die Station „Granica pod Herbami Sl. (Preußisch Herby Landesgrenze)“ die neue Bezeichnung „Harby Polskie“ und „Granica pod Katowicami (Kattowitz Landesgrenze)“ die neue Bezeichnung „Sosnowiec Warszawski“.

d) Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen für den Eisenbahndirektionsbezirk Katowice (Kattowitz) werden nicht mehr im „Dziennik Ustaw Slaskich“, sondern bis auf weiteres in der „Gazeta Urzedowa wojewodztwa Slaskiego“ bekanntgemacht. (1760)

Oppeln, den 18. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion Oppeln, Oberschlesische Eisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen

---

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1923 treten im Verkehr mit den Stationen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn Entfernungserhöhungen ein, die zunächst durch den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Dezember 1922. (1749)
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft 2.

Infolge Einziehung des Haltepunktes Giesenstein werden die im Anhang zum Tarife enthaltenen Bestimmungen für Giesenstein mit sofortiger Gültigkeit gestrichen. (1733)

Dresden, am 13. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde werden die im Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft C I b vom 1. 12. 1922 — Nr. 4 des Tarifverzeichnisses — auf Seite 35 unter Nr. 76 a aufgeführten besonderen Frachtzuschläge der Prignitzer Eisenbahn mit Wirkung vom 1. Januar 1923 wie folgt erhöht:

Bei Gesamtentfernungen von	1—60 km	üb. 60 km
für Eilstückgut . . .	20	40
für Frachtstückgut .	10	20*
für Wagenladungen (außer Kohlen) . .	6	12**
für Kohlen, Koks . .	5	10
*) Ausnahmen für Frachtstückgut des Ausnahmetarifs 13 .	—	120
**) Ausnahme für Wagenladungen des Ausnahmetarifs 11 bei		
15 % Ermäßigung	—	40
20 % Ermäßigung	—	60
30 % Ermäßigung	—	80

Mark für 100 kg.

Diese Sätze steigern sich künftig um den jeweiligen Prozentsatz weiterer Tariferhöhungen.

Die alsbaldige Durchführung der Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung (RGBl. 1914 Seite 455). (1741)

Perleberg, den 13. Dezember 1922.
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, II., Praterkai Fruchtplatz.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1922 tritt ein neuer Gebührentarif für die Lagerhäuser der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, II., Praterkai Fruchtplatz, in Kraft, welcher Ermäßigungen der Gebührenansätze enthält.

Wien, am 18. Dezember 1922. (1751)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringische Nebenbahnen.

Am 1. Januar 1923 erscheint zum Binnen-, Personen- und Gepäcktarif, Teil II (Tfv. 2192) der Nachtrag 11, mit welchem Tariferhöhungen zur Durchführung kommen. (1759)

Berlin, den 19. Dezember 1922.
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein

Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife Teile I und II.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1923 an werden die Personenfahrpreise erhöht. Es treten im allgemeinen Erhöhungen von 120 bis 200 % ein.

Der Gepäcktarif wird gleichzeitig von 40 ₰ für je 10 kg und 1 km auf 1 ℳ, die Mindestfracht von 40 ℳ auf 100 ℳ erhöht. In den gleichen Maßen werden die übrigen Gebührensätze des Personen- und Gepäckverkehrs heraufgesetzt.

Die Erhöhungen werden durch Ausgabe neuer Tarife oder durch Nachträge zu den bestehenden Tarifen oder im Verfügungswege durchgeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro. (1752)

Berlin, den 14. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 erscheint zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif, Teil II, der Nachtrag X, mit welchem Erhöhungen zur Durchführung kommen.

Berlin, den 18. Dezember 1922. (1755)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
Herrmann Bachstein.

Crefelder Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 gelangt der Nachtrag 14 zum diesseitigen Binnen-, Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttreten der Tariferhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

Crefeld, den 15. Dezember 1922. (1758)
Die Direktion.

Westfälische Landes-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden die Personenfahrpreise und die Beförderungspreise für Gepäck usw. nach den für die Reichsbahnen geltenden Grundsätzen erhöht. (1746)

Lippstadt, den 12. Dezember 1922.
Die Direktion.

Eisern-Siegener Eisenbahn.
Binnentarif.

Ab 1. Januar 1923 werden vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde die Personentarife erhöht. Die Fahrpreise des allgemeinen Verkehrs werden nach einem Einheitssatz von 6 ℳ für das km und einer Mindestentfernung von 5 km berechnet und auf volle 10 ℳ abgerundet. Monatskarten kosten das 18fache einer Fahrkarte des allgemeinen Verkehrs, solche für Arbeiter und Schüler die Hälfte dieses Betrages. Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion. (1742)

Siegen, den 15. Dezember 1922.
Die Direktion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Nachtrag VII zu dem Binnentarif unserer Thüringischen Linien (Tarifverz. 188b) und unserer Badischen Linien (Tarifverz. 188a) sowie Nachtrag VIII zum Binnentarif unserer Hessischen Linien (Tarifverz. 188d) treten am 1. Januar n. J. Tariferhöhungen ein.

Darmstadt, den 13. Dez. 1922. (1748)
Die Direktion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. werden die Frachten für eichene Fässer ermäßigt, für Leichen erhöht, entsprechend dem deutschen Binnentarif.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1730)

Altona, den 8. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 2381).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Eisenbahndirektionsbezirks Oppeln
   und
   den Stationen des polnischen Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
   sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Eisenbahndirektionsbezirks.

B. Verbandspersonentarif (Tfv. 2377).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (durch den Eisenbahndirektionsbezirk Oppeln),
2. Stationen der deutschen Reichsbahn und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Oppeln über die polnische Staatsbahnstrecke Lublinitz - Tarnowitz-Radzionkau.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1923 werden die Personenfahrpreise nach folgenden Einheitssätzen erhoben: Für das Kilometer 4. Klasse 4 ℳ, 3. Klasse 6 ℳ, 2. Klasse 12 ℳ und 1. Klasse 24 ℳ. Die Schnellzugszuschläge betragen:

	3. Kl.	2. Kl.	1. Kl.	
Zone I (1—75 km)	100	200	400	„
Zone II (76—150 km)	200	400	800	„
Zone III (üb. 150 km)	300	600	1200	„

Die Gepäckfracht wird von demselben Tage ab auf 1 ℳ für je 10 kg und 1 km erhöht. Die Mindestfracht für die deutsche und polnische Strecke beträgt je 100 ℳ. (1745)

Oppeln, den 13. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 tritt Nachtrag IX zum Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Leichen in Kraft. Er enthält Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung nebst Erhöhungen der Fahrpreise und sonstigen Beförderungsgebühren. Nähere Auskunft erteilen unsere Dienststellen.

Dahme (Mark), 15. Dezember 1922.
Die Direktion. (1740)

Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 tritt zum diesseitigen Binnen-Personentarif der Nachtrag 4 in Kraft. Durch diesen Nachtrag werden im Personen- und Gepäckverkehr die gleichen Tariferhöhungen wie bei der Reichsbahn eingeführt. (1754)

Perleberg, den 16. Dezember 1922.
Der Betriebs-Vorstand.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b, Binnengütertarif der Westfälischen L deseisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. werden die in den Tarifen für die Üb führung von Wagenladungen und Stü gutsendungen von mindestens 2000 kg einem Wagen zwischen den Bahnhö in Münster (Westf.) einerseits und d Kanalhafen in Münster (Westf.) ander seits vorgesehenen Gebühren auf 2300 bei Steinkohlen, Braunkohlen, Koks u Preßkohlen aller Art, auf 2461 ℳ allen übrigen Gütern für den Wagen höht. (173

Münster (Westf.), 11. Dezember 19
Reichsbahndirektion Münster (Westf.
namens der beteiligten Verwaltunge

Vorläufiger Tarif für den deutsc italienischen Personen- und Gepäckv kehr über Kufstein-Brenner und Sa burg-Piedicolle.

Gültig vom 1. Februar 1922.

Die Einrechnungssätze der Deutsch Reichsbahn für die Beförderung v Personen und Reisegepäck werden m Gültigkeit vom 1. Januar 1923 erhö Die Änderungen werden durch ein B richtigungsblatt zum Tarif bekanntg geben, das den beteiligten Dienststell demnächst zugehen wird. (173

Verkehrsamt beim Reichsverkehrsministerium,
Zweigstelle Bayern.

Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schöne becker Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 erscheint der Nac trag VIII zum Binnentarif. Dersel enthält Erhöhungen aller Beförderung preise nach den Einheitspreisen d Reichsbahn.

Auskunft erteilt das Verkehrsbüro Reinickendorf-Rosenthal.

Berlin, im Dezember 1922. (175
Die Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 e scheint der Nachtrag XIII zum Binne tarif, durch welchen Erhöhungen im Pe sonen-, Gepäck-, Expreßgut- u Leichenverkehr durchgeführt werden.

Die Frachtsätze im Tier- und Güte verkehr erhöhen sich ab 1. Januar 19 wie bei der Reichsbahn.

Die Erhöhungen sind von der Au sichtsbehörde genehmigt.

Tegernsee, den 15. Dez. 1922. (174
Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftla
Gmund-Tegernsee.
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Maurer- u Nebenarbeiten zum Bau des Umform gebäudes auf dem Verschiebebahnh Seddin links von km 31,95 der We larer Bahn soll vergeben werden. D Angebotsmuster sind gegen porto- u bestellgeldfreie Bareinsendung von 2 Mark ohne Zeichnung oder von 305 mit Zeichnung von der Bauabteilung Michendorf zu beziehen.

Die Angebote, auf dem verschlossen Briefumschlag als solche kenntlich g macht, sind bis zum Dienstag, d 4. Januar 1923, vormittags 11¾ U pünktlich und postfrei an die Bauabt lung einzusenden.

Michendorf, den 14. Dez. 1922. (174
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimen Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 49. | **Berlin, den 28. Dezember 1922.** | **LXII. Jahrgang.**

Dieser Nummer liegt ein den gesamten Inhalt des Jahrgangs 1922 umfassendes Verzeichnis bei.

egen der fortgesetzten Preissteigerungen im Buchdruckereigewerbe können die Bezugspreise künftig nur monatlich stgesetzt werden. Die Preise für Januar 1923 sind auf Seite III des Umschlags der vorigen Nummer der Zeitung mitgeteilt.

Inhalt:

Die Abfindungen im Haftpflichtrecht.

Von Amtsgerichtsrat **Dr. Fritz Zimmermann**, Bingen.

Im Falle der durch Körperverletzung bei Unfall verursachten ·beitsunfähigkeit und Erwerbsbeschränkung ist der Schadenssatz für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente leisten. Statt der Rente kann der Verletzte (aber cht der Haftpflichtige) eine Abfindung in Kapital verngen, wenn ein „wichtiger Grund" vorliegt. Die Abfindung also nach dem Wortlaut des Gesetzes Rentenersatzttel, Ersatz einer an sich gesetzlich begründeten Rente. eshalb hat auch nur der Verletzte allein ein Recht auf Umandlung. Inzwischen hat sich jedoch durch fortschreitende edizinische Erkenntnis herausgestellt, daß bei einer sehr wichzen Klasse von Eisenbahnunfallkrankheiten, den sog. Unllneurosen und ihren Mischformen, die Abfindung ein cheres Heilmittel ist, das die Arbeitsunfähigkeit sehr sch verschwinden läßt. Es handelt sich hier also um ein ntenvermeidungsmittel, so daß es hier, da etwas anz anderes vorliegt als ein Rentenersatzmittel, auf ein ıtragsrecht des Verletzten gar nicht mehr ankommen kann, ja gar die Verweigerung des Antrags schuldhaft sein kann. folge der Änderung der medizinischen Auffassung ist für esen nicht besonders im Gesetz geregelten Fall auch eine aderung der Rechtsprechung offenbar angezeigt. Zunächst sei doch vor Prüfung der juristischen Frage auf die medizinschichtliche Entwicklung der Auffassung über die sog. Unfallurosen eingegangen.

Schon bald nach Eröffnung der ersten Bahnen wurden nervöse Störungen nach Eisenbahnunfällen zuerst in England beobachtet. Die Ärzte in England führten sie ursächlich auf den Eisenbahnunfall zurück und faßten sie als Folge einer Erschütterung des Rückenmarks oder des Gehirns auf. Sie nannten deshalb die Krankheit railway spine oder railway brain (commotio cerebri oder spinalis) und faßten die Erscheinungen als schwer heilbare organische Krankheit auf. In Deutschland nahm Professor Oppenheim-Berlin die Forschungen weiter auf. Er war einer der vorzüglichsten Nervenärzte und seine Forschungen fallen in die Zeit der Einführung der sozialen Versicherungsgesetzgebung. Er gewann die Auffassung, daß neben der seelischen Erregung der Unfall auch geeignet sei, feinste molekulare Schädigungen im Zentralnervensystem hervorzurufen. Er nannte den Symptomenkomplex, den er für eine besondere Krankheit hielt, „traumatische Neurose", und seine Auffassung mit ihrer ungünstigen Prognose und ihrer sofort von der Masse erkannten reichen Aussicht auf Geldgewinn verbreitete sich sehr rasch, nachdem die Unfallversicherung, die in ihrer ersten Anwendung mehr auf die Entschädigung als auf die Vorbeugung Wert legte, dem Volke mehr bekannt wurde. Die vorwiegend neurologische und somatische Auffassung Oppenheims hat bei dem außerordentlichen Ansehen Oppenheims, der Bequemlichkeit der Diagnose und der unrichtigen Einstellung der Verwaltungspraxis und der

Rechtsprechung über 20 Jahre lang fast unumschränkt geherrscht und natürlich auch die ganze Rechtsanwendung beeinflußt. Gegner waren allerdings, insbesondere in der sozialen Versicherung, von allem Anfang an vorhanden, die erklärten, ohne Unfallrenten gebe es auch keine Unfallneurosen, und es handele sich hier um eine Unfall*gesetz*krankheit, zumal die Erscheinungen früher nicht beobachtet worden seien. Man wandte hier aber ein, die Krankheit sei noch nicht ganz geklärt, es entspreche der Menschlichkeit, dem armen Verletzten gegenüber dem reichen Unternehmer, insbesondere wenn er der zur sozialen Ausbeutung besonders geeignete Eisenbahnfiskus oder die kapitalistische Berufsgenossenschaft sei, weit entgegenzukommen, und Ärzte, die die schweißtreibende Arbeit als das wichtigste Heil- und Erziehungsmittel bezeichneten, wurden als unsoziale Rentenquetscher und Volksfeinde verschrien. Trotzdem schwiegen die Stimmen, die von *Rentenhysterie* und von „unerwünschten Folgen der Sozialpolitik“ sprachen, niemals vollständig. Und die Auffassung, daß es sich hier um keine besondere Krankheit handele, sondern daß die Erscheinungen vorwiegend *seelisch* bedingt seien, gewann langsam Boden. Es kamen unleugbare Heilerfolge mit Psychotherapie, und der große Aufklärer Krieg hat bei den ganz analogen *Kriegsneurosen*, die ungleich schwerere Formen aufwiesen und auf ganz andere Erschütterungen zurückzuführen waren, als so mancher Unfall sie mit sich brachte, die Richtigkeit der *psychologischen* Auffassung überraschend bestätigt. Der Münchener Neurologentag 1916, der eine schwere Niederlage für Oppenheim bedeutete, sprach aus, daß zur Heilung alles vermieden werden muß, was den hysterischen „Willen zur Krankheit“ aufrechtzuerhalten geeignet sei. Man verlangte daher grundsätzlich Vermeidung langdauernder Renten und Prozesse, empfahl dagegen als heilkräftig die Prozeßerledigung durch *Abfindung*, die kurzfristigen Schonungsrenten und die *Werte schaffende Berufsarbeit*. Mit anderen Worten: Man empfahl als heilkräftig die Arbeits*ge*wöhnung und warnte vor der Arbeits*ent*wöhnung. Professor Oppenheim, der sich den Heilerfolgen der Gegner nicht verschließen konnte, gab zu, daß er die Verbreitung der (männlichen) Hysterie unterschätzt habe, und schloß sich hinsichtlich des Entschädigungsverfahrens den Leitsätzen der Professoren Gaupp und Nonne an. Nach Abschluß des Krieges hat auf dem letzten Bahnärztetag in Würzburg 1921 Professor Reichardt-Würzburg unter starkem Beifall der Bahnärzte die Meinung vertreten, daß man es bei der sog. Unfallneurose *durchweg* nur mit einer *psychopatischen Reaktion* auf das Entschädigungsverfahren zu tun habe, und daß in erster Linie der Psychopathologe, nicht der Nervenarzt, Erfolge erringen könne, eine Ansicht, der der juristische Praktiker vielfach zustimmen kann, und die kriminalistisch von Bedeutung sein wird. Die Verbrecher sind durchweg psychopathische Naturen (Erregbare, Haltlose, pathologische Schwindler, Antisoziale). Für die *Vertreter der Eisenbahnen* steht es seit *lange* fest, daß neben an sich bedauernswerten, aber nur zum *geringen* Teil *unfallkranken* Psychopathen sich unter der Maske der Unfallneurose eine große Anzahl Arbeitsscheue und Verbrecher verbergen, die den medizinischen Irrtum und die mißverständliche „soziale“ Auffassung ausnutzen, und die dem Staat und der Sozialversicherung schweres Geld kosteten, von der Schädigung der Volkswirtschaft und der öffentlichen Gesundheit durch solche Genesungsstreiks ganz abgesehen. Strafrechtlich war bei dem sehr schwierigen Stand derjenigen, die früher eine psychologische Auffassung vertraten, nichts auszurichten. Wie sollte man auch einem Kranken, der von einem *Arzt*, der jede geringfügige Reflexstörung, wie sie bei jedem Gesunden vorkommt, als ein Symptom einer *unheilbaren* Krankheit auffaßte, und von einem *Anwalt*, der sich dieser Auffassung anschloß, verbebeistandet war, das „Bewußtsein der Rechtswidrigkeit“ nachweisen! Dabei handelte sowohl der Arzt als auch der Anwalt fast stets in gutem Glauben. Professor Oppenheim hatte, entsprechend seiner neurologischen und organischen Auffassung, die *Simulation* für *selten* erklärt. Or[ga]nische Krankheiten kann man auch kaum simulieren, funkt[io]nelle Störungen aber leicht.

Selbstverständlich hatte diese vollständige Änderung der me[di]zinischen Auffassung auch auf die Rechtsprechung gewir[kt]. Zunächst hatte sich aber einmal die Oppenheimsche neuro[lo]gische Auffassung gründlich und in einer für die Volksgesu[nd]heit nicht günstigen Weise ausgewirkt. Jede erzieherische u[nd] auf die Heilung gerichtete Tätigkeit der Gerichte war zu ein[er] Zeit, als man die Harmlosigkeit der Erscheinungen noch nic[ht] kannte, aussichtslos, es wurden daher ohne weiteres Unhe[il]barkeitsrenten zugebilligt. Das Gesetz, auch die Sozialv[er]sicherungsgesetze, waren an sich gut. Sie wollten nach d[em] klaren Wortlaut nur *Unfallkrankheiten* entschädigen. We[nn] nun ein medizinisches Dogma Erscheinungen, die *nicht* U[n]fallfolge waren, als solche ansah, so wurde auf einem Umwe[g] ohne Mitwirkung der gesetzgebenden Faktoren, das *Gese[tz]* einfach *geändert*. Dazu kam noch die nicht zutreffende Au[f]fassung im Versicherungsrecht, das den Arbeiter zufrieden u[nd] *gesund* machen und ihm den Anlaß zum Klassenkampf ne[h]men wollte. Die Auffassung, daß es mehr auf die Entschäd[i]gung durch den Kapitalismus ankomme als auf die Gesun[d]heit, brachte es mit sich, daß erhebliche Kraft in Entschäd[i]gungskämpfen um Unheilbarkeitsrenten verzettelt wurde. Er[st] um 1910 hat das Reichsversicherungsamt unter Kauffmanns Le[i]tung der *Vorbeugung* an Stelle der Entschädigung weitere[n] Raum zugestanden. Die notwendige Sparsamkeit in der kom[]menden Zeit wird diese Bestrebungen noch vertiefen, denn di[e] soziale Versicherung macht eine schwere Zeit durch. Wa[s] die weitere Entwicklung der Rechtsprechung des Reich[s]gerichts und des Reichsversicherungsamts betrifft, so ist si[e] m. E. überhaupt nur massenpsychologisch zu verstehen als ein[e] Teilerscheinung der allgemeinen Entschädigungs-Massenhysteri[e]. Die Rechtsprechung verschärfte sich im Eisenbahnhaftpflich[t]recht, das doch Ausnahmerecht *gegen* die Eisenbahnen is[t], außerordentlich. Um die Jahrhundertwende *änderte* da[s] Reichsgericht das ganze *Gesetz* durch seine Rechtsprechun[g]. Von den beiden einzigen haftungbefreienden Einreden wurd[e], wie jeder Praktiker weiß, der Einwand der „höheren Gewalt“ *ganz*, die Einrede des mitwirkenden Verschuldens *fast ganz* aus dem Gesetz gestrichen. Die Einwendungen de[r] eisenbahnrechtlichen Theorie, vor allem Egers, der die logisch[e] Begründung vermißte, wurden nicht gehört. Die Rechtsprechung, die vor lauter Rücksicht auf die Kranken weder Beweispflich[]ten noch Aufmerksamkeit im Verkehr für das Publikum meh[r] verlangte, war schließlich derartig, daß sich die Haftpflich[]tigen, weil sich die Entschädigungskrankheiten riesig vermeh[r]ten und die Ärzte nichts von deren Heilung verstanden, vo[r] der Rechtsprechung zu *schützen* suchten. Man schloß auße[r]gerichtliche Vergleiche durch Abfindungen. Bei den Abfin[]dungen stellte sich nun etwas Verblüffendes heraus. Sobal[d] die Abfindung gezahlt war, verschwanden die Krankheitser[]scheinungen, manchmal in so „unanständig“ rascher Zeit, da[ß] man an Simulation glaubte, was aber offenbar nicht imme[r] vorlag. Man hatte das Heilmittel für die sog. Unfallneurose und ihre Abhängigkeit von der psychologisch richtigen Durch[]führung des Entschädigungsverfahrens gefunden. Gleichzeiti[g] bewiesen ärztliche Untersuchungen in der Schweiz (Nägeli), Dänemark (Wimmer), Schweden (Billström), Deutschlan[d] (Horn) die geradezu glänzende Prognose der Krankheit be[i] Abfindung, während bei Rentengewährung Heilung niemals ein[]trat. (Die Schweiz hat Dauerrenten daraufhin gesetzlich *verboten*.) Die Rechtsprechung hatte damit zweifellos gesund[]heitspolitische Aufgaben bekommen, das Problem war auch ei[n] Problem der *gerichtlichen Psychologie* geworden. Langsam änderte sich die Praxis, man vermeidet immer meh[r] die gesundheitsschädlichen Dauerrenten, sondern gewährt kur[z]fristige, rasch sinkende *Schonungsrenten*, die günstig[e] Heilwirkung wird als „wichtiger Grund“ zur Antragstellun[g] auf Umwandlung der Rente in eine *Abfindung* vom Reichs[]

richt anerkannt mit dem Hinweis, daß die Abfindung sich nn auch nach der Heilwirkung bemessen müsse und nicht ıer Unheilbarkeitsrente entsprechen dürfe. Das Reichsgeht verwendet, der psychologischen Erfahrung entsprechend, nach es Erscheinungen gibt, die nicht auf den Unfall zurückführen sind, die Ausdrücke Rentenkampfneurose und rozeßneurose, verweigert im ersten Fall die Anerkenng als Unfallfolge, oder nimmt Selbstverschulden bei r Fortdauer der Krankheit an, während bei Prozeßneurosen r dann gehaftet werden soll, wenn der Haftpflichtige trotz wiesener (!) Ansprüche es zum Prozeß kommen läßt. diesem Zusammenhang sei auch der Entscheidung des Reichsrichts gedacht, wonach der Verletzte zur Vornahme harmser Operationen bei Verlust seiner Ansprüche verpflichtet ist. t anderen Worten: der Neurologentag hatte nur die Summe r bereits bei Gericht im Prozeß gemachten Erfahrungen gegen, ohne diese zu erschöpfen.

Überblickt man die Entwicklung, so kann man zusammenfasnd sagen: Die Diagnose „traumatische Neurose" ist fast ets falsch. Es handelt sich hier um keine Nervenankheiten, sondern um seelische Reaktionen, die sich vielh noch in normalen Breiten bewegen. Diese Reaktionen d meist nicht traumatisch, d. h. sie sind nicht ursächlich auf n Unfall zurückzuführen. Zwar gibt es auch seelische schütterungen (Chok, Schreckneurose), doch klingen diese ts allmählich ab und verschwinden in den schwern Fällen längstens nach 3 Monaten, sie setzen starke psypathische Konstitution, die natürlich nicht Unfalllge ist, fast stets voraus. Begehrungsneurosen und Prozeßurosen entwickeln sich umgekehrt aus ganz kleinen Anfängen d nehmen im Laufe des Prozesses zu. Wo akute Sympne nach dem Unfall fehlen, darf man nicht von Chok spreen. Komplikationen mit vorhandenen Krankheiten kommen türlich vor, nicht selten mit Syphilis der Nerven, die aber türlich nicht durch Unfall entsteht. Die Entschädigungsvartung erscheint fast bei allen versicherten Personen als ychische Hemmung der Heilung. Ein Armbruch ilt bei Nichtentschädigungsberechtigten erheblich rascher bei Versicherten. Solche Reaktionen sind nicht zu entschäen. Die Berechtigung dieses Standpunktes, der von einer nzen Reihe von Ärzten verschiedener Richtung jetzt geteilt rd, ergibt sich aus der Tatsache, daß bei rascher Abfindung seelisch-nervösen Störungen der volle Erfolg nicht sbleibt.

Man sollte nun meinen, daß das neugefundene Heilmittel und gern Anwendung fände. Weit gefehlt! Man stützt h, irrtümlicherweise, auf das „Antragsrecht" des Kranken. tdem das Reichsgericht ausgesprochen hat, bei Abfindung rfe keine lebenslängliche Rente zugrunde gelegt werden, ndern es müsse die Heilwirkung berücksichtigt werden, wer, wie jeder Praktiker bestätigen kann, überhaupt ine Abfindungsanträge mehr gestellt. Die Leute wollen n die lebenslängliche Versorgung. Wenn es noch eines Beises dafür, worauf es den sog. Unfallneurotikern, unter denen le Minderwertige sind, ankommt, bedurft hätte, wäre er rmit erbracht.

Die Gerichte selbst überschätzen das individuelle Antragsht auch des verdrehtesten und böswilligsten Kranken immer h außerordentlich. Wir haben in den letzten Jahren das rkwürdige Schauspiel gehabt, daß alle Gutachter dringend zur findung rieten, das Gericht jedoch mangels Antrags Rente sprach, so daß der Kranke und das Gericht in ärztlichen gen selbständig entschieden. Wäre nicht eine Zwangsabfing bei Unfallneurose möglich?

Wegen der Art der Begründung des gerichtlichen Standnktes möchte ich die Gründe eines Urteils mitteilen, das inge Vergleichs nicht rechtskräftig wurde, aber sehr instruk für die Unrichtigkeit der früheren Auffassung ist. Ich merke dabei, daß es von einem Gericht stammt, das sonst sehr gut und sorgfältig arbeitete, und daß es später diese Entscheidung durch viele psychologisch-richtige Bearbeitungen des Entschädigungsverfahrens reichlich wett gemacht hat. Der Fall lag so: Ein hysterisches Mädchen, an dessen habgierigen Forderungen jeder Vergleich gescheitert war, war im Laufe des Prozesses an hysterischer Lähmung der Beine erkrankt. Es verlangte Rente durch einstweilige Verfügung, besondere Wartung durch Pflegerin usw. Das Gutachten riet dringend zur Abfindung, hielt laufende Zahlungen ohne kurzfristige Nachprüfung, ob die Gründe noch vorlägen, für bedenklich. Das Gericht billigte für längere Zeit eine Rente zu mit folgender Begründung: Das Gutachten habe zwar Abfindung empfohlen, da jedoch die Kranke keinen Antrag gestellt habe, sei das an das Gesetz gebundene Gericht nicht befugt, unter Mißachtung der Vorschriften eine Abfindung zuzusprechen. Wenn, wie die Beklagte behauptete, die Rentengewährung gesundheitsschädlich sei, so müsse das Gericht doch das Gesetz anwenden; hier könne nur eine Gesetzesänderung helfen, bei der anzunehmenden Arbeitsunfähigkeit müsse das Gericht Rente zubilligen. Die Wirkung des Urteils, das nach allen Erfahrungen eine künstliche Aufrechterhaltung der Lähmung verursacht hätte, wurde dadurch vereitelt, daß unter Opfern ein Vergleich geschlossen wurde. Die Beinlähmung verschwand natürlich, sobald kein Interesse an der hysterischen Krankheitsdarstellung mehr bestand. Das Urteil ist in folgenden Punkten zu bemängeln:

1. Zunächst besteht die unrichtige Auffassung, die richterliche Tätigkeit erschöpfe sich an der philologischen Auslegung des Gesetzes, ganz ohne Rücksicht auf das praktische Ergebnis, was mit dem Satz: „fiat justitia, pereat mundus" entschuldigt zu werden pflegt. Demgegenüber ist einzuwenden, daß der Satz offenbar falsch ist: Es muß heißen: „ne pereat mundus". Das erstrebenswerte Ziel ist vor allem immer noch ein gerechtes brauchbares Ergebnis. Zwar schafft ein nach der anderen Auffassung gefällter Richterspruch auch Ordnung, und es ist zuzugeben, daß der Zweck des Rechts sich nicht in der bloßen Zweckmäßigkeit (man denke an zwingende Vorschriften im Interesse der Rechtssicherheit!) erschöpft. Eine Rechtsprechung, die zu offenbar unsinnigen Ergebnissen führt, schafft aber nicht wirklich Ordnung, dient auch nicht der Rechtssicherheit, sondern sie ist sofort der Anlaß zu weiterem Streit. Wenn in einem Schadensersatzprozeß, der doch offenbar zunächst die Wiederherstellung des Verletzten auf den Zustand, der vor dem schädigenden Ereignis bestand, bezweckt, der Kranke auf Kosten des Haftpflichtigen zunächst einmal unnötigerweise erheblich kränker gemacht wird, so kann man dies weder vernünftig noch gerecht finden. Das Ergebnis ist der sichere Prüfstein, ob der Gesetzeszweck erfüllt ist. Ein Gesetz, das die Vermehrung der Krankheiten bezweckt oder auch nur verursacht, existiert nicht, und dürfte, weil es unsittlich und unvernünftig wäre, auch bei Bestehen nicht angewandt werden.

2. Es besteht die Auffassung, als ob es hier im Haftpflichtrecht überhaupt beträchtlich auf Entscheidungen von Rechtsfragen ankäme. Darauf kommt es gar nicht an, sintemalen man mit reiner Jurisprudenz keine Kranken heilen kann. Es handelt sich vielmehr vorwiegend hier um medizinisch-psychologisch-pädagogische Fragen. Daß man psychisch Kranke nicht mit vollkommener Außerachtlassung der einfachsten normalpsychologischen Kenntnisse behandeln kann, dürfte einleuchten. An Entscheidung von Rechtsfragen hat bei den Unfallneurosen auch kein Mensch mehr Interesse, nachdem die Rechtsprechung des Reichsgerichts in Haftpflichtsachen bis zur Verkehrsfeindlichkeit drakonisch streng geworden war. Solange das Entschädigungsverfahren schwebt, heilen seelische Reaktionen erfahrungsgemäß nicht, und eine endgültige reichsgerichtliche Entscheidung ist viel zu schwer und langsam zu erreichen, so daß sie schon deswegen mehr schadet als nützt. Was nützt denn eine lichtvolle Entscheidung des Reichsgerichts, daß der Kranke dem Arzt folgen

müsse, und daß er bei Vermeidung des Anspruchsverlustes eine harmlose Operation dulden müsse, wenn diese Entscheidung erst nach 5 Jahren ergeht, und der böswillige Kläger, der selbstverständlich im Armenrecht klagt, bis dahin eine gesundheitsschädliche Rente durch einstweilige Verfügung erhält! Da gibt man dem Mann doch lieber von vornherein eine Abfindung, auch wenn man ihn für einen Betrüger und Erpresser hält. Von Entscheidungen des Reichsgerichts, daß die besondere Gefahr der Schnellzüge darin liege, daß sie harmlosen Fußgängern nicht ausweichen (!) könnten, und daß derjenige, der auf Geleisen sorglos spazieren gehe, bei einem Unfall nur die Hälfte des Schadens tragen müsse, wollen wir lieber schweigen.

Seit Jahren schon besteht eine derartige Angst vor der Rechtsprechung, die viel zu langsam arbeitet und sinnlosen, jahrelangen Zuständigkeitsstreit an Krankenbetten duldet, daß man sich ihr mit allen Mitteln zu entziehen sucht. Große Versicherungsgesellschaften vereinbaren im Versicherungsvertrag ein ärztliches Schiedsgericht, das über ärztliche Fragen in einer Instanz entscheidet. Eine starke ärztliche Bewegung verlangt ebenfalls obligatorische ärztliche Schiedsgerichte. Temperamentvolle Ärzte sagen, es sei im Interesse der Volksgesundheit und der Kranken nicht mehr mit anzusehen, wie die Patienten in der unpsychologischsten und pfuscherischsten Weise mit offenbar mißverstandener Jurisprudenz behandelt würden und wieviel Widerstand der Arzt finde.

3. Wenn das Gericht erörtert, daß eine Rentengewährung (die erfahrungsgemäß als seelische Heilungshemmung wirkt) unter Umständen eine Gesundheitsschädigung herbeiführen könne, die das Gericht nur durch Gesetzesänderung vermeiden zu können glaubt, so ist zunächst nicht einzusehen, weshalb der Eisenbahnunternehmer für Folgen der Rechtsprechung oder des Gesetzes haften soll, während er nach dem Gesetz nur für Unfallfolgen haften soll, und während das Reichsgericht selbst die Entschädigungskampfneurosen von der Haftpflicht ausnimmt. Nicht geprüft ist auch die Frage, wie das Urteil sich zu den Schutzvorschriften des § 823 BGB. verhält, die Körperverletzungen verhüten sollen. Es kann nicht eingewandt werden, Widerrechtlichkeit liege nicht vor, da der Hysterische ja den Unsinn beantragt habe, also darin einwillige. Die Hysterie ist eben eine seelische Erkrankung, die sich in besonderer Verdrehtheit (Rentenhysterie statt Genesungswunsch) äußert. Der Antrag auf Rente entspricht gar nicht dem Willen des Kranken; der Hysterische will, das ist sein „Unverstandensein“, gewöhnlich etwas anderes als was er ausspricht. Aber selbst wenn der Hysterische oder Gesunde Krankheit und Geld statt Gesundheit wünschte, wäre das immer noch kein Anlaß, den Eisenbahnunternehmer haften zu lassen. Rentengewährung von längerer Dauer ist so gesundheitsschädlich, daß der Arzt, der den Fortschritt der Wissenschaft nicht kennt, und der Richter, der trotz ärztlicher Warnungen das Gegenteil tut, vor strafrechtlicher und zivilrechtlicher Haftbarkeit wegen Fahrlässigkeit m. E. nicht sicher ist. Man wird aber nicht durch Strafen, sondern durch bessere Erfolge einen Gegner überzeugen.

4. Unrichtig ist auch die Auffassung, daß das Gesetz lückenlos sei, das widerspricht jedem Entwickelungsgedanken. Es kann kein Gesetz verbieten, daß die Medizin unter „Abfindung“ sprachlich später etwas anderes versteht als früher das Gesetz. Das Gericht entscheidet darum nicht contra legem, sondern höchstens durch Analogieschluß und Lückenausfüllung praeter legem, und wenn es die Abfindung als Heilmittel ansieht, secundum legem.

5. Nicht geprüft ist auch die von dem Reichsgericht schon angeregte Frage, ob die Verweigerung der Befolgung eines ärztlichen Rates den Anspruch auf Entschädigung nach § 254 BGB. wegen mitwirkenden Verschuldens zerstört. Zur Operation selbst ist der Verletzte, der auf fremde Kosten geheilt sein will, unter vier Schutzvoraussetzungen verpflichtet: 1. die Operation darf nicht lebensgefährlich sein (ohne allgemei Narkose), 2. sie darf nicht mit erheblichen Schmerzen verbu den sein, 3. sie muß Heilung oder Besserung erhoffen lasse 4. die Haftpflicht muß die Kosten zahlen. Die Abfindung verweigerung ist m. E. ebenso zu behandeln; die gleiche Voraussetzungen liegen vor, und außerdem fehlt jed Schmerz. Es wird ja auch nicht der Anspruch zerstört, so dern zur Heilwirkung das Antragsrecht übergangen. — Vo ärztlicher Seite wird seit Jahren schon eine Änderung de § 843 BGB. durch Aufhebung des alleinigen Antragsrecht des Kranken gefordert. Der Richter soll nach ärztliche Rat entscheiden dürfen. Eine Gesetzesänderung ist na dem Vorhergesagten nicht unbedingt nötig, sondern eine Zu sammenarbeit der Rechtsprechung mit dem Arzt.

Aus dem Vorhergesagten ergibt sich, daß die wichtigste Frag der Heilung viel zu wenig in Gesetz und Rechtsprechun beachtet wurde. Während die Schweiz einfach gesundheits schädliche Dauerrenten verboten hat und damit dem Arz und Richter die Sache erheblich erleichtert hat, hat man be den Reformverhandlungen zur Herbeiführung eines zeitge mäßen Haftpflichtrechts es noch nicht einmal für nötig be funden, einen einzigen Arzt als Sachverständigen zu hören

Wenn von ärztlicher Seite verlangt wurde, man solle de Gerichten die Rechtsprechung in Haftpflichtsachen abneh men und ärztliche Schiedsgerichte einführen, so gibt da immerhin zu denken. Der ärztliche Vorschlag setzt übrigen ohne weiteres zu viel Kenntnisse voraus. Die Erkenntniss über die Natur der sog. Unfallneurosen sind noch jung, noc nicht von allen Ärzten angenommen, so daß auch der Richte sie nicht ohne Spezialstudium kennenlernt, auch werden di Schwierigkeiten der Schiedsgerichte übersehen. Es wäre seh bedauerlich, wenn dem Richter wieder ein Gebiet abgenomme werden sollte. Die Abneigung der Gerichte gegen die Zwangs abfindung hat nämlich ihr Gutes gehabt und einen Weg de Zusammenarbeit gezeigt, der aussichtsvoll ist. Eine gan Reihe Gerichte haben, im Gefühl ihrer Verantwortlichkeit, au Grund der ärztlichen Warnungen einmal alle Verhandlungs maximen beiseite gelassen, und haben Vergleichstermin unter ärztlichem Vorsitz anberaumt. Die ruhige Erklärung daß dem Arzt gefolgt werden müsse und die Erzwingun dieses Gebots hat bei dem suggestivkräftigen Ansehen der Ge richte, das diese doch noch immer haben, Gutes ge wirkt und nach allen gleichlautenden Erfahrungen fast stets z der Abfindung geführt, deren Heilwirkung nicht ausblieb zu Nutzen der Volkswirtschaft.

Die Frage ist noch zu prüfen, ob wegen veränderter wir schaftlicher Verhältnisse ein Abfindungsvergleich geändert wer den kann. Die Frage ist von der Rechtswissenschaft in Bezu auf die Abänderbarkeit des Abfindungsvergleichs wegen Ali mentenforderung unehelicher Kinder mehrfach geprüft worden Während die eine Ansicht nach dem Grundsatz „pacta sun servanda“ jede Möglichkeit einer Mehrforderung verneint, e klärt die andere Ansicht, nach dem Zweck des Vergleichs se die Alimentierung des Kindes beabsichtigt, es müßten deshal die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse in gleicher Weis berücksichtigt werden. Bei der hier vertretenen, durch die Er fahrung gestützten Ansicht, daß es sich bei den Unfallneurose um seelische Reaktionen auf die Entschädigungserwartung un auf das langsame Prozeßverfahren handelt, ist die Abfindung ei Heilmittel. Ein „Rückfall“ ist, wie die durchaus gesicherte Erfahrungen lehren, nicht zu befürchten. Auf die Höhe de Abfindung kommt es weniger an als auf die Tatsache der Pro zeßerledigung. Auch die Klageabweisung kann helfen, die Ab findung ist aber milder und bekömmlicher. Wenn eine ärzt liche Fehldiagnose vorliegt, kann allerdings der Vergleich un wirksam sein, aber die Schädigung eines Kranken wird ma nicht wollen, und die Fälle sind sehr selten.

Die Entschädigungsprozesse sind deshalb jetzt so schwierig weil alle Unfallneurotiker à la baisse spekulieren und di

Dauer des Prozesses ihnen meistens nützt. Während das Automobilgesetz sowie das neue Luftverkehrsgesetz eine Beschränkung der Leistungen einführen, kennt das Eisenbahnhaftpflichtgesetz eine solche nicht, die Bahnen haften daher unbegrenzt. Wie die Bahnen eine Entschädigung eines einigermaßen geschickten Hochstaplers aus Valutarien zahlen sollen, erscheint recht zweifelhaft.

So lange das Gesetz keine Haftungsbegrenzung, die nicht nur durch notwendige Sparsamkeitsrücksichten geboten wäre, kennt, muß die Rechtsprechung bei der Anwendung von Gesetzen eingreifen, die nicht nur verkehrspolitischen, sondern auch gesundheitspolitischen Charakter haben. Die Wissenschaften können nicht für sich allein bestehen, sondern sie müssen auch beachten, daß eine Entwicklung der Erfahrungen in der anderen Fakultät zur Nachprüfung ihres eigenen Verfahrens führen muß.

Vergebung zu gleitenden Preisen.

Die anregenden Beiträge zur Aufstellung von Verträgen mit gleitenden Preisen von Regierungsbaurat Maas in Heidelberg und Risse-Köln in Nr. 34 und 42 d. Ztg. lassen erkennen, daß im Verwaltungsbereiche der Deutschen Reichsbahn die gleitenden Preise nach verschiedenen Grundsätzen berechnet werden. Nach den neueren vom Reichsverkehrsminister im Oktober d. J. gegebenen Richtlinien ist die Behandlung der Frage einheitlich geregelt. Indessen erscheint es wegen des allgemeinen Interesses der Sache angebracht, das bisher angewandte Verfahren verschiedener Bezirke kennenzulernen. Das in Nr. 42 d. Ztg. empfohlene, bei der Reichsbahndirektion Köln angewendete Verfahren der Barvergütung der Lohnerhöhungen deckt sich mit der bisher bei der Reichsbahndirektion Dresden angewendeten Vergütungsart. Nur wurden hier auch die Baustofflieferungen in die Werkverträge meistens mit einbezogen und nach den für die Lohnerhöhungen bestehenden Grundsätzen vergütet.

In nachfolgenden Ausführungen sind die in Sachsen angewendeten Verfahren ihrer Zeitfolge nach kurz dargelegt. Unter allgemeiner Anwendung von Stückpreisen wurden die Verträge auf folgenden Grundlagen abgeschlossen:

1. a) der Stückpreis bleibt unverändert, es erfolgt Barvergütung für erhöhte Löhne und Baustoffpreise

   oder

   b) der Stückpreis ändert sich im Verhältnis der Preissteigerungen.
2. Der Stückpreis bleibt unverändert, es erfolgt Barvergütung wie bei 1a.
3. Der Stückpreis bleibt unverändert, die Überteuerungen werden nach den neueren Richtlinien des Reichsverkehrsministers vergütet.

Zu 1a und b. Das benannte Verfahren wird nicht mehr angewendet. Die Verträge wurden auf der Grundlage beider Vergütungsmöglichkeiten für Mehraufwand abgeschlossen: Hierzu war der Kostenaufwand jeder Einheit zu zerlegen in

a) reine Löhne,

b) reine Preise für Baustoffe,

c) 1. Arbeiterversicherungsbeiträge,
   2. Kosten für Betriebsstoffe,
   3. Kosten für Darleihung und Unterhaltung der Geräte,
   4. Geschäftsunkosten und Unternehmergewinn.

Außerdem wurden in jedem Vertrage die den Einheitsstückpreisen zugrunde liegenden reinen Löhne und für die Mehrzahl der zu verwendenden Baustoffe die reinen Baustoffpreise festgestellt.

Die Abrechnung zu 1a erfolgte nach den vertragsmäßigen Stückpreisen mit Vergütung der Barauslagen für reine Mehrlöhne nebst den entsprechenden Versicherungsbeiträgen sowie der Überteuerungen für Bau- und Betriebsstoffe. Die Rechnungsunterlagen bildeten hierzu die Lohnlisten, Rechnungen und Frachtbriefe.

Bei der Abrechnung nach 1b wurde bei Preis- und Lohnänderungen für eine Anzahl im Vertrage bereits beim Abschlusse hierzu bestimmter Einheiten die Ausführungssumme auf Grund der Angebotspreise und der erhöhten Preise ermittelt, das Verhältnis der Abweichung bestimmt und hiernach wurden die sämtlichen Einheitsstückpreise nach der ermittelten Verhältniszahl erhöht. Zur Anwendung der geänderten Vertragspreise waren jeweilige Abnahmen nötig. Um die Zwischenabnahmen zu vermeiden, die überdies bei rückwirkenden Lohnerhöhungen nur nach Schätzung ermittelt werden konnten, wurde das Verfahren zu 1b weniger angewendet. Die meisten Verträge wurden nach dem Verfahren zu 1a abgerechnet, weil dieses einfacher war und die genaue Feststellung des Mehraufwandes ermöglichte.

Zu 2. Der Stücklohnsatz bleibt unverändert, es erfolgt Barvergütung wie bei 1a.

Nach den in der Geltungsdauer des Verfahrens 1 gesammelten Erfahrungen wurde hierauf die unter 1a beschriebene Vergütungsart ausschließlich angewendet. Sie geht mit der unter 1a benannten Verrechnungsart überein. Eine Zerlegung der Einheitsstückpreise wurde jedoch nicht gefordert. Eine Hauptgrundlage des Vertrags waren die dem Angebot zugrunde gelegten reinen Tariflöhne der beteiligten Handwerker und Arbeiter und die reinen Baustoffpreise.

Das Verfahren hat sich gut bewährt. Es wird auch von anderen sächsischen Staats- und Stadtverwaltungen fast allgemein angewendet. Erwähnt muß jedoch werden, daß die jetzigen stetigen Baustoffpreisänderungen auch hierbei recht mühevolle Abrechnungen verursachen.

Zu 3. Der Stücklohnsatz bleibt unverändert. Die Überteuerungen werden nach den neueren Richtlinien des Reichsverkehrsministers vergütet.

Soweit der Abschluß des Vertrags nicht zu festen Preisen möglich ist, wird der reine Mehraufwand erstattet: a) für Tariflohn, b) für Baustoffe, c) für Betriebsstoffe und d) ein Hundertteil der vorgenannten Überteuerungen für erhöhte Geschäftsunkosten einschl. sozialer Aufwendungen. Jede einzelne Leistung des Vertrags ist zu zerlegen in die Menge der für jede Einheit erforderlichen verschiedenen Baustoffe, der Betriebsstoffe und der Lohntagewerke. Der durchschnittliche Geldbetrag für ein Lohntagewerk der für die Ausführung in Betracht kommenden Handwerker und Arbeiter ist zu jedem Vertragsstückpreise zu beziffern.

Die Abrechnung erfolgt nach den vertragsmäßigen Stückpreisen. Eintretende Lohnänderungen werden ausgeglichen, indem auf Grund dieser ein neuer durchschnittlicher Lohnsatz gebildet und der Mehr- oder Minderbetrag dem Unternehmer erstattet oder abgefordert wird. Die Lohntagewerke werden jedoch nicht nach Lohnlisten, sondern nach der zu jedem Einheitspreise festgestellten, unabänderlichen Zahl der Lohntagewerke bestimmt. Es ist mithin bei jeder Lohnänderung eine Abnahme der ausgeführten Arbeiten erforderlich.

Die Mehrkosten der Betriebs- und Baustoffe werden nach den Stoffbüchern und Rechnungen wie bei dem Verfahren unter 2 ermittelt. Einzelabnahmen bei Preisänderungen der Stoffe sind nicht notwendig.

Ein Vorteil des Verfahrens zu 3 sind die unabänderlichen Stundenangaben der Einzelleistungen, ein Nachteil hingegen die zahlreichen Zwischenabnahmen infolge Lohnänderungen. Es sind z. B. innerhalb der Monate September bis November 6 Lohnänderungen eingetreten. Die zum Teil rückwirkenden Lohnänderungen machen zweifelsfreie Abnahmen unmöglich.

Bei den jedenfalls auch weiteren kurzfristigen Preisänderungen hält der Verfasser, sofern sich nicht feste Preise erzielen lassen, weitmöglichste Vergebung im Tagelohn wirtschaftlich vorteilhafter. Hiervon ausgenommen sind die in den Werkstätten auszuführenden und der unmittelbaren Bauaufsicht entzogenen Arbeiten, wie Tischler-, Glaser-, Klempner-, Schlosserarbeiten, sowie örtlich nicht begrenzte Herstellungen. Dem Einwand auf Verschleppung der Ausführung wird folgendes entgegengehalten:

Die Arbeiten im Tagelohn

werden nach dem geltenden Tariflohn der einzelnen Handwerker und Arbeiter mit einem entsprechenden Hundertsatz für Geschäftsunkosten vergeben. Lohnsteigerungen werden nach den Lohnlisten nebst einem verminderten Hundertsatz der Mehrlöhne für erhöhte Geschäftsunkosten vergütet. Gegen Verzögerung und damit Verteuerung ist eine Ausführungsfrist und damit eine Vertragsstrafe zu bedingen. Zum Ansporn früherer Fertigstellung könnte dem Unternehmer eine Sondervergütung

von einem Hundertsatze (etwa z. B. 3—5 v. H.) eines durchschnittlichen Wochenlohnes sämtlicher Arbeiter zugesichert werden. Der Auftraggeber würde bei früherer Beendigung der Arbeiten immer noch den erheblich größeren Nutzen haben. Die Beschaffung der Baustoffe würde von dem Tagelohnvertrage getrennt und kurzfristig, gegebenenfalls unter Zuhilfenahme mehrerer Lieferanten, zu vergeben sein.

Bei letzterem Verfahren wird zwar eine ununterbrochene Bauaufsicht erforderlich. Diese Mehrarbeit wird jedoch reichlich ausgeglichen durch Wegfall der Stückpreisabrechnung sowie aller innerhalb der Bauzeit nötigen neuen Preisfeststellungen, Vertragsnachträge usw. Außer dem wirtschaftlichen Gewinn durch Wegfall des in Stückpreisen eingerechneten Unte nehmerrisikos wird die Ausführung im Tagelohn nicht zule durch die sichere Gewähr guter Ausführung infolge der stä digen Aufsicht noch mit empfohlen.

Das verlassene, jedoch bewährte Verfahren unter 2 kann m bereits nahezu als Vergebung im Tagelohn bezeichnen, we die den Stückpreisen zugrunde liegenden Tariflöhne um e Vielfaches, wie es zurzeit der Fall ist, überteuert werden.

Mit dem Aufhören der Preisschwankungen würde der Stüc preisvertrag wieder wie früher die Regel bilden.

Dresden, November 1922. Haun.

Organisation des Massenverkehrs unter Verwendung von Großgüterwagen.

In der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft sprach am 17. Oktober 1922 Regierungsbaurat Laubenheimer vom Eisenbahn-Zentralamt Berlin über das obige Thema, das bei dem Wagenmangel, der in diesem Herbst in verschärftem Maße und früher als bisher eintrat, sehr interessant ist.

Der Redner behandelte zuerst die Verkehrslage Deutschlands vor dem Weltkriege, wo die Verkehrskurve sich in einer stetig aufsteigenden Linie bewegte und 1913 mit rd. 676,6 Millionen Tonnen ihren Höhepunkt erreichte, während zurzeit erst rd. 75 % dieses Wertes wieder erreicht sind. Die Eisenbahnverwaltung konnte damals noch den Verkehrsaufgaben gerecht werden, wenn es auch in dem dichtesten Massenverkehrszentrum, dem Ruhrgebiet, wo arbeitstäglich bis zu 32 000 Wagen (zu 10 t gerechnet) gestellt wurden, schon besonderer Anstrengungen bedurfte, weil die Höchstleistung des ganzen Betriebsapparates nahezu erreicht war, was am deutlichsten in den schweren Verkehrsstockungen im Herbst 1912 an der Ruhr zutage trat.

Alsdann ging der Redner auf die Wirkungen der Nachkriegszeit auf den Eisenbahnbetrieb über, die im Güterverkehr dauernde schwere Verkehrshemmnisse durch die mindest doppelt so große Umlaufszeit (Zeit von einer Beladung bis zur nächsten) der Güterwagen gegen den Friedensstand gebracht hat. Verkehrstechnisch wirkt sich dieser Mißstand dahin aus, daß hierdurch nur die halbe Zahl der Wagen gegenüber ihrer früheren Verfügungsbereitschaft verwendbar ist, so daß höchstens rd. 340 000 Wagen innerhalb dreier Tage zur Verfügung stehen, während im Frieden im gleichen Zeitraum mehr als die doppelte Zahl ladegerecht war. Wir leiden zwar an einem „Wagenmangel“, aber an keinem Mangel an Wagen, da die Reichsbahn bei einem Gesamtbestand von rd. 580 000 Güterwagen jetzt 50 000 mehr als 1913 besitzt. Eine Vermehrung des Wagenparks in dem Maße, um dieselbe Gestellungsziffer wie Anfang 1914 zu ermöglichen, würde bei einem Gesamtverkehr von 75 % des letzten Friedensjahres eine Neubeschaffung von rd. 300 000 Güterwagen mit einem Kostenaufwande von 150 Milliarden Papiermark (Septemberpreis) bzw. 300 Milliarden (Oktoberpreis) erfordern. Abgesehen von der Unmöglichkeit einer Rentabilität dieser Beschaffung würde eine derartige Überflutung unserer Verkehrsanlagen mit Wagen eine völlige Lahmlegung des Betriebes bedeuten, wenn nicht gleichzeitig eine Vergrößerung der gesamten Betriebsanlagen einschließlich einer Mehrbeschaffung von 50 % Lokomotiven erfolgen würde, was praktisch unmöglich ist. Außer der Überlastung der großen Verschiebebahnhöfe sind aber auch jetzt schon wichtige Hauptstrecken stark überlastet, insbesondere die beiden Rheinlinien, die Ruhr- und Siegstrecke und die Verbindung Ruhr-Hamburg. Gerade die Verkehrsbeziehungen Ruhr-Süddeutschland werden noch stärker belastet werden, da die Saarkohle, die früher Süddeutschland beherrschte, fehlt und von Westfalen und Aachen her ersetzt werden muß. Ein viergleisiger Ausbau der Rheinstrecken ist so gut wie ausgeschlossen. Bei steigendem Verkehr werden deshalb die Betriebsschwierigkeiten noch weiter steigen, und der Wagenmangel wird von Jahr zu Jahr größer werden. Eine wirksame Abhilfe mit der jetzigen Betriebsweise und ihren bisherigen Hilfsmitteln ist nicht mehr möglich. Hier müssen vollkommen neue Wege beschritten werden. Die beiden Mittel zur allgemeinen Steigerung der Leistungsfähigkeit des gesamten Güterwagenbetriebes sind:

1. die Steigerung der Tragfähigkeit der Wagen und
2. die Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Der Eisenbahnbetrieb wird um so wirtschaftlicher, je mehr Güter in einem Zug befördert werden, weil hieraus sich eine Höchstausnutzung des Materials bei geringstem Personenbedarf ergibt. Am folgerichtigsten ist dieser Grundsatz bei den amerikanischen Eisenbahnen durchgebildet worden, weil man im Frieden durch die schwierige Lage der amerikanischen Gesamtindustrie, die trotz weit höherer Löhne als die europä sche Konkurrenz auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig bleib mußte, gezwungen war, zum Ausgleich billigere Tarife z schaffen, was durch eine höchst gesteigerte Ausnutzung vo Material und Personal der dortigen Eisenbahn gelang. So ha man in Amerika die Belastung der einzelnen Wagen bis z 110 t und des einzelnen Zuges bis 17 500 t gesteigert. Ma hat aber auch in dem größten Güterwagen der Welt, dem 110-t Wagen der Virginian-Eisenbahn-Gesellschaft, den Wagen ge schaffen, der das geringste prozentuale Eigengewicht im Ver hältnis zur Tragfähigkeit von 32,5 % gegen 54 % bei unserer 20-t-Wagen hat. In Lichtbildern zeigte der Vortragende dan den Einfluß der Erhöhung des Ladegewichtes auf die Zuglänge das mit zunehmender Tragfähigkeit günstiger werdende Ver hältnis von Totlast zur Nutzlast und die gleichzeitig steigend Aufnahmefähigkeit von Fracht in einem normalen Überholungs gleis bzw. einem Streckenabschnitt.

Ein Zug von 1000 t Kohlenfracht, der bei dem jetzigen größ ten Güterwagen von 20 t rd. 466 m lang ist, wird bei dem neuen deutschen Großgüterwagen von 50 t Ladegewicht nur noch 240 m lang sein, das prozentuale Eigengewicht (Totlast) wird um 10 % trotz der Selbstentladung geringer als bei den gewöhnlichen 20-t-Güterwagen; die Aufnahmefähigkeit eines Überholungsgleises bzw. eines Streckenabschnittes steigt mit 2200 t auf das doppelte Maß als bisher. Eine reine Güterzugstrecke wird also in ihrer Leistungsfähigkeit um 100 % ohne neubauliche Anlagen gesteigert werden. Durch eine Erhöhung von 20 auf 40 % der nur mit Kunze Knorr-Güterzugbremse gefahrenen Großgüterwagenzüge läßt sich eine weitere Steigerung auf die vierfache Leistung des jetzigen Betriebes bringen Auch die Erhöhung der Nutzlast der bewegten Güterwagenachse die den Wirkungsgrad der Fahrzeugausnutzung darstellt, wir sich wesentlich heben.

Die freizügigen Güterwagen hatten im Frieden eine täglich Laufzeit von rd. drei Stunden und 21 Stunden Stillstand. Heut ist das Verhältnis noch schlechter geworden. Die zur Ver besserung der Wagengestellung unumgängliche Beschleunigun des Wagenumlaufs kann auf 2 Arten erreicht werden, einma durch die Bildung geschlossener Pendelzüge zur Bewältigun des Großmassenverkehrs in festen Verkehrsbeziehungen, wei bei ihnen die umständliche Zugbildung und jegliche Unter wegsbehandlung in den Verschiebebahnhöfen wegfällt. Hie durch wird der zur Entlastung der übrigen Betriebe dringen erforderliche „Schnellbetrieb“ geschaffen, der betriebstechnisc betrachtet nur Nutzstunden hat „Beladung-Lauf-Entladung Lauf“. Der dabei meist auftretende Leerlauf ist belanglos, d er unvermeidlich ist, weil die Massengebiete eine bedeuten größere Ausfuhr als Einfuhr haben, so daß auch heute de größte Teil der dort erforderlichen Wagen in Leerwagenzüg zugeführt werden muß, was jedoch erhebliche Verschieb arbeiten und Kosten verursacht.

Der Redner behandelte dann eingehend die Vorteile, die sic aus der Abwicklung des Großmassenverkehrs durch die Bildun geschlossener Pendelzüge für den Kohlenumschlag der Hafe anlagen in Duisburg-Ruhrort, Kosel-Hafen und vor allen Dinge für die Nordseehäfen, insbesondere Hamburg, ergeben würden wo durch die Groß-Selbstentlader mit ihrer von keiner andere Löschvorrichtung zu erreichenden Vereinfachung und Ve billigung des Kohlenumschlags eine äußerst wirksame Waff im Konkurrenzkampf gegen die englische Kohle geschaffe werden kann.

Der zweite Weg zur Beschleunigung des Wagenumlaufs be steht in der Verminderung der zu einer bestimmten Laster menge erforderlichen Wagenzahl durch die Erhöhung ihre Tragfähigkeit, weil bei gleicher Frachtbeförderung wenige Wagen in den Verschiebebahnhöfen zu behandeln sind und hie durch die ganze Verschiebe- und Zugbildungsarbeit ent sprechend schneller und auch billiger bewältigt werden kan

Die Vorteile, welche die neuen Großgüterwagen für die Ver-
hrtreibenden bringen werden, sind ganz außerordentlich
oß. Die Ersparnis an unproduktiven Ausgaben der Entladung
trägt pro Wagen 1500 bis 1600 ℳ, dabei beansprucht der
ue Wagen nur 0,24 m Wagenlänge für 1 t gegen 0,475 m bei
m 20-t-Wagen, die Ausnutzungsfähigkeit für 1 m Wagenlänge
t also verdoppelt, wodurch zur Aufstellung der gleichen
rachtmengen nur die halben Gleislängen wie bisher benötigt
erden, was eine wesentliche Verkehrserleichterung in den
'erksgleisen bringt, die durch die schnelle Entladung zudem
ald wieder geräumt werden. Da die Pendelzüge in festen
länen verkehren, werden die Empfänger dieser Züge auch von
eildeckungen bei Wagenmangel unabhängig.

Dieselben Vorteile wird auch die Reichsbahn bei der Beför-
rung ihrer Dienstkohlen in Großgüterwagen erzielen können.
a die Reichsbahn 10 % der gesamten deutschen Kohlenförde-
ng für ihren Betrieb benötigt, lassen sich bei entsprechender
mgestaltung der Bekohlungsanlagen Hunderte von Millionen
etriebskosten ersparen.

Redner behandelte alsdann den Einfluß der Großgüterwagen
if den Oberbau und die Brücken. Eine Konstruktion leistungs-
higer Lokomotiven und Güterwagen ist ohne höhere spe-
fische Beanspruchung des Oberbaues und der Brücken un-
öglich. Da der auf den deutschen Hauptstrecken liegende
berbau schon für 10 t Raddruck ausreichend ist, so sind hier-
ir keine besonderen Kosten aufzuwenden. Der künftig zu ver-
gende neue Oberbau Form III wird sogar einem 12,5 t Rad-
ruck genügen.

Bei den Eisenbahnbrücken müssen allerdings teils Verstär-
ungen, teils Erneuerungen vorgenommen werden. Die nach
902 gebauten Brücken genügen im allgemeinen bei einer um
0 km/qcm erhöhten Beanspruchung den neuen Lastenzügen,
e vor 1885 gebauten Brücken müssen auch ohne Rücksicht
if die Einführung von Großgüterwagen ausgewechselt werden,
eil sie schon durch die heutigen Fahrzeuge überlastet sind.

Zum Schluß verglich der Redner die jetzige Verkehrslage
it derjenigen von 1913 und gab einen Ausblick in die künftige
erkehrslage, die in der Hauptsache durch die Umgruppie-
ıng der deutschen Kohlenproduktion durch den Verlust des
aargebietes und Oberschlesiens beeinflußt werden wird. Das
deutsche Kohlendefizit beträgt zzt. rd. 39 Millionen Tonnen, während wir 1913 einen Kohlenausfuhrüberschuß von 34 Millionen Tonnen hatten, das ergibt für die deutsche Kohlenhandelsbilanz gegen 1913 eine Verschlechterung von 73 Millionen Tonnen, was für die deutsche Zahlungsbilanz eine Verschlechterung von rd. 440 Milliarden bedeutet. Auch nach Wegfall der Reparationskohlen, der leider noch nicht abzusehen ist, werden der deutschen Wirtschaft noch rd. 20 Millionen Tonnen Kohlen fehlen, die nicht dauernd aus dem Ausland bezogen werden können. Es ist einfach deutscher Selbsterhaltungstrieb, die deutsche Kohlenproduktion zur Erfüllung unserer eigenen Bedürfnisse zu steigern, eine Aufgabe, die in der Hauptsache vom Ruhrgebiet geleistet werden muß. Die Kohlenbeförderungswege nach den Verbrauchsgebieten werden zum Teil stark verlängert. Dr. Walter Rathenaus Wort, daß jeder Industrialismus ein Transportproblem sei, gewinnt dadurch eine erhöhte Bedeutung, da die Zusammenführung der Rohstoffe und Halbfabrikate zur Fertigfabrikation innerhalb gewisser Beförderungskostengrenzen bleiben muß, wenn nicht die industrielle Existenzmöglichkeit gefährdet werden soll. Die Verbilligung der Frachten bildet deshalb eines der wichtigsten allgemein-wirtschaftlichen Probleme. Dieses Ziel kann nur durch höchstgesteigerte Ausnutzung des Betriebsmaterials bei geringstem Personalbedarf erreicht werden. Das Mittel, das hier allein zum Ziel führen kann, besteht in der Zusammenfassung der Massengüter in möglichst wenig Einheiten, Wageneinheiten und Zugeinheiten, denn der gesamte Eisenbahnbetrieb wird um so flüssiger und leistungsfähiger, je weniger Züge auf der Strecke liegen und je weniger Wagen in den Bahnhöfen bei gleichen zu befördernden Massen vorhanden sind. Diesen Massenverkehr zum Schnellbetrieb umzugestalten, ist die Aufgabe, die nur durch ein verständnisvolles Zusammenarbeiten der Verkehrsverwaltung mit den Interessenten erfolgen kann. Diese Neuorganisation des Massenverkehrs ist allein imstande, die Reichsbahn zu befähigen, die künftigen Verkehrsaufgaben, die durch die Umgruppierung des Verkehrs beträchtliche Schwierigkeiten bringen werden, zu bewältigen. Nur wenn die Reichsbahn diese Aufgaben löst, wird ihre Staatshoheit gewahrt bleiben. Noch ist es Zeit, in die neuen Betriebsbahnen einzulenken. Die Mittel, die hierzu aufzuwenden sind, werden produktive Ausgaben in des Wortes höchster Bedeutung sein.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-
erkehrsministerium hat unterm 12. d. Mts. einige Änderungen
nd Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung
erfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 36 des
eichs-Gesetzblattes Teil II hervor.

— **Weitere Dezentralisierung bei der Reichsbahn.** Auf dem
Vege, die Zuständigkeit der Direktionen und Ämter unter Ent-
stung des Ministeriums zu erhöhen, ist der Reichsverkehrs-
inister wiederum weitergegangen, indem er nunmehr die Fest-
tellung von Entwurfszeichnungen und Kostenanschlägen für
auten und Beschaffungen grundsätzlich allgemein den Reichs-
ahndirektionen übertragen hat. Der Reichsverkehrsminister
at sich die Prüfung und Feststellung nur in den Fällen vor-
ehalten, wo es sich um besonders geartete und solche Bau-
usführungen handelt, die nur im Zusammenhang mit Aus-
ührungen ähnlicher Art in Nachbarbezirken beurteilt oder
urch sie beeinflußt werden können. Auch hierüber soll die
Entscheidung von Fall zu Fall getroffen werden.

Durch die angeordneten Maßnahmen wird den Reichsbahn-
irektionen in großem Umfange die alleinige Verantwortung für
ie zu treffenden Entscheidungen übertragen. Diese sind des-
alb besonders angewiesen, in Berücksichtigung der schwieri-
en Finanzlage für sparsamste, dabei aber zweckmäßige Bau-
usführungen und Beschaffungen Sorge zu tragen und insbeson-
ere auch bei Ermittlung des anzumeldenden Geldbedarfs mit
er größten Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit zu verfahren.

— **Beamtenabbau bei der Reichsbahn.** Die starke Belastung
ler Wirtschaft durch die Reichsbahntarife, die zur Erhaltung
les Gleichgewichts in Einnahmen und Ausgaben erforderlich ist,
erlangt, wie in der Öffentlichkeit anerkannt wird, auch durch-
reifende Maßnahmen in Ersparnissen an Material und Personal.
Die durch eine grobe Indiskretion in die Presse gelangte Mit-
eilung über einen Abbau von 25 000 Beamten und Arbeitern
st in den Einzelheiten noch keineswegs festgelegt; doch ent-
spricht ein derartiger Abbau den Absichten des Reichsverkehrsministers. Selbstverständlich sollen von dem Abbau nicht diejenigen Teile des Unternehmens betroffen werden, bei denen die nötige Arbeitsintensität erzielt ist, sondern es sollen die noch vorhandenen unproduktiven Kräfte erfaßt werden. Der Abbau wird sich nicht nur auf Arbeiter, sondern auch auf solche Teile der Beamten erstrecken müssen, die erst verhältnismäßig kurze Zeit als Beamte angestellt sind und bei denen noch kein unkündbares Verhältnis vorliegt.

Die Einzelheiten der zu treffenden Maßnahmen werden in den ersten Januartagen mit dem Hauptbetriebs- und Hauptbeamtenrat erörtert werden. Diese sind von den Absichten der Verwaltung, wonach das seit fast zwei Jahren eingeleitete Abbauprogramm unter allen Umständen weiter fortgeführt werden muß, bereits in Kenntnis gesetzt.

— **Die neuen Gütertarife vom 1. Januar 1923. — Prozentuale Erhöhung um 70 %, bei Tierfrachten um 60 %. — Ermäßigungen für Lebensmittel und Stückgut.** Zur Verminderung der Erschwernisse, die bei einzelnen Wirtschaftszweigen durch die prozentualen Erhöhungen der Frachten seit dem 1. Oktober d. J. eingetreten sind, werden nach einem Vorschlag der Ständigen Tarifkommission zum 1. Januar 1923 Tariferleichterungen durchgeführt. Stückgut wird um rd. 17 % ermäßigt. (Bisheriges Verhältnis der Wagenladungsklasse A zu den Stückgutklassen II u. I: 100 : 140 : 180; zukünftiges Verhältnis 100 : 120 : 150.) Sodann wird zwischen den Wagenladungsklassen A und B des Gütertarifschemas eine neue Wagenladungsklasse mit einer Tarifermäßigung von 15 % gegenüber Klasse A eingeschoben, die Lebensmittel aller Art umfaßt, insbesondere Brot, Butter, Margarine, Schmalz, Fette und Öle, Käse, Fische, Obst, Bier, Fleisch- und Wurstwaren, Gemüse, Milch, Nudeln usw. Die bereits in niedrigere Klassen aufgenommenen Nahrungsmittel verbleiben natürlich in diesen Klassen. Endlich wird für die niedrigste Wagenladungsklasse E eine Nebenklasse E n 10 eingeführt, die Verbilligungen für Gewichte unter 15 t bringt. Der am 31. d. Mts. außer Kraft tretende Notstandstarif für Kartoffeln wird durch einen neuen Ausnahmetarif ersetzt, der für Wagenladungssendungen eine Fracht von nur 40 % der Normalfracht vorsieht, während bei Stückgut nur das halbe Gewicht der Frachtberechnung zugrunde gelegt wird.

Diese Frachtermäßigungen bedingen allerdings eine weitere prozentuale Erhöhung der Gütertarife zum 1. Januar 1923. Für ihr Ausmaß sind — abgesehen von den Einnahmeausfällen, die diese Detarifierungen zur Folge haben werden — die Einnahmeverluste maßgebend, die seit Monaten durch die billigen Notstandstarife, besonders in Kartoffeln, und die unter den Selbstkosten bleibende Verfrachtung auf weitere Entfernung infolge der Staffelung entstanden. Rund 40 % aller Frachten sind billigst laufende Kohlensendungen auf weite Entfernung. Dazu kommen die starken Ausgaben des Monats Dezember auf sächlichem und persönlichem Gebiet, die durch die Tariferhöhung vom 1. Dezember nicht gedeckt sind und deren Zunahme zu erwarten steht. Die Gütertarife müssen deshalb zum 1. Januar 1923 um 70 % erhöht werden, während die Erhöhung der Tiertarife 60 % betragen wird.

— **Schülerferienkarten.** Um Schülern und Studierenden die Möglichkeit zu geben, aus den diesjährigen Weihnachtsferien noch zu den bis zum 31. d. M. gültigen niedrigeren Fahrpreisen zum Schulort zurückzukehren, ist ausnahmsweise zugelassen, daß Schülerferienkarten ohne Rücksicht auf den Tag des Schulbeginns bereits vom 29. d. M. ab ausgegeben werden. Da die bis zum 31. d. M. zum jetzigen Fahrpreise gelösten Fahrkarten ihre viertägige Gültigkeit behalten, können die Schüler und Studierenden mithin bis zum 3. Januar 1923 noch die billigeren Fahrpreise ausnutzen.

— **Fahrpreiserhöhungen im Vorortverkehr.** Im Berliner Stadt- und Vorortverkehr werden vom 1. Januar 1923 ab die Preise für Einzelfahrkarten 40 ℳ in der dritten und 80 ℳ in der zweiten Klasse und im Hamburger Stadt- und Vorortverkehr vom gleichen Tage ab die Preise für Einzelfahrkarten 50 ℳ in der dritten und 100 ℳ in der zweiten Klasse betragen. Die Preisstufenabstände werden im Stadt- und Vorortverkehr beider Städte mit 10 ℳ für die dritte und 20 ℳ für die zweite Klasse eingerechnet. Für Monatskarten wird der 25fache regelrechte Fahrpreis der Einzelkarten zugrunde gelegt.

— **Erhöhung der Entfernungsgrenze der Wochenkarten.** Da die Wochenkarte vielfach, namentlich von Arbeitern, der Monatskarte vorgezogen wird, weil sie der letzteren gegenüber Vorteile bei Feierschichten und beim Wechsel des Arbeitsortes bietet, außerdem eine Zahlung des monatlichen Fahrgeldes in Raten ermöglicht, hat die Reichsbahn die Entfernungsgrenze, bis zu der Wochenkarten ausgegeben werden, nunmehr von 50 auf 75 km erweitert.

— **Fahrpreiszuschlag für Beförderung in Schlafwagen.** Da die Zahl der Betten in einem Schlafwagen erheblich geringer ist als die Zahl der Plätze in einem gewöhnlichen Wagen, bedingt die Beförderung eines Reisenden im Schlafwagen der Reichsbahn einen erhöhten Aufwand, der in den Bettkartenpreisen einen Ausgleich seither nicht gefunden hat. Deshalb wird vom 15. Januar 1923 bei Benutzung eines Schlafwagens außer dem jeweiligen tarifmäßigen Fahrpreis und dem Bettkartenpreis ein fester Fahrpreiszuschlag in Höhe von 8000 ℳ in I. Klasse, 4000 ℳ in II. Klasse und 2000 ℳ in III. Klasse erhoben. Für die Schlafwagenläufe auf verhältnismäßig kurzen Entfernungen Berlin-Altona (P. 16/P. 15) und Berlin-Breslau (D. 41/P. 230) ermäßigt sich dieser Zuschlag auf 4000 ℳ in I. Klasse und 2000 ℳ in II. Klasse. Der Fahrpreiszuschlag wird auf der Bettkarte angegeben und mit dem Bettkartenpreis und der Vormerkgebühr erhoben.

— **Erledigung von Entschädigungsanträgen aus dem Güter- usw. Verkehr.** Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 15. Dezember 1923 wird die jetzt nur den größeren Abfertigungsstellen eingeräumte Befugnis zur selbständigen Erledigung von Entschädigungsanträgen aus dem Frachtvertrag über die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren bis zum Forderungsbetrag von zurzeit 10 000 ℳ mit Wirkung vom 1. Februar 1923 an allen als Normaldienststellen geltenden Abfertigungsstellen (vgl. Runderlasse vom 30. Juni 1921 und 11. Januar 1922 — E. I. 12. 1529 II. Ang. und 29) beigelegt. Gleichzeitig wird die Befugnis ausgedehnt auf Sendungen des Gepäck- und Expreßgutverkehrs und weiterhin — sofern die geforderte Entschädigung den Betrag von 1000 ℳ nicht übersteigt — auf Sendungen des Wechselverkehrs der Reichsbahn mit deutschen Privateisenbahnen und des Verkehrs mit Eisenbahnen, die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören.

— **Deutsch-italienische Gütertarife über die Schweiz und über den Brenner und Tarvis.** Die zum 1. Januar 1923 angekündigte Neuausgabe des Lebensmitteltarifs Italien-Deutschland muß zurückgestellt werden, weil die ursprünglich für einen späteren Zeitpunkt beabsichtigte Einführung einer besonderen ermäßi[gten] Klasse für Lebensmittel, welche in Deutschland zurzeit d[er] Klasse B zugewiesen sind, nun schon zum 1. Januar 1923 e[r]folgte und auch noch weitere Änderungen in der deutsche[n] Gütereinteilung bis zu diesem Tage in Kraft treten sollen, die[se] jedoch nicht mehr bis zu diesem Termin in die Neuausgabe d[es] bisherigen deutsch-italienischen Lebensmitteltarifs eingearbeit[et] werden können. Es wird jedoch möglich werden, den Tarif b[is] Anfang Februar 1923 ausgeben zu können. Zur Vermeidun[g] eines tariflosen Zustandes ist beabsichtigt, den jetzigen Tar[if] mit Zuschlägen bis zur Einführung des neuen in Geltung z[u] lassen.

— **Eisenbahnunfall in Heilbronn.** Am 20. Dezember vorm. 7.48 Uhr hat der Güterzug Nr. 6701 aus der Richtung Jagstfel[d] das auf Halt stehende Einfahrtsignal des Hauptbahnhofs Hei[l]bronn um etwa 100 m überfahren und ist auf der anläßlich de[s] Brückenumbaus und der damit zusammenhängenden Gleissperr[e] eingelegten provisorischen Ausweichung mit dem in der Rich[]tung Osterburken ausfahrenden Personenzug Nr. 406 zusammen[]gestoßen. Hierbei wurden 12 Personen verletzt, darunter ein[e] Person lebensgefährlich, eine andere schwer und eine dritt[e] weniger schwer. Die übrigen neun Reisenden trugen gering[]fügige Verletzungen davon. Die drei erstgenannten Persone[n] wurden sofort in das städtische Krankenhaus verbracht. Beid[e] Hauptgleise zwischen Heilbronn und Neckarsulm waren etw[a] drei Stunden gesperrt; sodann wurde der eingleisige und nach einer weiteren Stunde der zweigleisige Betrieb wiederaufge[]nommen. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen auf[]rechterhalten. Die Schuldfrage ist noch nicht einwandfrei ge[]klärt.

— **Eisenbahn-fachwissenschaftliche Vorlesungen.** An de[r] Verwaltungs-Akademie Berlin finden im Winterhalbjahr 1922/23 an den Montagen im Hörsaal 72 folgende Vorlesungen statt:

Min.-Rat Wechmann: „Elektrische Bahnen und Kraftübertragung“, nachm. 4—5 Uhr. (Hat bereits begonnen, Dauer bis Ende Februar 1923.) Gebühr für ordentl. Hörer: 156 ℳ, für Gasthörer: 195 ℳ.

Ober-Reg.-Baurat Dr. Martens: „Ausgewählte Abschnitte aus dem Eisenbahnwerkstättenwesen“, nachm. 5—6 Uhr. Beginn 8. Januar 1923, Dauer bis Ende Februar 1923. Gebühr für ordentl. Hörer: 91 ℳ, für Gasthörer: 130 ℳ.

Ferner finden an den Montagen vom 6—7½ Uhr abends im Hörsaal 140 folgende Kurzvorlesungen statt:

Min.-Rat Niemack: „Die Tarifpolitik der Reichsbahn“, 8. Januar 23; Min.-Rat Dr. Tecklenburg: „Selbstkostenberechnung und Wirtschaftlichkeit des Betriebes“, 15. Januar 23; Min.-Rat Dr. Homberger: „Finanzen der Reichsbahn“, 22. Januar 23; Reg.-Baurat Laubenheimer: „Organisation des Massenverkehrs“, 29. Januar 23, und über „Bauart der Großgüterwagen“, 5. Februar 23; Geh. Reg.Rat, Min.-Rat Dr. Sarter: Organisationsfragen der Reichsbahn“, 12. Februar 23. Die Gebühr für die Kurzvorlesungen beträgt 39 ℳ für ordentl. Hörer und 65 ℳ für Gasthörer.

Die im Vorlesungsverzeichnis angekündigte Vorlesung des Präsidenten Dr.-Ing. Heinrich fällt infolge seiner Versetzung nach Halle a. S. aus. An ihre Stelle treten die obigen Kurzvorlesungen. Die Vorlesungen finden in der Universität (Unter den Linden) statt. Nähere Auskunft erteilt die Geschäftsstelle der Verwaltungs-Akademie, Berlin, Charlottenstraße 50/51.

— **Der neue Mitropa-Luxuszug Hoek van Holland-Berlin** ermöglicht es, die Reise zwischen London und Berlin fast in der gleichen Zeit zurückzulegen wie während des letzten Friedensfahrplans. Der Zug fährt, nach Aufnahme des Anschlusses des Harwichdampfers (8.30 abends von London Liverpoolstreet) um 6.08 morgens aus Hoek van Holland und geht von dort ohne Berührung eines der Bahnhöfe Rotterdams über die Rotterdamer Ringbahn nach Utrecht (7.22—7.28), wo Kopf gemacht wird und sodann nach Amersfoort (7.49—7.52), wo der Anschluß von Amsterdam (ab 6.31) aufgenommen wird. Er hält sodann nur noch an den Grenzbahnhöfen Oldenzaal 9.33—9.38 (Amsterdamer Zeit) und Bentheim 10.33—10.34 (MEZ) — Zoll- und Paßabfertigung erfolgt im Zuge — sowie in Osnabrück 11.29—11.30 und Hannover 1.25—1.31 und erreicht Berlin Zool. Garten 5.07, Friedrichstraße 5.21, Schles. Bf. 5.37. Im Juli 1914 fuhr man ebenfalls 8.30 aus London und war nur wenig früher, nämlich 5.09, in Berlin Schles. Bf.

In Berlin erreicht der Zug die Anschlüsse an den Zug der Internationalen Schlafwagengesellschaft nach Warschau (an 9.15) über Posen-Kalisch-Lodz und nach Riga (an 7.30 des zweitfolgenden Tages) über Königsberg-Eydtkuhnen-Kowno. Dieser Zug der Internationalen Schlafwagengesellschaft stellt gleich-

ills eine Verbindung von London nach Berlin und weiter her, och muß man statt 8.30 abends über Hoek van Holland bereits 1.00 vorm. über Calais oder 2.00 nachm. über Ostende von ondon abfahren. Auch hier ist also die neue Mitropaverbin-ung wesentlich günstiger.

In umgekehrter Richtung geht der Zug 12.15 von Berlin hles. Bf., 12.32 von Friedrichstraße, 12.45 von Bf. Zool. Garten ber Hannover 4.10—4.17, Osnabrück 5.57—5.58, Bentheim 55—6.56, Oldenzaal 6.30—6.44, Amersfoort 8.21—8.23 (an msterdam 9.57), Utrecht 8.42—8.48 und erreicht 10.06 in Hoek n Holland den Anschlußdampfer nach Harwich, an London 30 morgens. In dieser Richtung liegt der Zug nicht so günstig, : nimmt auch in Berlin den Anschluß von Warschau nicht auf, ohl aber den von Riga (ab 11.20 abends).

Der Zug verkehrt vorläufig von Hoek Dienstags, Donnerstags nd Sonnabends, von Berlin Montags, Mittwochs und Freitags nd zwar von Hoek seit 2. Dezember, von Berlin seit 4. De-mber. Dr. O.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In dieser Ge-llschaft hielt am 5. Dezember d. J. Geheimer Baurat Kühne, inisterialrat im Reichsverkehrsministerium, einen Vortrag ber die „Neuordnung des Werkstättenwesens er Deutschen Reichsbahn", die durch die Groß-triebe, zu denen sich die Reichsbahnwerkstätten entwickelt ben, eine Staatsnotwendigkeit geworden ist. Der drei-iedrige Aufbau des Werkdienstes, ein verantwortlicher Direk-r mit einem Stab erfahrener Abteilungsleiter, denen wieder in iheren Fachschulen vorgebildete Ingenieure zur Seite stehen nd denen die Werkmeister unmittelbar unterstellt sind, hat ch bewährt. Neben der verwaltungstechnischen Ausgestaltung t auch die notwendige innere Umstellung stattgefunden. An e Stelle der mehr rechtlich ordnenden Verwaltungsart ist irtschaftlich schaffende Arbeit getreten. Sorgfältige Statistik nd Betriebskontrolle zeigen der Werkleitung alle Schwankun-n des Betriebes. Gleichzeitig werden Versuche durchgeführt, n die bisherige auf einen Jahreshaushaltsplan zugeschnittene irtschaftsabrechnung durch ein technisch wirtschaftliches Ab-chnungswesen zu ersetzen mit dem Zweck, durch sorgfältige ostengliederung und Abrechnung nach Einzelaufträgen zu ner Wirtschaftsergebnisabrechnung zu kommen, die die Voll-ändigkeit der abgerechneten Kosten verbürgt.

Die Sonderung der Fahrzeuge auf bestimmte Werkstätten, der orrats- und Austauschbau, die geschlossene wissenschaftliche triebsführung und die Einführung eines zuverlässigen eistungsmaßstabes lassen bei erhöhter Verantwortlichkeit der iter der Ausbesserungswerke die Einrichtung besonderer ge-häftsführender Reichsbahndirektionen wirtschaftlich er-heinen, um die oberste Betriebsführung im Reichsverkehrs-inisterium zu vereinfachen. Die neuen Arbeits- und Lohn-rmen werden besprochen und an Hand zahlreicher Lichtbilder e guten Erfolge der Werkarbeit gezeigt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichsbahnverwaltung sind rsetzt: die Regierungsbauräte Geiges, bisher in Essen, zur ichsbahndirektion nach Stettin, und Kral, bisher in Coblenz, m Eisenbahn-Ausbesserungswerk nach Schneidemühl. — Der richtsassessor Walther Danco in Essen ist unter Beilegung r Dienstbezeichnung Regierungsassessor dauernd in den ienst der Reichsbahn übernommen.

Österreich.

— **Verkehrsnachricht.** Die Betriebsdirektion der Südbahn ilt mit: Vom 20. d. M. an werden die Plattenseeschnellzüge . 301 (ab Wien Südbahnhof 8 Uhr 50 Min.) und Nr. 302 (an Wien dbahnhof 18 Uhr 45 Min.) in der Strecke Wien Südbahnhof-iener-Neustadt aufgelassen. Durchgehende Wagen erster, eiter und dritter Klasse Wien Südbahnhof-Budapest idbahnhof rollen wie folgt: ab Wien Südbahnhof um 8 Uhr Min. mit Zug Nr. 103, an Wien Südbahnof um 19 Uhr mit Zug . 13.

Ungarn.

— **Deckung des Kohlenbedarfes.** Die ungarische Regierung absichtigt, einen Teil des ungarischen Kohlenbedarfes aus eutschland und Polen zu decken und hat zu diesem Zwecke n vorteilhaftes Abkommen geschlossen. Der Einführung der ohle ist aber unerwartet ein Hindernis entgegengetreten da-irch, daß die Prager Regierung verlangt, daß Ungarn den ohlenbedarf ausschließlich aus Mährisch-Ostrau decke; sie ringt Ungarn diesem Begehren nachzukommen, da sie die utsche und polnische Kohle durch die Tschechoslowakei nicht befördern will, so daß die ungarische Regierung nunmehr den Kohlenbedarf teils aus Ostrau, teils aus Polen decken will.

— **Preisausschreiben über die Frage der günstigeren Verwertung der Kohle.** Der ungarische Handelsminister hat einen Preis zur Lösung der Frage ausgeschrieben, in welcher Weise die ungarische Kohle vom Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit aus günstiger verwertet werden könnte. Der Preis beträgt 300 000 Kr.; die Wettbewerbsarbeiten sind bis zum 25. Februar 1923 einzureichen.

— **Neuregelung des Auslandsverkehrs.** Eine soeben erschienene Ministerialverordnung enthält Bestimmungen über die Regelung des Auslandsverkehrs. In dieser Verordnung werden ausführlich alle diejenigen Waren angegeben, deren Ausfuhr aus Ungarn nach dem Auslande eine besondere Bewilligung erfordert. Demnach wird die Ausfuhr nach dem Auslande unter anderen für nachstehende Waren an eine Bewilligung geknüpft: Getreide, Mehl, Roggen, Hafer, Mais, Erdäpfel, Gemüsearten, Obst, ferner Wolle, Kautschuk, Eisenwaren, Dampfmaschinen, Papierwaren, Bücher, Drucksorten und sämtliche Edelmetalle.

Unter den Waren, zu deren Einfuhr aus dem Auslande nach Ungarn eine besondere Bewilligung benötigt wird, gehören in erster Reihe: Rübenzucker, Milch, Eier, Fisolen, Erbsen, Linsen, Nüsse, Pflaumen, Lein- und Hanfsamen, Grassamen, lebende Tiere (Ochsen, Kälber, Kühe, Schweine, Pferde usw.), Fleisch und Fette. — Hierher gehören noch die verschiedensten Gewerbe- und landwirtschaftlichen Artikel, u. a. auch Textilwaren.

— **Ungarisch-polnische Handelsvertragsverhandlungen.** In Warschau sind zwischen den Regierungsabordnungen Polens und Ungarns Handelsvertragsverhandlungen im Zuge, die bereits so günstig fortschreiten, daß die polnische Regierung in erster Reihe einen Handelsvertrag mit Ungarn abschließen will. Ungarn genießt fast im vollen Maße die Meistbegünstigung, außerdem sind wesentliche Tarifermäßigungen für Wein, Bier, Möbel, Maschinen usw. zu gewärtigen. Ferner wurden günstige Beförderungsmöglichkeiten für Dombrovaer Kohle erwirkt.

— **Erhöhung der Frachtbriefpreise.** Infolge der fortschreitenden Herstellungskosten wurden die Preise der Eisenbahnfrachtbriefe erhöht. Dementsprechend beträgt der Preis eines Frachtbriefformulars im internationalen Verkehr samt Duplikat 10 Kr., eines inländischen Frachtbriefs oder eines im inländischen Verkehr zu verwendenden Frachtbriefduplikatformulars 5 Kr. In diesen Preisen sind die Stempelgebühren und die Stempelungskosten nicht inbegriffen. Die Preise von 5 Kr. für inländische Frachtbriefformulare beziehen sich jedoch nur auf die Vollbogenformulare, während verkleinerte Frachtbriefformulare, die bis Ende dieses Jahres noch gültig sind, für 1 Kr. zu haben sind.

— **Ungarische Kohlenversuchsstation.** Der Ungarische Ingenieur- und Architektenverein hat an den Handelsminister eine Denkschrift über die Errichtung einer Kohlenversuchsstation gerichtet. In dieser wird darauf verwiesen, daß die Ausnutzung der der Kohle innewohnenden Energie zurzeit so oberflächlich sei, daß diese Art der Kohlenwirtschaft als Kohlenvergeudung bezeichnet werden kann. Es müßten daher alle jene Mittel erforscht werden, mit deren Hilfe die Heizeinrichtungen umgestaltet und wirtschaftlicher gemacht werden könnten. Auch müßte man dahin trachten, daß Ungarn durch vollständige oder teilweise Vergasung der Kohle die ausländischen Öle ersetzenden chemischen Erzeugnisse herstellen könne, wodurch Ungarn seine Industrie vom Auslande unabhängig machen und in den Besitz wertvoller Chemikalien gelangen würde.

— **Wirtschaftliche Annäherung zwischen Ungarn und Österreich** (vgl. Nr. 47, S. 912 d. Ztg.). Der Ausschuß der österreichisch-ungarischen Handelskammer hat den Beschluß gefaßt, zur Herstellung reger wirtschaftlicher Beziehungen zwischen Österreich und Ungarn eine weitgehende Werbetätigkeit einzuleiten.

— **Ungarns Außenhandel in den ersten drei Vierteljahren 1922.** Laut Ausweises der statistischen Monatshefte über Ungarns Außenhandelsverkehr in den Monaten Januar—September 1922 wurden in diesem Zeitraume Waren im Gewichte von 23,6 Meter- (Doppel-) Zentner eingeführt und 8.4 Mill. Meterzentner ausgeführt. Die Einfuhr ist im Vergleich zu dem entsprechenden Zeitraume des Vorjahres um 13.8 Mill. Meterzentner und die Ausfuhr um 6,2 Mill. Meterzentner gestiegen. Die Zunahme der Einfuhr um 63,8 % ist insbesondere auf die erhöhte Einfuhr von Holz und Kohle zurückzuführen. An der Einfuhr beteiligten sich Rumänien mit 36 %, Tschechien mit 28, Deutschland mit 13, Österreich mit 8 und Südslawien mit

4%. — In Ungarns Einfuhr stehen in erster Reihe Holz und Kohle. — Von der Ausfuhr entfallen 39% auf Österreich, 31% auf Südslawien, 14% auf Tschechien, 5% auf Deutschland und 4% auf Rumänien. Den größten Teil der Ausfuhr bildet Kohle, wovon 2 Mill. Meterzentner nach Südslawien auf Reparationskonto befördert wurden. Die Mehlausfuhr betrug 1,4 Mill. Meterzentner. Sodann erscheinen in der Ausfuhr Wein mit 16000 Meterzentnern, ferner Obst, Gemüsearten und Pflanzen.

— **Personalnachrichten.** Oberinspektor, Sanitäts-Oberrat Dr. Alexander Barakonyi ist in den Ruhestand getreten. Aus diesem Anlasse hat ihm der Handelsminister in Würdigung seiner vorzüglichen Dienstleistungen und wirksamen Tätigkeit die vollste Anerkennung ausgesprochen.

Übrige europäische Länder.

— **Kampf gegen das Ausschußunwesen in Schweden.** Das Überwuchern des Ausschußwesens, das ja auch bei uns in Deutschland unverkennbar ist, ist eine Erscheinung, die sich nicht nur auf die durch den Krieg aus ihrem Gleichgewicht gebrachten Staaten beschränkt, sondern die auch bei den seinerzeit neutralen Staaten, wie z. B. Schweden, augenblicklich eine Rolle spielt. In Schweden ist das Ausschußwesen gegenwärtig Gegenstand ernstlicher Beratungen und Maßnahmen der schwedischen Regierung. Man zählte Anfang 1922 im ganzen 285 staatliche Ausschüsse verschiedener Art mit im ganzen 1184 Personen. Hierbei sind von dem umfangreichen Kanzleipersonal, über das einzelne Ausschüsse verfügen, nur die Sekretäre mitgerechnet. Verschiedene dieser 1184 Personen sind gleichzeitig in mehreren Ausschüssen. Auch die Kosten, die diese Ausschüsse z. B. in Drucksachen u. a. verschlingen, sind Gegenstand der Nachrechnung und mehr oder weniger herber Kritik. Im Staatsrat, der sich mit diesen Ausschüssen befaßte, vertrat der Verkehrsminister Örne das Verkehrswesen. Nach seinen Ausführungen sind gegenwärtig im Verkehrsdepartement noch 22 Ausschußerhebungen nicht abgeschlossen, wenn der Bauausschuß für die Doppelbahn Rönninge-Ström miteingerechnet wird. Unter diesen 22 Ausschüssen soll eine zeitliche Begrenzung der Ausschußarbeiten nicht in Aussicht genommen werden beim Starkstrom-Schwachstromausschuß, bei dem gemischten Ausschuß für Erhebungen über die schwedisch-finnischen Verkehrsverhältnisse, bei dem gemischten Ausschuß für die elektrische Kraftleitung von Norwegen über Schweden nach Dänemark, bei dem gemischten Ausschuß für die Verknüpfung des schwedischen und norwegischen Eisenbahnnetzes über die Grenze im nördlichen Bohuslän, ferner bei dem Ausschuß für die Stockholmer Bahnhoffrage und dem Ausschuß über die Fischhafenbautätigkeit des Staates. Dagegen soll der Ausschuß für Einrichtung einer einheitlichen Buchführung bei den Privatbahnen unmittelbar aufgelöst werden und einigen Ausschußmitgliedern die Aufgabe zuteil werden, die Arbeiten bis spätestens 31. Mai 1923 zu Ende zu führen und die Hauptgrundlagen einer einheitlichen und gleichförmigen Buchführung bei den Privatbahnen vorzuschlagen. Andere Ausschußarbeiten sollen spätestens mit dem Ende des Jahres 1922 aufhören, so der Wagenausschuß, der Bauausschuß, ferner der Ausschuß für Ordnung der Stockholmer Vorortsbahnfrage u. a. Für folgende Ausschüsse wurden bestimmte Auflösungsfristen festgesetzt: für den Ausschuß für Überprüfung der Eisenbahnverkehrsbestimmungen sowie für den Ausschuß für Bestimmung der geeignetsten Art, bei der Elektrisierung der Staatsbahnen den elektrischen Strom vom Kraftnetz des Landes auf das Eisenbahnnetz überzuführen, der 31. Januar 1923, für den Ausschuß zur Erhebung der Lohn- und Organisationsverhältnisse bei den Staatsbahnen, dem Telegraphenwesen, dem Wasserkraft- und dem Postwesen der 31. März 1923 und für den Ausschuß zur Feststellung der geeignetsten Einrichtung maschinellen Wegverkehrs in den nördlichen Regierungsbezirken Schwedens der 31. Mai 1923. Dr. S.

— **Südslawische Bahnen.** Laut Staatsvoranschlag für 1922/23 beträgt die Zahl der Angestellten des Verkehrsministeriums 2104 mit Dekret angestellte Beamte und 59803 sonstige Angestellte.

— **Neugestaltung der italienischen Eisenbahnen.** Von den Sparmaßnahmen, die die Mussolini-Regierung angeordnet hat, wird auch der Eisenbahnbetrieb betroffen. Am 1. Dezember sollte der Zugverkehr sehr erheblich beschränkt werden. Daneben sollten namentlich auch die Bestimmungen über die Berechtigung zu freier Fahrt überprüft werden. Es sollen zurzeit 15000 Dauerfreikarten für die italienischen Eisenbahnen ausgegeben sein. Daneben werden an Personen, denen eine Gunst bezeigt werden soll, Fahrkarten zu wesentlich ermäßigten Preisen in großer Anzahl verkauft, und die Einnahmen leiden da unter sehr erheblich.

— **Die englischen Wahlen und die Eisenbahnen.** Bei d Werbetätigkeit, die den englischen Wahlen vorausgegangen is haben auch die Eisenbahnen eine Rolle gespielt. Die Frage d Verstaatlichung der Eisenbahnen, die bekanntlich in Engla von Zeit zu Zeit auftaucht, bisher immer um ablehnend bean wortet zu werden, dürfte durch das Eisenbahngesetz von 19 für lange Zeit vertagt sein, es sei denn, daß eine Regierung d Arbeiterpartei ans Ruder kommt, zu deren Parteigrundsätz unter anderen die Forderung der Verstaatlichung der Eise bahnen gehört. Die Zusammenfassung der Eisenbahnen vo England, Wales und Schottland zu vier großen Gruppen, di das genannte Gesetz herbeigeführt hat, wird andrerseits von ge wisser Seite als eine Vorstufe zur Schaffung eines einheitliche Eisenbahnnetzes angesehen, für das es nur nahe liegen würd daß der Staat seine Leitung in die Hand nähme. Bei eine Wahlrede in Dundee hat sich Winston Churchill, früher ei Anhänger des Staatsbahngedankens, dahin ausgesprochen, daß e seine Meinung in dieser Beziehung geändert habe. Seitdem di Verantwortung für den Eisenbahnbetrieb im Gegensatz zu der durch den Krieg geschaffenen Zustand, der bis zum August 192 angehalten hat und der als Privatbetrieb mit staatlicher Ge währleistung der Dividende zu kennzeichnen ist, wieder gan den Eisenbahngesellschaften zugefallen ist, seien im Eisenbahn verkehr ungeheure Fortschritte gemacht worden. Der prak tische Versuch hat also ergeben, daß Privatbahnen wenigsten für England die richtige Form sind, in der Eisenbahnen zu bauen und zu betreiben sind.

In London sind Eisenbahnfragen insofern zu Lockmitteln fü die Wähler gemacht worden, als ihnen die Bewerber um ihr Stimmen bei der Wahl Verbesserungen der Ortsverkehrsmitte zugesagt haben. So spielte z. B. im Nordosten die Verlänge rung der Untergrundbahn über Finsbury-Park, ihr jetzige Ende, hinaus, eine Rolle bei den Wahlreden. Dieser Plan wir immer wieder erörtert, hat aber wenig Aussicht, durchgeführ zu werden, namentlich wegen des Widerstands der Großen Ost und der Großen Nordbahn, in deren Vorortverkehr diese Unter grundbahn sich eindrängen würde. Die Untergrundbahn selbs betreibt außerdem Straßenbahnen, die mit deren Verlängerung in Wettbewerb treten würden, so daß sie bereits die vom Par lament erteilte Genehmigung zum Bau der Verlängerungsstreck hat verfallen lassen.

— **Nochmaliger Abbau der Frachtsätze in England.** Am 1. Dezember sind bei den englischen Eisenbahnen die Fracht sätze wiederum abgebaut worden. Für Brennstoffe beträgt de Zuschlag zu den ursprünglichen Sätzen nunmehr höchstens statt 3 Shilling die Tonne; bei einer Anzahl von Rohstoffen fü Hochofen und Stahlwerke ist der Zuschlag von 50% auf 40% ermäßigt worden, und er darf 1 Shilling statt bisher 2 Shillin die Tonne nicht überschreiten. Bei einer weiteren Anzahl vo Gütern wird der Zuschlag von 75 auf 60% herabgesetzt, wobe die gesamte Erhöhung 4 Shilling, bei anderen Gütern von höhe rem Wert 8 Shilling nicht übersteigen darf. Man versprich sich von diesem Abbau der Frachten einen günstigen Einflu auf die Hebung von Handel, Verkehr und Gewerbe.

— **Wagen mit Seitengang in England.** In England ware früher die Wagen mit Seitengang wenig beliebt, weil dem Eng länder die Abgeschlossenheit in einem Abteilwagen der ältere Bauart mehr zusagt. Um so auffallender ist es, daß kürzlic die Regierung im Parlament gefragt worden ist, ob sie bere sei, auf die Eisenbahngesellschaften in dem Sinne einzuwirken daß diese ihre Abteilwagen in Durchgangswagen umbauen. Di Regierung ließ erwidern, daß sie glaube, die Eisenbahngesell schaften seien sich bewußt, wie wünschenswert der Ersatz de Abteilungen durch Durchgangswagen in vielen Fällen sei, da sich letztere aber nicht für alle Fälle, namentlich nicht für de Nahverkehr eignen. Ein Druck zu vermehrter Einführung vo Durchgangswagen solle auf die Eisenbahngesellschaften nich ausgeübt werden.

— **„Traders Tickets."** Die englischen Eisenbahnen gewähre Gewerbetreibenden, die regelmäßig große Mengen von Fracht gut versenden, Dauerkarten zu ermäßigten Preisen, sog. Trader Tickets (s. a. Nr. 11 ds. Ztg. v. 17. III. 21). Vom Jahre 188 galt als Satz, der mindestens an Fracht bezahlt werden mußte damit man eine solche billige Dauerkarte bekommen konnte, de Betrag von 300 £. Im Mai 1918 wurde er auf 500 £ erhöh Als Folge der Erhöhung der Frachtsätze im Januar 1920 wurd dieser Mindestsatz auf 750 £ und dann nochmals auf 1000 heraufgesetzt. Mit Wirkung vom 6. August 1921 wurde der Be trag auf 600 £ ermäßigt, und nunmehr haben die Eisenbahnge sellschaften die Handelskammern verständigt, daß auf Grun von Verhandlungen mit Vertretern von Handel und Gewerb

...m 1. Januar 1923 ein „Traders' Ticket" wieder an solche ...erfrachter ausgegeben werden soll, die der Eisenbahn für min...stens 500 £ Fracht zuwenden. Das bedeutet also gegenüber ...m Höchstsatz eine Verringerung auf die Hälfte.

Fremde Erdteile.

— Wagengestellung für den Kohlenverkehr Indiens. Um die ...bförderung der Kohle aus den indischen Zechen günstiger zu ...stalten, ist vom Kohlenkommissar im Einvernehmen mit den ...teiligten Eisenbahnen ein Plan für die Wagengestellung be...beitet worden. Vierteljährlich wird die Förderleistung jeder ...ohlenzeche und ihr Wagenbedarf nach den Zahlen des vor...rgehenden Vierteljahrs bestimmt. Da es aber vorkommt, daß ...e Eisenbahn, auf die die Zechen angewiesen sind, diese ...nze Menge nicht abfördern kann, ist für die abzubefördernde ...enge und damit für die Wagengestellung nicht die geförderte ...enge aus der Zeche, sondern die Menge maßgebend, die abge...hren werden kann. Hiernach wird ein Schlüssel aufgestellt, ...ch dem die verfügbaren Wagen auf die Zechen verteilt wer...n, nachdem vorher für eine Anzahl von Sonderzwecken, so ...ch für die Lieferung von Lokomotivkohle, die nötigen Wagen ...vorzugt gestellt worden sind. Zu den Sonderzwecken ge...rte z. B. die Versorgung der eigenen Betriebe der Zechen, ...oßer gewerblicher Unternehmen, lebenswichtiger Betriebe und ...s Heeres mit Kohle. Die Verteilung der Lokomotivkohle ist ...r Zuständigkeit des Kohlenkommissars entzogen; über ihre ...eferung wird zwischen den Eisenbahnen und den Zechen un...ittelbar verhandelt.

Die Kohlenwagen werden den Zechen in Zügen und Halb...gen gestellt; sie müssen in geschlossenen Zügen nach dem...lben Bahnhof abgefertigt werden, können aber dort an ver...hiedene Empfänger verteilt werden. In bezug auf die Lade...d Entladezeiten gelten dieselben Bestimmungen wie für ...dere Transporte.

Ein Beirat unterstützt den Kohlenkommissar bei Durchfüh...ng der Bestimmungen für die Gestellung der Wagen und die ...bförderung der Kohle.

— Die chinesischen Staatseisenbahnen. Die Eisenbahnen sind ...ner der wichtigsten Faktoren in der wirtschaftlichen Entwick...ng Chinas, das einen dringenden Bedarf an neuzeitlichen Ver...hrsmitteln hat. Es dauerte lange Zeit, bis sich die konser...tive Bevölkerung von der Notwendigkeit der Eisenbahnen ...erzeugen ließ. Die erste, 1870 von Fremden erbaute Eisen...hn in China verband Schanghai mit Wusung; nach ...ollendung des Baues wurde sie von den chinesischen Behör...n erworben, aber nicht um in Betrieb genommen zu werden, ...ndern um die Schienen abzubrechen und nach Formosa außer ...ndes zu verschiffen.

In den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden ...emden Syndikaten zahlreiche Konzessionen für die wichtigsten ...senbahnlinien gewährt und der Bau vieler Bahnen wurde in ...griff genommen. Jedoch wuchs der Widerstand der Bevölke...ng und wurde schließlich zu einer der grundlegenden Ur...chen des Boxeraufstandes. Seit jener Zeit jedoch wurden ...r Bevölkerung durch die Praxis allmählich die größten Vor...ile vor Augen geführt, die die Eisenbahnen einem Lande ...ingen. Wenn der Eisenbahnbau in China seitdem und heute ...ch nicht die Fortschritte macht, die eigentlich dem Lande ...tig wären, so ist dies den finanziell beschränkten Mitteln ...r chinesischen Behörden zuzuschreiben, sowie der Abneigung ...er Unfähigkeit des ausländischen Kapitals, hierbei helfend ...nzugreifen. Die bisherige Entwicklung der chinesischen ...senbahnen war in jeder Hinsicht zufriedenstellend und ihre ...kunft erscheint gesichert. Rückschläge, wie sie die Jahre ...21 und 1922 brachten, bleiben natürlich nicht aus, aber im ...nzen darf die Entwicklung der Bahnen durchaus zuversicht...h beurteilt werden.

Während das Jahr 1920 eine Reineinnahme der Staatsbahnen ...n 40 788 000 $ brachte, ergibt sich für 1921 nur ein Überschuß ...n 23 712 000 $, also eine Abnahme des Reinertrages um ...076 000 $; dies beruht zum Teil auf den Überschwemmungen ...s Sommers 1921, die einige Hauptlinien beschädigten und ...n Verkehr ernstlich hemmten, hauptsächlich aber auf der ...uen Methode einiger Militärgouverneure, ihr Standquartier ... einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt aufzuschlagen, um ...h die Einnahmen der Bahn für ihre militärischen Zwecke ...eignen zu können.

Außer den Linien, die der Staat besitzt und betreibt, bestehen ...ch einige Provinzial- und Privatbahnen, meist in Verbin...ng mit Kohlenzechen, und einige besonders konzessio...ierte Bahnen, wie die Südmandschurische und die Ost...inesische Eisenbahn.

Die nachstehenden Ziffern beziehen sich auf den 1. Januar 1921:

Staatsbahnen im Betrieb	6039 km
im Bau	384 „
zusammen	6423 „
Provinzial- und Privatbahnen	773 „
Konzessionierte Eisenbahnen: zusammen	7196 km

Ostchinesische Eisenbahn	1722 km
Südmandschurische Eisenbahn	1107 „
Schantung-Eisenbahn	451 „
Yünnan-Eisenbahn	465 „
Kanton-Kawloon-Eisenbahn	35 „
zusammen	3780 „

Daher am 1. Januar 1921: Gesamtlänge 10 976 km

Seitdem ist auch die Ostchinesische und die Schantung-Eisenbahn der Aufsicht des Verkehrsministeriums in Peking unterstellt worden, so daß sich dessen Aufsichtsbereich von 7196 km Bahnen (am 1. Januar 1921) inzwischen auf 9369 km ausgedehnt hat.

Die nachstehenden Mitteilungen, die im wesentlichen den „Deutschen China-Nachrichten" vom 22. September 1922 entnommen sind, beziehen sich auf das Jahr 1920 bzw. den 31. Dezember 1920.

Befördert: Reisende	32 123 400
Güter t	22 154 200
Einnahmen:	
aus dem Personenverkehr	34 385 600 $
Güterverkehr	50 670 100 „
zusammen	85 055 700 $
Betriebsausgaben	42 217 900 $
Kohlenverbrauch	755 276 tons
Kosten	5 567 700 $
Zahl der Angestellten	77 600

Bestand an:

Personenzuglokomotiven	221		
Güterzuglokomotiven	429	Personenwagen	1 378
Rangierlokomotiven	139	Güterwagen	12 192
zusammen	789	zusammen	13 570

Linie	Betriebslänge in km	Baukosten in $		Reineinnahmen 1920 in $
		im Ganzen	f. d. km	
1. Peking-Hankau	1321,3	108 540 000	82 145	12 943 100
2. Peking-Mukden	974,7	68 485 900	69 412	14 412 800
3. Tientsin-Pukau	1106,8	105 102 200	95 012	5 168 000
4. Schanghai-Nanking	327,1	31 672 800	96 850	2 466 000
5. Schanghai-Ningpo	286,4	22 635 300	79 035	46 000
6. Peking-Suiyuan	498,9	34 853 300	69 321	1 830 000
7. Tscheng-Tai	243,0	23 004 400	94 888	2 238 500
8. Taokau-Chingua	152,5	8 294 200	54 403	392 100
9. Kaifeng-Honan	185,0	13 672 800	73 907	1 358 900
10. Kirin-Changchun	125,4	7 611 900	60 810	780 200
11. Chuchow-Pinghsiang	90,5	4 846 500	53 552	39 100
12. Kanton-Kawloon	143,3	15 750 700	109 917	330 000
13. Kanton-Samschui	49,0	4 165 000	85 000	—
14. Changchow-Amoy	28,0	2 991 200	106 827	203 309
15. Hupek-Hunan	422,6	65 813 500	155 607	26 400
16. Ssu-Tsen	86,6	5 711 700	65 970	168 000
zusammen	6038,2	514 611 000	85 000	40 788 000
Zweiglinien	1515,8			
Gesamtlänge	7554,0			

— Holz und Petroleum als Lokomotivbrennstoff in Argentinien. Die Leitung der argentinischen Staatsbahnen hatte vor einiger Zeit ihre Absicht angekündigt, daß sie demnächst ihre Lokomotiven von Holz- auf Ölfeuerung umstellen würde. Das brachte unter den holzerzeugenden Kreisen des Landes große Aufregung hervor, da sie bei Durchführung dieser Maßnahme auf das schwerste würden betroffen werden. Die Regierung hat zu ihrer Beruhigung neuerdings zugesagt, daß auf gewissen Strecken auch in Zukunft mindestens 85 % des Bedarfs an Brennstoffen durch Holz gedeckt werden sollen. Von anderer Seite wird hervorgehoben, daß die Kreise, denen am starken Holzverbrauch gelegen sein muß, sich nicht zu beunruhigen brauchen. Ein erheblicher Teil der Staatsbahnen liegt in holzreichen Gegenden, und die Ölfelder sind noch nicht so entwickelt, daß es gerechtfertigt wäre, das Öl auf weite Entfernungen zu befördern, um es dann an Stellen zu verwenden, wo

ein anderer Brennstoff, nämlich Holz, bequem in erreichbarer Nähe zur Verfügung steht.

— **Die Eisenbahnen von Neuseeland.** Ein amtlicher Bericht über die Eisenbahnen von Neuseeland beklagt, daß der Ausbau des Eisenbahnwesens aus Mangel an Mitteln nicht so gefördert werden kann, wie die Regierung gern sähe. Seit dem Kriege ist jedoch manches geleistet worden, nicht nur im Ausbau der Anlagen, sondern auch in der Beschaffung von Betriebsmitteln. Aus England ist der größte Teil einer Bestellung von 45 Lokomotiven geliefert worden, die nach besonderen Entwürfen für Neuseeland gebaut worden sind; sie haben sich bis jetzt im Betriebe bewährt. Auch von 2500 Güterwagen, die in England angekauft worden sind, ist eine erhebliche Zahl in Neuseeland eingetroffen. Beim Ausbau des Eisenbahnnetzes wird besonderer Wert auf die Fertigstellung der begonnenen Bauten gelegt; dabei werden diejenigen bevorzugt, von deren Betrieb die höchsten Einkünfte zu erwarten sind.

Die Bauten zur Einführung elektrischen Betriebes im Otira-Tunnel, der Verbindung zwischen der Ost- und der Westküste der Südinsel, sind im Gange; die dafür unterwegs befindlichen Maschinen sind jedoch bei einem Schiffbruch verlorengegangen, was die Eröffnung des Betriebss hinauszögert, die sonst Ende 1922 hätte erfolgen sollen.

Internationale Vereinbarungen.

— **Internationaler Eisenbahnverband.** In Ausführung seiner im Oktober d. J. gefaßten Beschlüsse trat der internationale Eisenbahnverband, dem auch die russischen Eisenbahnen jetzt beigetreten sind, am 14. bis 16. Dezember in Paris zu seiner ersten Sitzung zusammen. Die deutschen Eisenbahnen waren durch Staatssekretär Stieler sowie die Ministerialräte Vogel und Wolf vertreten. Zur Bearbeitung der wichtigsten und dringendsten Fragen des internationalen Eisenbahnwesens (Personentarife, Zoll- und Paßwesen, Sommerzeit, Abrechnung, durchgehende Güterzugbremse usw.) wurden fünf Kommissionen gebildet; der Vorsitz der ersten Kommission für den Personenverkehr, die am 9. April n. J. in Berlin zusammentreten wird, wurde der Deutschen Reichsbahn übertragen. Die Geschäftsordnung für die Arbeit der Kommissionen wird ebenfalls auftragsgemäß von der Deutschen Reichsbahn aufgestellt.

Allgemeines.

— **Beitrag zur Hebung des bargeldlosen Verkehrs.** Zur Förderung des bargeldlosen Verkehrs sind in den letzten Jahren die mannigfaltigsten Anregungen ergangen. Trotz aller Erlasse, Verfügungen, Verträge usw. hat jedoch der bargeldlose Verkehr bei der Eisenbahn nicht den Umfang angenommen, den er hier nach Ausdehnung und Wichtigkeit dieses Unternehmens haben müßte. Ein Hauptgrund hierfür ist die mit Erlaß vom 17. Dezember 1912 V. 58. 205. 182. getroffene Anordnung:

„Für die Sicherheit der an Zahlungsstatt angenommenen Schecke trägt der annehmende Beamte die Verantwortung."

Erklärlich ist es, daß unter diesen Umständen der Schalterbeamte bei der Vorlage eines Schecks Einwendungen macht und alles versucht, bares Geld anstatt des Schecks zu erhalten. Selbst, wenn der Beamte die besten Absichten hat, den bargeldlosen Verkehr zu fördern, wird er durch seine sonstigen dienstlichen Geschäfte daran gehindert. Unmöglich ist es einem Schalterbeamten, über die wirtschaftliche Lage eines Scheckausstellers sich Gewißheit zu verschaffen. Die Einholung derartiger Auskünfte würde den Beamten seinen Dienstgeschäften viel zu lange fernhalten und unliebsame Erörterungen mit den Verkehrsinteressenten am Schalter zeitigen.

Unbedingt nötig ist es daher, daß der annehmende Beamte von dieser Arbeit ganz freigemacht wird. Durch Einsicht eines Ausweises muß der Beamte sich die Überzeugung verschaffen können, daß der Annahme der Schecks nichts im Wege steht.

Um dies zu erreichen, müßte jede Firma, die bargeldlos zahlen will, einen schriftlichen Antrag bei dem zuständigen Verkehrsamt stellen. Dieses holt sodann über die Zuverlässigkeit, Vertrauenswürdigkeit und die wirtschaftliche Lage des Antragstellers bei der Reichsbank, Handelskammer, einer bekannten Firma, Bank oder Hauptkasse eine Auskunft ein. Fällt diese günstig aus und übernimmt die Firma die Verpflichtung für jeden Schaden, der aus der Vergünstigung entsteht, aufzukommen, dann wird dem Antragsteller ein Ausweis mit etwa nachstehendem Inhalt ausgestellt:

D .... in .... ist unter V[orbehalt] jederzeitigen Widerrufs gestattet worden bei [den] .... kassen im Bezirk des Eisenbahn-V[er]kehrsamts in .... Zahlungen durch Abgabe v[on] Schecks zu begleichen.

Dieser Ausweis ist bei allen Zahlungen vorzule[gen]. Ohne Vorweisung nehmen die Kassen keine Schecks [an].

...................., den ....

Deutsche Reichsbahn.
Eisenbahn-Verkehrsamt.

Die ausgefertigten Ausweise wären von den Verkehrsämte[rn] in eine Liste aufzunehmen und den Dienststellen ihres B[e]zirks in einfachster Form zur Kenntnis zu bringen. Die V[er]günstigung ist, sobald die Voraussetzungen für die Gewähru[ng] nicht mehr bestehen oder für die abgegebenen Schecks kei[ne] Deckung vorhanden ist, zurückzuziehen. Widerruf und A[b]lehnung dürften dem Antragsteller gegenüber nicht zu begrü[n]den sein.

Eine besondere laufende Mehrarbeit und eine Personalve[r]mehrung wird die Einführung dieses Verfahrens nicht veru[r]sachen. Dagegen lassen sich alle derzeitigen unliebsamen Au[s]einandersetzungen vermeiden, und der Förderung des bargel[d]losen Verkehrs wird damit ein großer Dienst erwiesen. Auße[r]dem dürfte das Haupthindernis, die Bestimmung über die E[r]satzpflicht des Schalterbeamten, selbst im Falle von Verluste[n] hinfällig werden. Letzteres soll bei anderen Behörden berei[ts] zur Durchführung gekommen sein.

Frankfurt a. M., den 22. November 1922.

Ernst Bach, Eisenbahnamtmann.

Rechtspflege.

— **Ausgelaufene Weinfässer.** Wem steht der Ersat[z]anspruch gegen die Bahn zu, dem Kommissi[o]när oder dem Kommittenten? (Grundsätzliche En[t]scheidung des Reichsgerichts vom 21. Juni 1922.)

Die aufgeworfene Frage ist besonders dann von aktuell[er] Bedeutung, wenn durch Verlust der Ware auf dem Wege vo[m] Kommittenten zum Kommissionär ein Schadensersatzanspru[ch] entsteht und der Kommittent inzwischen in Konkurs gerät, [so] daß der Kommissionär seinen Erfüllungsanspruch gegen [den] Kommittenten nur unvollkommen verfolgen kann. Die Fra[ge] ist vom Oberlandesgericht Frankfurt a. M. und vom Reich[s]gericht erörtert worden.

Zur Versendung kamen am 2. März 1922 von dem Kaufman[n] B. in Frankfurt a. M. an die Firma L. in Magdebur[g] 17 Fässer Wein zum kommissionsweisen Verkau[f]. Auf Weisung der Firma L. wurde die Ware an die Spedition[s]firma K. & Co. in Magdeburg adressiert. Bei Eintreffen d[er] Ware ergab sich, daß 4 Fässer leergelaufen war[en] und daß 2 Fässer einen Verlust von 658 Liter durch Auslaufe[n] erlitten hatten. Die beschädigten Fässer sind nach Fran[k]furt zurückgesandt worden. Der Versender und Kommittent [B.] ist in Konkurs geraten, und der Konkursverwalter über d[as] Vermögen des B. erhebt Anspruch auf die gegen die Ba[hn] durch die Beschädigung und das Auslaufen der Fässer e[r]wachsene Schadensersatzforderung, die gleichzeitig von d[er] Firma L. beansprucht wird. Der Konkursverwalter hat deshal[b] Klage auf Feststellung erhoben, daß der Schadenersatzanspruc[h] der Konkursmasse und nicht der beklagten Kommissionäri[n] zustehe.

Das Landgericht Frankfurt a. M. hat die Klage abge[wiesen]. Dagegen hat das Oberlandesgericht Frankfurt d[ie] Beklagte verurteilt, ihren Anspruch an die Konkursmasse ab[zu]treten. Das Oberlandesgericht führt unter anderm aus, da[ß] der Schadensersatzanspruch gegen die Eisenbahn wegen tei[l]weisen Verlustes des Frachtgutes zwar der beklagten Firm[a] als Empfängerin zustehe, letztere sei aber dem Kläger er[]stattungspflichtig, weil sie kein Vorzugsrecht gemäß de[r] §§ 399 oder 397 HGB. geltend machen könne. Dieses Urteil is[t] auf die Revision der Beklagten vom Reichsgerich[t] aufgehoben worden. Und zwar im wesentlichen mit fo[l]gender Begründung: Nicht in Zweifel zu ziehen ist, da[ß] der Kommissionär alles, was er aus der Geschäftsbesorgung e[r]langt hat, dem Kommittenten herauszugeben hat, und daß daz[u] im Regelfalle auch Entschädigungsforderungen an die Eisen[]bahn wegen Verlustes oder Beschädigung des ihm zugesandte[n] Kommissionsgutes gehören. Der Kommissionär kann sich des[]halb der Abtretung einer derartigen Forderung nur dann wider[]setzen, wenn ihm entweder ein Pfandrecht an der Forderun[g] nach § 399 HGB. oder ein Recht auf vorzugsweise Befriedigun[g] nach § 397 zusteht. Eine unmittelbare Anwendung könne[n] beide Bestimmungen nicht finden. Denn eine Forderung, wi[e] die streitige, ist weder Kommissionsgut im Sinne des § 397

ch ist sie im Sinne des § 399 aus dem Ausführungsgeschäfte rvorgegangen.

Das Vorstehende gilt aber nur für den Regelfall, für den ll nämlich, daß die Ware für Gefahr und Rechnung des mmittenten gereist ist. Erfolgte der Transport f Rechnung und Gefahr des Kommissionärs, nn ist die Sachlage anders, denn dann ist die Schadensersatzderung in der Person des Kommissionärs überhaupt nicht Rechnung des Kommittenten, sondern für eigene chnung des Kommissionärs entstanden. In chem Falle könnte also Abtretung der Forderung überhaupt ht verlangt werden, falls nicht etwa besondere bisher nicht ltend gemachte Abmachungen vorliegen sollten, und damit re der Klage der Boden entzogen. Nun bestehen in der Tat von der Revision angedeuteten Zweifel, für wessen Rechng der Transport ging. Einmal heißt es in der Komssionsfaktura: sandte Ihnen für Ihre Rechnung und Gefahr. ist nicht ohne weiteres ersichtlich, ob es sich dabei etwa r um einen versehentlich stehengebliebenen Vordruck hanlt. Zweitens schreibt der klägerische Konkursverwalter in nem Briefe vom 25. September 1921, daß die Frachtspesen Lasten der Firma L. (der Beklagten) zu gehen hätten. Freih sind beide Urkunden erst nach der letzten Verhandlung der Berufungsinstanz beigebracht. Aber da eine positive d ausdrückliche Feststellung, daß der Transport für Rechng des Gemeinschuldners ging, nirgends getroffen ist, erhien es doch angezeigt, gemäß dem Antrage der Revision die che zur Erörterung dieses Punktes an der Hand des Komssionsvertrages an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Aktenzeichen: I 668/21. — 21. 6. 1922.) K. M.-L.

— Wie verhalten sich die während der Aufhebung der Lierfristen in Geltung gewesenen angemessenen Lieferfristen zu n früheren starren Lieferfristen? (Entscheidung des Landrichts Bremen v. 2. X. 22, O. III. 147/22.) Die Klägerin, die emelinger Aktienbrauerei in Hemelingen, hat durch die Beagte, Eisenbahndirektion Hannover, zwei Ladungen Bier am Januar d. J. von H. abgesandt, und zwar 69 Faß Bier nach sterholz-Scharmbeck und 73 Faß nach Schessel. Die nach sterholz-Scharmbeck gesandte Ladung ist dort laut Frachtief am 26. 1., die nach Schessel bestimmte in Schessel am 1. eingetroffen. Die Ladungen sind am 27. 1. von der eklagten zur Abholung bereitgestellt. Infolge des starken rostes hat das Bier Schaden genommen. Die Klägerin, die esen Schaden auf 10 542,90 ℳ beziffert, hat behauptet, die eklagte habe die Wagen unnötigerweise mehrere Tage auf m Bahnhof in Walle stehen lassen und dadurch den Schan verschuldet, den sie ersetzen müsse.

Aus den Entscheidungsgründen: Klägerin stützt ren Anspruch auf Schadensersatz darauf, daß die Beklagte e Lieferfrist überschritten habe. Der Anspruch ist aber ungründet, da eine Überschreitung der Lieferfrist nicht stattefunden hat. Zurzeit der hier fraglichen Versendungen waren e starren Lieferfristen der EVO. durch die Bekanntmachung m 10. 8. 1914 aufgehoben (RGBl. 368). Es galten demnach e angemessenen Lieferfristen des § 428 HGB. Was also anemessen zu betrachten ist, läßt sich auf der erwähnten Bennntmachung insoweit erkennen, als darin ausdrücklich betont ird, daß die Bahn infolge der (militärischen) Verkehrshwierigkeiten nicht in der Lage sei, die starren Lieferfristen nezuhalten. Ihr sollte die Möglichkeit gegeben werden, die n ganzen Verhältnissen nach längere, angemessene Lierzeit des § 428 HGB. auszunutzen. Die Schwierigkeiten im ahnverkehr bestanden in der Zeit nach dem Kriege und nach r Revolution erst recht, wenn auch aus anderen Gründen als r Zeit der Aufhebung der starren Fristen. Die angemessenen risten sind danach jedenfalls erheblich länger zu bemessen s die starren. Nach § 75 EVO. würden die starren Fristen r beide Sendungen drei Tage gedauert haben. Wird nun der r die Beklagte ungünstigste Fall zugrunde gelegt, daß nämch die Sendungen bereits am 23. 1. 22 vormittags zur Bahn egeben wären, so würden die Lieferfristen am 26. 1. 1922 abelaufen sein. Tatsächlich sind beide Sendungen am 27. 1. 22 on der Beklagten zur Auslieferung gelangt. Die früheren arren Fristen wären demnach um nur einen Tag überschritn. Das kann nach dem oben Gesagten aber nicht als eine berschreitung der angemessenen Lieferfrist angesehen werden, ielmehr bleibt eine Lieferzeit von vier Tagen noch in den renzen der Angemessenheit.

Es bleibt dann noch die Frage zu prüfen, ob die Beklagte für ine Verzögerung innerhalb der Lieferfrist zu haften habe. uch das muß verneint werden. Die Beklagte ist durchaus erechtigt, die ihr gesetzten Lieferfristen voll und ganz auszuutzen, denn wie bei allen Fristen soll dem Verpflichteten nicht ur eine Grenze gesetzt, sondern auch ein Spielraum gegeben erden, den er nach seiner Wahl ausnutzen kann. Und gerade us der Bekanntmachung von 1914 ergibt sich, daß der Beklagten die Möglichkeit gegeben werden sollte, einen längeren Zeitraum auszunutzen. Wollte Klägerin dem entgehen, so mußte sie die Handhaben ergreifen, die die EVO. ihr selbst bot, sie mußte das Bier als Eilgut senden. Dies war bei der damaligen strengen Kälte auch um so mehr geboten, als das Bier seiner Natur nach gegen solche Kälte besonders empfindlich ist. Tat Klägerin das nicht, so lief sie eben das Risiko einer langsameren Beförderung.

Auf einen weiteren Grund hat Klägerin ihren Anspruch nicht gestützt. Es ist aber auch kein weiterer Grund ersichtlich, auf den eine Haftung der Klägerin gestützt werden könnte. Die Klage war daher abzuweisen. Auf § 91 ZPO. wird wegen der Kosten verwiesen.

Bücherschau.

— Handbuch der Ingenieurwissenschaften in fünf Teilen. Fünfter Teil. Der Eisenbahnbau, ausgenommen Vorarbeiten, Unterbau und Tunnelbau. Fünfter Band. Hochbauten der Bahnhöfe. Beleuchtung der Bahnhöfe, Heizung und Lüftung der Bahnhofshochbauten. X. Kapitel, Erste Abteilung: Beleuchtung der Bahnhöfe und der Bahnhofshochbauten. Bearbeitet vom Wirklichen Geheimen Oberbaurat Richard Sarre in Berlin, unter Mitwirkung des Baurates a. D. Carl Guillery in Pasing. Herausgegeben von Dr.-Ing. e. h. F. Loewe †, Geh. Hofrat, ord. Professor an der Technischen Hochschule in München und Dr.-Ing. e. h. Dr. H. Zimmermann, Wirklicher Geheimer Oberbaurat und vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin a. D. Mit 230 Abbildungen im Text und 2 Ausschlagtafeln. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1922.

Den Verfassern ist es vortrefflich gelungen, dem Wunsche der Herausgeber des großen Sammelwerkes entsprechend, die Grundgedanken und die Arten der Beleuchtung von Bahnhöfen und Bahnhofshochbauten auf knappem Raume abgerundet und in zuverlässiger Weise darzustellen. Die Urschrift wurde in der Hauptsache bereits vor dem Kriege vollendet; die Zeitumstände verzögerten jedoch die Vollendung. Infolgedessen wurden Ergänzungen nötig, in denen inzwischen erreichte Fortschritte Berücksichtigung zu finden hatten; deren Einfügung wurde dem Baurat a. D. C. Guillery übertragen.

Die Aufgaben, welche an die Leuchttechnik herantraten, als in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die künstliche Beleuchtung großer Bahnhöfe und Bahnhofshochbauten erforderlich wurde, haben, wie einleitend bestätigt ist, die Entwicklung des Beleuchtungswesens ohne Zweifel gefördert; aber zu besonders eigenartigen, nur im Bahnbetriebe gebräuchlichen Einrichtungen hat diese Entwicklung nicht geführt und auch nicht führen können, weil die Aufgaben der künstlichen Beleuchtung ihrem Wesen nach überall dieselben sind. Verschieden sind nur die in jedem Einzelfalle zu erfüllenden besonderen Bedingungen. So ergeben denn die zahlreichen Veröffentlichungen über künstliche Beleuchtung auch dem Beleuchtungsingenieur der Eisenbahn ohne weiteres brauchbare Grundlagen für die Lösung seiner Aufgaben. Die Abhandlungen konnten sich infolgedessen im wesentlichen auf eine gedrängte Zusammenstellung der vornehmlich zu beachtenden Grundsätze und der zur Verfügung stehenden Hilfsmittel beschränken. Die Verfasser bemängeln, daß der planmäßigen Vorausbestimmung des Erfolges der künstlichen Beleuchtung nicht immer die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wird, was zum Teil in den Unbequemlichkeiten begründet sein mag, mit denen solche Arbeiten verknüpft sind. Die Verfasser tragen dem Umstande durch besonderes Eingehen auf dieses Thema Rechnung.

Der erste Teil des Buches verbreitet sich über die wissenschaftlichen Grundlagen der Leuchttechnik, das Wesen und die Eigenschaften des Lichtes, die rechnerischen Grundlagen, die Lichtmessung, die Beleuchtung von Freiflächen und geschlossenen Räumen, die Anordnung der Lichtquellen und die erforderliche Beleuchtungsstärke. Im zweiten sind im Anschluß an eine Übersicht über die künstlichen Lichtquellen eingehend die Verbrennungslampen (Lampen mit selbstleuchtender Flamme und Glühlichtlampen mit Heizflamme) und die elektrische Beleuchtung (Stromerzeuger, Stromumformer, Stromspeicher, elektrische Bogenlampen und Glühlampen) behandelt. Dem schließen sich allgemein gehaltene Darlegungen über die Wahl der Beleuchtungsart und über den Wettbewerb zwischen der Gas- und elektrischen Beleuchtung an. Danach ist festzustellen, daß überall, wo die elektrische Lokomotive die Dampflokomotive verdrängt, auch die elektrische Beleuchtung der Gasbeleuchtung auf dem Fuße folgt.

Der Anhang enthält die Vorschriften für die Errichtung und den Betrieb elektrischer Starkstromanlagen nebst Ausführungsregeln und ein reichhaltiges übersichtliches Literaturverzeichnis mit einer Reihe von Unterabteilungen, ferner noch eine

Zeichenerklärung sowie ein alphabetisch geordnetes Namen- und Sachverzeichnis. Inhalt und Ausstattung des vorliegenden Bandes stehen auf gleicher Höhe.

— Grundzüge des Eisenbahnbaues II. Teil: Stations- und Sicherungsanlagen. Für den Unterricht und die Übungen an technischen Lehranstalten sowie zum Gebrauch in der Praxis und bei der Vorbereitung für den mittleren technischen Eisenbahndienst bearbeitet von Dipl.-Ing. Prof. W. Kochenrath, Studienrat an der Staatlichen Baugewerkschule zu Frankfurt am Main. Dritte, neubearbeitete Auflage. (Bibliothek der gesamten Technik, Band 287.) Leipzig 1922. Dr. Max Jänecke, Verlagsbuchhandlung.

Der zweite Band des bekannten Werkes ist in neubearbeitet und erweiterter Auflage erschienen. Im ersten Kapitel d Buches werden zunächst Begriff und Einteilung der Statione und die allgemeinen Grundlagen für den Bahnhofsentwurf u die verschiedenen Zugarten besprochen. Das zweite Kapi behandelt die Gleisanordnung, das dritte die Entwicklung d Gleispläne, das vierte die Anlagen für den Personenverkeh das fünfte die für den Güterverkehr und das sechste die fi den Betriebsdienst. Die folgenden belehren den Leser üb Entwässerung, zeichnerische Darstellung der Bahnhöfe, Signal Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen an den Weichen und d Blockverfahren. 182 Textabbildungen und 8 Tafeln erleich tern das Verständnis des empfehlenswerten Buches.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach langem Leiden verschied am 22. Dezember 1922 der

Oberregierungsbaurat **Franz Minten.**

Seit dem 1. Januar 1906 bis jetzt hat der Verstorbene unserer Reichsbahndirektion in verschiedenen Stellungen angehört und er hat in allen diesen Stellungen Hervorragendes geleistet. Sein lauterer Charakter und seine liebenswürdigen Umgangsformen machten ihn bei Vorgesetzten, Kollegen und Untergebenen in gleicher Weise beliebt.

Wir werden dem Entschlafenen dauernd ein freundliches Andenken bewahren. (1790)

Hannover, den 23. Dezember 1922.

Der Präsident und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.

2. Ladefristen.

Erhöhung der Wagenstandgeldsätze und der Abbestellgebühr.

Mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde werden gemäß § 80 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 15. Dezember bis auf weiteres die Wagenstandgelder und die Abbestellgebühr auf Bahnhof Bomst auf das Doppelte der jeweiligen tarifmäßigen Sätze erhöht. (1765)

Charlottenburg, den 11. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Verkehrsstörung.

Wegen Schneeverwehung mußte der Verkehr auf der Linie Eisenerz-Vordernberg vom 8. Dezember 1922 12^{26} Uhr eingestellt werden. Der Güterverkehr wurde am 18. Dezember 1922 4^{12} Uhr wieder aufgenommen. Mitteilung gemäß § 10 Ziff. 1 a V. W. Ü. (1804)

Villach, am 19. Dezember 1922.
Bundesbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutsch-dänischer Verbands-Kohlentarif.

Am 1. Januar 1923 tritt Nachtrag XXIV mit erhöhten deutschen Schnittsätzen in Kraft, die den im deutschen Binnenverkehr vom 1. Januar 1923 an gültigen Frachtsätzen entsprechen. (1792)

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro.

Altona, den 23. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Gütertarif der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Vom 1. Februar 1923 ab gelten für die Be- und Entladefristen (zu §§ 63 und 80 E. V. O.) die Bestimmungen des Reichsbahn-Gütertarifs Heft A — Tfv. Nr. 2 —.

Sommerfeld, den 23. Dezember 1922.
Direktion (1797)
der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Tfv. 205. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Vom 1. Januar 1923 ab wird der Tarif auf den Verkehr zwischen Ostpreußen und Deutsch-Oberschlesien (R. B. D. Oppeln) ausgedehnt. (1782)

Charlottenburg, den 20. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion Osten
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Verbands-Tiertarif.

Am 1. Januar 1923 tritt Nachtrag XVII in Kraft. Er enthält erhöhte deutsche Schnittfrachtsätze, die den vom 1. Januar 1923 an gültigen innerdeutschen Frachtsätzen entsprechen. (1791)

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 23. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr. Eisenbahn - Gütertarif vom 1. April 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 erhält die Bestimmung auf S. 4 unter C—7 (Lieferfristen) folgenden Zusatz: „Die Zuschlagsfristen der Saarbahnen betragen bei Eilgut 3 Tage und bei Frachtgut 6 Tage.“ (1802)

Dresden, am 22. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz).

Am 1. Januar 1923 wird unsere Station Ellefeld in das Tarifheft 7 B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (1762)

Dresden, am 19. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Au nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 192 erhält der Abschnitt Frachtberechnun des Ausnahmetarifs 10 b folgende Fa sung:

Die Fracht wird nach den Entfernun gen des Kilometerzeigers und de Frachtsätzen des Frachtsatzzeigers be rechnet und zwar:

bei Stückgutsendungen zu den Frachtsätzen der Wagenladungsklasse A (Hauptklasse),
bei Wagenladungen zu den Frachtsätzen der Hauptklasse C oder der Nebenklassen Cn 5 und Cn 10.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1779)

Berlin, den 18. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarife, Teile I und II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden sämtliche Frachten im Güter- und Tierverkehr, einschließlich der Ausnahmetarife, erhöht, und zwar:

im Güterverkehr um 70 %.
„ Tierverkehr „ 60 %.

Auch bei den tarifmäßigen Mindest- und Sonderfrachtbeträgen, den Neben- und örtlichen Gebühren treten fast durchweg Erhöhungen bis zu 70 % ein. Die Mindestfrachten betragen ab 1. Januar 192

a) für Frachtstückgut . . . . 500 M
b) „ Eilstückgut . . . . . 1000 „
c) „ beschleun. Eilstückgut . 1500 „

Neben diesen Erhöhungen treten auch Erleichterungen insofern ein, als eine neue Zwischenklasse zwischen A und B eingeführt und in diese eine Reihe von Gütern der Klasse A, in erster Linie Lebensmittel aufgenommen wird.

Die neue Wagenladungsklasse erhält die Bezeichnung B, die jetzigen Klassen B—E werden in C—F geändert. Die neue Klasse F (früher E) erhält eine eigene 10-t-Nebenklasse.

Das Spannungsverhältnis zwischen den Klassen I und II und der Klasse A wird verringert, wodurch die Frachtsätze der Stückgutklasse I um rund 17 %, die der Stückgutklasse II um rund 15 % ermäßigt werden.

Die Tarifmaßnahmen werden durch Neuausgabe von Tarifen und Tarifnachträgen durchgeführt. Näheres ergeben die einzelnen Tarife. (1796)

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 E. V. O. (s. R. G. Bl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Berlin, den 23. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

eichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 3 c für Steinsalz ird auf Widerruf, längstens bis zum .. Dezember 1923 verlängert. Außerdem hält er eine neue Fassung. Näheres ıthält der Nachtrag 1 vom 1. Januar 1923 ı obigem Heft.

Auskunft geben die beteiligten Güterbfertigungen sowie die Auskunftei, hier, ahnhof Alexanderplatz. (1761)

Berlin, den 20. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

üterverkehr deutsche Reichsbahn-Saarbahnen über Elsaß und Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 wird .e Beförderung von Gütern, lebenden ieren, Fahrzeugen und Leichen zwischen en Stationen der deutschen Reichsbahn nerseits und den Stationen der Saarhnen anderseits im Durchgang über Elß und Lothringen unter nachstehenden edingungen aufgenommen:

Reglementarische Bestimmungen:

Es gelten, sofern nachstehend nicht usnahmen vorgesehen sind, die Bestimungen des Internationalen Übereinkomens über den Eisenbahnfrachtverkehr ebst Ausführungsbestimmungen, die einitlichen Zusatzbestimmungen hierzu soie die besonderen Zusatzbestimmungen . den „Reglementarischen Bestimmungen ir die Beförderung von Eil- und Frachtitern, lebenden Tieren, Fahrzeugen und eichen zwischen den belgischen, französchen, luxemburgischen Eisenbahnen nerseits, den deutschen Eisenbahnen soie den Saarbahnen anderseits vom Oktober 1920".

2. Transportweg.

Der Absender ist verpflichtet, im Frachtiefe (nach dem Muster des Internationan Übereinkommens) den französischeutschen und französisch-saarländischen bergang, über welche die Sendungen geitet werden sollen, vorzuschreiben.

Karlsruhe, den 20. Dezember 1922.
Namens der Deutschen Reichsbahn:
eichsbahndirektion Karlsruhe. (1767)

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. werden e Entfernungen und Frachtsätze für remen Neustadt Gbf. den für Bremen bf. usw. angegebenen gleichgestellt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verhrsbüro. (1778)

Altona, den 19. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

---

afenordnung für die Umschlagstelle Cosel-Hafen.

Die Sätze des im Nachtrag 7 enthaltenn Gebührentarifs werden mit Gültigeit vom 27. Dezember d. J. ab um 60 % höht. Aufrundung auf volle Mark. ie vorzeitige Inkraftsetzung gründet ch auf die vorübergehende Änderung r EVO. (RGBl. 1914, S. 455.) (1788)

Oppeln, den 19. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern pfälz. Netz), -Baden und -Württemberg.

Am 1. Januar 1923 wird unsere Station llefeld in die Tarifhefte 8 B, 9 B und 11 B ıfgenommen. Näheres ist aus unserem erkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben e Stationen Auskunft. (1766)

Dresden, am 20. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Dezember 1922 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Stalldünger (Mist) auch getrocknet, sonst unverarbeitet im Versande von Stationen in der Stadtgemeinde Berlin in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Dezember 1922. (1780)
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II. Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Die in den Schnittafeln A (im Tarif 574 auch Schnittafel A I) der Tarifnachträge vom 15. 10. 22 (Tarif 574 Nachtrag IV, 580 Nachtrag III) enthaltenen deutschen Schnittfrachtsätze der ordentlichen Tarifklassen werden vom 1. Januar 1923 an um 920 % erhöht. Die erhöhten Schnittfrachtsätze sind aus einer besonders herausgegebenen Einrechnungstafel, gültig vom 1. Januar 1923 an, zu entnehmen. (1793)

Gleichzeitig werden die deutschen Schnittsätze des A. T. 1 für Steine usw. um 70 % erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 23. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Es sind folgende Berichtigungen und Ergänzungen vorzunehmen: Seite 23 ist Brensdorf zu streichen; Seite 28 heißt es statt Fürth (Bay.) Stb. nun Fürth (Bay.) Hbf.; Seite 29 heißt es statt Großhesselohe Stb. nun Großhesselohe; Seite 46 ist neben Töging zu setzen: St 250 kg, W, OR. Im Nachtrag I, Seite 2 heißt die Station Altwasser nun Altwasser-Waldenburg, der Beisatz „Güterbf" ist zu streichen; Seite 21 heißt die Station Polnisch Würbitz nun nur Würbitz; sie ist auf Seite 30 nach Wulkow nachzutragen; Seite 27 heißt es statt Szcepanowitz nun Sczepanowitz (Seite 25 nach Schwirgallen nachzutragen); Seite 30 ist Zaborzw in Zaborze abzuändern; Seite 25 ist nach Schönwald (Oberschles.) mit Gültigkeit ab 1. Januar 1923 nachzutragen: Schönwalde (Kr. Sorau) — RBD. Breslau; die Entfernungen sind zu bilden durch Abzug von 5 km von den Entfernungen für Sorau. Die Leitung ist die gleiche wie für Sorau. (1777)

München, den 19. Dezember 1922.
Tarifamt beim RVM, ZB.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. B. Verbandsverkehr zwischen dem Direktionsbezirk Katowice (Kattowitz) durch den Direktionsbezirk Oppeln und dem übrigen Deutschland. C. Polnisch-oberschlesisch - Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif). D. Dienstkohlen-Ausnahmetarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 werden in den oben unter A bis D genannten Tarifen die Tarife für den Güter- und Kohlenverkehr einschl. Nebengebühren um 70 %, die für den Tierverkehr um 60 % erhöht. Die Verschiebegebühr im Ausnahmetarif für Steinkohlen beträgt 800 ℳ für 100 kg.

Genehmigung des Oberkomitees in Beuthen ist erteilt. (1794)

Oppeln, den 23. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1923 tritt ein neuer Tarif, Teil II, in Kraft, durch den das Tarifheft 1 vom 1. Mai 1909 und das Tarifheft 2 vom 1. Oktober 1908 nebst Nachträgen aufgehoben werden. Die in diesen Tarifheften enthaltenen Entfernungen für die Stationen Gera (Reuß) Süd und Zwötzen Ost bleiben indes bis auf weiteres noch bestehen.

In den neuen Tarif ist eine Anzahl von Stationen neu aufgenommen. Er bringt neben Ermäßigungen für eine Reihe von Stationen auch Erhöhungen. Letztere treten erst am 1. Februar 1923 in Kraft. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist für die Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1781)

Berlin, den 19. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspurbahnen.

Am 1. 1. 1923 treten zu dem Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. 4. 1920 der Nachtrag XVII und zu dem ab 19. Juni 1922 eingeführten Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen den Schmalspurbahnstationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice und denjenigen des Reichbahndirektionsbezirks Oppeln pp. der Nachtrag III in Kraft.

Die Nachträge erhalten Erhöhungen der Frachtsätze sowie der Sätze des Nebengebührentarifs. Über die Höhe der Frachtsätze gibt bis zum Erscheinen der Nachträge im Druck das Verkehrsbüro der R. B. D. Oppeln Auskunft. Abdrücke der Nachträge sind demnächst bei der Stationskasse Gleiwitz (Schmalspurbahn) sowie bei dem Verkehrsamt Tarnowitz zu haben. Die Einführung der Nachträge mit abgekürzter Veröffentlichungsfrist erfolgt mit Genehmigung der deutschen sowie der polnischen Aufsichtsbehörden.

Oppeln, den 22. Dezember 1922. (1795)
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Januar 1923 ab werden die Stationen Marsdorf b. Sorau und Schönwalde (Kr. Sorau) der Reichsbahndirektion Breslau und die Station Nawitz der Reichsbahndirektion Stettin in die Tarifhefte 1, 2 und 3 aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn (preuß.-hess. Netz). (1768)

Breslau, den 8. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr bad./schweiz. Übergänge-Schweiz.

Vom 20. XII. 22 bis 30. IV. 23 werden für Heu und Stroh bei 5000 kg und mehr die Sätze des schweiz. A. T. Nr. 11 um 30 % ermäßigt. — Der neue schweiz. Ausnahmetarif Nr. 23 für Linoleum schweiz. Ursprungs tritt am 1. I. 23 in Kraft. Verkaufspreis 80 Rappen.

Auf 1. I. 23 werden Ausnahmefrachtsätze für Leim und Knochenfett ab gewissen schweiz. Stationen nach Basel und Waldshut eingeführt. Näheres in unserm Tarifanzeiger. (1787)

Karlsruhe, den 22. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Beringen usw. — Schweiz.

Vom 20. 12. 1922 bis 30. 4. 1923 werden für Heu und Stroh bei 5000 kg und mehr die Frachtsätze des schweiz. A. T. Nr. 11 um 30 % ermäßigt. (1799)

Karlsruhe, den 22. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einstellung der Güterannahme von Teilsendungen (Stückgut und Waggonladungen) im Frachtgutverkehr von und nach Novisad, Zemun und Beograd.

Mit 22. Dezember 1922 wird die Güterannahme von und nach den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava und Budapest einerseits und den Stationen Novisad, Zemun und Beograd andererseits diesjährig eingestellt.

Nach den Umschlagstationen rollende Sendungen werden noch zum Transporte übernommen.

Der Stückgutverkehr von und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava und Budapest untereinander, sowie der gesamte Schleppladungsverkehr in allen Relationen bleibt bis auf weiteres aufrecht. (1775)

Wien, am 20. Dezember 1922.
Die Direktion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918. Änderung der Überwinterungsgebühren.

Die in Ziffer XXIV des Abschnittes F des vorbezeichneten Tarifs enthaltenen Überwinterungsgebühren werden mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1923 an teilweise erhöht. Nähere Auskunft erteilen die gesellschaftlichen Dienststellen.

München, im Dezember 1922. (1789)
Z. 30 569/T/18.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft. (1783)

Mit Wirksamkeit vom 22. Dezember 1922 wird die Güterannahme im Verkehre mit Belgrad in den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien und Budapest bis auf weiteres eingestellt.

Regensburg, den 20. Dezember 1922.

5. Personen- und Güterverkehr.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Ab 1. Januar 1923 tritt nach dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Beförderungspreise im Personen-, Güter-, Expreßgut- und Tierverkehr ein. — Nähere Auskunft erteilt die betriebsführende Firma Lenz & Co., Ges. m. b. H., Berlin NW 7, Neue Wilhelmstraße 1. (1771)

Berlin, den 20. Dezember 1922.
Der Vorstand.

Eisenbahn-Gesellschaft Greifswald-Grimmen.

Ab 1. Januar 1923 tritt nach dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Beförderungspreise im Personen-, Güter-, Expreßgut- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilt die betriebsführende Firma Lenz & Co., G. m. b. H., Berlin NW 7, Neue Wilhelmstraße 1. (1770)

Grimmen, den 20. Dezember 1922.
Die Direktion.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1923 treten nach dem Vorgehen der Reichsbahn im Personen- und Güterverkehr weitere Erhöhungen der Fahrpreise und der Frachtsätze ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1785)

Berlin, den 21. Dezember 1922.
Die Direktion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Ab 1. Januar 1923 tritt nach dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Beförderungspreise im Personen-, Güter-, Expreßgut- und Tierverkehr ein.

Nähere Auskunft erteilt die betriebsführende Firma Lenz & Co., Ges. m. b. H., Berlin NW 7, Neue Wilhelmstraße 1.

Neustadt i. Schles., 20. Dezember 1922.
Der Vorstand. (1772)

Eisenbahn-Gesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.

Ab 1. Januar 1923 tritt nach dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Beförderungspreise im Personen-, Güter-, Expreßgut- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilt die betriebsführende Firma Lenz & Co., G. m. b. H., Berlin NW 7, Neue Wilhelmstraße 1. (1773)

Mühlhausen, den 20. Dezember 1922.
Der Vorstand.

Eisenbahn-Gesellschaft Stralsund-Tribsees.

Ab 1. Januar 1923 tritt nach dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Beförderungspreise im Personen-, Güter-, Expreßgut- und Tierverkehr ein. Nähere Auskunft erteilt die betriebsführende Firma Lenz & Co., G. m. b. H., Berlin NW 7, Neue Wilhelmstraße 1. (1774)

Stralsund, den 20. Dezember 1922.
Der Vorstand.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1923 treten nach dem Vorgehen der Reichsbahn im Personen- und Güterverkehr weitere Erhöhungen der Fahrpreise und der Frachtsätze ein.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen. (1784)

Gütersloh, den 21. Dezember 1922.
Die Direktion.

Tfv. 129 b. Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Ab 1. Januar 1923 tritt nach dem Vorgehen der Reichsbahn eine weitere Erhöhung der Beförderungspreise im Personen-, Güter-, Expreßgut- und Tierverkehr ein. (1786)

Liegnitz, den 20. Dezember 1922.
Die Direktion.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen usw. mit dem Luxuszug Berlin-Hoek van Holland (London).

Mit Geltung vom 1. Dezember 1922 ist ein Tarif für die Beförderung von Personen usw. mit dem Luxuszug Berlin-Hoek van Holland (London) erschienen. (1800)

Die in den Tarif aufgenommenen bes. Ausführungsbestimmungen sind gemäß I § 2 der E. V. O. genehmigt.

Hannover, den 21. Dezember 1922.
Reichsbahndirektion.

Binnen-Personen- und Gepäcktarif d[er] Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 1. Januar 1923 tritt der Nachtr[ag] 6 in Kraft, der Erhöhung der Beför[de]rungspreise enthält. (180[?])

Finsterwalde, den 21. Dezember 19[22].
Die Direktion
der Zschipkau-Finsterwalder Eisenba[hn].

Tfv. 2195. Binnenpersonentarif der V[or]wohle-Emmerthaler Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 we[r]den die Personen-, Gepäck- und Expre[ß]guttarife in demselben Umfang wie a[uf] der Reichsbahn erhöht. Die notwendig[en] Tarifänderungen sind in dem zum g[e]nannten Tage erscheinenden Nachtrag enthalten. Das alsbaldige Inkrafttret[en] der Tariferhöhungen gründet sich auf d[ie] vorübergehende Änderung des § 6 d[er] E. V. O. (R. G. Bl. 1914 S. 455). (180[?])

Eschershausen, den 23. Dezember 192[2].
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn.
Die Direktion.

Am 1. Januar 1923 treten die gleiche[n] Tariferhöhungen in Kraft wie bei d[er] Reichsbahn. 177[?]

Gera-R., den 18. Dezember 1922.
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Bentheimer Kreisbahn.

Gemäß dem Vorgehen der Reichsbah[n] werden ab 1. Januar 1923 die Fahrpreis[e] und Gepäcksätze erhöht. Zu diesem Zei[t]punkte tritt der Nachtrag IV des Binne[n]tarifs in Kraft. (176[9])

Bentheim, den 13. Dezember 1922.
Der Betriebsdirektor.

Tfv. Nr. 2540 a. Vorläufiger Tarif für de[n] deutsch-österreichischen Personen- un[d] Gepäckverkehr über süddeutsch-österre[i]chische Grenzstationen, Heft A, gülti[g] vom 1. Dezember 1921.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 19[23] tritt der Nachtrag VII in Kraft. Er en[t]hält die neuen erhöhten Schnittsätze d[er] Deutschen Reichsbahn. (176[3])

München, den 18. Dezember 1922.
Verkehrsamt beim RVM., Z. B.)

Tfv. Nr. 2540 b. Vorläufiger Tarif für de[n] deutsch-österreichischen Personen- un[d] Gepäckverkehr über süddeutsch-öster[r]reichische Grenzstationen, Heft B, gülti[g] vom 1. Mai 1922.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 19[23] tritt der Nachtrag VI in Kraft. Er enthä[lt] die neuen erhöhten Schnittsätze der Deu[t]schen Reichsbahn. (1764)

München, den 18. Dezember 1922.
Verkehrsamt beim RVM., Z. B.)

7. Verdingungen.

Die Tischlerarbeiten für die Ausfü[h]rung der Fenster der Umladehalle au[f] dem Verschiebebahnhof Seddin solle[n] vergeben werden. Die Angebotsmuste[r] sind gegen porto- und bestellgeldfrei[e] Bareinsendung von 200 ℳ von der Eise[n]bahnbauabteilung in Michendorf zu be[] ziehen. (1798)

Die Angebote auf dem verschlossene[n] Briefumschlag als solche kenntlich ge[] macht, sind bis zum Dienstag, de[n] 16. Januar 1923, vormittags 11[45] Uh[r] pünktlich und postfrei an die Bauabtei[]lung einzusenden.

Michendorf, den 23. Dezember 1922.
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Dr. Koch, Ober- u. Geheimer Regierungsrat in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 49. Berlin, den 28. Dezember 1922. **LXII. Jahrgang.**

Diese Zeitung erscheint jeden Donnerstag.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die **Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,**

amtliche Bekanntmachungen an das **Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W 9, Köthener Str. 28/29, einzusenden

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 300 ℳ für Monat Januar bezogen werden, zuzüglich 60 ℳ Porto für direkte Zustellung unter Streifband, oder 1,50 ℳ Bestellgebühren bei Bezug durch die Postämter.

Bezugspreise für Ausland auf Anfrage.

Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 80 ℳ abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 70 ℳ) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung Julius Springer** in Berlin W 9, Linkstraße 23/24. Fernsprecher: Amt Kurfürst 6050–53. Drahtanschrift: Springerbuch. Reichsbank-Giro-Konto. — Deutsche Bank Berlin, Depositen-Kasse C. — Postscheck-Konten: für Zeitschriften-Bezug und einzelne Hefte: Berlin Nr. 20120 Julius Springer Bezugsabteilung für Zeitschriften; für Anzeigen, Beilagen und Bücherbezug: Berlin Nr. 118935 Julius Springer.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Ober- u. Geheimem Regierungsrat Dr. Koch in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO. 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.